

# SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn

Freitag, 09. bis Freitag, 16. Juli

## Freitag, 09. Juli: Anreise & Einkauf



Mit Patrick, Andrea & Manfred beginnt der zweite SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn. Der Südostberliner Patrick kommt von der Jolle und ein paar Meilen fehlen noch. Andrea ist dem Segelsport bei Regatten als Wettkampfleiterin oder Schiedsrichterin verbunden und natürlich schon lange auf Yachten unterwegs. Manfred kennen wir bereits vom letzten Törn. Dort machte er, wegen seiner gefühlvollen Steuerkünste, als „Der Polynesier“ auf sich aufmerksam. Manfred ist der festen Überzeugung, dass er als Ostwestfale im föllig falschen Körper unterwegs ist. Is gut Manfred, jeder weiß, dass Du auf einem polynesischen Auslegerboot das Licht der Welt erblickt hast.

Nach dem ersten SKS-Törn gibt es an Bord noch viel zu tun. Manfred und sein Skipper basteln an einer Einkaufsliste, das Logbuch des ersten Törns muss noch fertig und damit hat der Skipper so seine Probleme, aber lest lieber [selbst](#). Völlig überraschend erscheint eine gewisse Barbara, die dem Polynesier offenbar ziemlich zugewandt zu sein scheint. Kurzerhand schnappt sich der Polynesier die Lady, und die beiden kaufen gemeinsam für die Crew ein. Patrick sitzt zu der Zeit noch im Flixbus, Andrea benötigt von Hamburg nach Heiligenhafen 3,5 Stunden!!! Als die neue Crew eintrifft ist der Einkauf bereits verstaut und dann geht's ab in die Altdeutsche Bierstube (ADB).



Zum Glück haben wir reservierte Plätze, sind durchgeimpft oder haben einen frischen Test an Bord. Frau Dr. kontrolliert uns auch gar nicht mehr, sie weiß, dass bei ihrem Professor alles stimmt (weil ich Frau Dr. sage, bin ich ihr Professor). So schön wie auf dem Foto ist die Wetterlage allerdings nicht. Ein frischer Wind treibt hohe Luftfeuchtigkeit vor sich her und als wir in Sicherheit sind, beginnt es wie aus Eimern zu schütten. Die ADB wird für die Gäste von den Außenplätzen buchstäblich zum Rettungsboot, die Arche Noah war es schon immer.

Hinzugefügt werden muss, dass zufällig auch die „Bekannte“ des Polynesiers in der ADB festge-

macht hat. Natürlich laden wir die Lady zu uns an den Tisch ein. Die Crew bedankt sich artig für den Einkauf und so wird es ein vergnüglicher Abend. Irgendwann müssen wir durch das Schwerwetter zurück an Bord. Ölzeug und Rettungsweste sind auf dem Dampfer, da müssen die Seeleute jetzt leider ohne Präsa durch. Zurück an Bord ist nix mehr trocken und es schauert schaurig weiter. Die Crew staut noch die Klamotten weg, es gibt eine kurze Einweisung und dann ist Ruhe an Bord.

### Samstag, 10. Juli: Sicherheitseinweisung und weiter nach Timmendorf/Poel

Seit gestern Abend regnet es ohne Ende und seitdem ist auch der Polynesier verschwunden, gilt als „achteraus gesegelt“, tritt aber morgens um 0800 seinen Dienst wieder an – natürlich mit Brötchen. Wer früher auf Frachtschiffen „achteraus gesegelt“ war, hatte (leider) den Dampfer verpasst, Pech gehabt. Bei uns hat der Polynesier Glück.



Um 1000 beginnt an Bord der „Kalami Star“ der Unterricht. Der Skipper liebt dieses Wort und findet wirklich Gefallen daran, *unter* ihm Leute zu *richten*. Hier oben hatter mit Andrea und Patrick bei der Sicherheitseinweisung zwei neue Opfer gefunden. Man kann nur hoffen, dass sie ihm nicht alles abnehmen. Immerhin, der Impeller (rechts) ist wirklich echt. Wenn es um die Maschine geht, beginnt die Einführung mit dem Satz, „ich hab' da mal was vorbereitet!“ Danach doziert er über den Seewasserkreislauf, Kühler, Ölwechsel, Treibstoff- und Feinfilter, die Lichtmaschine wird besprochen und was weiß ich.



Tatsächlich sind wir um 1330 mit den Vorbereitungen für die SKS-Ausbildungswoche fertig. Selbst das 2. Reff haben wir bereits eingebunden, als Andrea, mit der Leevorleine um die Sorgleine, den Dampfer aus der Box steuern lässt. Das Seewetter für die Westliche Ostsee:

Anfangs West bis Nordwest 4 - 5, sonst schwachwindig, später Ost bis Nordost 3 -4, See anfangs 1 Meter.

Wohin die Reise geht? Bei 4 - 5 aus Nordwest ist die Dänische Südsee unerreichbar und da wir nur vier Tage haben, um Patricks Meilenpolster aufzuhübschen, segeln wir in die Gegenrichtung. Heute Abend werden wir in Neustadt sein, dann sehen wir weiter. Vor dem Kommunalhafen setzen wir das (gereifte) Groß und segeln das Fahrwasser seewärts. Inzwischen hat





sich das Wetter beruhigt, der Regen in Sommer aufgelöst. Unverhofft herrliches Segelwetter. Schnell sind wir an der Sundbrücke. Längst sind Andrea und Patrick mit Steuern durch, beide sind Raum- und Vorwindkurse gefahren. Der Polynesier übernimmt und logisch segelt der uns in eine andere Liga. Das Tempo geht schlagartig hoch und schon bald stehen wir vor Dahmeshöved. Allerdings fällt der Wind jetzt vorlicher ein. Hinter der Huk werden wir kreuzen müssen und deshalb um 1600 ein kurzes Palaver im Cockpit, Ergebnis: Kursänderung in die Wismar Bucht. In zwei Stunden sind wir am Offentief!



Die zwei Stunden ziehen sich, um 1700 reffen wir das Groß vollständig aus. Auf dem Lübeck-Gedser-Weg viel Verkehr. Wir peilen die Kurse der großen Fähren mit dem Handpeiler und vergleichen das mit dem AIS. Die Schornsteine von Wismar Pellets kommen auf, St. Marien, die riesige Werfthalle und um 1815 passieren wir das Offentief. Wenig später schwächelt der Wind. Wir nehmen die Segel rein und stehen kurz nach 1900 vor der Hafeneinfahrt – unten.



Liegeplätze? Alles voll! An meinem Lieblingsplatz zwei Schlauchboote! Patrick dreht noch ne Hafenerunde. Vielleicht da vorn am Stegkopf? Da passt nur die halbe Schiffslänge dran, aber kunstvoll „angebunden“ klappt das. Um 1915 sind wir nach 35 sm fest in Timmendorf.





Sofort bist du in einer anderen Welt. Der weitgereiste Polynesier ist regelrecht hingerissen, „...der Leuchtturm wie aus der Zeit gefallen!“ Ein Barde versucht sich irgendwo an Charles



Aznavour – vergeblich. Von der Crew war noch nie jemand hier, die Stimmung großartig. Beim Anlegier eine kurze Reflexion des Tages und dann habe ich Feierabend. Es ist 2000 und das



kleine Hafenrestaurant begrüßt uns mit, „... wir schließen gerade!“ Oha, Samstagabend in der Hochsaison. Also rüber zur „Poeler Kogge“ und da steh’n wir uns die Beine platt, bis ein Tisch frei wird. Der Südostberliner verliert beinahe die Nerven, rennt verzweifelt hin und her, dann klappt das doch noch. Außer Dorschfilet mit Bratkartoffeln in vier Variationen gibt die Speisekarte nicht viel her, bis ich einen „Zwiebelbraten“ entdecke. Das hätte ich besser lassen sollen. Statt Feinkost der herrliche Blick von der wunderbaren Terrasse über Hafen und Strand zum Sundowner. Zu diesem heiligen Moment versammeln sich Touris und Crews auf dem Steg.



Danach ein Absacker im sommerlichen Cockpit, während nebenan auf dem Steg mehrere Crews den Sommer feiern. Wenigstens die Musik ist okay, Skipper & Crew sind viel zu müde, um das als störend zu empfinden.

Nun hätte ich das Logbuch auch gern in Timmendorf ins Netz gestellt, doch der Empfang im Hafen ist so schwach, dass ich keine Dateien hochladen kann. Wer weiß, wofür das gut ist, gute Nacht.

## Sonntag, 11. Juli: Hafenrundfahrt Wismarbucht

Neben der Sicherheitseinweisung werden vom Skipper stets auch andere Werte vermittelt, respektvoller Umgang zum Beispiel, Rücksichtnahme oder, hängt bitte keine Handtücher vor die Salonfenster, weil es dann im Salon dunkel ist - die Scheiben sind getönt. Da sitze gemütlich beim Frühstück und dann trübt ein grüner Vorhang die gute Aussicht. Sind wir hier im Dschungelcamp, alles dunkelgrün??? Ich frage, wessen Dschungelhandtuch vor dem Fenster hängt? Keine Antwort. Ich frage noch einmal und höre leise, „das ist meins, WARUM?“ Da fällt mir nichts mehr ein, aber die Muckibude kommt mit jedem Tag näher ...

Der respektvolle Umgang gilt auch im Allgemeinen. Auf der Innenseite der WC-Tür im Sanitärgebäude dieser Spruch: *Wenn Sie die Bürste benutzen, werden Sie staunen, was die alles kann!* Es ist unglaublich, welchen Dreck manche Segler hinterlassen und es ihnen scheißegal ist. Offenbar können viele nicht einmal lesen. Das muss ich auch noch loswerden.



Heute starten wir mit den Hafenmanövern und werden alle Häfen der Wismarbucht abklappern. Nach der Einführung (oben) legen wir um 1200 ab.

**Östlich Fehmarn bis Rügen:** Anfangs schwachwindig, ostdrehend, später zunehmend 3 bis 4.

Patrick legt ab und als die Leinen los sind, macht auch der Lotsenversetzer die Leinen los. Wenn Du so einen Großen im Nacken hast sorgt das natürlich für Druck und verunsichert. Patrick bleibt zum Glück cool und das Lotsenboot ist schnell vorbei. An der Ansteuerungstonne setzen wir das Groß und nehmen Kurs auf Boltenhagen.



Überraschend hat der Wind aufgefrischt und für das kurze Stück rollen wir die Genua nicht aus. Kurz vor der Hafeneinfahrt nehmen wir das Groß runter und tuckern in den östlichen Hafenteil. Hier geht's richtig los: Wir wenden auf engem Raum, lernen, richtig rückwärts zu fahren und das Ruder auf keinen Fall loszulassen. Dann passiert es Patrick (rechts) doch und das Ruder rauscht gegen den Anschlag. Das kann böse enden und entsprechend sauer ist der Skipper (so kenn' ich ihn gar nicht) ... er kriegt sich bald wieder ein. Danach geht's in die Boxengassen und das bekommen sie alle gut hin. Die Steigerung ist das Anlegemanöver „Rückwärts an den Schwimmsteg“! Diesmal ist der Polynesier dran und als die Vorbereitungen (kurze





Leinen hinten, lange vorne, Fender ganz tief) abgeschlossen sind, bringt uns Manfred um 1400 sicher an den Schwimmsteg – na gut, ein paar kleine Wackler sind noch dabei.



Schnell geht es wieder raus. Wir wollen keinen Stress und setzen alles auf die Genua. Doch draußen fliegt uns der Wind nur so entgegen, wir messen immer wieder Bft. 6. Es wird spritzig, ich sehe Fragezeichen und uiiuiuiiii in den Gesichtern der „neuen Crew“ und bei sooo viel Lage reffen wir besser auch noch die Genua. Bei dem Nordost kämen wir jetzt nur mit Mühe nach Kirchdorf und Hohen Wieschendorf ist ohnehin mehr vom selben (Schwimmstege). Aufgrund der Windlage streichen wir beide Häfen, das gibt nur Frust.



Mit gebremsten Schaum rumpeln wir um ein Flach. Um 1445 können wir etwas abfallen und segeln neben dem Fahrwasser Kurs Wismar. Erst im alten Hafen (unten) rollen wir die Genua ein.



Die Einfahrt ins Weltkulturerbe ist immer wieder ein Hingucker. Beispielhaft dafür oben (von rechts) Patrick und die Altstadt mit St. Nikolai. Überall ist es voll und wir fürchten schon, dass wir am Wasserwanderrastplatz keinen Platz bekommen ..? Das Gegenteil ist richtig und ich freue mich, dass dieser Yachthafen nicht wirklich beliebt ist und so gut funktioniert.



Um 1640 legt uns Andrea nach 18 sm (Gesamt 71), rückwärts an den Schwimmsteg. Respekt, zum ersten Mal und gleich erfolgreich. Gut, haben wir bereits geübt.



Die Crew ist hungrig und dringend auf Nahrungsaufnahme angewiesen. Es ist Sonntagabend und die Restaurants sind voll. Die „Italiener“ haben auf „Public Viewing“ umgestellt, doch wir landen traditionell im [Brauhaus am Lohberg](#). Na klar muss man hier ne Weile warten, aber



das sind wir inzwischen gewohnt. Das Essen für alle lecker, die Preise moderat. Später der Stadtrundgang, vorbei an St. Nikolai, der Schweinchenbrücke zum Marktplatz und da gibt's das Nachtischeis vom Skipper. Der Turm von St. Marien, das Kloster St. Georgen und die so wunderbar sanierte Altstadt sind das Prädikat „Weltkulturerbe“ wirklich wert. Ich bin hier immer gern, nur fotografiert haben wir nicht, deshalb hier der Link zu [Wikipedia](#)



Foto Daniela Kloth

Zurück an Bord sind alle hundemüde. Patrick hat es dann doch noch zum „Italiener“ gezogen, der Rest sitzt noch eine Weile im Cockpit und das gab's noch nie, dass ich kein EM-Finale sehen „musste“. War auch so ein schöner Abend.

### **Montag, 12. Juli: Wismar – (Neustadt i.H.) - Grömitz**

Noch einmal sorgen der Polynesier und der Skipper für das Frühstück, doch ab jetzt ist die Schonzeit für die neue Crew vorbei. Brötchenholen, Abwasch (das heißt bei Seeleuten Backschaft) sind nicht mehr unser Bier! Wenig später steigen wir in die „Wetterkunde“ ein und da fehlt natürlich Guido aus dem letzten Törn. Egal, wir wissen, welcher Wind uns auf dem Weg nach Neustadt erwartet, wissen auch von möglichen Gewitterböen, aber dazu später mehr.

Die Crew checkt Gasabsperrentil, Seeventile, Fenster zu, überprüft Seewasserfilter, Ölstand und Keilriemenspannung. Wir schauen uns den Kurs genau an (voraussichtlich 29 sm) und koppeln die Ankunftszeit mit ca. 1630! Um 1125 legen wir ab:



**Westliche Ostsee:** Ost bis Nordost um 4, etwas abnehmend, strichweise Gewitterböen, See anfangs 1 Meter.

Andrea legt ab. Im großen Vorhafen setzen wir zunächst das Groß und Patrick nimmt persönlichen Kontakt zum Bullenstander auf. Als wir die Windabdeckung des Hafens verlassen, nehmen wir 80% Genua dazu und segeln in Rauschefahrt durch die Wismarbucht. Das läuft super. „Natürlich“ überholen wir zwei Yachten, doch die wissen nichts von unserer selbst



erklärten Regatta. Plötzlich entdeckt der Skipper ein Jugendzentrum\* voller Schwäne auf dem Lieps (also Richtung Boltenhagen, oben). Doch seltsamerweise fällt mir der weitsichtige Polynesier in den Rücken, der Hund: „Von wegen Schwäne, das sind die Ferienhäuser von Boltenhagen!“ Dem Skipper schwant nichts Gutes. Auch mit dem Fernglas sieht er keine Schwäne: „Stimmt“, hört man ihn leise, „wo ist meine Brille?“

\*Jungschwäne versammeln sich gern in großen Schwärmen



Als wir die Steilküste von Poel eben an Steuerbord haben nimmt der Wind leicht zu (der Skipper erinnert an den Kap- und Düseneffekt). Die Wasserschutzpolizei passiert uns schneller als unsere 7 Knoten reichen und biegt nach Timmendorf ab. Um 1305 sind wir am Offentief und setzen Kurs auf Pelzerhaken Süd. Patrick muss jetzt einen Vorwindkurs steuern und das wird bei 1 m Welle zum Drahtseilakt. Das Vorsegel schlägt, das Groß fällt hin und wieder in den Bullenstander und das noch 17 sm? Das ist selbst dem alten Salzbucket zu viel.

Nach einem kurzen Palaver entscheiden wir, Kurs auf den Fehmarnsund abzusetzen. Auf Halbwindkurs läuft es dann wieder, der Dampfer fährt endlich ruhiger. Doch nicht lange, um 1330 dreht der Wind auf Nordost, nun geht es doch wieder nach Neustadt oder vielleicht Grömitz? Das gibt's doch gar nicht ... ich bin gespannt, in welchem Hafen wir heute Abend sein werden. Ab 1400 läuft es auf Grömitz raus, dafür steh'n die Segel gut und wir sind mit 7 Knoten über Grund unterwegs. Der Polynesier (rechts) lässt sich wie der König von Tonga chauffieren. Auf dem Lübeck-Gedser-Weg keine Berufsschiffahrt und längst ist die Küste in Sicht. Die Windräder oberhalb Grömitz sind eine gute Landmarke für die Ansteuerung.





Langsam legt der Wind was drauf, wir sind bei 5 Bft. Der Speed pendelt sich jetzt bei 7 – 7,5 Knoten ein, die Welle um 1 m. Um Travemünde verdichtet sich die Bewölkung, droht ein Gewitter (unten)? Mit fällt der Sonnenschuss der letzten Woche ein, kuckstu [hier](#), Seite 14! Doch heute ist alles anders, der Gennaker schläft in der Backskiste und wir sind in 30 Minuten in Grömitz. Das Gewitter kann uns mal, obwohl der Wind immer noch einen Tacken drauflegt. Wir sind gleich da.



Vor dem Hafen rollen wir die Genua ein, gehen in den Wind und lassen das Groß in einer Rutsche runter – bei dem Schwell vor der Haustür, tuchen wir das Groß besser im Hafen auf. Eigentlich soll uns Patrick in die Box fahren, doch die Boxengasse ist max. 15 m breit (unten) und wir haben Bft. 5 von der Seite. Das muss der Skipper selber machen und es wird auch für ihn schwierig genug, weil wir mit dem Wind in die Box müssen. Der Skipper lässt das Heck auf der Luvseite der Boxengasse „stehen“ und den Bug vom Wind Richtung freie Box drehen. Mit vorwärts und rückwärts rutschen wir langsam in die Box und sind um 1545 nach 26 sm



(Gesamt 99) fest in Grömitz. Beim Anlegevino (das Bier ist alle) werden plötzlich Knoten geübt. Da freut sich jeder Skipper, wenn der Workshop von der Crew selbst organisiert wird.



Rechts: Manfred gibt alles und wenn es seine letzte Hose ist. Heute zaubert der Polynesier ein wunderbar mediterranes Gericht auf die Back. Kommt mir zwar irgendwie bekannt vor, schmeckt aber noch besser als letzte Woche. Ganz vergessen: Die Liegegebühr kostet in Grömitz 24 €, alles drin, sogar duschen, WLAN, Strom und Wasser. Nach dem Essen drehen wir noch eine Runde ins „Zentrum“ und kommen natürlich am [La Crema](#) nicht vorbei. DIE Eisdielen der Ostsee.







Sonderbar gekleidete Menschen flanieren auf der Promenade und wir können es einfach nicht fassen, wie man täglich tausende Liegestühle rechtwinklig zum Strand positionieren kann. Geht wirklich, Grömitz bewirbt das mit Badesozialismus. Strandkörbe für alle gleich und für *einfach so mit Badelaken* leider kein Platz! Die Boxen, in denen sich die Touristen bei Schlechtwetter und in der Nacht aufhalten müssen, sind nahezu baugleich und versprechen mindestens seitlichen Seeblick - unten. Nach drei Kilometer poliertem Marmor und drei km Hochhäuser mit flachen Dächern drehen wir um und setzen unseren sozialkritischen Rundgang fort - unten.



Auf dem Grömitzer Deich gelingt uns das Architekturfoto des Jahres. Mal ehrlich, es gibt nur zwei Gründe nach Grömitz zu segeln, der preiswerte und mit besten sanitären Anlagen ausgestattete Hafen und das La Crema!

Wie schade, dass sich niemand für unsere kritische Reportage interessiert. Keine Mail, keine WhatsApp, keine SMS. Dabei geben wir uns alle Mühe, ein paar Schlagzeilen zu liefern. Schreib doch mal ... an [segeln@ralfuka.de](mailto:segeln@ralfuka.de)

## Dienstag, 13. Juli: Grömitz – Burgstaaken – Heiligenhafen

Moin Moin, Ihr Lieben, von wegen "keiner interessiert sich..." Gespannt und gebannt wie immer studiert der Smut der letzten Woche das Logbuch und wundert sich über die offenbar außer Rand und Band geratenen Zustände an Bord der „Salami Star“. Beim polynesischen Wiederholungsmahl fehlt der Salat - wo gibt's denn so was?

Das Wetter scheint mit Euch Kapriolen schlagen zu wollen, aber Ihr habt das ja super im Griff. Eine tolle Tour! Wenn jetzt noch die Seemannschaft spurt, könnte die Muckibude für die beiden noch erträglich werden.

Viel Erfolg noch und ganz liebe Grüße an den polynesischen König.  
Olli

Vielen Dank Oliver, dass wenigstens Du Dich outest. Täglich lesen mindestens 400 Leser\*innen mit und Du bist der Auserwählte, der sich traut. Du gehörst zu den ganz Großen und ich freue mich schon jetzt, dass wir bald wieder gemeinsam segeln werden.

Zurück an Bord: Spätestens um 0900 wollten wir ablegen, weil wir nur bis 1100 Ostwind haben sollen. Nun wehter bereits aus Nordost und damit isses egal, wir haben Zeit. Zeit, damit sich die Prüfungsscrew ein genaues Bild der Wetterlage machen kann. Daraus orakelt der DWD:

**Westliche Ostsee:** Ost bis Nordost 3 bis 4, See 0,5 Meter

Tatsächlich legen wir um 1040 ab, nur wie? Zum Drehen ist die Boxengasse zu eng! Wir steu-



ern rückwärts zum gegenüberliegenden Pfahl. Als wir den an der Seite haben, hört der Skipper, dass kein Kühlwasser austritt. Scheiße! Also schnell runter, den Deckel vom Seewasserfilter kräftig zugeschraubt, läuft wieder. Jetzt die Luvachterleine kurz um den Pfahl gelegt. Mit Maschine vorwärts und Ruder nach Luv, drehen wir um den Pfahl, lösen die Achterleine und nix wie raus. Draußen max. 300 m Sicht und tatsächlich Bft. 3 aus NO, wir können segeln! Schnell sind Groß & Genua oben und jetzt beginnt eine lange Kreuzerei.



Auf dem Foto ist die Sicht bereits besser und die Crew lernt, hoch am Wind zu segeln. Weil auch andere Yachten nach Norden wollen, korrigiert der Steuerberater ständig. Irgendwas passt ihm wieder nicht. Die Steuerfachgehilfen sind darüber hochgradig genervt und trotzdem wiederholt er gebetsmühlenartig ein Zitat von großen Skipper T. Nagel: *Nur unter hohem Druck entstehen die besten Diamanten!* Nur was is, wenn jede/r Kohle bleiben will? Er weiß



es nicht. Oben und unten die komplette Riege der Steuerfachleute. Eine Stunde nach dem Auslaufen haben wir zwar 7 nm auf der Uhr, doch nur 4 nm gut gemacht. Das kann dauern.



Um 1410 endlich Dameshoved querab. Normalerweise loggen wir bis hier sieben nautische Meilen (nm), doch nach sieben Wenden haben wir ebenso viele Meilen im Kielwasser. Endlich, ab jetzt wird der Windwinkel günstiger. Nicht auszudenken, wir hätten heute früh in Neustadt abgelegt. Wie so oft ist Dameshoved auch diesmal eine Wetterscheide. Biste rum, ändert sich das Wetter, endlich kommt die Sonne! Der Steuerberater freut sich und die Crew lässt auch nichts mehr anbrennen: Überholt hat uns bisher niemand, aufgegeben haben viele ... bis „Tante Lollo“ kommt. Die Yacht hat niegelagerte Laminatsegel und zieht leise an uns vorbei. Wir geben alles, folgen können wir leider nicht, ohje.

Um 1600 sind endlich die drei Hochhäuser vom Südstrand in Sicht. Wir haben Großenbrode





querab, bald die Sundbrücke, unser Heimatrevier. Die Ansteuerungstonne passieren wir um 1700, jetzt dauert es nicht mehr lange. Dann rein ins Fahrwasser nach Burgstaaken und der



Wind lässt uns bis in den Hafen segeln – hier oben passieren wir das Café Sorgenfrei.



Danach Burgstaaken vor dem Bug – immer noch unter Vollzeug.



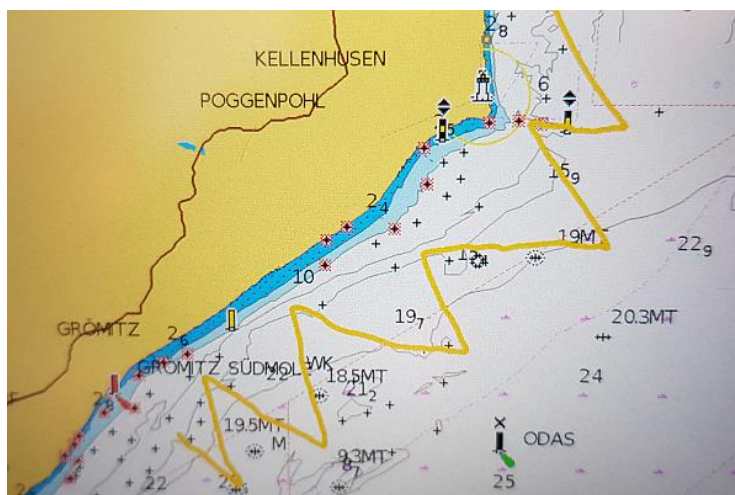
Segelbergen im Hafen von Burgstaaken. Um 1740 legt uns Steuerfachgehilfe Patrick nach 37 sm (Gesamt 136) sauber rückwärts an die Pier von Burgstaaken. Viel Arbeit auf den ersten



Meilen und jetzt Riesenhunger, 50 m weiter wartet schon der Goldene Anker auf unseren Besuch. Besser geht's doch nicht oder? Bevor wir im Goldenen Anker versinken noch ein Blick auf



die Steuerkünste unserer Steuerfachgehilfen. Auf dem Track ist die individuelle Handschrift der SKS-Bewerber/in deutlich zu sehen, aber auch die Lernkurve. Wir sehen auch, dass sich der Wind ungefähr an seine Vorhersage gehalten hat und bis Dameshoved aus Nordost wehte. Danach legte der Wind etwas zu und fiel östlicher ein. Das hat uns natürlich in die Karten gespielt. Weißte Bescheid. Nach dem Besuch im Goldenen Anker besichtigen wir noch Schiffe von



unten, damit die Crew Bescheid weiß, wenn es um Seeventile, Kühlwasser etc. geht. Hier unten bereiten die Steuerfachgehilfen ihre Nachtfahrt vor. Vieles ist noch vergessen und kommt erst langsam wieder ans Licht. Wie war das noch mit dem Gleichtaktfeuer (ISO 8 Sek.), wie lange dauert Quick und was ist eine Richtfeuerlinie? Das müsste dann ja ein Lazer sein!? Ein älteres [Video](#) von mir hätte den beiden schon bei der Vorbereitung sehr geholfen. Nach zwei Stunden haben sie einen guten Plan, wie man nachts ohne Plotter ankommt.



Um 2340 legt Patrick als erster Steuermann ab, Andrea übernimmt die Navigation. Der Polynesier (der es gewohnt ist, nach Sternen zu navigieren auch wenn sie nicht scheinen) und der Steuerberater sind hochofren, wie sorgfältig gefahren und navigiert wird. Hinter dem abzweigenden Fahrwasser nach Burgtiefe entdecken wir einen Grundsitzer, doch Hilfe benötigen die offenbar nicht, an Bord niemand zu sehen. Weiter ins Sektorenfeuer Burger See und auch das klappt super. Auch das Feuer Burgstaaken hat seine Arbeit wieder aufgenommen (ich erinnere daran, dass noch vor zwei Wochen beide Feuer außer Betrieb waren). Nachdem der rote Sektor passiert ist, nimmt die Crew zunächst Kurs auf das Feuer von Dameshoved, Patrick bemerkt aber schnell, dass er auf dem „Holzweg“ ist. Mit rw. 206° muss es das westliche Feuer sein, stimmt! Schnell sind wir in der Richtfeuerlinie Fehmarnsund (305°), passieren die grüne Tonne und um 0040 die Sundbrücke.



Wie schön, dass endlich mal ein anderes Fahrzeug mit uns unterwegs ist. Auf einen polnischen Segler (unter Maschine fahrend) laufen wir mit 270° langsam auf, doch die gehen weiter Richtung Kiel - Fehmarnsundweg. Wir halten auf den weißen Sektor des Leuchttums Heiligenhafen zu, passieren den Ostkardinal, die Tonne 1 und sind in der ersten Richtfeuerlinie.



Längst hat Andrea Patrick am Ruder abgelöst, beide steuern exakt auf der Linie. Das freut den Steuerberater. Dann mit langsamer Geschwindigkeit rein in den Yachthafen. Die Crew bereitet vorn Leinen und Fender vor, der Skipper achtern und hat auch noch Rudergängerin und Kurs fest im Blick. Plötzlich verneigt sich der Dampfer leise und höflich nach vorn ... was'n das? Wir sitzen fest, sind nur leicht aus dem Fahrwasser nach steuerbord geraten. Man könnte meinen, sowas macht der extra, damit die Crew lernt, mit Stresssituationen umzugehen, weit gefehlt und so richtig erklären kann sich das niemand.

Was nun? Wir könnten über Nacht hier liegen bleiben oder den Rettungskreuzer rufen, aber wir wollen jetzt und aus eigener Kraft hier raus? Also Maschine rückwärts? Bringt nix. Alles lebende Gewicht nach vorn, bringt auch nichts. Gewicht mit dem Großbaum nach außen – in der Nacht zu gefährlich. Besser alle achtern im Gleichtakt wippen. Der Takt wird angezählt, die Crew hüpfte wie in der Disco. Dazu die Maschine voll rückwärts und der Dampfer rutscht tatsächlich zentimeterweise vom Schlick. Zurück im Fahrwasser große Freude bei Crew & Skipper und endlich tuckern wir mit langsamer Fahrt um 0155 nach 12 sm (Gesamt 148) in



Tagsüber sieht das so aus: Die grünen Pfähle bilden die Steuerbordseite des Hafens, dahinter ist es sofort flach. Der rote Pfeil zeigt auf die Einfahrt zu unserem Liegeplatz. Diesem Kurs sind wir wohl gefolgt. In der Nacht sind die Pfähle schwer auszumachen. Über Reflektoren oder Beleuchtung an den Pfählen würden wir uns freuen.

unsere Box. Geschafft! Nach einer weinseligen Reflexion (jede/r 0,10 Ltr.) fallen wir hundemüde in die Koje. Auf die Kommentare der interessierten Fachwelt sind wir mal gespannt.

### **Mittwoch, 14. Juli: Muckibude Teil 1**

Wir haben Post (von gestern Abend):

Hallo zusammen, auch ich melde mich mal, damit das tolle Logbuch und die anschaulichen Erzählungen nicht ungewürdigt bleiben! So geht das ja nicht. Ich folge mit Begeisterung Eurem Kurs und den Berichten und möchte dabei natürlich auch immer schauen, wo sich mein Schwesterchen gerade rumtreibt und was ihr alle gerade zu "wuppen" habt. Mir scheint, ihr habt das alles gut im Griff.

Bin schon sehr gespannt auf den Bericht zur Nachtfahrt. Drücke Euch alle Daumen für perfekten Wind. Alsdann, gute Fahrt, guten Wind und weiterhin viel Geduld mit den Steuerfachgehilfen.

Viele Grüße aus dem Süden  
Claudia

Vielen Dank Claudia, pass weiterhin gut auf uns auf.

Die Wetterlage ist nur schwer einzuschätzen, es drohen kräftige Gewitter und gegen 1200 ziehen dunkle Wolken auf. Wir sind am Rand einer Konvergenzzone. Deshalb warten wir noch




am Liegeplatz und haben jetzt drei Chancen:


1. Die Sprayhood zu demontieren und beim Segelmacher abzuliefern,
2. uns theoretisch mit dem praktischen Wetter auseinanderzusetzen und
3. uns auf die Anlegemanöver (Eindampfen in die Vor- oder Achterspring) auf der Flipchart vorzubereiten. Wir nutzen alle drei Chancen.

**Flensburg bis Fehmarn:** Anfangs Nordost bis Ost 3 bis 4, sonst schwachwindig, Gewitterböen

Um 1320 legen wir ab und üben das Eindampfen in Vor- und Achterspring. Gar nicht so leicht, wenn nahe der Gewitter ein kräftiger und dazu böiger Wind weht. Der Steg am Fäkalabsauger ist dazu derart rumpelig und liegt voll im Wind, dass wir in den Kommunalhafen „flüchten“. Bevor wir das erste Anlegemanöver fahren wischt eine Schauerböe über uns hinweg. Wir brechen ab und nutzen die Zeit für die Ersatzteilbeschaffung des fast leer geräumten Kühlschranks.



Danach geht es in die Muckibude Teil I. Wie man sieht, sind nicht alle davon begeistert. Is auch gar nicht so schlimm, wir starten zunächst mit Steuern nach Kursangaben. Nebenbei stellt der Skipper seine Prüfungsfragen und nicht immer weiß die Crew die passende Antwort. Als er fragt, „... welche Farbe hat die grüne Tonne da hinten?“ wissen beide die richtige Antwort! Geht doch! Gleich darauf wird mittels Kreuzpeilung der beobachtete Ort ermittelt und dann gehen die Segel hoch. Mit dem Groß im 2. Reff und 50 % Genua wählen wir wohl die passende Garderobe. Der Wind kommt nicht schwachwindig, sondern eher mit Bft. 5 daher. Da kannst die  wirklich gut gebrauchen. Mist, sind ja die vom Skipper!

Von der  bude gibt es keine Fotos, weil der Skipper bei einer Dreiercrew auch eine Schot bedienen muss. Andrea und Patrick liefern eine gute Performance. Die beiden Jollensegler wissen, wie's läuft. Hier fehlt vielleicht noch n Kommando und da ist der Kurs etwas zu hoch, doch welcher Chef mault nicht rum. 😞

Auch der Polynesier knüpft an seine gute Form der letzten Woche an. Da glich die Halse noch einer Lotterie. Nach seinem letzten 50 : 50 Joker läuft es jetzt prima. Endlich geht die Boje über Bord und auch dieses Manöver braucht nicht viele Versuche, da ist es bereits prüfungsreif. Noch einmal in den Hafen, Anlegemanöver trainieren. Zum Glück hat jetzt der Wind nachgelassen und nun läuft auch das noch sicherer. Der Polynesier zeigt dabei als Ausbilder ein gutes Händchen und weist die Vorschiffcrew wunderbar in die Arbeitsabläufe ein.



Um 1850 bringt uns Manfred sicher in die Box. Heute haben wir nur 12 sm Manöver (Gesamt 160) auf der Uhr, doch Meilen fehlen der Crew nicht ... aber Schlaf. Der Ausflug in die ADB fällt daher knapp aus, danach noch über die Seebrücke und ab in die Kojen.

Beinahe vergessen, Grüße von der Mama: Hallo an Alle, viele Grüße an die Crew, viel Spaß und guten Wind und herzlichen Gruß an Andrea, Mama

### Donnerstag, 15. Juli: Muckibude II oder der Feinschliff



Kaum sind wir in Heiligenhafen wird der Polynesier zum Fremdschläfer. Die Erziehung an Bord löst nicht jedes Problem, doch die Brötchen bringt er an solchen Tagen immer mit – auch wenn die Schlange (wie oben) manchmal ganz schön lang ist. Nach dem Frühstück wieder der ausführliche Blick auf's Wetter. Heute als Besonderheit eine Konvergenzzone, die in einem weiten Bogen von West nach Ost über Bälte & Sund bis runter nach Krakau reicht. Zum Glück haben wir damit nichts zu tun und natürlich wissen wir aus den Nachrichten von den katastrophalen Unwettern im Westen und Südwesten der Republik.

In Heiligenhafen & umzu hingegen ist es sehr diesig und der Wind hat sich irgendwo versteckt: **Flensburg bis Fehmarn:** Schwachwindig.

An solchen Tagen haste als Trainer schlechte Karten. Gut, wir verfeinern das Eindampfen in Vor- und Achterspring, aber irgendwann ist auch dieses Thema durch. Wir fahren raus. Die Sonne brennt ohne Ende und trotzdem bleibt es diesig. Die Prüfungscrew erstellt noch eine Kreuzpeilung, steuert nach Magnetkompasskursen und dann gehen wieder die Segel hoch. Aber is doch kein Wind? Stimmt, wir driften mit anderen Yachten leise durch den Fehmarnsund, wie die „StefStef“ auf dem Foto. Aus lauter Verzweiflung geht der Skipper als Mann über Bord und





ebenso verzweifelt folgt die Crew ihrem Skipper. Andrea bleibt an Bord und hält Wache ...



doch es gibt nichts zu bewachen, außer den Wind, auf den wir alle warten. Irgendwann zünden die drei Kerle die nächste Stufe und jumpen vom Bugkorb ins Wasser, die sogenannte Bombe.



Hier oben zeigt uns der Polynesier (Mitte) den original polynesischen Schwimmstil, der bei uns oft kopiert, aber nie erreicht wurde. Der einst bekannte Schwimmer Michael (Albatros) Groß wird offenbar untrennbar mit dem Schwimmstil Schmetterling oder Butterfly verbunden. Von ihm stammt das Zitat: „Besser gut in Polynesien geklaut, als schlecht selbst gemacht!“



Noch ein Experiment: Der Südostberliner will unbedingt auf den Fußsohlen Wasserski laufen. Kein Problem, nur mit ohne Wind hatter keine Chance, also Maschine an. Wir beginnen bei einem Knoten, fahren schließlich zwei und bei 2,5 Knoten muss der angehende Seemann aufgeben, der Wasserdruck zieht ihn unter Wasser. Da is schlecht mit Wasserski ...

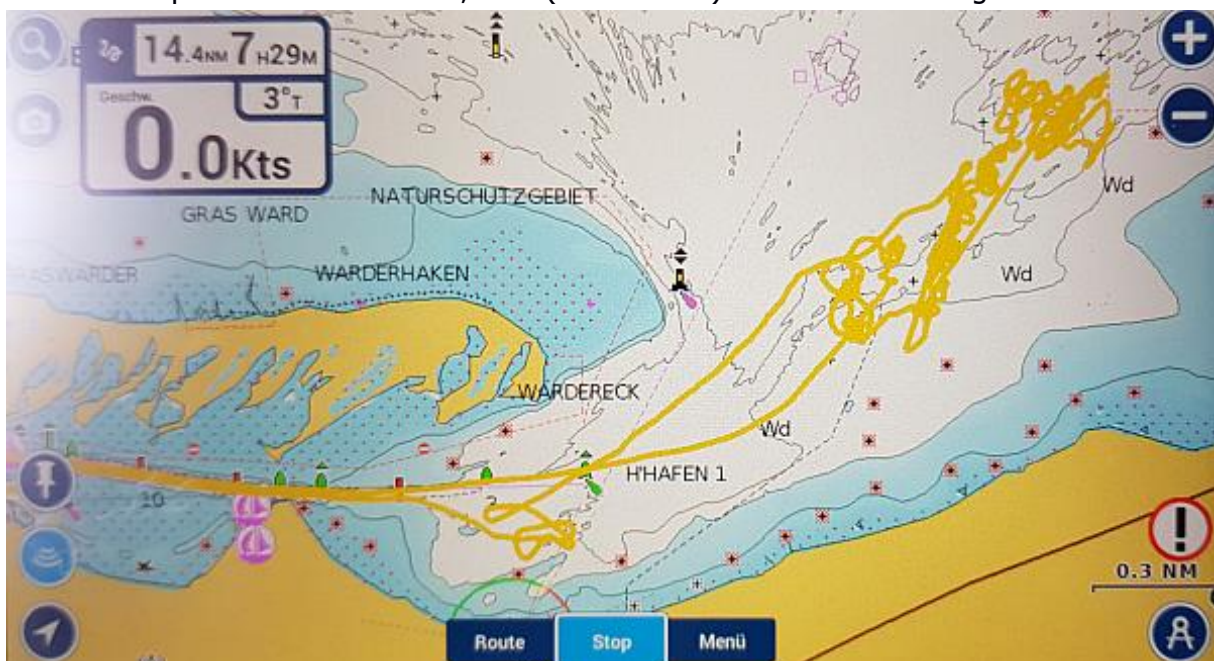
Was für ein Vergnügen am Tag vor der Prüfung. Leider lässt der Wind immer noch auf sich warten, was nun? Der Skipper hat eine Idee und schlägt einen kleinen Imbiss vor. Die Crew ist begeistert, das Frühstück lange her. Der Polynesier und der Skipper machen sich an die Arbeit, während sich die Crew genussvoll im Cockpit sonnt. Nach dem kleinen Imbiss beginnen



Polynesier und Skipper mit der Backschaft, doch dann bekommt die Crew unverhofft ein paar Tipps mit auf den SKS-Kurs: „Du kannst dich gern an Bord bedienen lassen, aber irgendwann musst Du auch mal liefern!“ Oha, das musste mal gesagt werden, über respektvollen Umgang habe ich schon auf Seite 5 geschrieben.

Dann kommt doch noch der Wind. Wir gehen wieder an die Arbeit. Als letztes Manöver lernt die Crew „Boje über Bord unter Segel UND Maschine“. Nach einer kurzen Einweisung hat die Crew auch das Manöver sicher drauf. Danach nur noch mehr vom selben, Feinschliff halt. Was soll ich darüber schreiben, Andrea und Patrick absolvieren ihre Manöver fehlerfrei. Am Ende legen sie eine gelungene Generalprobe hin. Von mir aus kann die Presse ruhig schreiben, dass nur einer missratenen Generalprobe eine gelungene Premiere folgt. Mir ist es lieber, wenn beides gelingt. Ich habe fertig, wir drücken die Daumen.

Um 1730 wollen wir an die Tanke, doch die Warteschlange ist zu lang, holen wir morgen nach. 10 Minuten später sind wir nach 14,4 nm (Gesamt 174) fest am Chartersteg.



Aufmunternde Grüße erreichen uns von Guido, vielen Dank: Hallo Ralf, ich wünsche den beiden Scheinanwärtern für morgen viel Erfolg. Und sag dem Polynesier, dass "e sili atu lona foliga mai ma sili atu i le gasologa o le lua vaiaso". Viele Grüße, Guido

Den Abend verbringen wir zunächst 20 Minuten in der Warteschleife vor Weinigels Fährhaus, doch dann verliert das Personal Übersicht und Geduld ... wir leider auch und so stellen wir uns in der ADB hinten an. Am Ende alles gut und es wird doch noch ein schöner Abend!



## Freitag, 16. Juli: Prüfungstag!

Hallo Ralf, ich habe gerade dein Logbuch gelesen, herrlich. Ich wünsche Andrea und Patrick heute viel Erfolg bei der Prüfung. Hoffentlich habt Ihr guten Wind. Bei mir war es letzte Woche ja etwas wenig. Liebe Grüße auch an den Polynesier. Viel Erfolg ich drücke die Daumen 😊👍 Kay Vielen Dank Kay, und danke auch für alle guten Prüfungswünsche von Jörg!

Die Crew bereitet das Frühstück vor, der polynesischer Fremdschläfer liefert die Brötchen. Die Crew ist auch beim Wetterbriefing noch nicht aufgeregt, sodass ich uns bei der Skipperbesprechung mit der Prüferin/dem Prüfer als erstes Boot zum Anlegen anmelde.

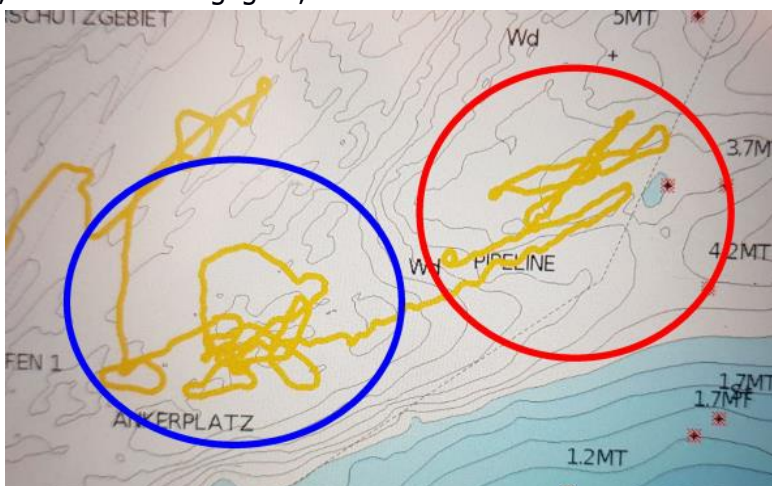
**Flensburg bis Fehmarn:** Nordwestliche Winde um 3, später zunehmend 4 bis 5, strichweise diesig

Mit den Prüfern bin ich Punkt 0900 zurück an Bord. Andrea legt unter den Augen der Prüfer am Chartersteg ab und dampft im Kommunalhafen butterweich in die Vorspring ein. Ab- und Anlegemanöver für sie erledigt. Danach Patrick: Der absolviert diesen Prüfungsteil ebenfalls erfolgreich, Thema durch. Die Prüfer verabschieden sich, jetzt müssen die anderen Prüfungscrews an- und ablegen, erst draußen werden sie wieder zu uns übersteigen, das wird dauern.

Unerwartet haben wir viel Zeit und wechseln rüber zur Tanke. 26 Liter wechseln den Behälter und jetzt zurück an den Steg oder noch ein „Probetraining“ bei Prüfungswetter? Wir fahren raus. Eigentlich muss ich mir keine Sorgen machen, denke ich und dann läuft es bei dem Südostberliner in der letzten Probe nicht wirklich rund. Nach zwei, drei Manövern kehrt jedoch die Sicherheit zurück. Geht doch.



Wir gehen am Deviationsdalben (oben) auf Warteposition und sitzen im schönsten Ostseestadion weit und breit. Bald schauen wir den anderen Crews bei der Prüfung zu und wollen gar nicht glauben, dass unsere Manöver, von außen betrachtet, nicht anders aussehen. Nur wer schmort bei der Hitze schon gern im Cockpit? Wir warten bis 1100, bis 1200, warten bis 1300, sogar bis 1400 und endlich, von der Sonne gegrillt, haben die Prüfer um 1415 Erbarmen mit uns, es geht los. Wie beide gesegelt sind zeigt uns der Track: Rot der Kurs von Andrea, blau der von Patrick. Der Polynesier und der Skipper sind von der Performance wirklich begeistert, die Prüferin ist es auch. Bei den Fragen läuft's nicht ganz so perfekt, aber wen interessiert das. Wir dürfen gratulieren: Willkommen im Club, allzeit gute Fahrt und immer ne Dose Bier unterm Kiel!





Zurück am Steg soll der Sektkorken, nach gutem Brauch, vom Cockpit aus in den Hafen fliegen. Leider öffnet Patrick die Flasche auf seine bekannt charmante Art, unter Ausschluss der Öffentlichkeit, bereits unter Deck – leider nicht ganz spurlos. Auf dem Foto folgt er den Regieanweisungen des polynesischen Kameramannes und legt erneut eine saubere Performance hin. Die Freude steht beiden wirklich gut und die habt ihr euch redlich verdient, so sehn Sieger aus!

Was nützt der Crew der frische Ruhm, Reinschiff muss leider auch gemacht werden. Um 1800 ist auch diese Vorstellung beendet. Als alle bereits auf Heimreise sind treffe ich Hartmut auf dem Steg, „... du siehst ja fertig aus!“ „Is vonner Sonne,“ antworte ich und schreibe dieses Logbuch zu Ende.

Mein dickstes Dankeschön geht an Manfred, den Polynesier, der auf dezente Art und Weise als Salonschläfer den beiden „Einzellern“ (zu zweit in einer Kabine ist für beide undenkbar) eine „entspannte Woche“ geschenkt hat. Darüber hinaus stammen fast alle Fotos von Manfred, einige vom Skipper. Dankeschön natürlich allen, die mit uns unterwegs waren und besonders an die, die uns mit ihren Grüßen Mut gemacht haben.

So, weißte Bescheid.  
Fairwinds & lieben Gruß

P.S: Der Skipper hat jetzt Urlaub!

