SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn II

28. April – 5. Mai

Freitag, 28. April: Anreise

Der chaotische Auftakt dieser Reise ist schnell erzählt: Üblicherweise ist die SKS-Prüfung gegen 1100 beendet. Die Prüfungscrew vom 28. April musste jedoch stundenlang auf ihre SKS-Prüfung warten. Nie dauerte eine Prüfung länger als bis 1400, diesmal wurden die abschliessenden Anlegemanöver erst um 1600 gefahren. Mehr dazu hier …

Ich weiß noch, dass mich Eike (der bleibt an Bord) um 1620 erinnert, „… du hast seit 1600 neue Gäste!" „Weiß ich, aber wie soll ich mitten in der Prüfung telefonieren?" Zum Glück liest die neue Crew das Logbuch mit und weiß, dass wir sehr spät dran sind. Als die „Kalami Star" endlich zurück am Liegeplatz ist geht alles ganz schnell. Guido ist schon weg, jetzt reisen Dirk und Willi fluchtartig ab, die reparierte Sprayhood kommt zurück an Bord und das lockt auch Levi auf den Dampfer. In 10 Minuten ist die Sprayhood montiert, kurz darauf ist die neue Crew vollständig.

Auf dem vorweggenommenen Foto die neue Crew: Levi (links), der mit bester Sicht auf den Liegeplatz im O-Marinheiro auf die „Kalami Star" wartet. Levi war im letzten Jahr mit dem Skipper und sin Crew auf der Nordsee unterwegs. Bereits an Bord ist Eike (am Ruder), der schon mit der Prüfungscrew gesegelt ist, dem aber noch Meilen zur Prüfung fehlen. Hier sein Logbuch. Fehlen noch Anke und Lars (rechts). Beide haben den Skipper mit seinen Logbüchern und Videos im www kennen- und offenbar so schätzen gelernt, dass sie sich an Bord trauen. Mutig, aber da siehste mal, Lockbücher schreiben lohnt sich! Segelerfahrung und Meilen haben beide genug und der SKS ist hoffentlich nur noch eine Woche entfernt.

So langsam lichtet sich das Chaos an Bord, der Kaffee steht auf der Back (= seemännisch Tisch), Anke und Lars haben wunderbaren Kuchen mitgebracht und nebenbei werden die Lebensmittel sortiert. Als die Einkaufsliste fertig ist, legt die Crew zum Landgang ab, der Skipper hat noch reichlich Reinigungsarbeiten vor sich. Der kleine Einkauf ist wenig später schnell verstaut und um 2000 ordern wir das Essen beim Griechen „Orfeo Greco", Bergstraße 20.

Auch diesmal ist der Besuch beim Griechen eine Empfehlung. Auf dem Weg zurück an Bord lassen wir die ADB (unten) an Backbord. Selige Zeiten, aber an Bord gibt es eine wunderbare

Überraschung. Lockbuchleser Lars weiß, wie's an Bord so läuft und hat eine Kiste Engel (rechts) mitgebracht. Das gibt's doch gar nicht und natürlich freuen sich besonders die, die schon mal in der ADB zu Gast waren. So bekommen wir noch eine kleine Verkostung zur Wetter- und Törnplanung. Stand jetzt wird uns der Wind in die Lübecker Bucht wehen. Erster Anlaufhafen wäre Neustadt i.H., am Sonntag dann Wismar und Montag zurück nach Burgstaaken/Fehmarn. So weit der Plan.

Samstag, 29. April: Heiligenhafen – Neustadt

Die intensive Sicherheitseinweisung ist immer ein harter Brocken, für die SKS-Prüfung aber wie eine Blaupause. Heute als Beispiel das Thema Notrolle, wer hat was zu tun:

NOTROLLE „Kalami Star" DF 3852

- **Skipper:** Funkanlage, Seenotsignalmittel, Rettungsinsel, Medizin an Bord
- **Backbordkabine Wassereinbruch**: Lecksuche Vorschiff, Pantry, Salon, WC, Maschine und Achterschiff. Elektrische Lenzpumpe, Handlenzpumpe und Pützen. Seenotfunkspruch Mayday.
- **Steuerbordkabine Feuer**: Brandsuche Vorschiff und Pantry, Salon, WC, Maschine und Achterschiff. 4 Handfeuerlöscher. Seenotfunkspruch Mayday.
- **Alle**: **Yacht aufgeben, Rettungsinsel:** Seenotfunkspruch Mayday, Rettungsinsel vorbereiten. Nottasche mit: Logbuch, Bordapotheke, Seenotsignale, Epirb und Radartransponder, Wasser, Schokolade, Süßkram, Decken.

In der Prüfung musst Du wissen, was Dein Auftrag als Segler z.B. in der Backbordkabine ist.

Nach zwei Stunden sind wir mit der Sicherheitseinweisung unter und an Deck durch. Jetzt die konkrete Törnvorbereitung über diverse Wetterkarten. Wir greifen dabei auf die Wetterlage beim DWD zurück, gleichen das mit der Bodendruckkarte ab und konkretisieren das bei Windy für unseren Törnplan. Das Seewetter für den jeweiligen Bereich, z.B. Westliche Ostsee, tragen wir ins Logbuch ein und gleichen das bei Windy ab. Für heute gilt:

```
Westliche Ostsee: Nordost um 3, nordwestdrehend, später zunehmend 4 –
5, See zunehmend 1 m.
```

Um 1240 legt Eike ab. Wenig später sind wir im Vorhafen und setzen das Groß. Weil noch das zweite Reff eingebunden ist, ganz schön viel Tüddellütt. Auf Raumwindkurs segeln wir im

Fahrwasser seewärts. Als wir den SKS-Spielplatz passieren, rollen wir die Genua aus und nehmen Kurs auf die Tonne 2. Die Maschine ist aus und sofort beginnt die Regatta.

Levi, als alter Regattafuchs, kommentiert die obige Situation: „Da hätten wir anluven müssen, dann wäre der nicht vorbeigekommen." Haben wir aber nicht und so zieht der an uns vorbei.

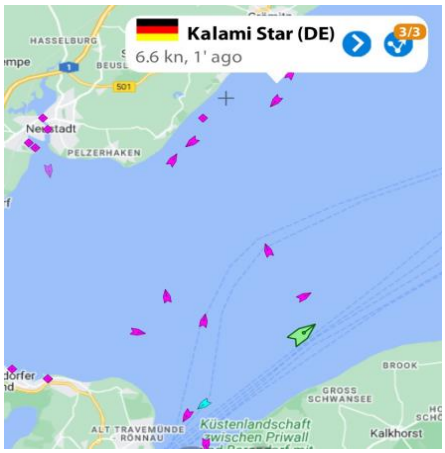
Die Navigation (Eike und Levi) hat den Kurs festgelegt und wir halten auf die Sundbrücke zu. Um 1400 passieren wir die Großbaustelle, haben den Wind nahezu von achtern und halsen

kurz vor dem nördlichen Brückenpfeiler, damit wir nicht Vorwind die Brücke passieren müssen. Inzwischen steht Levi am Ruder (die Crew wechselt stündlich) und setzt ab Tonne 13 Kurs auf

Dahmeshöved ab. Sind wir im Sundfahrwasser noch gedümpelt, sind wir nun auf Halb- bis Raumwind unterwegs. Die „Kalami Star" nimmt Fahrt auf und beschleunigt zeitweise auf 7,5 Knoten. Der Wind kommt jetzt aber auch mit 5 Bft. daher.

Vor Dahmeshöved (oben) braut sich was zusammen, vorsichtshalber gehen wir mit dem Groß ins 2. Reff. Als der Wind weiter zunimmt rollen wir auch die Genua kleiner, sicher ist sicher.

Um 1600 liegt Dahmeshöved achteraus. Der Schauer ist durch, der Himmel klart auf und wir rollen die Genua wieder aus. Ab hier geht das Fenster in die Lübecker Bucht auf. Über der Kimm erscheint zuerst das Maritim von Travemünde, weiter westlich Timmendorfer Strand, die Hochhäuser vom Hansa Park und zuletzt Neustadt. Wir passieren Kellenhusen, Grömitz und halten auf Pelzerhaken Süd zu. Die Logge gibt uns in der Regel um die 7 Knoten, selten knacken wir mal die 8! Ab Dahmeshöved sind wir auf Amwindkurs und steuern ist nicht mehr ganz so einfach. Guido, von der vorherigen Crew verfolgt aufmerksam unseren Kurs (rechts) und versorgt die WhatsApp-Gruppe mit wohlgemeinten Kommentaren.



Selbst hoch am Wind können wir Pelzerhaken Süd nicht erreichen. Ein langer Kreuzschlag muss her, damit wir möglichst nach Neustadt reinsegeln können. Leider ist ein Crewmitglied damit nicht besonders zufrieden und will unbedingt aufkreuzen. Okay Eike, wenn du unbedingt willst, dann bedienst du die Luvschoten. Da lachter auch noch drüber, vergisses!

Wir kreuzen tatsächlich bis vor die Haustür (oben) und bergen mühsam um 1845 die Segel. Das neue Groß ist und bleibt immer noch sperrig, doch es gibt wohl leichte Fortschritte mit der

Dreifaltigkeit. Neustadt ist ein wunderschöner Hafen und bei dem Wind ist schnell klar, dass wir am Abend auch hier ankommen werden. Am liebsten machen wir natürlich an Klüvers Brauhaus fest (ein Tisch ist bereits reserviert), doch da sind schon alle Liegeplätze weg. Dann eben zurück an Steg H. Nachdem Leinen und Fender vorbereitet sind, legt uns Levi um 1900, nach 36 nm, sutsche an den Liegeplatz.

Der Versuch, die Hafenmeisterei anzurufen, scheitert grandios, aber die sind wieder von 0800 – 1000 wieder für uns da. Der Code für Duschen und Toiletten steht ohnehin auf der Innenseite der Zugangstür zum Steg. Bei der anschließenden „Engelverkostung" eine kurze Reflexion des Tages, damit der Stoff wenigstens bis zur SKS-Prüfung am Freitag erhalten bleibt. Pünktlich um 2000 sind wir unterwegs zu Klüvers Brauhaus. Vorbei am Café Waterkant die böse Nachricht, wegen eines Wasserschadens vorübergehend geschlossen! Oha, dann sind die Duschen und Toiletten auf der Rückseite auch dicht. Wie gut, dass wir nicht an Klüvers Brauhaus fest sind.

Tatsächlich ist es im Klüvers voll, gut, dass reserviert war. Das Essen ist nicht so pralle, aber zu erleben, wie ein Kerl auf seltsame Weise mit seinem Bier spricht (das offenbar antwortet) war schon die halbe Miete.

Zurück an Bord quäle ich die Crew mit einem Video aus der Dänischen Südsee. Wer jetzt noch nicht eingeschlafen ist, verschwindet schnell und leise in die Koje.

Sonntag, 30. April: Neustadt - Wismar

Als wir vor dem Törn die Wetterlage und die Vorhersage besprechen, stellen wir fest, dass die kalte Nordströmung immer noch für lange Unterwäsche sorgt. Es ist und bleibt weiterhin kühl, vielleicht mit einem kleinen Aussetzer morgen. Heute sieht das so aus:

`Westliche Ostsee: Nordwest 4 – 5, vorübergehend schwachwindig, süddrehend, abnehmend um 3, See 1 m`

Um 1025 legt Lars ab und bringt uns über das Fahrwasser in die Neustädter Bucht. Hier setzen wir die Segel und dümpeln zunächst in Zeitlupe auf Pelzerhaken Süd zu. Zeit genug für den Blick auf ein historisches Drama, dass sich exakt hier abgespielt hat. Klick‘ auf das Bild.

Ich weise immer wieder auf diese Tragödie hin, damit wir nicht vergessen, wie kostbar unsere Freiheit ist. Wie schön, dass wir beinahe grenzenlos segeln dürfen.

Um 1100 hat die Dümpelei ein Ende, der Gennaker soll es richten und bringt uns endlich in

Bewegung. Von Nordwest 4 – 5, spüren wir nichts, doch das Seewetter hatte auch

vorübergehend schwachwindig im Angebot. Deshalb sind wir extra früher los, haben die Hafenmanöver nach Wismar verschoben und nun das. Bis 1215 hält der Gennaker durch, dann „streichen wir das Segel!" Wir versuchen es wieder mit Genua und Groß, doch auch der Versuch scheitert grandios. Vier Knoten Wind, Maschine an (1245). So ganz unglücklich scheint

die Crew nicht zu sein. Endlich Zeit, die elektronische Navigation zu erklären, das AIS und auch der Autopilot lassen grüßen. Was ist dagegen schon ein Tagsignal wie der Motorkegel - unten. Für viele Fahrtensegler ein nahezu unbekanntes Objekt.

Kaffee und von Anke selbst gebackener Kuchen mag natürlich jeder. Was für ein Vergnügen bei Sonnenschein im Cockpit. Um 1445 erreichen wir das Offentief und nehmen Kurs auf Wismar. Inzwischen haben wir wieder Wind und es ist dochl uschtig, wenn wir uns über so ein Kommando freuen: „Motor aus, Genua an!" Letzte Woche gab es auch so seltsame Kommandos: „Neuer halber Wind!" oder beim Festmachen: „Einspringen in die Dampf!" Lassen wir das, wir nähern uns Wismar.

Vor dem alten Hafen (oben) mit der Kogge „Wissemara" bergen wir die Segel, danach die kleine Übungseinheit „Wenden auf engem Raum". Wir prüfen den Radeffekt und bald geht es rein zum Wasserwanderrastplatz. Was für ein Wortungetüm, doch es bezeichnet einen Hafen ohne Dauerlieger. Eike soll uns erstmals rückwärts an den Steg bringen und das macht er auch ganz mutig. Dass ein Pfahl im Wege steht müssen wir dem Skipper ankreiden, aber wer hat den bloß dahin gestellt? In jedem Fall bringt uns Eike um 1700, with a little help und nach 30

nm (Gesamt 66) an den Schwimmsteg. Aber was ist denn in diesem Hafen los? Der nördliche Steg irgendwie mit Flatterleinen gesperrt? Damit sind schon mal 12 Liegeplätze weg. Der Hafenmeister ist morgen Vormittag im Hafen und wird das sicher erklären. Na klar gibt's wieder ein Anlegebier, sponsered by Engel und damit auch eine kurze Reflexion der seltsamen Überfahrt mit und ohne Wind.

Für die Crew gebe ich gern den Stadtführer, ich war schon so oft in dieser wunderbaren Hansestadt. Alle Sehenswürdigkeiten aufzuzählen ist meine Sache nicht. Immerhin reicht es

für ein Selfie auf der „Schweinchenbrücke" – Vorseite. Leider sind die Fischbrötchenläden bereits alle dicht, dabei ist doch heute Weltfischbrötchentag! Wie schade, aber Irrtum vom Amt, der Weltfischbrötchentag ist erst am Samstag, 6. Mai, da ist die Crew bereits wieder zuhause.

Zurück an Bord bereiten Anke & Lars die Frankfurter Spezialität vor, Grüne Soße – unten.

Danach wieder Thema Nummer 1, die Prüfung am Freitag. Da schweigt des Skippers Höflichkeit. Gute Nacht.

Montag, 1. Mai: Wismar – Burgstaaken – Heiligenhafen (Nachtfahrt)

Seitdem ich 1966 als Moses bei der DDG Hansa angeheuert habe, bin ich Gewerkschafter. Logisch, heute ist unser Kampftag, doch heute bin ich mittelständischer Kleinunternehmer. Meine Crew ist wegen der heutigen Demo ohnehin skeptisch und weil es zahlende Kunden sind und die neuen Segel finanziert werden müssen, werden wir wohl doch ablegen, weißte Bescheid.

Na klar starten wir wie immer mit dem Wetter und wagen schon mal einen Blick auf das Prüfungswetter am Freitag: Oha, 22 Knoten, in Böen 32, das ist Ende Bft. 7!

Bevor wir ablegen wollen wir Hafenmanöver trainieren, doch für den Klassiker, Eindampfen in die Vorspring, sind die Kaimauern einfach zu hoch. Wir nehmen, was wir kriegen können und dampfen in die Mittelspring ein, das sichere Manöver zum Anlegen am Fingersteg. Auf dem Foto oben legen wir ab und drehen die Yacht über die Mittelspring.

Bei der Wahl des richtigen Fingers (oben) hilft der Wind. Wenn's geht legen wir gegen den Wind an und lassen uns vom Wind an den Finger legen. Logisch, mindestens drei Fender ganz tief an die Fingerseite. In vorsichtiger Rückwärtsfahrt geht die Mittelspring über und führt die

Yacht längsseits an den Finger. Kurz vor dem Steg (rechts) wird mit der Mittelspring aufgestoppt, die Maschine bleibt in der Rückwärtsfahrt bis Achterleinen und die Vorleine belegt sind. Ist doch ganz einfach. Hier fährt jede/r dieses Manöver und es klappt auf Anhieb. „Meine Schule", sag ich dann gern und laufe übers Wasser …

Um 1030 sind wir, nach der theoretischen Einführung an der Magnettafel, mit den Manövern gestartet - oben. Um 1200 legen wir endgültig ab. Auf dem großen Wendeplatz setzen wir Groß und Genua, dann liegt Wismar achteraus. Das Seewetter für heute:

Westliche Ostsee: Süd um 3, nordwestdrehend, zunehmend um 4, vorübergehend 5 bis 6, See zunehmend 1 Meter.

Der Wind ist heute wieder ein launiger Geselle und das lässt er uns auch spüren. Mal läuft es halbwegs, dann muss wieder die eiserne Genua ran. Der Gedanke an den Gennaker verbietet sich, weil Windy signalisiert, dass vor uns die Doldrums liegen. Grüße übrigens an die „Malizia", die sich ebenfalls in die Doldrums vorgearbeitet hat und sogar knapp in Führung liegt. Wir müssen auf jeden Fall vor 1900 in B'staaken sein, für die Zeit ist ein Tisch im Goldenen Anker reserviert. Um 1415 ist mal wieder Schluss mit Luschtig, Maschine an, ETA 1830.

Still ruht der See und Zeit für ein Dankeschön an die vorherige Crew. Es ist so schade, dass wir uns, ohne auf euren Erfolg mit Sekt anzustoßen, trennen mussten. Kein Rückblick auf die Manöver während der Prüfung, kein Ausblick, vielleicht auf ein Skippertraining, auf gemeinsame Törns. Die Kurznachrichten sind doch was anderes als der persönliche Kontakt. Doch auch die haben es in sich. Die aktuelle Crew freut und bedankt sich sehr über eure Rückmeldungen aus der Prüfung unter Deck. So muss das.

Wir wissen, dass wir gleich mitten in der Mecklenburger Bucht über ein Hochspannungsgleichstromkabel fahren. Die Seekarte vermerkt dort:

Warnung: Durch Hochspannungsgleichstromkabel können Magnetkompassfehlweisungen (bis zu 60°) auftreten.

Bei nahezu ruhiger See beobachten wir den Kompass und siehe da, der Autopilot, der von einem eigenen Kompass gesteuert wird, verlässt die Kurslinie um 15° und kehrt nach 200 m, wie von Geisterhand gesteuert, auf den alten Kurs zurück. Inzwischen hat der „Wind" auf Nord gedreht, dennoch liefern Windy & die Wetterfrösche weiterhin Südwind. So oder so ist an Segeln in beiden Richtungen nicht zu denken. Bei diesiger Sicht und Dahmeshöved querab, kommen gegen 1630 die Sundbrücke und die Hochhäuser vom Südstrand in Sicht. Der Plotter gibt uns bis Burgstaaken noch knapp zwei Stunden. Wir sind in der Zeit.

Die Sonne wirft ein paar unverhoffte Strahlen auf uns. Motorbootfahren ist doch auch mal ganz schön. Der Autopilot steuert, die Maschine macht, was die Maschine tun muss, ein Segler schläft (später wird er sagen, er reflektiert). Anke schnippelt einen Salat, Levi fehlt daran der Pfeffer, ein paar Motorstunden können so schön sein … wäre es nicht so laut.

Um 1820 endlich die Tonne 1. und damit sind wir im Fahrwasser nach Burgstaaken. Vorbei am Chillaz Cafe & Cocktailbar, früher Café Sorgenfrei – oben. Auf dem AIS sehe ich, dass der Getreidefrachter „Jeanny" im Hafen liegt. Ich rufe den Hafenmeister an, ob wir uns für ein paar Stunden an die Pier legen können? Peter Ollhoff schickt uns hinter die „Jeanny" und verrät sogar die Codenummer für's WC. Hafengeld? Nächstes Mal! Nur ein paar Minuten später nehmen wir im Hafen Burgstaaken das Groß runter und tuchen es sorgfältig auf. Eike legt uns um 1845 nach 35 nm (Gesamt 66) leise an die Pier – wegen der dicken Gummilippen (unten) sind Fender eher kontraproduktiv … wenn man eine Bumperline hat.

Wir schaffen tatsächlich eine Punktlandung und sitzen wenig später im Goldenen Anker. Ab 1900 Fisch satt und natürlich kein Alkohol. Mein Standardrestaurant bringt mich immer wieder ins Grübeln. Einerseits ist es empfindlich teuer, doch selten wird Fisch so gut und reichlich zubereitet wie hier. Dorschfilet mit Bratkartoffeln für 22,90 € ist im doppelten Sinne happig. Die Crew sieht das ebenso, alle sind sehr happig zufrieden.

Nach dem Espresso noch ein Programmpunkt: Schiffe von unten gucken! Skippers Winterlager liegt auf der anderen Straßenseite. Unglaublich, wie viele Schätze hier noch auf's Kranen warten, aber vielleicht machen die sogar alles richtig. So kalt wie in den letzten beiden Wochen

war es im April schon lange nicht mehr. Lieber zuhause am warmen Ofen als mit Eisbein auf der Ostsee. Wir sind freiwillig hier und jammern auf hohem Niveau, hört eh keiner. Dann noch

Schiffe von unten gucken! Hab ich grad hinter mir, kuckstu … muss man nicht alles erzählen. Wer denkt, jetzt is mal gut: Die Crew hat schon die berüchtigte Magnettafel hinter sich, hat an- und abgelegt, ist mehr als 30 nm dänisch gesegelt, Segel geborgen, Fisch gegessen und

nach dem Schiffe von unten gucken auch noch mit hochroten Köppen (die Sonne) die Vorbereitung der Nachtfahrt - oben. Aus navigations-soziologischer Sicht höchst interessante Gruppenprozesse. Ich bin nur froh, dass ich mich, als gelernter Konfliktmoderator, gerade noch zurückhalten kann. Jetzt noch 11,5 nm durch die Nacht und das alles freiwillig, Respekt!

Auf jeden Fall legen sie eine nahezu fehlerfreie Törnplanung hin. Theoretisch klappt das …
um 2315 legen wir ab und haben die Richtfeuerlinie Burgstaaken achteraus. Weil das Unterfeuer im Hafen höher als das Oberfeuer ist, sorgt das anfangs für Verwirrung. Kurz darauf sind wir auf Kurs, Navigation und Rudergänger wissen, wie's läuft. Wenig später die erste Kurskorrektur in den weißen Sektor Burger See. Doch da ist kein Feuer, auch wenn wir noch so lange suchen. Seltsam, das war doch schon vor zwei Wochen außer Betrieb … jetzt muss der Handscheinwerfer für Durchblick sorgen.

Mit Kurs auf die Sundbrücke eine ausgeschlafene Crew. Da läuft längst alles wie geschmiert, die Crew legt eine gute Performance hin. Zu guter Letzt durch beide Richtfeuerlinien in den Heimathafen. Um 0130 bringt uns Lars, nach 11,5 nm (Gesamt 112) sicher an den Liegeplatz. Wer die Nachtfahrt nahezu live erleben möchte, klickt auf mein Video. Das ist zwar schon ne Weile her und wir sind damals noch **mit** Plotter gefahren. Das machen wir schon lange nicht mehr. Schwierige Aufgabe, gute Lösung.

So schnell wie in dieser Nacht war die Heizung noch nie an und zum abschließenden Palaver gibt es Glühwein! Jetzt nur noch ausschlafen, over & out.

Dienstag, 2. Mai: Manövertraining vor Heiligenhafen

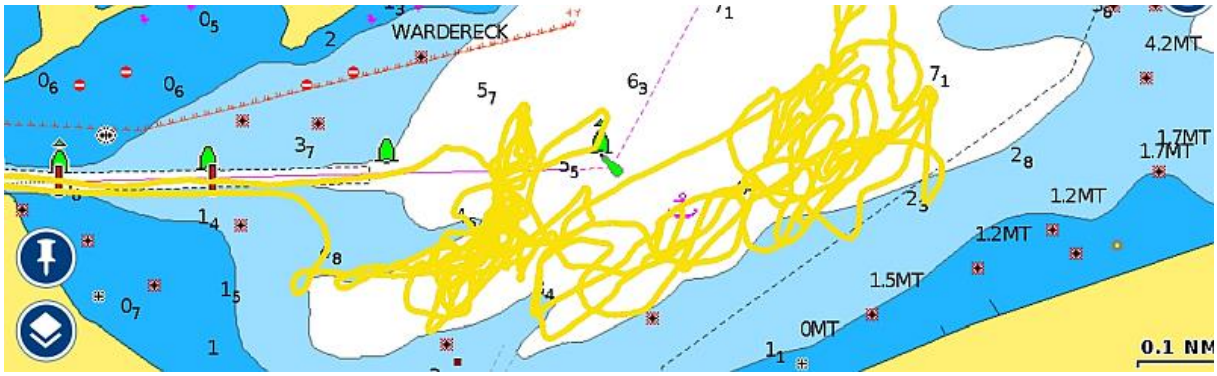
Wegen des defekten Sektorenfeuers Burger See rufe ich das WSA Lübeck an. Dort weiß man davon nichts, obwohl ich bereits vor zwei Wochen bei einem privaten Training den Defekt gemeldet hatte. Höchst seltsam, mindestens zwei Wochen hat das niemand bemerkt? Sind wir die einzigen Nachtsegler?

Wir lassen uns Zeit. Lebensmittel werden nachgekauft, Salon und Bad gereinigt, erst jetzt kommt das Frühstück auf die Back. Danach Wetter, der Tagesplan und noch immer droht am Freitag, 1200, dieses Prüfungswetter, Mittelwind oben, Böen unten:

Flensburg bis Fehmarn: West bis Nordwest 4, später schwachwindig.

Als wir um 1300 ablegen sieht das zum Glück ganz anders aus - oben. Draußen das volle Programm: Steuern nach Kompasskursen, Kreuzpeilung, Fragen zum Revier. Endlich, „… heiß auf die Segel (2. Reff)".

Wie immer segeln wir alle Kurse zum Wind. Von kleineren Korrekturen abgesehen (Stützruder bei der Halse) klappt das schon ganz gut und auch das Bojenmanöver mit „Kuh-Wende" kommt auf Kurs, wenn da nicht die Kommandos im Weg wären. Am Ende haben wir 14 nm auf dem SKS-Spielplatz im Kielwasser. Für Halbtagskräfte schon ganz ordentlich.



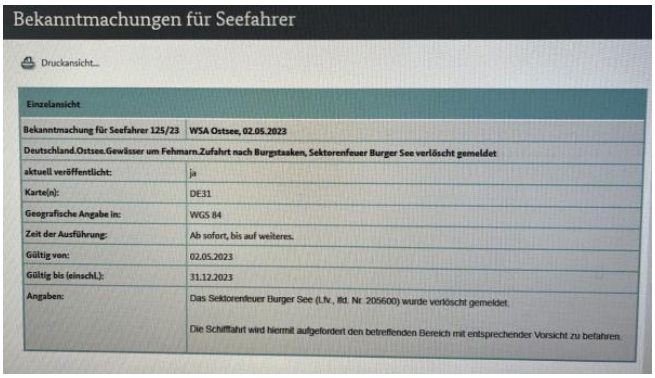
Der Arbeitsnachweis oben. Was bei den Bojenmanövern so oft aus dem Ruder läuft sind die Kommandos, wie z.B.: „Rettungsmittel über Bord." Hä, was soll'n die im Wasser und wie geht das dann weiter? Fragen über Fragen, aber lassen wir das.
Logisch, zum Feierabend, Eindampfen in die Vorspring. Wir sehen rechts einen gut vorbereiteten, humorvollen brandenburgischen Seemann: Klar bei Vorspring! Is klar!

Oben beinahe das Ende des Manövers. Festmachen durch Eindampfen in die Vorspring.

Hier wird der Poller angesteuert. Der Vorschiffsmann soll nahezu neben dem Poller stehen.

Jetzt wird die Spring über den Poller gelegt, die Yacht kann Eindampfen und dreht über Hartruder Stb., den Propellerstrom und langsames fieren der Spring längsseits.

Oben im Bild ist das Anlegemanöver beendet. Jetzt Vor- und Achterleinen übergeben und die Yacht liegt fest längsseits am Steg.

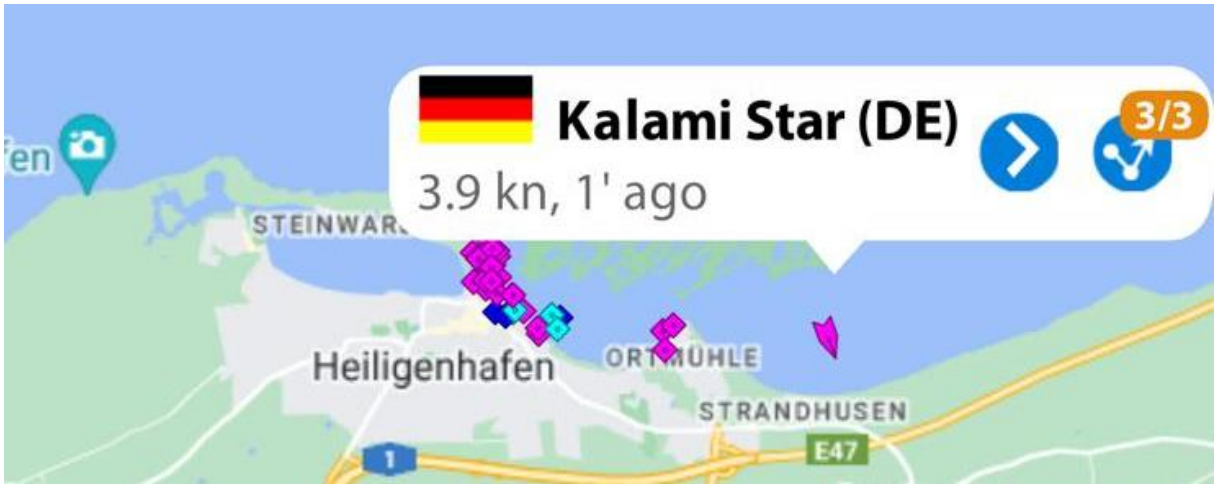


Bekanntmachungen für Seefahrer

Druckansicht...

Einzelansicht	
Bekanntmachung für Seefahrer 125/23	WSA Ostsee, 02.05.2023
Deutschland.Ostsee.Gewässer um Fehmarn.Zufahrt nach Burgstaaken, Sektorenfeuer Burger See verlöscht gemeldet	
aktuell veröffentlicht:	ja
Karte(n):	DE31
Geografische Angabe in:	WGS 84
Zeit der Ausführung:	Ab sofort, bis auf weiteres.
Gültig von:	02.05.2023
Gültig bis (einschl.):	31.12.2023
Angaben:	Das Sektorenfeuer Burger See (Lfv., lfd. Nr. 205600) wurde verlöscht gemeldet. Die Schifffahrt wird hiermit aufgefordert den betreffenden Bereich mit entsprechender Vorsicht zu befahren.

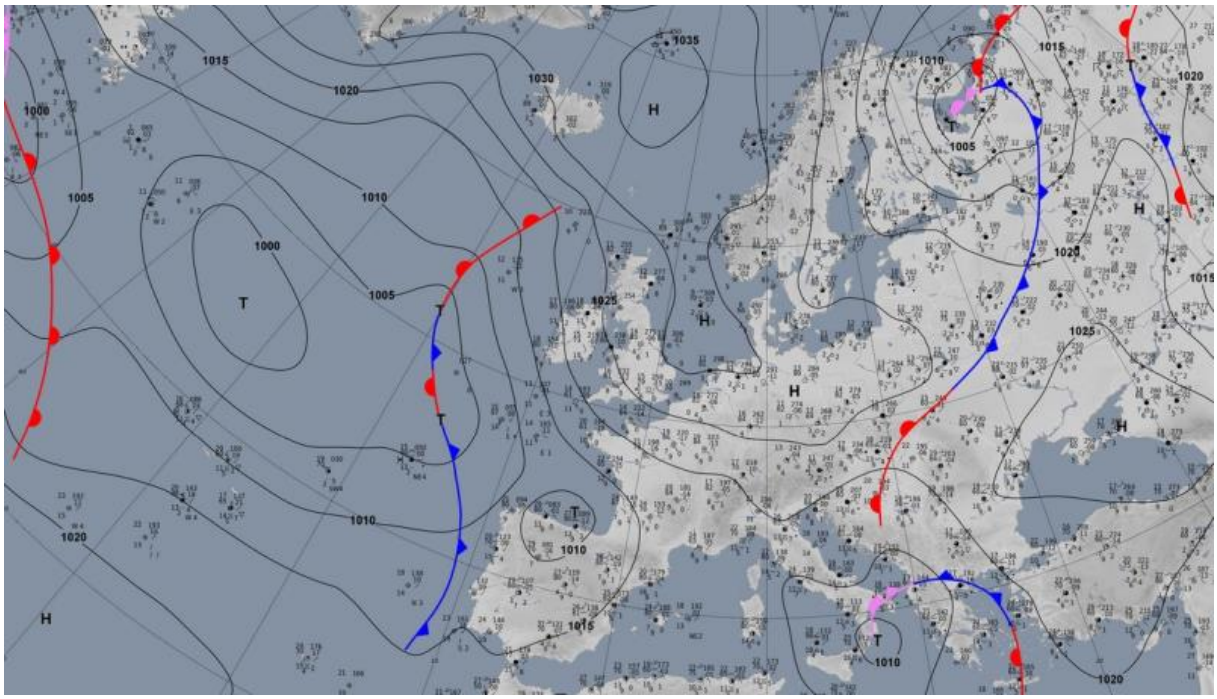
Ganz viel Freude über eine WhatsApp von Roland, der bei den Bekanntmachungen für Seefahrer diese „druckfrische" Meldung entdeckt hat. Wenn auch sonst niemand auf mich hört, hier hat es endlich mal geklappt. Wie schön, dass sich seit mindestens 14 Tagen das WSA um das Sektorenfeuer Burger See kümmert.



Ein Dankeschön auch an Dirk (Vorgängercrew), der uns per Marinatraffic bei den Manövern zugesehen hat. Was noch? Ach ja, heue standen 16 nm (Gesamt 128) auf der Uhr: Levi und Eike bereiten ein einfaches aber wohlschmeckendes Abendessen. Dazu trinken die einen Wasser, die anderen Wein. Ein kurzer Film sorgt für die richtige Bettschwere und um 2300 ist Ruhe im Schiff, gute Nacht.

Mitttwoch, 3. Mai: Muckibude I

Gestern haben wir uns warmgesegelt, heute geht's richtig in die Muckibude, doch zunächst die tägliche Wetterauswertung. Während der SKS-Prüfung ist anhand der Bodendruckkarte (unten) das zu erwartende Segelwetter gefragt.



Zur einfacheren Interpretation gleichen wir täglich die Wetterlage mit der Bodendruckkarte ab.

Wetterlage 03.05.2023 12 UTC: Ein Tief 1000 über dem Weißen Meeres zieht zur Barentssee ab. Die wetterbestimmende Hochdruckzone 1035 über der Norwegischen See und 1030 über der Nordsee verlagert sich nach Skandinavien, während ein breiter Keil langsam von Mittel- nach Osteuropa wandert. Ein nordatlantisches Zentraltief 998 weit westlich der Biskaya zieht etwas nordwärts, zugehörige Ausläufer erfassen in abgeschwächter Form den Englischen Kanal und die Nordsee.

Als dritte Quelle ziehen wir Windy.com hinzu und sind nach sieben Tagen Auswertung hinreichend über das regionale Seewetter informiert, wir können Wetter:

Flensburg bis Fehmarn: Anfangs Nordwest um 4, sonst schwachwindig, zeitweise Küstennebelfelder.

Um 1030 legt Anke ab und am Chartersteg durch eindampfen in die Vorspring wieder an. Der Rest der Crew folgt. Oha, das klappt schon mal ganz gut … wenn man von einigen seltsamen Verrenkungen am Boothaken absieht. Der Bootshaken, der einige Dramen am eigenen Leib

erleben muss, fühlt sich nicht fair behandelt, „… ich bin doch kein Angelhaken!" Nach einer halben Stunde sind alle durch, weiter zum SKS-Spielplatz. Wie immer Kreuzpeilung und Eike (Jugend forscht) entwickelt einen wertvollen Tipp: Je näher das zu peilende Objekt, desto genauer die Standlinien und damit die Kreuzpeilung. So muss das. Endlich gehen die Segel hoch (Vollzeug). Die Crew segelt alle Kurse zum Wind, das Bojenmanöver mit „Kuh-Wende" und abschließend Beidrehen und Beiliegen. Wechsel am Ruder und alles noch einmal, noch einmal … Muckibude.

Nicht alle bekommen die Manöver fehlerfrei hin, manchmal werde die Kurse zu lange gesucht. Wir segeln rüber nach Orth. Damit die Überfahrt nicht langweilig wird, zwischendrin mal am Hamburger Manöver schnuppern. Das wird zu einem großen Vergnügen, soll es aber nicht. Nach der „Kunst" der Ernst des Lebens; Boje über Bord unter Segel und Maschine. Das Manöver kennt die Crew noch nicht, doch dabei zeigt ein Crewmitglied deutliche Anzeichen von Schwindel. Zu wenig getrunken? Wir gehen nicht nach Orth, sondern über den SKS-Spielplatz zurück nach Heiligenhafen. Der Skipper ruft einen befreundeten und segelnden Doc an, der in Cagliari/Sardegna unterwegs ist. Mein Freund Ernst gibt uns medizinische Prüfaufträge: Puls, Blutdruck, Reaktionstest (folgen die Augen dem Finger? Mit geschlossenen Augen an die „eigene" Nase fassen). Oha, die Batterien im Blutdruckmessgerät sind leer, aber schnell getauscht. Der Blutdruck ist okay, sodass der segelnde Doc vorsichtig Entwarnung gibt, der Segler auch.

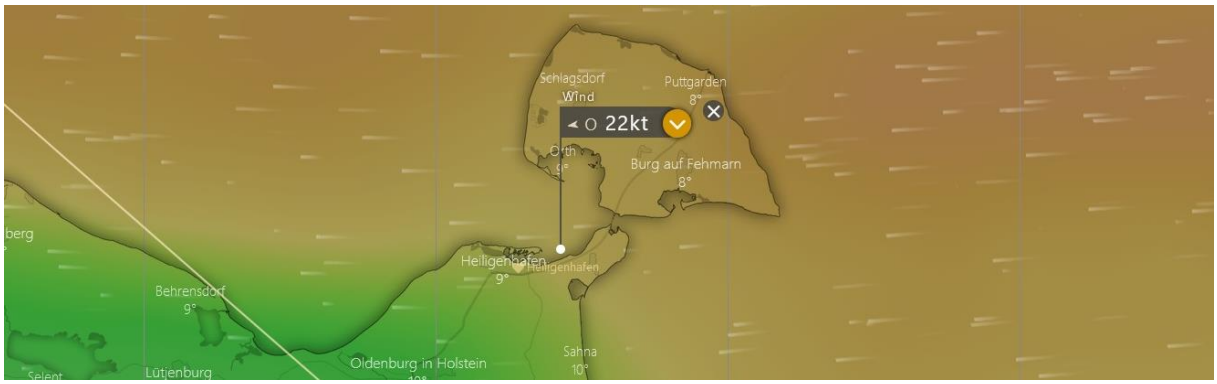
Ganz herzlichen Dank Ernst und wer meinen Freund mal in seiner Praxis besuchen will, klickt einfach hier … Unser „Schwindler" zieht sich für diesen Nachmittag selbst aus dem Verkehr, wir segeln in kleinerer Besetzung alles wie oben.

Da sich der Wind langsam verabschiedet, die Chance, die Kommandos und Manöver in slow motion zu vertiefen. Ein Prüfungsdurchgang zum guten Schluss und damit beendet auch der Wind sein Gastspiel. Um 1815 sind wir nach 21 nm Muckibude (Gesamt 149) zurück am Steg, die Crew ist wieder kompletto. Oben im Bild unser 21 nm Track. Fotos von diesem Tag?Wie soll das gehen?

Mit Hilfe von Levi bekommt der Skipper sein Fahrrad wieder auf Kurs. Anke & Lars bereiten ein leckeres italienisches Pastagericht und danach gerät so einiges außer Kontrolle. Nach Fragen zur Prüfung, Fußball, duschen & Videos gucken ist die Crew wirklich am Limit, die Augen klappen zu. Nur der Skipper muss das noch alles aufschreiben, dann geht auch bei ihm die Positionslaterne aus. Irgendwo jammert der Bootshaken, „… ich will nicht mehr angeln."

Donnerstag, 4. Mai: Muckibude II

Wir starten wieder mit dem ausführlichen Wetter und natürlich interessiert der Blick auf das morgige Prüfungswetter immer noch am meisten. So soll das morgen um 1000 aussehen.



Is doch irgendwie seltsam, seit letzten Freitag hat sich an der Vorhersage nichts geändert. Werden die Wettervorhersagen tatsächlich präziser? So sieht es heute aus

Flensburg bis Fehmarn: Nordost bis Ost um 3, langsam zunehmend 6 bis 7.

Wir legen vom Steg ab und sind 10 Minuten später im Kommunalhafen. Eindampfen in die Vorspring und mit der Achterspring wieder raus. Da wir nicht allein trainieren, muss die Crew auf die anderen beiden Sportboote achten, aber wir kommen miteinander klar. Die Segelschule Rünte fordert beim Anlegemanöver den hochkonzentrierten Skipper mit einem lautstarken MOIN zum Gruß auf und als ich etwas abwesend „Moin" erwidere, höre ich, „Geht doch!" Der nächste Skipper spricht mich an, ob Ralf Uka an Bord ist? Ja, der muss hier irgendwo sein. „Den kenne ich aus Cuxhaven", höre ich Claus B., den ich leider nicht gleich erkenne! Man sieht sich vor der Prüfung.

Die Crew fährt einen Anleger mit kleinen Korrekturen, den zweiten ohne fremde Hilfe. Geht doch. Interessant die Kommentare der Beobachter, die gleich nebenan im Fischladen einkaufen oder essen. Wir werden gefilmt, geknipst und ein Klingelbeutel wäre nicht die schlechteste Idee. Um 1215 lassen wir den Kommunalhafen im Kielwasser, wir fahren raus.

Das Wetter meint es gut mit uns. Es ist zwar weiterhin viel zu kalt für diese Jahreszeit, aber die Sonne scheint und bei Bft. 3 kann man optimal segeln. Nur, was sollen wir heute bei Bft. 3 noch üben, wenn es morgen mit 6 – 7 Bft. kachelt? Findet die Prüfung überhaupt statt? Definitiv ja, es sei denn, der Skipper hat Zweifel an seiner Crew. Das gilt es mit einer Art Vorprüfung herauszufinden.

Ein Rollenspiel: Der Skipper gibt den Prüfer und startet mit der Crew einen realistischen Prüfungsdurchgang. Alle Manöver dabei, Amwind, Halbwind, Raumwind, Wende, Halse, Boje über Bord unter Segel, Boje über Bord unter Segel UND Maschine, Beidrehen und Beiliegen. Mit kleinen Fehlern, die aber nicht spielentscheidend sind, läuft das bei den Dschunxx, die bereits Erfahrung vom Einhandsegler bis zum Opti mitbringen. Anke verfügt nicht über diese Erfahrung und braucht zu viel Zeit, Wind und Segelstellung zu koordinieren. Das hatte sich angedeutet und im zweiten Durchgang steigt dazu das Adrenalin. Was jetzt? Die Prüfung riskieren? Was ist schon dabei, wenn ich durchfalle? Anke wägt lange ab und formuliert, was bei Bft. 3 nicht geht, geht bei 6 Bft. schon gar nicht. Es entspricht guter Seemannschaft, besser kein Risiko einzugehen, Punkt!

Um 1500 segeln wir Vorwind zurück bis an die Bunkerstation. 35 Liter Diesel wechseln den Behälter und wir müssen hier morgen nicht warten. Um 1600 sind wir nach 14 nm (Gesamt 163) zurück am Steg. In Vorbereitung auf Morgen binden wir bereits jetzt das Segel ins dritte Reff und scheren die Großschot noch einmal neu. Mehr können wir jetzt nicht tun.

Simon ruft an, er hat die SKS-Logbücher gelesen und das Gefühl, für seine Ausbildung an Bord der „Kalami Star" an der richtigen Stelle zu sein. „Das passt," erklärt er später telefonisch und ich weiß, dass die Lockbücher auch Aquise sind.

Den Abend verbringen wir beim Italiener, der sich wieder mal als gute Adresse erweist. Bereits auf dem Heimweg weht es in Böen bis 6 Bft. Da kommt was auf uns zu ...

Zur guten Nacht noch ein kleines Briefing, ein wenig Feedback, entspannte Stimmung. Ich habe fertig … Fotos hat heute niemand gemacht.

Freitag, 5. Mai: Theoretisch wäre heute unsere praktische SKS-Prüfung gewesen …

Schon in der Nacht beginnt es mächtig zu kacheln, sind wir auf Nachtfahrt? Die Wellen schlagen gegen das Heck, und genau da schläft die Crew, vorn beim Skipper ist es etwas leiser. Um 0420 schaue ich nach dem Wetter, in der Hoffnung, dass wenigstens noch der „Mokkafisch" das Wetter beruhigt. Machter leider nicht. Hat er von uns zu wenig Kaffee oder vielleicht den falschen ..? Andere füttern Neptun mit Schnaps – völlig aussichtslos.

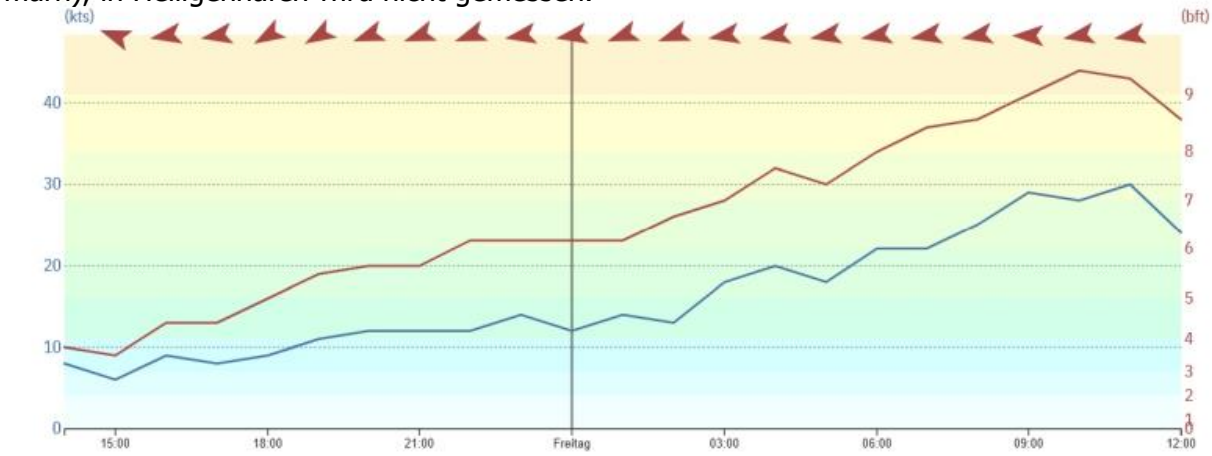
Um 0700 beim Frühstück mit der Crew. Bei diesem Wetter segeln wir keine Prüfung!

Flensburg bis Fehmarn: Ost 7, abnehmend 5 bis 6, strichweise Schauerböen.

Möglicherweise zieht man sich als Skipper damit den Ärger der Crew zu. Der Törn kostet, du hast Urlaub genommen, bist bestens vorbereitet und dann sagt der Skipper die Prüfung ab? Dann dreht der Skipper die Frage um: „Würdest du mit dieser Crew die Prüfung segeln?" Niemand würde! Um 0845 treffe ich auf die anderen Skipper. Keiner trägt Ölzeug, die Charter-SKS-Skipper (die keine BG-Verkehr abgenommene Yacht fahren) dürfen gar nicht auslaufen, kein Charterschiff darf bei diesem Wind raus. Die beiden Prüfer, die gerade aus dem Auto gekrabbelt sind und kaum einschätschätzen können was hier los ist, teilen unverhofft mit, sie würden die Prüfung fahren - jedenfalls mit der „Kalami Star". Ein seltsamer „Vertrauensbeweis", doch deutlich am „Bedarf"

vorbei. Logisch entscheidet der Skipper, ob gefahren wird und der versteht plötzlich die Welt nicht mehr. Seit 15 Jahren liefere ich meine Crews an die Prüfer aus und seit 15 Jahren haben alle bestanden (drei Wiederholer). Doch bei Böen bis 42 Knoten rausfahren gab es noch nie. Mit dieser Haltung bin ich nicht einverstanden und mache das auch deutlich. Was sie auch immer damit bezwecken; Spesen, Regress und ob sie tatsächlich gefahren wären, daran hab‘ ich leise Zweifel. Gute Seemannschaft und Vorbild (als Prüfungsausschuss) geht anders.

Spekulationen helfen natürlich nicht, nur die tatsächlichen Messwerte (Station Wulfen/Fehmarn), in Heiligenhafen wird nicht gemessen.



Die Crew hat inzwischen ihr Reinschiff erledigt und ist auf Heimreise. Per WhatsApp grübeln wir über einen Ersatztermin (z.B. von Mittwochabend bis Freitag). Das kriegen wir hin, aber erstmal ausschlafen.

An dieser Stelle beende ich (vorläufig) das irgendwie unvollendete Logbuch. Extra für dich habe ich ein Schwerwetterhafenvideo hinterlassen, klickstu auf das Foto …

Ein paar Tage später buche ich beim DSV-Prüfungsausschuss für den 8. September einen neuen Prüfungstermin … mit garantiert besserem Wetter. Danach vereinbare ich mit der Crew die Anreise für den 6., für den 7. September die Wiederaufbereitungsanlage und am Freitag die Prüfung. Alle sind mit im Boot!

Mittwoch, 6. September

Nachdem die Crew bei Kaffee & Kuchen an Bord eingetrudelt ist wird schnell der kleine Einkauf erledigt. Danach gibt es so viel zu erzählen, als wären wir 10 Jahre nach Schulabschluss beim Klassentreffen.

Abends beim Griechen erfahre ich (Foto Vorseite), die haben sogar letzte Woche Segelmanöver trainiert. Aber Spaß beiseite, der letzte Ouzo war noch nicht getrunken, da legt der Skipper schon mit seiner Sicherheitseinweisung los. Die Crew paukt ihre Notrolle, zerlegt eine Rettungsweste und prüft die Plakette der Gasabnahme usw. usw. Respekt, nach einer langen Anreise auch noch das. Wir wollen es heute dabei belassen, was zählt ist die Muckibude!!!

Donnerstag, 7. September

Um 0935 sind wir auf dem Wasser. Es ist neblig, nass und viel mehr Wind als angekündigt, dabei sollte heute 13 Stunden die Sonne scheinen und von 27° sind wir meilenweit entfernt. Da müssen wir jetzt durch. Wir legen zunächst am Chartersteg an, wieder ab und dann beginnt die ewige SKS-Prüfungsvorbereitung: Anlegen durch Eindampfen in die Vorspring.

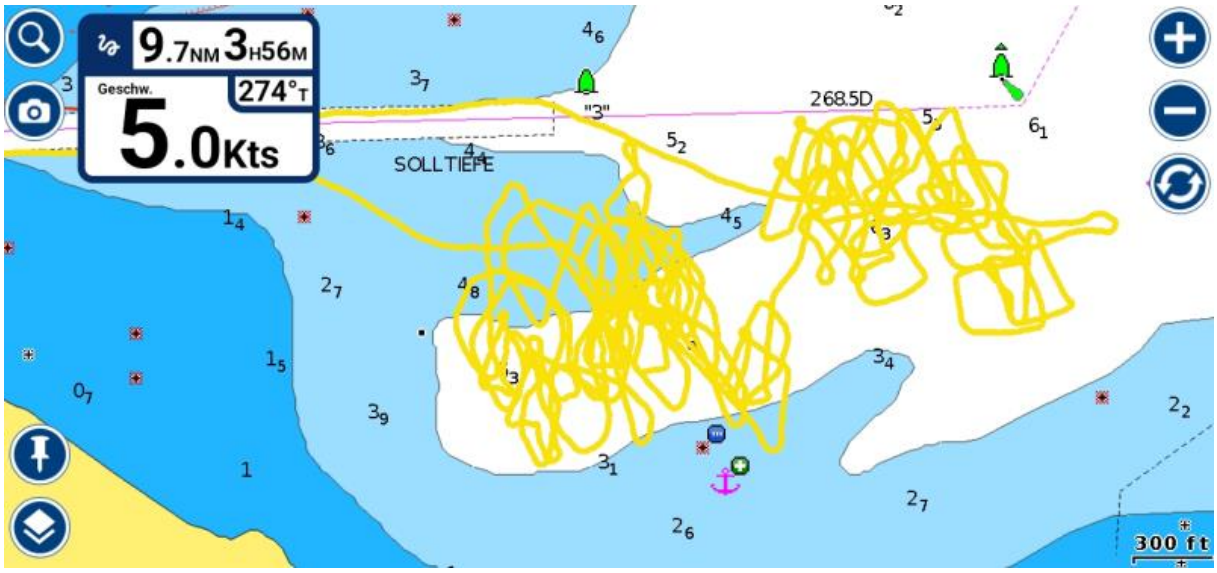
Ich weiß, die Bilder wiederholen sich (siehe Anfang des Logbuches), aber heute erlebe ich die Anleger mit einer sicheren Präzision, als hätten die einen Genieverdacht gegen sich selbst. Der Skipper ist sehr zufrieden, wir fahren raus. Unterwegs stellt der die Fragen, die unterwegs gestellt werden könnten und siehe da, beim Wegerecht (Abzweigendes Hauptfahrwasser) zeigen sich doch kleine Lücken, das war's dann aber auch. Steuern nach Kompasskursen und

auch die Kreuzpeilung ist kein Fremdwort, läuft.

Als wir die Segel aufheißen, haben wir bereits das 2. Reff eingebunden. Von wegen Bft. 3 aus Ost, wir messen durchgehend zwischen 13 und 17 Knoten, für Vollzeug und filigrane Manöver einfach zu viel. Andere Segelyachten sehen wir bei den Trainingsmanövern auch, aber die werden vom DMYV geprüft, nicht vom DSV. Um 1300 fahren wir rein, Fischbrötchenpause. Die haben wir uns auch verdient. Weil auch der gemeine Tourist auf Fischbrötchen steht, müssen wir uns brav hintenanstellen, oh je, das dauert.

Zurück auf dem SKS-Spielplatz endlich die Bojenmanöver unter Segel, sowie Segel und Maschine in der prallen Sonne. Überraschend dann doch kleine Patzer … lässt die Konzentration

nach? Also nochmal, nochmal und nochmal, Muckibude halt. Jetzt sitzt alles. Hat noch jemand einen speziellen Wunsch? Ja nochmal Segel und Maschine. Okay, wir wiederholen und dann sitzt wirklich alles, wir fahren nach Hause.



Am Ende haben wir 18,4 nm auf der Uhr und hinterlassen diesen Track auf dem SKS-Spielplatz. Zurück am Steg wollen wir in's Al Mare, aber die haben heute Ruhetag. Jetzt wird's langsam brenzlig. Am Ende landen wir erstmals im „Kamino". Das Kamino ist kein klassisches Restaurant, sondern eher Lieferando. Uns gefällt es dennoch ausgezeichnet und die sind im Preis/Leistungsverhältnis ganz vorn mit dabei.

Zur guten Nacht gehen wir noch einmal die möglichen Fragen durch, die unter Deck gestellt werden könnten, dann ist aber auch gut. Ich habe fertig und die Wiederaufbereitungsanlage war hoffentlich eine Punktlandung?

Freitag, 8. September

Es gilt. Traumwetter und als wir um 0845 am Chartersteg fest sind, nehmen wir das 2. Reff raus, dann haben wir es draußen leichter. Nur zwei Yachten haben sich zur Prüfung angemeldet, wir mit einer Vierer- die zweite Yacht mit einer Dreiercrew. Logisch, die Vierercrew kommt zuerst dran, Punkt 0900 sind Prüferin und Prüfer an Bord. Dann kommt, was kommen muss: Anlegen durch Eindampfen in die Vorspring und ablegen mit Achterspring.

Hier oben sehen wir Anke bei der Prüfungsarbeit. Wie Anke fährt die gesamte Crew die An-

und Ablegemanöver wie nach Schablone. Würde man die Folien der Manöver übereinanderlegen, es wäre nur ein Manöver zu sehen. Ich weiß, jetzt kommt wieder der Spruch meine Schule. Ja, vielleicht ein wenig, aber fahren muss das die Crew ganz allein!

Damit ist schon mal der große Druck raus. Jetzt verschwindet eine/r nach dem anderen unter Deck und wird dort zu den Dingen befragt, auf die alle hoffentlich gut vorbereitet sind. Gasanlage, Navigation in der Nacht, Notrolle … läuft scheinbar ganz erfolgreich, weil da unten oft laut gelacht wird. Auch die Segelmanöver laufen ähnlich präzise wie die Anleger, nur der Skipper muss jetzt mit anpacken, Ämterhäufung:

Der Alte bedient die Genuaschot, die Reffleine, schmeißt die Boje über Bord und übernimmt den Ausguck. Nebenbei guckter noch, ob uns jemand in die Quere kommt und ist dabei hochzufrieden. Sein Handy sollte die Prüfung mittracken, doch das ist ihm gründlich missraten. Wir hätten ein Dokument, wie souverän Anke die Boje unter Segel- und Maschine einsammelt. Wir könnten nachvollziehen, wie Beidrehen und Beiligen funktioniert und und und. Aber scheißegal, eine so schnelle und souveräne Prüfung erlebste selten. Prüferin und Prüfer gratulieren, wir bergen die Segel, die Scheine werden unterschrieben und übergeben, willkommen im Club. Ach ja, dem Skipper wird zu einer hervorragenden Ausbildung gratuliert und der bedankt sich … mit Schampus!

Zurück am Steg wird gefeiert. Wie immer lauert mein Nachbar Jasper auf seine Chance, das Winnerfoto zu knipsen. Mein lieber Jasper, das ist Dir wieder gut gelungen, vielen Dank. Nach dem Reinschiff ist Abschied angesagt und irgendwie wollen alle wieder kommen, das sagen se immer und dann sind se weg … (zum Glück), es ist 1400 Uhr, um 1600 kommt die nächste SKS-Crew.

Zu guter Letzt ein dickes Dankeschön für die guten Wünsche von Simon, Guido, Willi, Dirk, Oliver, Roland, Daniel, Felix, Ernst und von Sabine. Der Crew ebenfalls herzlichen Dank für ihre Entscheidung, mit mir zu segeln und natürlich freue ich mich über jeden Kommentar auf Youtube oder eben hier.

Weißte Bescheid, Fairwinds & Gruß