

Kurz-Skippertraining

1. – 4. Mai



Das Training beginnt mit einer bedauerlichen Absage. Rainer (links) muss „unter's Messer“ und das hat natürlich Vorrang. Rainer wäre Skippers „Anker“ gewesen, denn morgen kommen mit Jonas, Heiko und Thomas drei völlig neue und unbekannte Segler an Bord. Weil die Anreise auf den 1. Mai fällt und am Tag der Arbeit tatsächlich auch in Heiligenhafen alle Läden geschlossen sind, reist der Skipper bereits einen Tag vor Törnbeginn mit dem Flixbus an und hat alle Zeit der Welt, den Einkauf und andere Kleinigkeiten zu erledigen.



Oha, Abfahrt morgens um 0530 (oben) ist schon eine harte Nummer, aber gewinnbringend: Am 1. Mai hätte sich der Fahrpreis mehr als verdoppelt, heute ist der Sparfuchs mit 25,17 € incl. Platzreservierung dabei. So machter, ohne umzusteigen, um 0945 im Heimathafen fest.



Besser geht's nicht. In Heiligenhafen ist Sommer, kein Wind, es ist richtig warm. Erste kurze Hosen lassen noch winterlich blasse Beine ans scheue Licht der Öffentlichkeit. Ein Straßenmucker wärmt Skippers müde Seele vor seinem Lieblingscafé mit Songs von John Fogerty, Bruce Springsteen, Cat Stevens und den Beatles, dazu nimmt der Skipper ein Franzbrötchen und n Pott Kaffee. Wunderschön, wo ist meine 50er Sonnencreme?



An Bord gibt's (leider) immer was zu tun. Wir erinnern uns: Segeln heißt, Yachten an schönen Orten reparieren. Logisch gilt der erste Blick dem Frischwassertank – alles dicht. Jetzt können

Tank und Leitungen desinfiziert werden, dafür empfehle ich [my cleantank](#), es gibt nichts Besseres, aber [my cleantank](#) muss 6 Stunden einwirken, danach werden Tank und Leitungen mindestens dreimal durchgespült. Das dauert und endlich, Haken dran. Einige Batterien, wie z.B. für die Wetterstation haben in der eiskalten Winterlagerhalle den Geist aufgegeben. Der Skipper schnappt sich sein Messgerät, will das überall checken und logisch, sogar die Batterien im Messgerät sind völlig entladen. Nun ja, 30 Minuten später ist auch das Thema durch.



Was noch nicht fertig ist, sind die Liegeplätze. Der Heimatsteg 12 ist noch im Bau und das kann dauern – wie man oben sieht. Bis dahin sind alle Dauerlieger von Steg 12 und 11 (der noch später fertig wird) an anderen Stegen zwischengeparkt. Da alle Liegeplätze an Dauerlieger vermietet sind, kommen jeden Tag weitere Yachten aus dem Winterlager dazu und verdrängen die „Migranten von Steg 11 und 12“ in die nächste Lücke. Die „Kalami Star“ kann noch bis 15. Mai an 9/5 bleiben, dann kehrt auch die „Likedeeler“ an ihren Liegeplatz zurück. Vermutlich ist Steg 12 dann so weit fertig, dass wir zwar festmachen, aber noch ohne Wasser und Strom sein werden. Und Steg 11?

Neues Thema: Hin und wieder wird ein Törn zum Geburtstag oder zu einem Jubiläum verschenkt und manchmal haben die Beschenkten keine Segelklamotten, wie sie die Skagen Rund-Crew, (rechts im Bild) trägt. Manche Segler haben vielleicht aus Alters- oder gesundheitlichen Gründen mit dem Segeln aufgehört und ihr Ölzeug liegt tief unten im Schrank oder ist schon ganz vergessen. Wenn ihr also noch tragfähiges Ölzeug zuhause habt, was ihr sicher nicht mehr tragen werdet oder jemanden kennt, der jemanden kennt, der das nicht mehr trägt, dann informiert mich bitte. Herzlichen Dank.



Unsere wunderbare Steggemeinschaft von Steg 12 funktioniert sogar ohne Heimatsteg. Nachrichten über freie Plätze, dafür ist einzig und allein die Hafenverwaltung zuständig, sendet der „Stegfunk“ und Getränkemarken für die Saisonöffnung wechseln die Yacht. Mit meinem Steg-12-Nachbarlieger Klaus, von der „Wind of Change“, verbindet mich inzwischen eine lange Freundschaft. Zum Sundowner verabreden wir uns zur Seebrücke ... doch als wir uns vor der Seebrücke durch die touristischen Sonnenanbieter kämpfen (nächste Seite) ist die Sonne



bereits im Kiel-Ostseeweg untergegangen. Wir sind zu spät. Der Straßenmusiker könnte jetzt mit Sting von den [Fields of Gold](#) singen, doch es wäre wohl zu kitschig, Stings Getreidefelder in der westlichen Ostsee versinken zu lassen. Gute Nacht, Morgen geht es hier weiter ...

Freitag, 1. Mai: Anreise und Sicherheitseinweisung



Gewusst wie. Zum Frühstück bei meinem Lieblingsbäcker passiert der Skipper eine 30 m lange Schlange Brötchenholer. Ganz am Ende liegen die Nerven blank. Brötchen bestelle man am Vorabend online, läuft immer. An der Schlange vorbei steht der Skipper als Nummer 4 am Frühstücksthesen und bekommt seinen Lieblingsplatz im Schaufenster (oben), so muss das.



Na und dann kommt Überraschungsbesuch. Heike & Ingo ist der Skipper gestern Abend auf dem Weg zur Seebrücke begegnet. Mit Heiko hält er sich jeden Donnerstag in der Sportgrup-

pe beim [TuS Vinnhorst](#) fit. Wie schön und was macht man mit „Landratten“? Wir fahren zu Wolfgang an die Tanke - seemännisch Bunkerstation. Ein tolles Ereignis für die Gäste und ein kurzer Maschinencheck für den Skipper. Wolfgang mault bei 13 Liter Diesel (Literpreis 2,32 €) irgendwas von Mindestabgabe einführen – der hat Humor. Der Skipper fragt zurück, wie das mit der größten Regierungsleistung, also der 12 Uhr-Regel, an seiner Tanke läuft? „Hab keine Uhr!“ Und der seit heute gültige 17 Cent Steuernachlass? „Hau ab!“ Zurück an 9/5 erste Lebenszeichen von der verstopften A7/A1, die Crew wird gegen 15:00 Uhr in Heiligenhafen sein. Da habe ich gerade noch Zeit, ein kleines Kaffeetrinken vorzubereiten, dann ist es so weit.

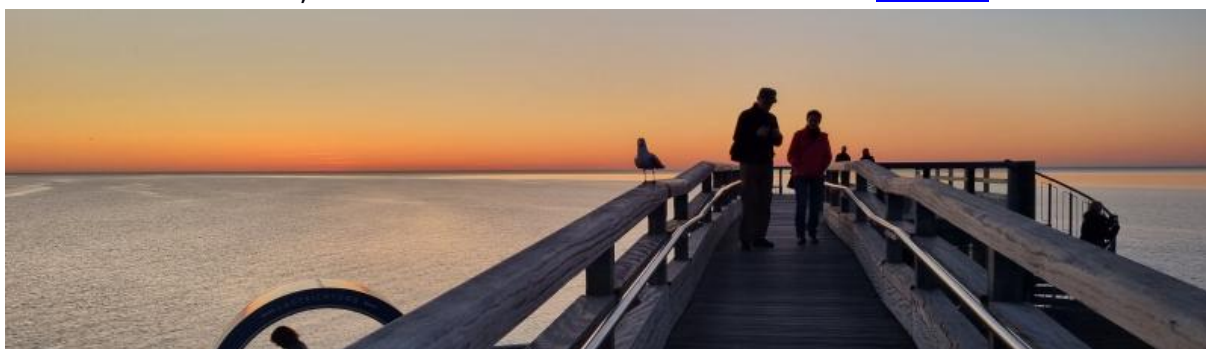


Bevor ich euch die Crew vorstelle, ein Blick auf meine Winterarbeit: Der neue Cockpittisch ist endlich fertig (oben) und den weihen wir auch gleich ein.



Wir, das sind Jonas, der Skipper, Heiko und Thomas - hier schon im Seestern. Wir sind das erste Mal zusammen unterwegs und im Gespräch stellt sich heraus, dass Heikos Mutter Gudrun aus dem schönsten Dorf in Niedersachsen stammt, aus [Eime](#). Und natürlich erinnert sich der Skipper an Gudrun und ihre Brüder, mit Bernd hatter doch Fußball gespielt. Verdammt lang her und wen interessiert das ..? Jedenfalls schöne Grüße an Heikos Eltern zurück.

Nach der Kaffeetafel und der Erwartungskklärung steigen wir in die Sicherheitseinweisung ein. Zwei Stunden unter Deck sind schon ne Hausnummer, doch die Crew ist mit großem Interesse dabei. Seewasserfilter? Nie geseh'n. Impeller, ach, so sieht der aus? Naja, muss man jetzt nicht alles wiederholen, wo wir doch oben schon ein Foto aus dem [Seestern](#) haben.



Nach der langen Fahrt, nach Kaffeetrinken, Sicherheitseinweisung und Essen noch was für die gestressten Seelen. Auf der Sehbrücke war die Crew noch nie, also noch einmal das goldene Meer, die Möwe und wir auf der Seebrücke. Irgendwo da ganz weit hinten liegt Dänemark, Langeland mit dem Hafen Bagenkop. In 5 Stunden könnten wir da sein ...

Von wegen, der Skipper zeigt lieber, wie man im „Hamsterrad“ Wasser aus der Ostsee nach oben pumpt, doch Jonas toppt sie alle. Der frühere Turner lässt sich richtig durchdrehen – rechts. Wendet sich der Blick vom goldenen Meer zur Landseite, geht der silberne Mond (über Heiligenhafen) auf. Dabei entdeckt die Crew schon mal den Leuchtturm Heiligenhafen, doch das ist vorausseilender Gehorsam, zur Nachtfahrt legen wir erst morgen ab.



Zurück an Bord gibt's noch Videos zur Vertiefung der Sicherheitseinweisung. Die kannst Du hier auch sehen, wie z.B. dieses Video <https://youtu.be/DLIL74ssSOW?si=Qe6yLtrzhzc55cA0> oder wenn die Gasanlage streikt und einem wirklich alles um die Ohren fliegt: [Link](#). Damit gute Nacht.

Samstag, 2. Mai: Hafenmanöver, rüber nach Burgstaaken und in der Nacht zurück

Brötchen online bestellen? Von wegen, abends um 2300 buchst du nicht mehr für morgen, sondern beim Junge für Übermorgen, Junge, Junge! Zum Glück ist Thomas viel zu früh wach und kommt mit frischen Brötchen zurück an Bord. Wir machen vor Begeisterung die Welle, Frühstück. Danach empfehlenswerte Apps, zwischendrin klopfen Alex und Micha auf dem Weg mit dem Womo nach Schweden kurz an und endlich geht's an die grrroße Hafenrundfahrt.



Wenden auf engem Raum mit Radeffekt und immer gegen den Wind! Logisch vorwärts und rückwärts und anfangs mit ganz viel Platz, aber dann durch enge Gassen (Vorseite). Mit 11,55 m Länge in einer 15 m breiten Gasse zu wenden ist durchaus anspruchsvoll. Ja, da gibt es schwitzige Hände und Bemerkungen wie, das ham wir ja noch nie gemacht. Dann rückwärts ... und dabei bloß nicht das Steuerrad loslassen! Anlegen am Heimatsteg, kurze Pause und um 1300 wieder los, rüber nach Burgstaken.



Westliche Ostsee: Wind: Süd um 3, langsam westdrehend. Sicht/Wetter: Westteil später Nebelfelder. Seegang: Unter 0,5 Meter.

Wenig später setzen wir vor dem Kommunalhafen Segel und langsam geht es raus auf die Ostsee, endlich. Es ist aber auch unglaublich feines Wetter. Die Sonne scheint aus allen Knopflöchern, die Crew ist mit 50er Sonnenschutz super präpariert, beste Stimmung. So muss das.



Um 1400 passieren wir die Sundbrücke und am Ende des Sundfahrwassers geht es an die Segelmanöver. Dabei haben wir alle Hände voll zu tun, vom Hamburger- und Quickstopmanöver deshalb keine Fotos. Wirklich überzeugen kann der Skipper seine Crew mit den Manövern nicht. Jonas: „Das Hamburger Manöver ist doch im Prinzip wie das Bojenmanöver mit Q-Wende.“ Das kann der Skipper nicht gelten lassen, doch überzeugen kann er Jonas nicht. Thomas und Heiko schon eher, bis ihnen einfällt, dass Heikos Vater, übrigens ein ausgezeichneter Segler, ihnen vor Jahren das kürzeste aller Rettungsmanöver gezeigt hat und das geht so: Geht die Boje (oder eben eine Person) über Bord, wird sofort gewendet, fertig.

Wir trainieren das in Fachkreisen als Schönemann-Wende praktizierte Manöver, bringen es aber nicht zur allerhöchsten Vollendung. Dennoch, wie schön, dass der Skipper immer was dazu lernt. Danach unter Segeln rein nach Burgstaaken, was bei Thomas für schwitzige Hände sorgt, „... im Hafen Segel runter und auftuchen?“ Gesagt, getan und ist gar nicht so schlimm. Wir sind zurück bei den Hafenmanövern, diesmal rückwärts an den Schwimmsteg – zunächst mit Skippers Hilfe, doch dann verabschiedet er sich von Bord, weil er die Manöver von Land aus knipsen will und lässt die Crew allein anlegen.



Bei wenig Wind von der Seite darf er das und so sieht das dann aus. Perfekt geht anders, doch die Yacht ist mit wenig Geruckel fest, Ziel erreicht. Wir verholen an die „kommunale Pier“

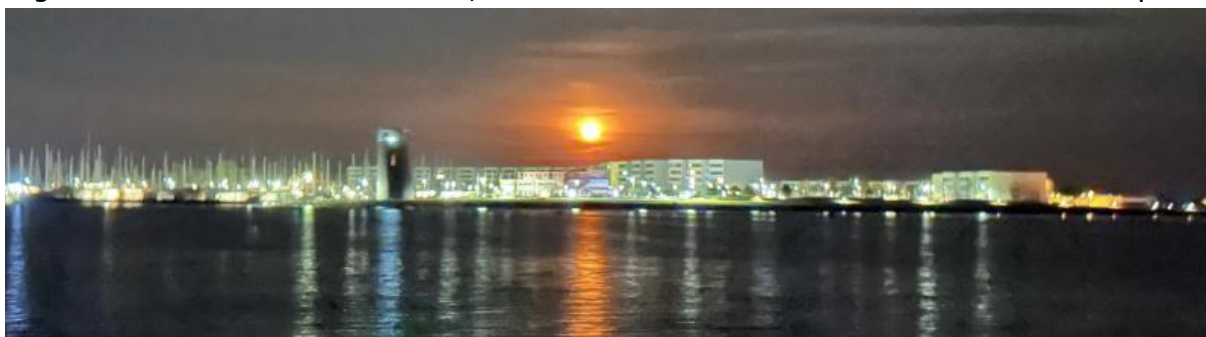


und landen Punkt 1900 bei Nettis. Das Essen ist lecker, du wirst vorzüglich bedient und 20 Minuten Fußweg sind auf keinen Fall schädlich. Aber auch 20 Minuten wieder zurück und natürlich nicht gleich an Bord. Zum Nachtisch muss die Crew auch noch in die Winterlagerhalle, Schiffe von unten gucken. Viel gibt es da nicht zu sehen, aber wer schon mal was über den Impeller in der Seewasserpumpe gehört hat, muss auch wissen, woher das Kühlwasser kommt, was ein Saildrive oder Wellenantrieb ist und wie die Logge aussieht. Ja, so klein ist das Rädchen. Es ist immer noch angenehm warm und so langsam wird es dunkel. Die nächste schwere Aufgabe für die Crew lauert 100 m entfernt von der Winterlagerhalle zurück an Bord.





Die Dschunxx navigieren „theoretisch“ mit Kursdreiecken, Zirkel und allen Handbüchern dieser Welt auf der Seekarte von Burgstaaken nach Heiligenhafen. Irgendwas muss da wohl falsch laufen, doch nach 40 Minuten platzt der Knoten, das Lachen ist zurück, wir legen um 2300 OHNE PLOTTER ab. Vom Hecklicht angezogen, sind plötzlich Millionen Mücken als blinde Passagiere an Bord. Schön ist das nicht, zum Glück ist unter Deck nur das Rotlicht am Naviplatz



an. Auf dem Handyfoto oben scheint der Mond viel zu hell über Burgtiefe. Real ist es stockfinster. Fahrwassertonnen sehen wir erst, als sie querab sind und das Sektorenfahrer „Burger See“, das uns vom Fahrwasser auf die Ostsee leiten soll, ist defekt. Das kommt leider öfter vor, da muss der Scheinwerfer weiterhelfen. Mit langsamer (sicherer) Geschwindigkeit tasten wir uns raus auf die Ostsee. Das bekommt die Crew prima hin.



Kurz vor'm Heimathafen bettelt Jonas noch um ein nächtliches Bojenmanöver, die können einfach nicht genug kriegen. Das gelingt natürlich auch und um 0110 sind wir endlich im Hei-

mathafen von Jonas, Heiko, Thomas, dem Skipper und Millionen mit uns eingewanderter Mücken. Nach einem heftigen Schlagabtausch sind es nur noch 900.490 und wir können das Licht im Salon wieder einschalten. Bei der kurzen Siegesfeier fällt schon mal ein Auge zu, doch die Begeisterung über die Nachtfahrt bleibt für immer wach. Gegen 0300 ist Ruhe im Schiff, wäre da nicht dieses feine Surren blinder Passagiere ...

Sonntag, 3. Mai: Reinschiff & Hafenmanöver

Wie schon oft informiere ich die Wasserschutzpolizei über das defekte Sektorenfeuer Burger See, „... wir geben das weiter“, kommt es vom anderen Ende, dann sind ein ausgeschlafenes Frühstück mit kräftigem Rührei – und Reinschiff angesagt. Das Gemetzel der Nacht im Salon und die sterblichen Überreste an Deck und Cockpit bedürfen einer gründlichen Reinigung. Ob es Überlebende gibt, weiß der Geier, den Rest erledigen die Schwalben ... und kacken überall hin.



Gegen 1200 sind wir endlich damit durch, was nun? Die kleine Magnettafel (links) weiß Rat. Wir bauen uns verschiedene Anlegesituationen und leiten daraus praktische Manöver ab, die wir „draußen“ trainieren, wie z.B. Thomas & Heiko, die jetzt als Paar anlegen (müssen) oder eben Jonas & der Skipper, die nur zusehen. Witzig, wie sich plötzlich der Ton „ändert“, z.B. so: „Schatz, mach bitte zuerst die Luvvorleine fest!“ „Wie denn mein Hase, es ist doch gar kein Wind!“ So oder so ähnlich muss man sich das vorstellen.



Hier sehen wir Schatz & Hase bei der Arbeit. Sie legen vorwärts an, rückwärts, machen längsseits am Steg fest und dampfen in die Vorspring ein. Dann Spatzi & Bärchen.



Rund 20 x haben die Paare am Ende angelegt und ein Feedback von ihrem Skipper erhalten. Die Crew ist hochzufrieden und hat (O-Ton), „... die Angst vor Anlegemanövern verloren!“ Wenn das stimmt, haben wir großartiges geleistet.



Wir wissen natürlich, dass wir bei wenig Wind, also bei idealen Bedingungen, unterwegs sind. Bei Mistwetter und Bft. 6 geht schnell mal was schief, Frust stellt sich ein. Genau darauf bereitet der Skipper Schatz, Hase & Spatzi vor. Ohne zu üben bei Bft. 6 anlegen geht gar nicht. Wer das bei Bft. 3 geübt hat, weiß immerhin, wie es gehen könnte, aber nicht, ob es wirklich gelingt.





Seit dem Vormittag wissen wir, dass um 1600 Gewitter droht. Um 1500 soll das Gewitter um 2000 kommen, schließlich regnet es um 1720. Um 1710 sind Schatz, Hase, Spatzi & Co. vom Training zurück an 9/5 Punktlandung, trocken.



Danach verabschieden wir Jonas (links), der morgen in Köln persönlich einen Arbeitsvertrag unterschreiben muss. Während Jonas packt, stellt sich heraus, dass er eine zeitlang in Longyearben auf Svalbard (Spitzbergen) gelebt hat. Dahin ist der Skipper mit seiner Frau auch schon gesegelt, schaut mal in die [Logbücher](#).

Schon in der Bahn ist Jonas' Sehnsucht nach seiner Crew riesengroß, Jonas schreibt: „Vielen Dank nochmals an alle für die tollen 2 Tage! Wünsche euch erst einmal einen guten Hunger und morgen noch einen super guten und lehrreichen Tag! ⚓“ Der gute Hunger wird heute im „Kamino“ gestillt, später segeln wir nach Svalbard – logisch im Film.

Montag, 4. Mai: Segeln & Hafenmanöver

Vorneweg ein dickes Dankeschön an Jobst. Auf Seite 2 habe ich nach Seglern gesucht, die ihr getragenes, aber immer noch tragfähiges Ölzeug nicht mehr benötigen. Jobst spendiert dem Skipper sein abgelegtes Ölzeug für Special Guests, ganz herzlichen Dank.

Heute geht es nochmal raus auf die Ostsee. Wir wollen segeln, trimmen, reffen und was weiß ich. Das Segelwetter ist optimal.

Wind: Südwest 4 bis 5, nordwestdrehend, abnehmend um 3. Sicht/Wetter: Anfangs Schauer oder Gewitter mit schlechter Sicht. Seegang: Zeitweise 1 Meter.

Vor dem Kommunalhafen geht das Groß nach oben, rollen wir die Genua aus und dann geht's ab. Bei 15 Knoten unter Vollzeug queren wir den Fehmarnsund, ein Traum ...



... bis der Alte die Crew daran erinnert, dass wir eine Segelschule sind und in der Schule wird nun mal gelernt. So auch hier. Wir lernen heute das Steuern mit den Füßen. Sieht irgendwie cool aus, ist es auch, aber warum soll man das lernen?



Wer die Genua gut trimmt, will auch was davon haben. Deshalb wird nach Windfäden gesteuert und die kann man von der Steuersäule aus nicht sehen. Dazu muss man möglichst weit außen auf der hohen Kante stehen ... oder eben sitzen. Das lernen die Zauberlehrlinge ziemlich schnell – und sehen so was von cool aus.





Schon bald sind wir weit draußen im Fehmarnsund. Nun müssen die Dschunxx reffen und das ist gar nicht so leicht: 1. Reff, 2. Reff, zurück ins 1. Reff und Vollzeug. Auf dem SKS-Spielplatz wird die Genua geborgen, das Groß sauber aufgetucht, danach ein kleiner Ausflug zum Deviationspfahl. An dem wird die bordeigene Kompassablenkung (Deviation) gemessen und die Deviationstabelle erstellt. Ach so, staunt die Crew und nachdem sich die Fragezeichen in den Augen aufgelöst haben, fällt bei den Dschunxx endlich der Euro in Richtung Nachtfahrt. „Genau, wir haben bei der Nachtfahrt die Deviation vergessen.“ Naja, wie das funktioniert und der Magnetkompasskurs berechnet wird, führt hier eindeutig zu weit, die Dschunxx haben verstanden.




Wieder rein in den Yachthafen. Die Dschunxx wollen nochmal rückwärts in der Box anlegen, davon haben wir schon genug Bilder gesehen, nicht vom Lassowerfen.



Nun demonstriert der Skipper (no Foto), wie man richtig Lasso wirft und blamiert sich dabei bis auf die Knochen. Heiko und Thomas gelingt die Leinenverbindung auf Anhieb, schade eigentlich :-). Wenig später bringt uns Thomas, völlig entspannt mit einer Hand inner Tasche, zurück in die heimliche Box. Es ist derselbe Thomas, der hier am 1. Mai angeheuert hat, doch der ist (am Ruder) nicht mehr wieder zu erkennen. Nein, nein, der Skipper schreibt keine Zeugnisse, auch nicht über die gepackte Ausrüstung dieser „Polarexpedition“. Jedenfalls mustern die Dschunxx gegen 1430 mit einem großen Dankeschön ab, während der nächste Thomas ganz allein zum Solo-Skippertraining an Bord kommt. Willkommen an Bord.



Weißte Bescheid, Fairwinds & lieben Gruß



P.S. Beim Dankeschön wollen wir Jörg nicht vergessen, der Crew und Skipper zusammengeführt hat. Lieben Gruß.