

## Skippertraining 10. – 14. Mai

Angelika, Andreas, Torgen und Matthias sind „alte Bekannte“ an Bord der „Kalami Star“. Da passt der Begriff Wiederaufbereitung besser als die Vorstellung, es geht um ein Training für Einsteiger. Die „Kalami Star“ als Wiederaufbereitungsanlage? Von mir aus gern. Ich freue mich, wenn Segler an Bord kommen, die schon mitgesegelt sind, als die Yacht noch „Surprise“ hieß, das war 2007! Damals waren wir noch mit einem Rollgroß unterwegs.



Und schon damals sind wir zum Törnauftakt immer in die „ADB“, in die Altdeutsche Bierstube, die Seglerkneipe in Heiligenhafen (oben). Niemand wundert sich, dass in der ADB heute noch die Kassetten gespielt werden, die bereits 2007 liefen. Da scheint die Zeit stehen geblieben, obwohl von der alten Mannschaft kaum noch jemand da ist. Immerhin, Silvia ist wieder da, wie schon 2007. Doch die ADB ist nicht mehr, was sie mal war. Der gemeine Tourist hat die ADB ebenfalls für sich entdeckt und nun müssen wir Segler uns die Kneipe teilen, isso.

Samstag, 12.5.:



Der Vormittag gehört der Sicherheitseinweisung zunächst unter, später an Deck. Dafür nimmt sich Ralf sehr viel Zeit. Langweilig werden „trockene“ Themen bei ihm nie, weil der Skipper so ziemlich alles mit konkreten Beispielen illustrieren kann. Dafür nimmt er schon mal eine Schwimmweste vollständig auseinander (unten) und schraubt sogar die Salztablette raus.



Bei der Maschine ist die Motorpanne der letzten Woche, die zum Glück keine war, Thema oder wie kommt Seewasser in's Getriebe? Wer bisher nicht wusste, was ein Simmering oder ein Impeller ist, der weiß es jetzt.

Die Besonderheit an Deck? Ganz sicher Bergetalje, Bergeseegel und die „Duck“! Bevor wir um 1200 ablegen noch eine Überraschung: Der Skipper packt eine Flipchart aus und bereitet uns auf die Manöver im Hafen mit Yachten aus Magnetfolie auf Seitenwind, Geschwindigkeit, Ruderlage und Radeffekt vor.

Wir beginnen unsere „Große Hafenrundfahrt“ mit Wenden auf engem Raum. Das heißt, die Yacht mit Vor- und Rückwärtsfahrt nahezu auf der Stelle zu drehen. Das gelingt mit einem Kurzkieler wie der „Kalami Star“ überraschend gut. Bei wenig Wind sowieso kein Problem, aber wenn es richtig bläst? Dann eben mit mehr Maschinenpower. Weiter geht's in die Rückwärtsfahrt. Ralf zeigt, wie man dabei richtig am Ruder steht UND den Bugbereich (den er als „neue Achtern“ bezeichnet) gut beobachten kann. Beeindruckend, wie stark bei zunehmender Geschwindigkeit der Druck auf das Ruder wird – loslassen darfst du das Ruder jetzt auf keinen Fall, dann gibt's Bruch.



Nach dieser Vorbereitung sind wir reif für erste Manöver in der Boxengasse. Zunächst wenden wir noch mit reichlich Platz vorwärts, doch dann ordert uns der Skipper in immer engere Boxengassen. Rückwärts wird es jetzt ganz eng. Denkst du, ein Kurzkieler dreht auch rückwärts prima. Selbst vor dem Hafencafé, also wirklich vor der Galerie, klappt alles wie am Schnürchen. Natürlich kommt es bei den Manövern zu Begegnungen mit anderen Yachten, nur wer hat Vorfahrt? Eisen vor Plastik? Haupt- vor Nebenfahrwasser, Charter vor Eigner oder gilt doch rechts vor links? Haben die segelnden Seascapes Wegerecht oder was gilt hier eigentlich?



Der Skipper meint rechts vor links, verweist aber auch auf die Hafenordnung, die das regeln müsste und verspricht, später nachzuforschen: Das hatte ich inzwischen mit einem Gespräch beim Hafenmeister nachgeholt. Meine konkrete Frage, wie im Hafen die Vorfahrt geregelt ist, kann der Hafenmeister nicht beantworten, „... steht alles in der Hafenordnung!“ Darin bezieht sich der Hafenbetreiber HVB ganz allgemein auf die Seeschiffverkehrsstraßenordnung und als ich mich da durchwühle finde ich in § 3 (1): *Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet und dass kein Anderer*

*geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Er hat insbesondere die Vorsichtsmaßregeln zu beachten, die Seemannsbrauch oder besondere Umstände des Falles erfordern.*

Ich mag diesen Satz deshalb so gern, weil ich mir einen 400 m langen Containerdampfer vorstelle, der die Leichtigkeit des Verkehrs gewährleisten soll und das tatsächlich auch macht. Dennoch, zufrieden bin ich mit diesem allgemeinen Hinweis nicht und grabe mich durch diverse Foren, werde aber auch da nicht wirklich fündig. Muss ich auch nicht, es braucht nicht jeder qm Wasser verregelt werden. Mit rechts vor links bin ich immer gut gefahren. Wichtig ist, dass du mit angemessener Geschwindigkeit unterwegs bist und im Begegnungsfall Blickkontakt zum anderen Skipper herstellst. Dann klappt das auch mit Leichtigkeit. Auf dem Parkplatz zuhause gilt auch nicht immer die Straßenverkehrsordnung. Bei gerichtlichen Auseinandersetzungen verlieren deshalb immer beide Seiten: Jeder zahlt seinen Schaden selbst UND die Gerichtskosten. Also Augen auf.

Nach diesem Exkurs ist die Hafenrundfahrt gegen 1430 Geschichte. Die Crew hat Hunger. Wir legen einen Boxenstopp ein. Schnell wird Kaffee gekocht, steht Rührei mit Schinken auf der Back und weiter geht's rüber nach Burgstaaken, in der Nacht kommen wir zurück. Ach so, ganz vergessen: Wir haben wunderbares Wetter. Sonne für Lichtschutzfaktor 50 und der Wind macht sich so langsam bemerkbar. Das Seewetter:

Westliche Ostsee: Schwach umlaufend, später Ost 3 bis 4, nachts diesig mit Nebelfeldern, See 0,5 Meter.

Um 1530 legen wir ab. Mit Maschine geht es im Fahrwasser seewärts. Wenig später stellt sich erneut die Vorfahrtsfrage: Jede SKS-Crew wird auf diese Situation vorbereitet und fast jede/r meint, wer aus dem Yachthafen kommt hat Vorfahrt vor dem nach rechts abzweigenden Fahrwasser in den kommunalen Hafen. So geht es auch meiner Crew. Dass die Steuerbordtonne nicht rot, sondern grün und mit einem roten Ring markiert ist, bemerkt niemand. Zur Erinnerung, der rote Ring an der grünen Tonne markiert die erste (aus unserer Sicht die letzte) Tonne des Nebenfahrwassers. Das Hauptfahrwasser führt vom kommunalen Hafen nach draußen. Alles klar?



Um 1550 sind wir auf dem SKS-Spielplatz zum Segelsetzen. Von hier aus starten wir zu einem wunderbaren Kreuzkurs durch den Fehmarnsund. Und da (incl. Skipper) vier der fünf Besatzungsmitglieder Fußballfans sind läuft nebenbei im Radio die Bundesligakonferenz. Für mich das perfekte duale System, Segeln & Fußball. Bei wunderbarem Fußballwetter ist reichlich Verkehr im Fehmarnsund. Klar zur Wende? Is klar. Re und bei jeder Wende müssen wir auch hier auf die Vorfahrtsregeln achten. Heißt auch, **vor** jeder Wende erst der Blick in den Rückspiegel. Queren wir das Sundfahrwasser müssen wir jedem kleinen Motorboot ausweichen, das dem Fahrwasser folgt. Blöde nur, dass die das meist gar nicht wissen und es manchmal zu schwer kalkulierbaren „Begegnungen“ kommt.

Die Bundesligakonferenz lässt gerade den HSV absteigen, während wir unter der Fehmarnsundbrücke kreuzen. 96 hatte mit dem Abstiegskampf nicht wirklich zu tun. Wir sind richtig gut unterwegs und können auch auf der östlichen Seite der Brücke weiter



kreuzen. Die Crew wundert sich, „... außerhalb des Fahrwassers hätten wir uns nie getraut.“ Der Skipper hat hier mal eine Woche mit einer Crew für die Regatta Fehmarn Rund trainiert und dabei den Fehmarnsund neu „vermessen“. Allerdings achten wir dabei peinlich genau auf die Tiefenlinien im Plotter und segeln, wie der HSV in der Liga, hart am Abgrund. Da kreuzt unser HSV-Fan Torgren durch ein tiefes Tal, so wie wir 96 Fans vor zwei Jahren. Junge, komm bald wieder, wünschen wir den Dschunxx mit der Raute. Was seit Jahren gilt, 96 ist der beste HSV der Liga, aber lassen wir das, nachtreten muss ein Roter nicht – übrigens auch nicht beim Absturz von Eintracht Braunschweig in Liga 3.



Zurück an Bord: Ab Tonne 11 wagen wir uns auch südlich aus dem Fahrwasser. Jetzt legt der Wind langsam zu, wir müssen sogar reffen. Die Crew will dazu in den Wind gehen, doch da habe ich eine bessere Idee:



Bei konstant mehr als 20° Lage muss auf der „Kalami Star“ gerefft werden. Wird das Groß gerefft übernimmt die Genua allein die Fahrt – **der Kurs wird beibehalten**. Die Großschot wird jetzt so weit geöffnet, bis das Segel „im Wind“ steht. Jetzt das Groß bis runter zum 1. Reff fieren und den Kicker lösen – der Baum steht „hoch“. Jetzt die Reffleine für das 1. Reff durchsetzen und die Lose aus dem 2. und 3. Reff holen. Großfall wieder durchsetzen bis das Vorliek faltenfrei steht. Danach mit dem Baumkicker den „Twist“ aus dem Achterliek holen und mit der Großschot wieder Fahrt aufnehmen. Die Yacht segelt jetzt aufrechter und höher am Wind.

Vorbei geht's an der Ansteuerungstonne bis raus auf Höhe Staberhuk. Wir wollen wenigstens ein bisschen mit dem Gennaker spielen. Bevor es damit losgeht wird die Genua, weil wir die Winschen brauchen, eingerollt und mit einem Bündel gesichert. Der Gennaker wird grundsätzlich in Lee und möglichst im Windschatten des Großsegels gesetzt. Zuerst

den Gennakerbaum anschlagen und die Halsleine mit dem Karabiner in den Wirbel klicken – der freie Block gehört später ans Schothorn. Beide Schoten von achtern über den kleinen Block (unter der Reling, nahe Genuawinschen) außenseitlich der Reling nach vorne führen. Den Segelsack mit dem Gennaker am Spibaum festbändseln. Das Spifall auf der Leeseite an den Gennaker anschlagen und das Segel aufheizen. Halsleine (leeseits vom Vorstag) und Schoten anschlagen – die Luvschot vor dem Vorstag zum Schothorn führen. Halsleine und Leeschot (Luvschot bleibt lose) langsam holen und den Bergeschlauch (Strumpf) liften. Halsleine und Schot durchsetzen, Feintrimm und los geht's.



Geht es auch und zwar rein in die Sonne (nein, kein Sonnenschuss). Die „Kalami Star“ ist jetzt mit 110 qm unterwegs und nimmt richtig Fahrt auf. Die Chance für Andreas auf wunderbare Bilder so wie dies hier unten.



Zwei kleine Macken entdecken wir dabei leider auch. Der Schäkel am Gennakerbaum lässt sich nicht drehen und damit verkantet der Block der Halsleine. Beides habe ich nach der Rückkehr sofort geändert. Unten links der neue Wirbelschäkel, rechts der neue Block ohne scharfkantige Einfassung.



Viel zu schnell segeln wir rüber zur Ansteuerungstonne und da muss der 87 qm Gennaker nach 20 Minuten schon wieder runter. Der Gennaker wird natürlich auch in Lee geborgen. Beim Bergen den Segelsack für den Gennaker am Spibaum befestigen. Schot und Halsleine fieren und den Bergeschlauch (Strumpf) über das Segel nach unten ziehen. Danach Schoten und Halsleine lösen, das Spifall langsam fieren. Dabei Segel und Strumpfleine sauber im Segelsack

auftuchen. Den Segelsack in der StbBackskiste verstauen. Die Schoten aufschließen und ebenfalls in die Backskiste. Die Halsleine vom Gennakerbaum lösen und wieder am Bugkorb anschlagen. Zuletzt den Gennakerbaum zurück an seinen Platz.



Unter Vollzeug segeln wir durch's Fahrwasser bis rein in den Hafen von Burgstaaken. Zum Segelbergen ist dort Platz genug. Bevor wir im **kommunalen** Hafen festmachen, rufe ich den Hafenmeister an. In der Regel bekommt man einen Platz zugewiesen. Wer nicht nachfragt riskiert tatsächlich Ärger. Wenn du an die mit dicken Gummipuffern gesicherte Pier gehst, bitte ohne Fender – die bleiben dort nur hängen. Nach dem Festmachen um 1840 packe ich einen dicken Kugelfender zwischen Pier und Yacht – passt.

Um 2000 verholen wir in den „Goldenen Anker“. Der Koch ist wirklich klasse, das Essen aber deutlich zu teuer. Die nutzen ihr Alleinstellungsmerkmal gnadenlos. Die Crew nutzt das nicht und verzichtet auf „geistliche Getränke“, schließlich geht es in der Nacht zurück nach Heiligenhafen. Richtig muss es heißen, die Crew bekommt die Aufgabe, Yacht und Skipper eigenständig nach Heiligenhafen zu bringen – ohne Plotter! Der Auftrag verlangt eine gründliche Vorbereitung. Jahre nach dem SKS weiß nicht mehr jeder, was ein Gleichtaktfeuer ist und wie eine Richtfeuerlinie aussieht. Eine Stunde lang werden Karten und Hafentpläne akribisch unter die Lupe genommen, dann ist die Crew auf Kurs, hat einen Plan. Unterwegs werden sich Rudergänger und Navigation halbstündlich abwechseln. „Früher“, so die Erfahrung des Skippers, „habe ich das als Crewaufgabe formuliert und das ging gründlich daneben. Jede/r hat gern die Verantwortung an den Nächsten abgeschoben. Heute, klare Kante, ist eine/r für die Navigation allein verantwortlich, eine/r steuert!“

Um 2300 ist es wirklich dunkel, wir legen ab. Nach der Richtfeuerlinie Burgstaaken, die man achteraus sieht, folgt der Wechsel ins Sektorenfeuer, die Schlüsselstelle der ganzen Nachtfahrt. Das Problem beim Wechsel ins Sektorenfeuer: Du siehst es hier noch nicht, weil wir zu dicht dran sind. Der Skipper mag es natürlich nicht, wenn eine Tonne über den Haufen gefahren oder die Yacht auf Grund gesetzt wird und lotst an dieser Stelle vorsichtig mit. Danach erklärt sich die Fahrt durch die Nacht beinahe von selbst. Rüber zur Ansteuerungstonne Fehmarnsund (Iso 8 sec.) kommt uns eine Yacht unter Maschine entgegen. Is ja richtig Betrieb, meist sind wir in der Nacht Alleinunterhalter. Auf der Richtfeuerlinie 305° zur Sundbrücke begegnet uns noch ein Segler, der mit den Segeln die Richtfeuerlinie abdeckt und damit für einige Fragezeichen in den Köpfen sorgt. Genau um Mitternacht passieren wir die Sundbrücke – Halbzeit nach 5,5 sm.

Von der Brücke aus wird Tonne 2 (QR) angesteuert. Um Tonne 2 dreht sich im westlichen Sund alles – das erkennt man wirklich nur in der Nacht. Von dort weiter im weißen Sektor zum Lt. Heiligenhafen und auf der Richtfeuerlinie rein ins Fahrwasser. Bei Orthmühle erfolgt der Wechsel auf die Richtfeuerlinie in den Hafen. Die Einfahrt ist eigentlich gar nicht auszumachen, weil Ober- und Unterfeuer durch Masten verdeckt sind. Rot und grün als Torfeuer wären wirklich hilfreich. Bei Nacht ein absolut unübersichtlicher Yachthafen und dennoch sind wir um



0100 nach insgesamt 30 sm wieder fest am Liegeplatz 12/50. Auftrag erfüllt. Nur noch kurz reflektieren wir Theorie und Praxis, wir sind hundemüde.

---

Sonntag, 13.5.

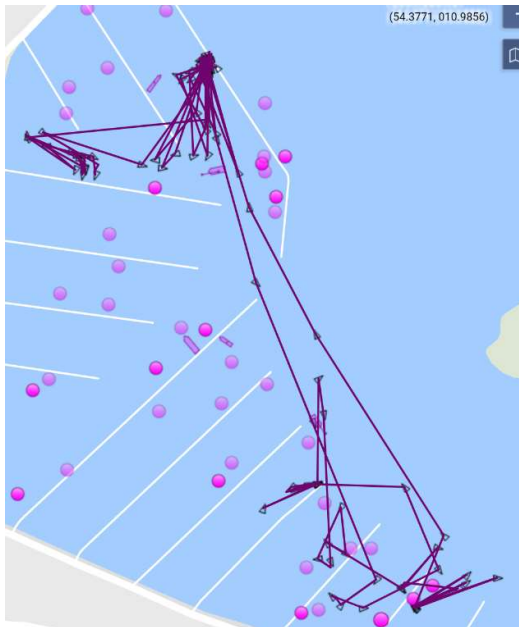
Wo ist das wunderbare Wetter geblieben? Dicker Nebel erschwert die Sicht des Brötchenholers, der alle Mühe hat, klaren Kurs zum Bäcker zu halten. Nach dem Frühstück löst sich der Nebel auf, ab 1100 wieder 50er Sonnenschein und auch im Hafen 4 - 5 Bft. aus Ost, herrliches Segelwetter. So orakelt der DWD:

Flensburg bis Fehmarn: Ost bis Nordost um 4, etwas zunehmend, diesig, Nebelfelder

Vorneweg wieder die Theorie an der Flipchart. Heute stehen „nur“ Anlegemanöver auf dem Programm und so legen wir vorwärts und rückwärts zunächst gegen den Wind an. Das ist noch die leichteste Übung, danach wollen wir quer zum Wind anlegen und gestalten das durch drehen der Yacht um den Pfahl. Die Yacht dampft in der Boxengasse, gegen den Wind in die um einen Heckpfahl gelegte Vorspring ein. Das Fieren der Vorspring, Maschine und Ruderlage leiten die Drehbewegung in die Box ein. Jetzt wird das Auge einer langen Leine (länger als die Box) über den luvwärtigen Heckpfahl gelegt und über die luvseitige Vorschiffsklampe langsam gefiert. Über diese Leine wird die Yacht bis an den Steg „geführt“. Wird die Leine zu langsam gefiert oder gar gehalten, dreht die Yacht zum Wind, zu schnelles Fieren sorgt für eine Drehbewegung in die Gegenrichtung. Klar, dass „unterwegs“ die Vorspring gelöst wird und die Achterleinen um den Pfahl gelegt werden. Am Steg angekommen, gehen die Vorleinen über, mehr isses nich. Isstes doch, denn das Manöver verlangt ein gutes Zusammenspiel zwischen Rudergänger und der Seefrau/dem Seemann an der „langen Leine“.

Rückwärts funktioniert dieses Manöver natürlich auch, allerdings fehlt dabei die Anströmung des Ruders durch den Propeller. Das macht das Manöver bei starkem Seitenwind so ungleich schwerer.

Natürlich gibt es noch weitere Varianten, wie z.B. das Eindampfen in die Mittelsprings (wenn Mittelklampen vorhanden), aber das ist eigentlich mehr vom selben. Wichtig ist, eine Leinenverbindung niemals aufzugeben und konstruktiv zu gestalten. Wer das Eindampfen als Hebel, als Drehpunkt verstanden hat, kommt damit aus jeder Falle raus und in jede kleine Lücke rein.



Das Standardmanöver, nämlich vorwärts bei kräftigem Seitenwind in die Box, erweist sich als ganz schön schwierig. Dabei suche ich mir möglichst eine durch andere Yachten vom Wind abgedeckte Box. Natürlich spielt auch hier die Luvachterleine die entscheidende Rolle. Ist die sicher fest, kann ich die Yacht bei leichter Fahrt voraus langsam bis zum Steg fieren.

Danach trainieren wir das leichteste aller Manöver: Rückwärts längsseits an den Steg. Das schafft jede/r auch bei viel Wind in der Zweiercrew oder sogar allein. Klar, die Yacht vorher an der zukünftigen Stegseite gut abfendern. Den Steg rückwärts gegen den Wind punktgenau ansteuern, Achterleine über und bordseitig festgemacht, brauchst du jetzt nur noch Ruder zum Steg legen, Maschine vorwärts und kannst danach alle weiteren Leinen selbst legen.

Diese Manöver ist jeder mehrfach gefahren und das ist natürlich der Vorteil, mit so kleiner Crew unterwegs zu sein. Du bist an Bord der „Kalami Star“ immer Akteur, nie Zuschauer. Jedes dieser Manöver führt am Ende zu einem kurzen „Palaver“, bei dem alle reflektieren, was gut gelaufen ist oder verbessert werden kann. Dabei steht nicht nur der Rudergänger im Mittelpunkt. Manöver versammeln kannst du auf jeder Position. Mal fehlt der „fliegende Fender“, mal der Bootshaken, mal wird vorne zuerst die Leeleine fest gemacht. Lernen geht manchmal leider nur über Fehler – auch wenn's wehtut.

Montag, 14.5.

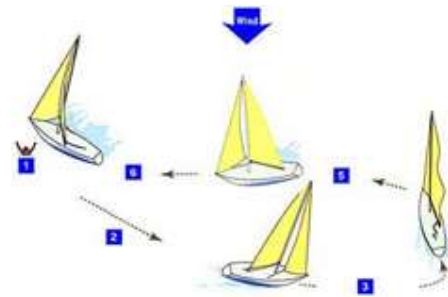
Die Crew fühlt sich offensichtlich wohl an Bord und schläft ziemlich lange. Das Wetter schon wieder prächtig, kein Nebel erschwert den Weg zum Bäcker. Der ausgeschlafene Skipper bruzzelt Rührei für seine Crew und ein wenig Abschied liegt auch schon in der Luft. Am letzten der intensiven drei Tage wieder volles Programm. Heute soll es um Not- und Bergemanöver gehen. Wir wollen ankern, ab 1600 wird Reinschiff gemacht und um 1800 geht es auf Heimreise.

Flensburg bis Fehmarn: Ost bis Nordost 4 bis 5, etwas abnehmend.

Um 1030 legen wir ab. Der Skipper ist schon gar nicht mehr an Deck, lässt die Crew allein ablegen und verliert sich lieber an diesem Logbuch. Eine halbe Stunde später sind wir draußen, setzen Segel und ... auf der Suche nach Wind. Da ist nichts von 4 – 5 zu spüren, böse Zungen behaupten sogar, das sei gar nichts. Ein bisschen ist es doch, also schleichen wir raus in den Fehmarnsund.

Nun beginnt eine Notmanöverdemonstration bei fast keinem Wind. Der Skipper segelt das Hamburger Manöver in slow motion. Hier die Originalbeschreibung von Constantin Claviez:

**Das Hamburger Manöver<sup>1)</sup>** ist das überzeugendste und erfolgreichste Rettungsmanöver



1. Mann über Bord! Crew alarmieren - MOB-Taste drücken - Rettungsmittel bereit halten.

2. Alle Schoten dichtholen und die Yacht auf Halbwindkurs bringen.

Das ergibt Raumgewinn zum Manövrieren und eine uneingeschränkte Manövrierfähigkeit - bis hin zur Gefahrenhalse.

3. Den Wendepunkt auf Höhe der luv-/leewärtigen Linie zur Boje erreichen, indem bei Halbwindkurs der Kurs beibehalten, beim Am-Wind-Kurs abgefallen und beim Raumschotkurs angeluvt wird.

4. Die Yacht durch den Wind wenden, Fock bleibt back stehen.

5. Aktive Zielfahrt im beigedrehten Zustand, mit abnehmendem Speed aufs Objekt, das im Dreieck zwischen Vorstag und leewärtigen Wanten anvisiert wird - auf **"Kalami Star"** bleibt die Boje bauartbedingt etwas an Backbord.

6. Im Einzugsbereich der Boje die Yacht rechtzeitig anluven, um mit geringstmöglicher Geschwindigkeit das Ziel zu erreichen.



7. Den Überbordgefallenen am leewärtigen Freibord des Schiffes fixieren. Den Verunglückten, über das durch den Winddruck der backstehenden Fock niedrige Freibord, an Bord hieven oder Zugang über die Heckleiter ermöglichen.

### Fazit

Das Manöver ist leicht vermittel- und physikalisch gut nachvollziehbar. Die Yacht ist bei ausgewogenem Segeltrimm mit dichtgeholten Schoten nahezu auf allen Kursen (sogar einhand) gut beherrschbar - einschließlich möglicher Gefahrenhalsen. Keine schlagenden Schoten und keine killenden Segel. Einfaches Handling der Yacht, kaum Verletzungsgefahr für die Crew und unter diesen Umständen größtmögliche Ruhe auf dem Schiff. Das niedrige Freibord (bedingt durch Winddruck in die backstehende Fock) ermöglicht die Bergung des Verunglückten an Bord. Das Manöver ist durch die vorgenannten Aspekte schnellstmöglich abgeschlossen, der direkte (Sicht)Kontakt zum Überbordgefallenen gewährleistet. Eine Erfolgsgarantie gibt es dennoch nicht - zu sehr können extreme Natureinflüsse und unvorhersehbare Situationen an Bord eine nicht trainierbare Lage schaffen. Zum Gelingen des Manövers ist wiederholtes Training bei verschiedensten Wetterlagen und Seegang erforderlich. Desgleichen muss das spezifische Seeverhalten des jeweiligen Schiffstyps berücksichtigt werden. Das setzt die Bereitschaft bei Skipper und Crew voraus, sich vor jedem Törn diesem Thema neu zu stellen.

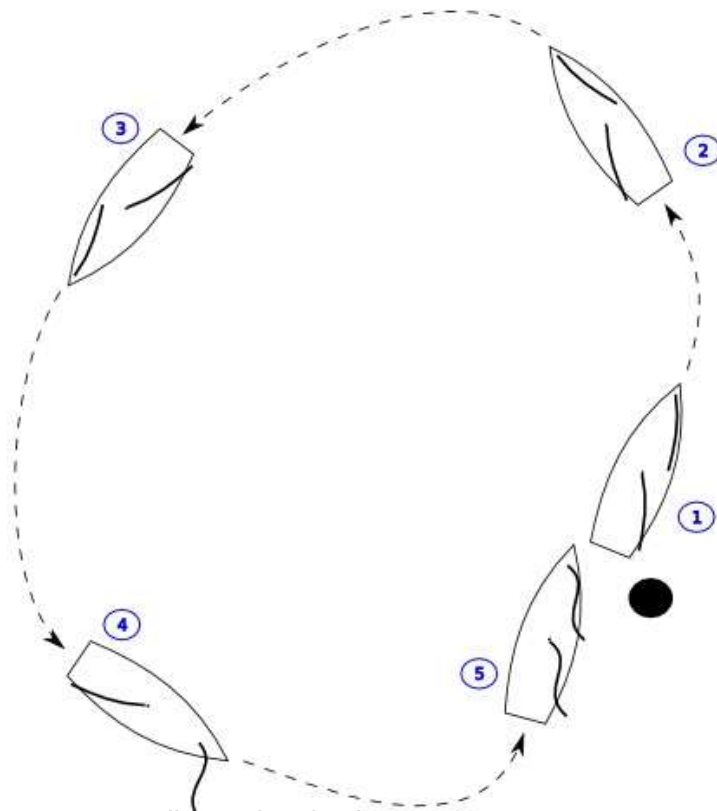
1) Quelle: <http://www.charisma4sea.de/schiffsfuehrung/sicherheit-auf-see/sicherheitsmanoever.html>

Beinahe auf Anhieb schafft die Crew das Manöver, das wir mit einer Boje trainieren. „Meine Schule,“ schmunzelt der Skipper voller Stolz wenn etwas gelingt. Geht was daneben ist es natürlich eine ganz andere Schule, aber so isser nun mal.



Die Crew erfährt, dass es neben dem Hamburger natürlich auch ein Münchner Manöver gibt, dass sich für Kurzkieler nicht eignet. Schwieriger als das Hamburger lässt sich offenbar das Quickstoppmanöver vermitteln. Die Trefferquote geht, aufgrund des sogenannten Freimuth-Faktors (FF), deutlich in den Keller.

Das Quickstopp-Manöver gilt nach einer Untersuchung der **United States Yacht Racing Union (USYRU)** als schnellstes und sicherstes Manöver im MOB-Fall. Es besteht darin, sofort anzulufen und ohne Veränderung der Segelstellung einen Vollkreis zu fahren. Das Vorsegel wird bewusst back stehen gelassen. Das Manöver kann von kleiner Crew gefahren werden. Die Entfernung zum Überbordgegangenen wird gering gehalten, so dass es auch bei schlechter Sicht und Seegang gefahren werden kann. Die Großschot sollte halbwegs dichtgeholt sein, so dass sich dieses Manöver bei Am-Wind und Halbwind-Kursen eignet.



1. Im MOB-Fall umgehend anluven
2. Durch den Wind drehen, die Segelstellung jedoch unverändert lassen. Das Vorsegel steht back
3. Weiter abfallen und mit dem Heck durch den Wind drehen

„Bei viel Wind“, wieder so ein Skipperspruch, „kann jeder segeln. Leichtwind können nur die Besten!“ Da is was dran, jeder kleine Fehler wird sofort bestraft und wie oft „segeln“ wir knapp an der Boje vorbei, weil das bisschen Wind die backstehende Fock nach Lee drückt oder die Fahrt bremst. Der Skipper erinnert wiederholt daran, im Ernstfall wenigstens das Vorsegel zu bergen und Rettungsmanöver mit Maschine zu fahren.

In diesem Moment Vorhang auf für vier Schweinswale: Die kleine „Schule“ begleitet uns meist mit respektablem Abstand von ca. 50 m, dann wieder weiter weg. Wenig später verschwinden sie ganz, um nach drei, vier Minuten wieder aufzutauchen. Die Profis im Meeresmuseum Stralsund würden das Verhalten als Futtersuchend beschreiben. Die zählen auch anders und würden nicht vier, sondern sechs erkennen. Einmal kommen sie etwas näher und Andreas macht wie verrückt Fotos, doch wirklich erwischen kann er sie nicht – wie schade. Auch nicht, als ein Außenbordskamerad unter der Yacht durchtaucht. Zum Greifen nah, aber für die Kamera nicht erreichbar, einfach zu schnell. Wenn du Schweinswale siehst, trag` deine Sichtung einfach online unter <http://www.schweinswalsichtung.de/> ein.

Die Sonne fordert jetzt eine Pause und die kannst du nirgendwo besser verbringen als im „Kap Orth“ – der besten Frittenbude der Ostsee. Also rüber nach Orth, aber wie! Als wollte uns der Wind dahin tragen frischt es plötzlich auf und weht mit Bft. 5. Wir müssen reffen, fordert die Crew und öffnet kurzzeitig nur das Groß. Das reicht für ein paar Minuten auch. Zum Boxenstopp brauchen wir nur bis ans Hafenende fahren, da finden wir einen passenden (roten) Platz ... aber „Kap Orth“ ist dicht, wie vorletzte Woche auch. Anita und Bernd waren doch schon da? Geschlossen weil heute Montag ist? Egal, Not kennt kein Gebot, also wird die Notration Linsensuppe in drei Dosen mit Würstchen angereichert, geht doch.



Als wir um 1500 ablegen läuft uns die Zeit davon. Drüben am SKS-Spielplatz reicht es nur noch für ein schnelles Bergemanöver mit der Bergetalje und das auch noch mit einem doppelten Flop: Die vom Skipper so sehr angepriesene Bergetalje erweist sich als viel zu schwergängig und der Lifebelt rutscht. Wir brechen das Manöver ab und verzichten aus Zeitgründen auch noch aufs Ankern.



Der Skipper wendet sich an den Hersteller der viel zu schwergängigen Bergetalje und erhält diese Antwort:

Das Tauwerk ist nach vier Jahren mit viel Salz vollgesogen und da das Material, anders als das laufende Gut, nicht ständig bewegt wird, dürfte das zu einer Versteifung geführt haben. Ich denke, dass es sehr hilfreich sein dürfte, die ganze Talje gründlich zu spülen. Auch eine leichte Essiglösung oder Feinwaschmittel könnten hilfreich sein. Die Achsen der Rollen sollten nach dem Trocknen mit Silikonöl oder einem anderen Gleitmittel geschmiert werden.



Logisch, dass ich lieber die Leine ganz austausche und die Blöcke „schmiere“. Den rutschenden Lifebelt hatte ich Torgen blöderweise falsch herum „angezogen“. Der Verschluss muss von innen nach außen gesteckt werden, dann trägt der Gurt zuverlässig.

Natürlich trainieren wir misslungene Manöver bis sie sitzen. In diesem Fall blieb uns dazu leider keine Zeit. Das ist nicht schön, aber ich habe daraus (siehe Kasten oben) Konsequenzen gezogen. Die Crew nimmt mir diesen Flop auch nicht übel und ist eher traurig, dass die drei so intensiven Tage viel zu schnell vorüber sind. Vielleicht passt in diesem Zusammenhang der Auszug aus einer Mail von Frank, der beim vorherigen Skippertrainingstörn an Bord war:

... Unser Törn war einzigartig schön. Ich habe viel gelernt, und glaube, dass mein „Gefühl“ zum Steuern einer Segelyacht in dieser kurzen Zeit viel besser geworden ist. Ich habe schöne, einprägsame Eindrücke erlebt. Die Stimmung an Bord war ausgelassen, ich hätte ewig weiterfahren können.

So oder so ähnlich äußert sich auch meine Crew am Ende des Trainings. Na vielleicht auch, weil ich sie ohne Reinschiff auf die Heimreise lasse. Die Yacht geht nämlich morgen in die Werft und da macht die Grundreinigung wirklich erst hinterher Sinn.

So weit das Lockbuch fürs Skippertraining. Was bleibt noch? Ach ja, thank You for cruising with Ralf Uka. Weißte Bescheid!

Ralf



P.S.: Ein dickes Dankeschön an ADS-Hippie Andreas (links) der für alle fotografiert hat und selbst auf keinem Foto wieder zu finden ist – außer auf dem Foto in der ADB.