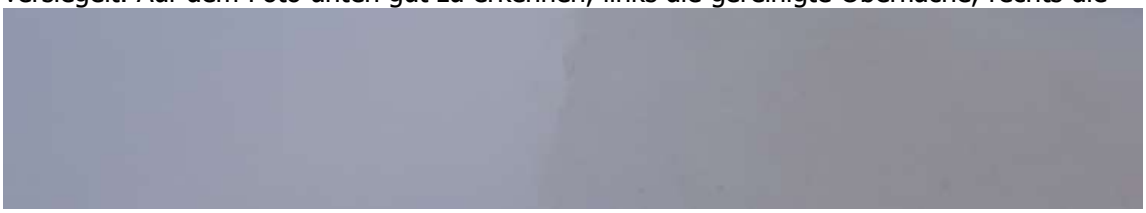
Mal vorneweg:

So ‘ne Yacht muss gepflegt werden, besonders wenn die Crews solche Fußspuren hinterlassen wie auf dem Foto rechts. Der Abrieb schwarzer oder dunkler Sohlen klebt so fest am Gelcoat, dass er nur mit Politur „weggeschliffen“ werden kann. Das allein ist aber nicht der Grund, dass ich mir diesen job fast drei Tage lang angetan habe. Wenn man das Gelcoat nicht poliert und versiegelt wird es im Laufe der Zeit nicht nur unansehnlich und stumpf, sondern UV-Strahlung und Salzwasser sorgen dafür, dass der Kunststoff spröde wird, auskreidet und sich so stark abnutzt, dass man die Oberfläche mit immer groberen Polituren glättet, bevor die Fläche z.B. mit Wachs versiegelt wird.

Auf der „Kalami Star“ ist das sehr mühsam, weil auch der Aufbau mit Teak veredelt wurde. Vor dem Polieren müssen deshalb die Teakränder abgeklebt werden, weil man sonst den Teakkleber (Sikka) verschmiert. Der Seemann links klebt gerade die Kanten ab.

Dann wird poliert, Stunde um Stunde, Tag für Tag. Politur auftragen verreiben, verreiben und mit einem weichen Tuch blitzsauber polieren. Im zweiten Schritt wird Polierwachs aufgetragen, antrocknen lassen und wieder glattpolieren. Damit ist die Oberfläche endgültig geschützt und versiegelt. Auf dem Foto unten gut zu erkennen, links die gereinigte Oberfläche, rechts die



alte, verschmutzte Oberfläche. Nach 2,5 Tagen bin ich endlich damit fertig. Der Aufbau sieht wieder aus wie neu. Leider muss man diesen job mindestens einmal im Jahr erledigen. Dann wird man auch ein guter Polier.

15. bis 22. Juni

SKS-Hochzeitsreise

Ein Sommertag wie aus dem Bilderbuch. Es ist so heiß, dass ich mir barfuß beim Polieren beinahe die Füße verbrenne. Ohne Schuhe geht es nicht. Eigentlich möchtestu baden, aber dann werde ich mit dem Polieren nicht fertig. Als Jörg anruft fehlt nur noch ein kleines Stück der Steuerbordseite. Kurz darauf melden sich Leonie und Peter. Eine halbe Stunde später trudelt die Crew nahezu zeitgleich an Bord ein. Viel zu früh, findet der Polier, endlich im Urlaub, denken Leonie, Peter und Jörg. Wir brauchen nicht lange, um uns über den Einkauf zu verständigen und gegen 2000 sind die drei zurück. Schnell ist alles verstaut und wie so oft geht es zum Törnauftakt in die ADB. Hören wir da Livemusik? Bloß nicht, wir wollen uns in Ruhe unterhalten. Dabei ist die Livemusik gar nicht so laut, macht Spaß und ist trotzdem sowas von mitreißend, ansteckend. Crew und Skipper sind hin und weg.

Die Crew bedankt sich bei mir, dass ich das so wunderbar eingefädelt habe. Stimmt, habe ich doch prima hingekriegt. Ich lasse sie in dem Glauben, kann das hier für Dich natürlich nicht so stehen lassen. Ich kann wirklich nichts dafür.

Die Hamburger Band heißt „Swing on a String". Auf ihrer Homepage www.swing-on-a-string.de/ schreiben sie: *Der "Hot Club de France", die 1930er Jahre in Paris: das ist der Klang unserer Vorbilder, der genialen Musiker Django Reinhardt und Stéphane Grappelli. Seit mehr als zehn Jahren musizieren wir im Stile Djangos und Stéphanes. Wir spielen - für Sie! "Flotte Musik muss nicht laut sein": Gemäß unserem Motto spielen wir fröhlichen Jazz auf Saiteninstrumenten, Musik zum Zuhören, als Unterhaltung, zum Mitswingen und zwanglosem Tanzen. Lassen Sie sich mitnehmen auf eine Zeitreise in die Welt wohlbekannter Jazz-Traditionals, die auf unseren Instrumenten doch anders, neu klingen. Hören Sie Lady be good, Ain´t she sweet, den Minor Swing von Django und Stéphane, zur Abwechslung auch ein kleines Liedchen ungarischer Zigeuner. Viele Themen tragen wir gesanglich vor, in verschiedenen Sprachen: von Englisch über Französisch oder Romani bis Plattdeutsch. Genießen Sie den Rhythmus des Jive, schwingen Sie das Charleston-Tanzbein zu unserer Musik.*

Wir sitzen in der ersten Reihe und haben unseren Spaß. Ich krieg mich vor Begeisterung gar nicht mehr ein und denke an alte Muckerzeiten zurück. Die meisten hier wissen gar nicht, dass ich selbst mal Mucker war. Es ist noch gar nicht lange her, da habe ich gemeinsam mit Fred unsere häusliche „musikalische Früherziehung" zum Programm gemacht, kuckstu diesen Ausschnitt: https://www.youtube.com/watch?v=3zSXuzxmleo&t=202s Zurück an Bord sind wir schnell in der Koje.

Samstag, 16. Juni: Heiligenhafen – Marstal oder Bagenkop?

Wer ist da eigentlich unterwegs? Von links Leonie, die viel mit Yvonne und Manuela auf der Alster unterwegs ist. Yvonne und Manuela waren im April mit mir unterwegs im Gezeitenrevier. Peter hat mich über Xing gefunden – kommt also auf Empfehlung, von wem eigentlich? Jörg ist aus der Crew um Marten und Ralf. Beide haben ebenfalls an Bord der „Kalami Star" die SKS-Prüfung absolviert. Diese Prüfung steht der Crew am Freitag bevor.

Über die 2,5 Stunden Sicherheitseinweisung werde ich heute nichts schreiben, das habe ich beim letzten Skippertraining ausführlich gemacht. Peter und Jörg übernehmen als Skipper & CoSkipper. Um 1250 legen wir in Heiligenhafen ab. Das Seewetter für die Westliche Ostsee:

```
Südost 3 bis 4, vorübergehend etwas zunehmend, südwestdrehend, Schauerböen,
strichweise Gewitter, See 0,5 Meter.
```

Schnell sind wir draußen und ab Tonne 1 segeln wir bereits mit Groß und Genua unter Vollzeug. Es weht ein leichter Südost, dabei ist es angenehm warm. Als wir Heiligenhafen Ost achteraus haben setzen wir Kurs auf Marstal ab.

Die Crew gewöhnt sich an die Yacht, doch sauber steuern braucht nun mal seine Zeit. Im Westen dunkle Gewitterwolken, es kühlt langsam ab. Um 1500 verlässt uns der Südost, um 15 Minuten später als laues Lüftchen aus Nord wieder zu kommen. Der Wind dreht regelrecht

durch. Wir kommen nur langsam voran, bei dem „Tempo" schaffen wir es nicht bis Marstal. Als ich am Kartentisch Lockbuch schreibe, werde ich Ohrenzeuge des Funkverkehrs zwischen Bremen Rescue und der SY „Hoffnung". Bremen Rescue: „Wo befinden sie sich gerade, geben sie uns ihre Position!" SY „Hoffnung": „Wir sind etwa 2 sm östlich Staberhuk (Fehmarn)." Bremen Rescue: „Dann nehmen sie Kurs auf Großenbrode, von dort kommt ihnen unser Tochterboot entgegen." SY „Hoffnung": „Großen was? Das kenne ich nicht, wie heißt das?" Bremen Rescue: „Großenbrode, Kurs auf die Einfahrt in den Großenbroder Binnensee!" SY „Hoffnung": „Großenbrode? Wo liegt n das?" Bremen Rescue bewahrt immer noch die Fassung und hat inzwischen herausgefunden, dass die „Hoffnung" einen blauen Rumpf und braune Segel haben soll. Also doch kein hoffnungsloser Fall, wenn sich Tochterboot und die SY „Hoffnung" doch noch finden werden. Bleibt die Frage, ob auf der SY „Hoffnung" mit dem Shell Atlas oder mit der Brötchentüte navigiert wird? Erinnert mich irgendwie an eine Frage bei der praktischen SKS-Prüfung: „Welche Farbe hat die grüne Tonne da hinten?"

Der Wind kommt aus unterschiedlichen Richtungen, sodass das bisschen Seegang auch noch in Unordnung gerät. Die Segel schlagen so heftig, dass wir den Bullenstander anschlagen. Vor uns zieht ein Gewitter durch. Wir hören es donnern, doch uns erwischen nur ein paar Tropfen. Auf dem Kiel-Ostseeweg tote Hose. Ist am Wochenende wirklich weniger Verkehr? Eine Stunde später verdunkelt sich hinter uns erneut der Himmel und längst bin ich seit Wochen mal wieder im Ölzeug an Deck. Man weiß ja nie. Um 1730 erreichen wir den Downs Klint – Langelands Südspitze. Gleich sind wir da.

Um 1810 steuert uns Jörg in den Hafen und wenig später sind wir nach 29 sm fest in „Bankog".

Das Wetter ist nicht besonders prickelnd, es regnet. Nach dem Anleger suchen wir ein von seiner Crew verlassenes Grillfeuer. Das spart das lästige Anzünden und garantiert frühzeitiges Essen. Schnell werden die Scouts fündig, doch als wir Holzkohle drauf schütten wollen, reklamieren die rechtmäßigen Eigentümer Besitzansprüche an. Okay, nehmen wir eben den Grill da hinten – nächste Seite.

Nach dem Essen ist die traditionelle Bagenkoprunde fällig. Es geht über Stock & Stein und, Dänen rutschen nich. Am Ende schlagen wir uns sogar am Friedhof durch die Hecke – das muss ja wohl nich sein. Trotzdem, der Skipper navigiert uns sicher zurück an Bord.

Grüße erreichen uns von Rainer von der Kieler Woche, Margret und Sabine feiern in Hannover 125 Jahre die HAZ (Hannoversche Allgemeine Zeitung) und Alex & Micha bereiten ihre Hochzeit auf Fehmarn vor – beide sind mit Martin und mir im Oktober Sturmtief Xavier hinterher gesegelt.

Sonntag, 17. Juni: Bagenkop - Strynø

Wenn beinahe vor dem Aufstehn die Kultur über Bord geht wird das ein gebrauchter Tag. Ich, linke Hand das Duschtusch mit frischer Wäsche, rechte Hand die Kulturtasche. Dann rüber auf den Steg und platsch – Kulturtasche über Bord! Ich, runter in den Salon, den Käscher gegriffen, wieder nach vorne und da schwimmter noch. Die Kultur gekäschert und ab zur Dusche. Alles vom Bagenkoper Brackwasser gereinigt und dann wird an Deck getrocknet. Mal ehrlich, ich gebe hier sehr viel von mir preis und kuckstu, so viel braucht der Mann gar nicht – oder?

Die Crew ist entsetzt und kommentiert mein Missgeschick mit Hafenkinoschadenfreude: „Seenotfall in DK. Ralf U. aus H. wirft deutsche Kultur über Bord." Der Skipper angefressen: „Ihr habt auch schon mal bessere Witze gemacht!" Dazu passt die wirklich nicht prickelnde Seewettervorhersage.

```
Süd bis Südwest 4 bis 5, westdrehend, Schauerböen, vereinzelt Gewitter, See
1 Meter
```

Bereits im Hafen bereiten wir das 1. Reff vor und um 1040 legen wir ab. Heute sind Jörg & Leonie Skipper. Weil wir draußen gleich in der Welle steh'n, setzen wir das Groß im geschützten Vorhafen. Als wir Kurs auf Marstal absetzen registrieren wir, unsere Segelgarderobe passt und

wir machen richtig gutes Tempo. Kurz vor 1200 erreichen wir die Ansteuerung der alten Hafenstadt – unten.

Unter Segeln rauschen wir durchs Fahrwasser und nehmen kurz vor der Hafeneinfahrt die Genua rein, Maschine an. Im alten Hafen geht das Groß runter und dann machen wir um 1240 in Marstal fest. Klar, durch eindampfen in die Mittelspring – das wollen die in der Prüfung sehen, also bereiten wir uns darauf vor.

Hier kann ich es ja sagen, in Wahrheit machen wir nur wegen des leckeren Lakritzeis fest. Ich habe die Crew auf die leckerste aller Eissorten neugierig gemacht und das sind die auch. Doch so‘n Eis muss man sich verdienen. Also drehen wir zunächst die Runde über Eriksens Plads (oben): *I læ bag Mar-stals store kampestensmole, som søfolkene har opført af frivillighedens vej, ligger opfyldte havnearealer, hvor der er anlagt skibsbygningspladser. En af disse er Eriksens Plads med Eriksens Værft, her er Marstal Søfartsmuseum rykket ind. Eriksen Plads er et af arnestederne for træskibsbygning med rødder tilbage til dansk sejlskibsfarts guldalder. Mere end et dusin træskibsværfter har søsat skibe fra denne plads gennem årene*. So, weißte Bescheid.

So schön kann ein SKS-Törn sein, aber eben nur kurze Zeit. Schnell geht es wieder an die Arbeit: An- und Ablegen durch Eindampfen in Vor- und/oder Mittelspring. Auf dem Weg runter zum Hafen zeigt uns Ralf ganz stolz seine Straße, die Skippergade – nächste Seite.

Hier unten ein Foto vom Training im alten Hafen. Jede/r kommt mal dran und die Manöver gelingen, von kleinen Macken abgesehen, schon ganz gut.

Danach die Große Hafenrundfahrt in den Yachthafen. Auf dem Foto unten fahren wir gerade über den Platz, an dem früher das Schwimmdock „verankert" war.

Im Yachthafen gibt es noch viel Platz, doch festmachen wollen wir nicht. Außer der Grillwiese ist der Yachthafen auch nicht so prickelnd. Also wieder raus und im alten Hafen setzen wir Groß und Genua.

Vor Strynø schreibt die Crew ihren ersten Segeltest: Segeln „Sie" einen Vollkreis – mit allen Kommandos. Das Bild oben zeigt leider nicht den genauen Kurs, Marinetraffic liefert nur alle zwei Minuten. Morgen werden wir den Track aufzeichnen. Der Track oben führt übrigens in den Hafen von Strynø und dort sind wir um 1640 nach 19 sm (Gesamt 49 sm) fest unten.

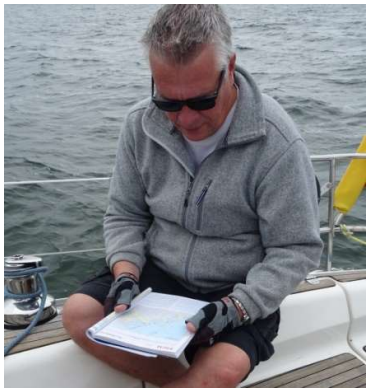
Punktlandung, denn um 1700 beginnt an Bord die Fußball-WM und das bordeigene DVBT2 liefert nicht … aber Peter über Handy, Laptop zum Monitor. Leider ein Spiel zum Vergessen, reden wir nicht mehr drüber. Die beiden Fußballfans sind, wie die ganze Nation, verzweifelt, während 50 % der Crew das Essen im Cockpit vorbereitet und sich auf Strynø verlustiert. Die beiden Smutjes und Landgänger servieren, beinahe mit dem Schlusspfiff, Makkaroni mit alles, aber hallo! Zur guten Nacht reden wir über Gott und die Welt auf den Dänischen Inseln. Um 2300 liefert Jörg dieses schöne Foto – klar, Samstag ist Mittsommernacht.

By the way ein Dankeschön für die vielen schönen Fotos von der Crew

Montag, 18. Juni: Strynø – Rudkøbing – Marstal

Wir beginnen den Arbeitstag mit einem großen Palaver. Der Skipper weiß nicht, wohin die Reise gehen soll und bekommt von der Crew Supervision. Der ursprüngliche Plan, über Rudkøbing und Svendborg durch das Mørkedyb nach Marstal zu gehen bedeutet, dass wir beinahe 2/3 der Strecke gegen den Wind fahren müssen, ohne kreuzen zu können. Da alle genug Meilen auf der Uhr haben, entscheiden wir uns für die kleine Lösung. Zunächst nach Rudkøbing, damit wir im alten Hafen An- und Ablegemanöver üben können und später zurück nach Marstal.

Belte und Sund: Südwest 4, zunehmend 5, später Schauerböen, See 1 Meter.



Heute ist Leonie Skipperin und Peter Co. Damit übernehmen sie auch den job der Navigation. Vorher legen wir in Strynø nur über die seeseitige Achterleine ab. Alle anderen Leinen sind los und die Yacht dreht langsam um 180°. Die älteren Sailors im Hafen schütteln nachdenklich den Kopf, aber Kurzkieler können das! Jörg ist ganz stolz über seine gelungene Forschungsarbeit.

Leider haben wir kein Foto gemacht. Dafür jetzt, auf dem Weg nach Rudkøbing – unten die markante Brücke.

Nach Rudkøbing ist es nicht weit – Strynø ist ein Ortsteil der Langelandskommune. Um 1145 sind wir fest, aber noch nicht ganz. Wir legen gleich wieder ab und wieder an, ab und wieder an …

Unterwegs im Hafen lernen wir auch die Rückwärtsfahrt und probieren viele Manöver mit der Yacht aus. Fender, Bild unten, möchte man an Bord der „Kalami Star" wirklich nicht sein.

Gegen Mittag endlich eine Pause. Die Crew verlustiert sich als *Jugend forscht* an Land und entdeckt dabei den berühmtesten Sohn der Stadt, Hans Christian Ørsted. Er war Physiker, Chemiker und Naturphilosoph. 1820 entdeckte Ørsted die magnetische Wirkung des elektrischen Stromes und gilt als Mitbegründer der Elektrizitätslehre und Elektrotechnik. Ørsted war 1829 maßgeblich an der Gründung der Polytechnischen Lehranstalt (dänisch *Den Polytekniske Læreanstalt*) in Kopenhagen, dem Vorgänger der heutigen Technischen Universität Dänemarks beteiligt. (Wikipedia)

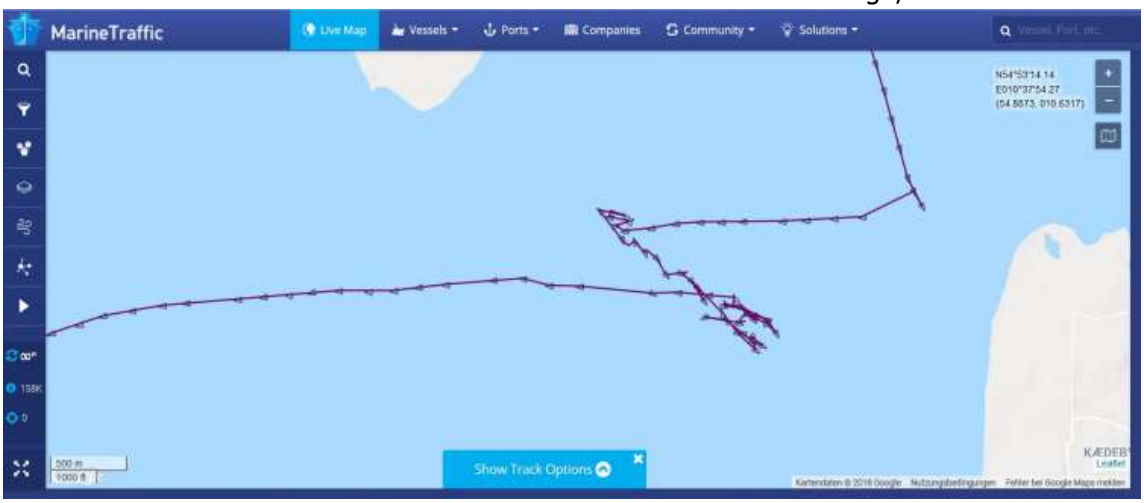
Die SKS-Crew forscht nicht nur über Elektromagnetismus, sondern besucht auch das Rathaus in Rudkøbing. Weiß der Himmel warum sie dort auf eine Hochzeitsgesellschaft treffen, die in Dänemark offenbar nicht standesamtlich getraut werden darf. Im benachbarten deutschen Konsulat erfahren sie auf unbürokratische Weise, dass jeder Kapitän standesamtliche Beurkundungen vornehmen kann. So kommt es, dass meine Besatzung die Hochzeitsgesellschaft ins Schlepptau nimmt. An Bord der „Kalami Star" geben sich beide wenig später vor dem

Kapitän feierlich das Jawort. So etwas hatten wir noch nie an Bord. Crew und Kapitän gratulieren ganz herzlich und nebenbei entwickeln sich beim Skipper neue Geschäftsideen, sodass der mittelständische Kleinunternehmer zukünftig auch Beurkundungen und Hochzeitsreisen in

sein Programm aufnehmen wird. Olivia und Bruneau sind meine ersten Gäste und genießen den Komfort sehr. In der Pantry bereitet Smutje Peter das Hochzeitsmahl vor, während sich

die übrige Besatzung mit den gestrigen Nudeln abfinden muss. Das ist natürlich nicht so lustig,

dass die Einen so, die Anderen so abgespeist werden. Nach dem Hochzeitsessen (Hochzeitssuppe, Rotes Thaicurry an Strynøhähnchen, Gemüse und Jasminreis, zum Dessert Erdbeer- und Apfeltarte) verabschieden wir Olivia, Bruneau und ihre Gäste. Der raue Bordalltag hat uns wieder. Um 1530 legen wir mit Ziel Marstal ab. Naja, nicht so ganz. Auf halber Strecke wird die Boje so oft über Bord gehen, bis die Crew Blasen an den Händen hat. Der Wind ist leider nicht mit uns und weht mit 5 – 6 Bft. Wir schieben viel zu viel Lage, sodass wir für



sichere Manöver lieber ins dritte Reff gehen. „Boje über Bord," heißt es dann tatsächlich. Die dann folgenden Kommandos sind hier jedem bekannt, doch einige Aussetzer sind wohl unvermeidbar, wie z.B. „Klar zur Rewende, MoB-Taste über Bord" und dann wagt sich einer sogar an die Kuhhalse!!! Ich fasses nich, aber es ist wirklich nur einmal passiert. Der Screenshot von Marinetraffic sagt leider nichts über die Intensität und Häufigkeit der Manöver (oben). Um 1800 hat die Crew genug Blasen an den Händen, wir treten zufrieden die Heimreise nach

Marstal an. Um 1900 sind wir nach genau 20 sm (Gesamt 69) fest an unserem Lieblingsplatz – direkt hinter der „Samka". Inzwischen scheint sogar wieder die Sonne.

Dienstag, 19. Juni: Marstal – Heiligenhafen

Die gestrige Traumhochzeit hat sich in der Lockbuchgemeinde schnell herumgesprochen und wird als „Fakenews" gebrandmarkt. Das kann ja wohl nicht wahr sein, sind die Bilder nicht Beweis genug? Die sind garantiert echt. Als Nachweis noch ein Foto mit dem gedeckten Tisch für das Hochzeitsmahl: Hochzeitssuppe, Rotes Thaicurry an Strynøhähnchen, Gemüse und Jasminreis, zum Dessert Erdbeer- und Apfeltarte.

Westliche Ostsee: Südwest 5 bis 6, westdrehend, abnehmend 4, See 1 Meter.

Nach dem Wetterbriefing und der Vektoraddition bereiten Jörg (Skipper) und Peter (CoSkipper) den Törn vor. Um 1030 legen wir ab, wollen das Groß setzen und plötzlich daddelt eine andere Yacht vor uns rum, gibt ohne erkennbaren Grund rückwärts. Später stellt sich raus, die suchen die Tanke – naja sind wohl kurzsichtig. So daddeln die immer noch rum, als wir längst im 3. Reff durch die Rinne rausfahren. Kaum sind wir draußen, erwischt uns die Welle. Der Wind kommt mit 5 – 6 Bft. aus WSW. Es ist bedeckt, regnerisch, bleibt aber trocken. Das 3. Reff und die kleine Genua passen goldrichtig. Mit 7 Knoten laufen wir schneller als gekoppelt.

Um 1200 haben wir Bagenkop querab und eine andere Yacht stehen gelassen. Jetzt geht's rüber „nach Hause". Die Wolken über der westlichen Ostsee lösen sich auf, wir haben Sonnenschutz mit Beaufort 50 aufgelegt. Um 1340 passieren wir nach 20 sm die KO4. Der Radarturm oberhalb Heiligenhafens kommt in Sicht und wir sind konstant mit 7 Knoten + x unterwegs.

So langsam wundere ich mich, warum wir keine Mails oder smesse bekommen - außer Statements zu den sogenannten „Fakenews". Ham die Ü.V. nichts mehr zu sagen? Wenigstens Ralf L. (war gerade hier beim Skippertraining) schreibt: „Deutsches Konsulat in Rudkøbing?

Da landet auch Air Berlin. Dennoch schönes Event!" Genau Ralf, mit dem Flieger wurden Olivia & Bruneau nach Rudkøbing eingeflogen. Prompt melden sich auch Alex & Micha, die Donnerstag auf einem Fischkutter in Burgstaaken heiraten. „Wir ham euer Logbuch gelesen, hast uns sogar erwähnt und wie, Du kannst auch trauen? LG Alex & Micha". Was soll ich sagen? Wenn ihr auf einem Fischkutter heiraten könnt, warum soll das auf einer edlen Yacht nicht noch besser klappen – wer will schon lebenslänglich Fischgeruch von der Hochzeit in der Nase. Ihr habt doch unsere Bilder gesehen. Dänen lügen nicht und die Bilder garantiert nicht. Michael C. meldet sich auch noch. Er hat Meilen genug auf dem Salzbuckel und fährt mit der Crew Mittwoch und Donnerstag das Muckibudentraining und am Freitag die Prüfung mit. Willkommen an Bord, Michael und bring morgen früh die Brötchen mit. Lieben Gruß von Crew & Skipper.

Um 1530 haben wir Flügge an Backbord und 31 sm auf der Uhr. Um 1555 passieren wir Heiligenhafen Ost und natürlich kommt uns jetzt der Wind beinahe entgegen. Ein Gegenkommer von der Getreidepier aus Heiligenhafen (oben) und da liegen wir so richtig auf der Backe – unten. Klar, für den Amwindkurs haben wir viel zu viel Tuch drauf, aber nur für das kurze Stück von der Ost- bis zur ersten Fahrwassertonne. Danach werden die Segel geborgen und rein ins Fahrwasser. Die Crew macht das inzwischen ohne meine Hilfe – so muss das.

Vorbei an Orthmüle, schnell rein nach Heiligenhafen, denn seit zwei Stunden hungert die Crew nach Fischbrötchen!!!! Könnter haben, also gehen wir um 1625 zunächst an den Chartersteg. Der Skipper kocht Kaffee, die Crew holt Fischbrötchen und endlich die verdiente Fischbrötchenpause. Noch was ist wichtig: Das Chartergebäude, in dem jetzt auch die Hafenmeisterei ihr Büro hat, ist endlich keine Baustelle mehr, das Gerüst ist weg – Foto nächste Seite. Wir haben seit 6 Jahren endlich wieder einen baustellenfreien Hafen.

Nach der Fischbrötchenpause verholen wir an den heimatlichen Steg und sind dort nach 35,5 sm (Gesamt 105) fest, ergibt einen Schnitt von 6,96 Knoten. Waren wir schon mal so schnell?

Standesgemäß begrüßen uns Anita und Bernd am Steg. O-Ton Anita: „Wären wir nicht schon verheiratet, wir würden uns von Dir an Bord trauen lassen". Naja, so einfach ist das wohl doch nicht, Peter spielt der Fakenewsfraktionin die Karten. Eigentlich schade, aber lest selbst:

Ralf,
sooo einfach wie du uns das weismachen möchtest mit Trauung im Hafen durch den Salzbuckel, ist das aber nicht mit dem

"Heiraten auf hoher See"

Das Praktische an Hochzeiten im Ausland ist ja: Man ist sofort in den Flitterwochen. Ähnlich verhält es sich beim Heiraten auf Kreuzfahrtschiffen. Das ist auch ohne Standesbeamten möglich, unter Umständen dürfen nämlich auch Kapitäne trauen. Wichtigste Bedingung: Das Schiff muss unter der Flagge Maltas, der Bermudas oder der Bahamas fahren, wobei bei den Bermudas nur eine Kreuzfahrtlinie eine entsprechende Sondergenehmigung hat. Außerdem muss sich das Schiff auf hoher See befinden, also mindestens zwölf Seemeilen (rund 22 Kilometer) von der Küste entfernt sein. Das Sprichwort vom "in den Hafen der Ehe einlaufen" kann man also nicht wörtlich nehmen.

Am geringsten ist der formale Aufwand bei Schiffen unter maltesischer Flagge. Malta gehört zur EU, deshalb werden die dort geschlossenen Ehen in Deutschland sofort rechtsgültig. Bei den Bermudas sollte man die Ehe in Deutschland beim Standesamt eintragen lassen. Bis die nötigen Dokumente in Deutschland ankommen, können acht Wochen vergehen. Eheschließungen nach dem Recht der Bermudas müssen in Deutschland erst anerkannt werden. Wer sich den Aufwand ersparen möchte, heiratet ganz einfach im deutschen Standesamt und lässt sich auf hoher See vom Bordpfarrer trauen".
Quelle: aus https://www.n-tv.de/ratgeber/Welche-Hochzeiten-sind-gueltig-article17115821.html

Na gut, Peter hat vielleicht doch Recht und wer lesen kann ist klar im Vorteil. Ich habe ja längst eingeräumt, „… dass die Bilder doch Beweis genug sind. Die Bilder sind garantiert echt" und so isses auch. Olivia & Bruneau, keiner weiß wie die wirklich heißen, haben die Yacht als Kulisse für romantische Hochzeitsfotos genutzt. Die romantischen Hochzeitsfotos sind natürlich eine Steilvorlage.

Wir haben dafür keine Gebühr verlangt, sondern artig gratuliert. Wie gesagt, die Bilder sind garantiert echt (Seite 12) und das Hochzeitsmenue auch. Peter hat es tatsächlich für die Crew zubereitet – allerdings ohne Hochzeitssuppe. Wenn andere dann auch noch behaupten, dass Air Berlin Rudkøbing anfliegt, kann mir schon mal so ein Fauxpas passieren. Ich wollte niemanden verletzen. Natürlich tut mir das leid, da sind se einfach wieder mal mit mir durchgegangen, aber is doch auch ne schöne Geschichte oder?

Das wir am Abend gegrillt haben, sehter hier oben.

An dieser Stelle muss der Skipper erklären, dass an diesem Abend normalerweise nicht gegrillt wird. Normalerweise bereitet sich die Crew am späten Abend in Burgstaaken auf ihre Nachtfahrt nach Heiligenhafen vor. Das ist Standard meiner SKS-Ausbildung. Kinderleicht, denken manche, richtig schwierig, sagt der Skipper, weil ohne Plotter gefahren wird. Die Crew muss allein nach Richtfeuerlinien, Sektorenfeuern und befeuerten Tonnen navigieren, normalerweise. Heute nicht und das hat seinen Grund: Es ist einfach zu lange hell. Beim Skippertraining, vor ein paar Tagen, haben wir erst um Mitternacht abgelegt. Heute sind wir noch näher am Mittsommer und würden erst am frühen Morgen ankommen. Crew und Skipper wären aus dem Rhythmus und da allein die Prüfung das Ziel dieser Woche ist, hat der Skipper entschieden, auf die Nachtfahrt zu verzichten. So wie hier unten hätte das ausgesehen.

Mittwoch, 20. Juni: Muckibude Teil 1

Ich hätte drauf wetten können, dass am Ende des heutigen Tages der Frust groß ist. Warum? Weil das immer so ist. Die Crew ist von der Muckibude ausgepowert, viele Manöver gelingen nicht oder nicht richtig, doch das ist heute nicht der Fall. Der Tag beginnt damit, dass Michael zur Crew stößt und mit den mitgebrachten Brötchen einen prima Einstand hat. Das Brautpaar Alex & Micha schaut kurz vorbei, aber für Romantik hat der Skipper plötzlich keine Zeit.

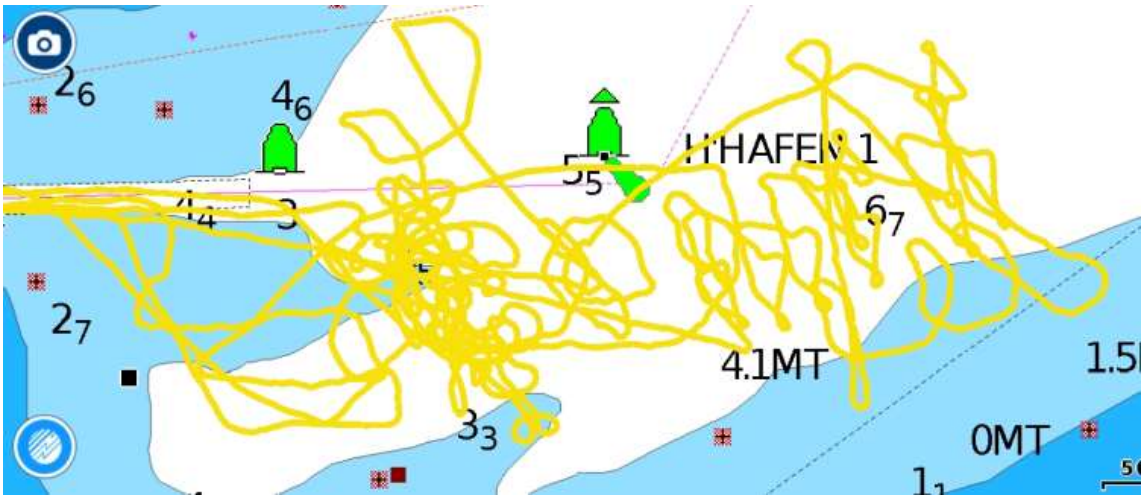
Bevor es ins Training geht, das tägliche Wetterbriefing: Wetterlage, dazu der Blick auf die Bodendruckkarte und die voraussichtliche Entwicklung des Wetters. Danach ein kurzer Maschinencheck für und mit dem Neuen. Manöver werden an der Flipchart besprochen und Fragen beantwortet. Man spürt, der Druck wächst, aber am Ende des Tages ist der Druck raus. Das kommt so:

```
Südwest 4, etwas zunehmend
```

Um 1045 legt Michael ab und der Skipper liefert sein pädagogisches Rollenspiel als Prüfer. Auf dem Weg zum SKS-Spielplatz stellt er die Fragen, die die Prüfer auch stellen könnten. Am Spielplatz angekommen, wird unter Maschine nach Kursen gesteuert, die aktuelle Position

mittels Kreuzpeilungen (+ Missweisung) ermittelt und hier stellen sich noch mehr Fragen. Die entschlossenen Gesichter (unten) zeigen, jetzt geht's los, niemand hält uns auf.

In Orthmühle dampfen wir vor der Werft Boat & Living in die Vorspring ein und wieder aus, ein und wieder aus, bis die Werft uns vom Hof jagt. Mal ehrlich hier draußen stören wir niemanden, beschädigen nichts und trotzdem schicken die zuerst den Azubi, der uns noch ein paar Versuche zugesteht, dann erscheint ein finsterer Geselle, der auf seine spezielle Weise Werbung für Boat & Living betreibt: „Das ist der Anleger für unsere Kunden, kein Übungsplatz, Basta!" Darf man überhaupt irgendwo in die Vorspring eindampfen? Am Fäkalsteg (eigentlich) nicht, die alte Tanke ist zugeparkt und in den Kommunalen Hafen dürfen wir nicht rein.



Über die vielen Segelmanöver – Track oben – muss ich hier nichts erzählen. Nur wie hälste als Skipper die Crew bei Laune? Bundesjugendspiele, erinnert sich jeder dran. Erste Disziplin Leine werfen um den Poller, danach Ankerweitwurf und Tauziehen gegen die Maschine. Schau mal, wie die Crew das Leinewerfen erledigt.

Eine ganz andere Frage ist, das System SKS-Prüfung. Die Prüfungsabsolventen für einen Sportbootführerschein legen in der Prüfung nicht etwa dort an, wo Sportboote nun mal anlegen, nämlich im Yachthafen. Nein, da darf das An- und Ablegen nicht geprüft und schon gar nicht geübt werden. Was für ein Armutszeugnis. In Heiligenhafen prüft der DSV-Prüfungsausschuss das Eindampfen in die Vor- oder Mittelspring im Kommunalhafen an einer Betonpier. Allerdings dürfen Sportboote gar nicht in den kommunalen Hafen fahren – weder zur Prüfung noch zum Training. Ich vergewissere mich darüber noch einmal beim Hafenmeister und beim größten Anbieter von Skippertrainings, bei 1. Klasse Charter und erfahre, dass die Wasserschutzpolizei da „…sehr ungemütlich werden kann".

Ich versuche eine Klärung beim Prüfungsausschuss in Lübeck, leider ist das Büro am Nachmittag nicht besetzt. Andere Segelschulen erreiche ich nicht. Was nun? Trotzdem trainieren wir das An- und Ablegen und auch das Eindampfen im kommunalen Hafen. Es interessiert sowieso niemanden. Kein Wunder, die Dienststelle der Wasserschutzpolizei wurde aufgelöst und jetzt ist Puttgarden/Fehmarn für Heiligenhafen zuständig. Nach den Hafenmanövern segeln wir noch einmal raus und üben „Boje über Bord unter Segel und Maschine". Das ist für alle neu und wird seit letztem Jahr verlangt. Jeder fährt zwei bis drei Runden, dann sind wir richtig platt. Wir fahren nach Hause …

Klar gibt es noch viel mehr zu erzählen, aber ich hab gleich Feierabend. Es ist immer noch ein drückend heißer Tag. Um 1820 sind wir nach 19 sm (Gesamt 124) zurück am Steg. Michael und der Skipper gehen immerhin noch baden. Über die Badeleiter rein, einmal Freischwimmen und wieder raus. Die angekündigte Kaltfront hat noch lange keine Lust auf Heiligenhafen … und gibt uns sogar nochmal Zeit für einen Grillabend. Besser geht's nich.

Am späten Abend schreibe ich eine Mail an den Prüfungsausschus:

Sehr geehrter Herr B., seit Jahren bin ich immer wieder mit Absolventen bei der SKS-Prüfung in Heiligenhafen. Meine Segelschülerinnen und Segelschüler bilde ich sehr gewissenhaft aus. Allerdings bin ich kaum noch in der Lage Hafen-, bzw. die geforderten An- und Ablegemanöver mit der Crew zu trainieren. Überall sind wir nicht gern gesehen, bzw. werden sogar verjagt.

Dazu habe ich ein paar Fragen:
Warum legen die SKS-Absolventen zur Prüfung nicht im Sportboothafen an und ab? Schließlich bilden wir zukünftige Fahrtensegler aus. Warum müssen die SKS-Absolventen zur Prüfung im kommunalen Hafen an- und ablegen? Laut Auskunft der Hafenmeisterei ist das Befahren des kommunalen Hafens für Sportboote verboten. Weiter wurde uns mitgeteilt, die Wasserschutzpolizei kann da sehr ungemütlich werden. Wo können wir für diese Manöver üben, wenn das Befahren des kommunalen Hafens verboten ist? Hat der DSV-Prüfungsausschuss Lübeck, bzw. der DSV für die Prüfung in Heiligenhafen eine Sondererlaubnis?

Über eine baldige Antwort würde ich mich sehr freuen.
Fairwinds & Gruß
Ralf

Ich weiß, dass hier auch andere Segellehrer mitlesen. Über eine Stellungnahme von euch würde ich mich freuen.

Donnerstag, 21. Juni: Muckibude Teil 2

Die Wetterlage ist heute ausgesprochen kompliziert. Wir müssen mit Schauern, Gewittern und kräftigen Böen rechnen. Niemand ist gern draußen im Gewitter unterwegs. Statt einer ausführlichen Wetteranalyse gehen wir „früh" raus, damit wir die Zeit bis zu den Schauern für das Manövertraining nutzen können.

Westliche Winde 4, zunehmend 6, später Gewitterböen, See 1,5 Meter

Um 1010 dampfen wir bereits am Fäkalsteg in Mittel- und Vorspring ein – klappt. Wir fahren raus, steuern unter Maschine nach Kompasskursen und beginnen dann mit dem Bojenmanöver unter Segel und Maschine. Das sitzt ebenfalls sicher. Zeit für eine Pause drüben in Orth.

Schnell sind wir drüben, treffen im „Kap Orth" auf den Hafenmeister und bekommen einen Anranzer, weil wir allein mitten am Steg angelegt haben (oben). Da hatter sicher auch recht,

doch ohne Leiter kommt man nun mal nicht von Bord und die sind nicht so häufig montiert. Wer hat recht?

Currywurst Pommes gibt es nirgendwo an der Ostsee besser als im „Kap Ort". Ich bin ausgesprochen gern hier. Aber Jörg bereitet uns Sorgen. Der arme Kerl schwächelt und schleppt irgendwas mit sich rum. Unseren Ausflug in die Mittagspause macht er lieber nicht mit und nimmt stattdessen eine Mütze voll Schlaf.

Das Regenradar zeigt deutlich, dass wir in den nächsten drei Stunden kräftige Schauer bekommen werden, aber das wussten wir ja. So lange können und wollen wir nicht warten, sondern fahren zurück nach Heiligenhafen. Als wir um 1325 ablegen schläft Jörg immer noch, aber das Wetter ist hellwach. Der Himmel verfinstert sich dramatisch.

Schauerböen, Gewitter und Starkregen prasseln auf uns ein.

An Manövertraining ist im Vollwaschgang nicht zu denken.

Ausgerechnet jetzt heiraten Alex & Micha auf dem Fischkutter in Burgstaaken? Na herzlichen Glückwunsch. Für Segler ist das Wetter nicht ungewöhnlich, aber als Brautpaar im Ölzeug? Stimmt gar nicht, die wurden zum Glück noch vor den Schauern getraut; ohne Ölzeug - Foto nächste Seite.

Wir gratulieren herzlich und der Skipper freut sich schon auf euren Hochzeitstörn im nächsten Jahr. Irgendwie werden wir das Thema Hochzeitsreise nicht mehr los …

Zurück an Bord. Trocken (jedenfalls äußerlich) bleiben wir nicht. Es ist, als brechen alle Dämme. Es blitzt, der Regen kommt beinahe waagerecht, doch im 3. Reff und mit kleiner Genua kommen wir gut auf die andere Seite. Um 1430 der Hammer. Beim Anlegen in die eigene Box bedeute ich Peter, schon 30 m vor der Box auszukuppeln. Es ist nahezu windstill. Mit der Restfahrt laufen wir sicher in die Box. Als wir bereits zwischen den Pfählen sind, überfällt uns urplötzlich eine Böe und sorgt um 1435 für ein hafenkinofähiges, rumpliges Anlegemanöver. Wie begossene Pudel legen wir pitschenass an. So was hatten wir noch nie. Wir schälen uns aus den triefend nassen Klamotten, Kaffee dampft auf der Back und setzen unseren SKS-Kurs im Salon fort - theoretisch. Fragen über Fragen, Antworten über Antworten. Später freue ich mich über eine Mail vom Prüfungsausschuss Lübeck:

Moin,

ich habe mich mit dem Hafenmeister zu Beginn der Saison unterhalten. Es spricht nichts dagegen, in dem Hafenteil unter den Silos anzulegen. Das wurde uns erlaubt, leider habe ich das nicht schriftlich. Der Teil, wo die Sportangelkutter liegen und die Polizeiboote ist für uns tabu. Wenn Sie einen anderen Platz haben, sprechen Sie mit den Prüfern, dann können wir auch dort anlegen.

Insgesamt ist die Lage in der Tat schwierig und deshalb sind wir auf den Kommunalhafen ausgewichen. Wenn Sie mit ihren Teilnehmern ständig in den Boxen an- und ablegen, werden Sie auch keine Freunde finden. Da geht es ja nicht nur um die Prüfungen, sondern auch um die Übungen.

Der Steg mit dem Quersteg vorn ist nicht geeignet, oft belegt und auf der anderen Seite ist es gleich flach.

Sie sehen, die Situation ist für die Ausschüsse auch nicht einfach. Wie ich hörte, gibt es die Probleme auch an anderen Orten, z.B. im Mittelmeer. Im Moment müssen wir so weitermachen, falls Sie bessere Vorschläge haben, lassen Sie uns darüber sprechen.

Mit freundlichen Grüßen
Prüfungsausschuss Lübeck

Na immerhin wird die Not der Prüfungsausschüsse bestätigt. Unklar bleibt, ob das Einverständnis des Hafenmeisters, dass nichts dagegen spricht, im Hafenteil unter den Silos anzulegen, auch für unser Training gilt. Wir werden sehen.

Um 1715 sind die kräftigen Schauer durch, die Klamotten noch nass. Das Regenradar gibt uns eine Atempause. Wir gehen noch einmal raus. Zunächst legen wir beim Segelmacher an, holen die genähte Sprayhood ab und raus geht's zum Training auf den SKS-Spielplatz. Die Kaltfront hat uns Rückseitenwetter hinterlassen. Dicke Wolkenungetüme und klare Sicht wie schon lange nicht mehr. Die Temperatur rutscht in den Keller, aber der Wind! Um die 30 Knoten, für ein Manövertraining mit Einsteigern schon grenzwertig. Das Groß bleibt im dritten Reff, auch die Genua rollen wir nur klein aus. Bei der ersten Wende liegen wir beinahe im Wasser, wir haben kurzzeitig 40 Grad Krängung. Der Skipper will's nicht glauben und segelt das erste Bojenmanöver selbst. Bei der Q-Wende wieder so viel Lage und die Boje erwischen wir nach dem Aufschießer gerade noch so. Bei 30 Knoten Wind ist die Unfallgefahr einfach zu hoch, der Skipper bricht das Training ab. Die Crew nickt voller Zustimmung, die Boje wird wieder eingepackt.

Wir fahren zurück, bergen unterwegs das Groß und wagen uns in den kommunalen Hafen. Direkt vor dem Restaurant der Fischereigenossenschaft liefert die Crew den Nachweis ihrer gewachsenen Kompetenz. Alle, wirklich alle, legen nahezu souverän bei 25 – 30 Knoten Wind an, der mal so und mal so durch die großen Gebäude beschleunigt oder abgelenkt wird. Die Wasserschutzpolizei ist wohl nicht an Bord, man lässt uns im verbotenen oder geduldeten Bereich in Ruhe trainieren. Gut, dass alle Fischer, Angler und was weiß ich, nicht mehr im Hafen unterwegs sind. Wir haben so viel Platz.

Richtig zufrieden geht's zurück in die heimatliche Box. Um 1900 sind wir nach 18 sm (Gesamt 142) fest an Steg 12/50. Wir bauen die Sprayhood wieder auf, hängen die Kuchenbude dran, wie schön. Damit ist meine Ausbildung zu Ende, ich habe fertig. Jetzt muss es die Crew allein richten. Gute Wünsche begleiten euch, wie hier von Marian, Andrea & Sebastian:

Hallo Ralf! Hallo Crew! Da hattet ihr ja heute echt herausforderndes Wetter… Ich habe auf der Arbeit die heftigen Regenschauer draußen beobachtet und ich vermute bei euch war es ähnlich… Ich hoffe, dass ihr jetzt abends noch mal die Gelegenheit hattet fleißig zu üben.

Für morgen drücke ich euch allen kräftig die Daumen! So oder so seid ihr aber mit Ralfs Muckibude bestens für die Prüfung vorbereitet! ;)

Viele Grüße aus Hannover! Marian

Hallo Ralf, ich drücke Deiner Crew und Dir morgen die Daumen, auf dass Du Deine Quote halten kannst! Alles Liebe, Andrea

Guten Morgen Ralf, guten Morgen Crew, guten Morgen Michael, ich drück euch allen auch ganz fest die Daumen :-)
Grüße von Sebastian

Ein Dankeschön schon mal an die Crew, die mich die ganze Woche so wunderbar „versorgt" hat. Ja, auch mit Labskaus – Foto nächste Seite. Ich bin wirklich gern mit euch gesegelt. Wir haben so viel Theorie und Praxis gepaukt, sind Manöver ohne Ende gesegelt, da muss heute Abend niemand mehr ins Buch gucken. Wir schauen lieber die Fotos unserer Reise an. Rotwein und Bier gibt es nach dem Labskaus auch noch. So muss das.

Hier unten noch ein schönes Foto von Jörg – Titel: Rückseitenwetter.

Freitag, 22. Juni: SKS-Prüfung

Um 0630 klettern die ersten aus der Koje. Wir wollen es langsam angehen lassen. „Bloß kein‘ Stress", klingt aber schon ein wenig nach dem Pfeifen im Wald. Noch einmal ein Abgleich der Wettervorhersagen und da sind sich die Anbieter nicht einig. Unser Wunschwetter kommt vom Windfinder, die geben uns Bft. 4 aus Nordwest. Der DWD bleibt bei seiner harten Linie:

`West bis Nordwest um 5, zunehmend 6 bis 7, Schauer- oder Gewitterböen.`

Um 0845 sind wir fest am Chartersteg. Der Skipper geht rüber zur Skipperrunde bei den Prüfern. Heute sind nur drei Yachten zur Prüfung angemeldet. Wie schön, sind wir früh fertig. Die „Kalami Star" bildet das Sandwich und soll als zweite Yacht im kommunalen Hafen anlegen. Natürlich meine Chance, aus erster Hand zu erfahren, ob es für das Festmachen im kommunalen Hafen eine Einschränkung oder gar ein Verbot gibt? „Kein Problem mehr", erläutert ein Skipperkollege, der selbst bei der Wasserschutzpolizei nachgefragt hat. Ihm wurde erklärt, dass das bei der Wasserschutzpolizei niemanden interessiert. Ein Prüfer ergänzt, das Schild *Einfahrt für Sportboote verboten*, wurde entfernt. Na prima … und warum höre ich aus der Hafenmeisterei, „dass die Wasserschutzpolizei da sehr ungemütlich werden kann?" Falscher Alarm, um so besser.

Wir sind bereits vor dem ersten Prüfungsboot im kommunalen Hafen fest und sitzen in der ersten Reihe. Als die erste Yacht mit An- und Ablegen durch ist, steigt die Spannung an Bord der „Kalami Star". Wir übernehmen die Prüfer und sind schnell mit den Hafenmanövern durch. Sieht man von einem kleinen Wackler ab, hat die Crew super an- und abgelegt. Sag ich doch, meine Schule! Danach müssen wir warten. Die dritte Yacht muss die Anlegemanöver mehrfach wiederholen und das dauert. Also fahren wir schon mal an die Tanke und selbst nach einem langen Palaver mit Wolfgang (dem Tankwart) über die Planung der neuen „Wasserkante" ist das dritte Boot immer noch nicht fertig.

Um 1110 folgen wir der ersten Prüfungsyacht auf den SKS-Spielplatz. Hier draußen sitzen wir im Cockpit wie auf der Tribüne und schauen der anderen Crew bei der Prüfung zu. Auch dieser Prüfungsteil dauert und dauert nahezu eine Stunde. Übrigens geht die Auseinandersetzung um das „richtige" Wetter unentschieden aus, wir haben mehr als 20 Knoten Wind aus NW. Endlich steigen die Prüfer über. Jetzt sind wir dran. Nein, nicht alles klappt wie am Schnürchen, aber so gut, dass alle die Prüfung sicher bestehen. Mehr muss man dazu nicht sagen.

Jetzt wird gratuliert und von der Ostsee in alle Himmelsrichtungen gesimst. Schnell sind wir zurück am Steg. Willkommen im Club und allzeit gute Fahrt. Thank You for cruising with Ralf Uka und Dankeschön an alle, die hier mitgesegelt sind.

… und der hat jetzt Urlaub

P.S. Ein paar Tage nach Törnende ein ernstzunehmender temporärer Hinweis von Ernst:

Hallo Ralf,

da musste ich mal wieder schmunzeln, als ich von Deiner Trauung an Bord gelesen habe. Bei mir gilt die Regel, dass an Bord geschlossene Ehen nur für die Dauer der Fahrt gültig sind.

Herzliche Grüße

Ernst

P.P.S. Wie seh'n das andere Skipper/Kapitäne?