

SKS-Vorbereitung

22. – 29. April



Bevor wir am Freitag, 22. April, mit Bastian (links) und Heiner (rechts) in der Altdeutschen Bierstube in See stechen, ein großes Dankeschön an dem Skipper sin Fru Sabine – unten.



Noch Mittwoch und Donnerstag haben wir den Dampfer bis in den letzten Winkel gereinigt, wirklich nichts ausgelassen. Am Tag davor die Rettungsinsel aus der Wartung bei [Adolf Dircks](#)



in Lübeck geholt (oben) und wir sind heilfroh, dass inzwischen auch die Gasabnahme der „Kalami Star“ erfolgt ist. Jetzt sind wir kompletto auf der sicheren Seite, Seenotsignalmittel,



Feuerlöscher, Rettungswesten, alles auf dem neuesten Stand. Sicher ist sicher und eben jetzt kommt mit Bastian und Heiner die erste Crew ins Spiel. Als die Dschunxx um 1500 an Bord eintrudeln scheint die Sonne, doch ein eisiger Wind fegt den Yachthafen. Bei 5 – 6 Bft. wärmt ein Kaffee und bei den einheimischen Discountern ist der Einkauf schnell erledigt und an Bord verstaubt. Wir drehen noch eine Runde über die Seebrücke und landen wie verabredet in der



ADB (Altdeutschen Bierstube), aber das wisst ihr schon. Am späten Abend die Einweisung in die notwendigen Dinge an Bord und dann Törnplanung. Woher weht der Wind und wohin können wir segeln? Müssen wir mit Strömung rechnen? Müssen wir nicht, ein stabiler Vierer wird uns morgen bis Bagenkop oder Marstal liften und damit genug für heute, gute Nacht ...



Samstag, 23. April: Heiligenhafen – Bagenkop

Die Dschunxx sind noch nicht wirklich erfahren, für Heiner ist es der erste Segeltörn und auch Bastian segelt in eine neue Welt. Entsprechend lange dauert die Sicherheitseinweisung. Manchmal ungläubige Gesichter, doch vieles aus den Lehrbüchern bekannt. Sicherheitseinweisungen dauern, jedes Detail kann prüfungsrelevant sein. Danach geht es an Deck weiter, noch mehr Dinge, die sich die Crew merken muss. Theoretisch könnse jetzt praktisch alles, höchste Zeit, dass Heiner um 1315 bei diesem Seewetter ablegt:

Westliche Ostsee: Ost bis Nordost um 4, etwas zunehmend, See 1,5 Meter.



Bei langsamer Fahrt setzen wir in der Rinne das Groß und rollen beim Ostkardinal die Genua

aus. Logisch, während wir Fahrt aufnehmen, schwächt der Wind und bei 4 Knoten über Grund wird das eine lange Überfahrt. Dazu drei vier Yachten Konkurrenz, was tun? Wir packen den Gennaker aus und schnell werden die Mitbewerber achteraus immer kleiner.



So macht das Spaß. Beim ersten Törn des Jahres Sonne satt und mit Gennaker Kurs auf die dänische Südsee! Ein Geschenk. Mal schau'n wie lange das so läuft ... übrigens könnt ihr unseren Kurs verfolgen, klick einfach beim Vesselfinder auf „[Kalami Star](http://www.ralfuka.de)“.



Zwei Stunden später nähern wir uns der KO4 und schon kommen drei Dampfer von Osten auf, die unseren Kurs kreuzen werden. Zurück in die Segelschule. Wir koppeln per Handpeiler (rechts), ob wir auf Kollisionskurs sind (und messen mit dem AIS nach). Tatsächlich gehen alle Dampfer vor uns durch (unten) und wie schade, eine nagelneue 38er Dehler kommt von achtern auf, die hatten wir nicht auf dem Schirm. Die lassen uns trotz Gennaker einfach stehen, dabei dürfen die das gar nicht. Mit ein wenig mehr Trimm wär' uns das nicht



passiert, aber wir sind nicht zum Vergnügen (= Schnellfahren) hier. Am Kiel-Ostseeweg schwächt der Wind und dreht von Halb- auf Amwindkurs. Der Gennaker hat endgültig fertig, muss runter, die Genua übernimmt, der Dannebrog muss rauf. Vorsichtige Anzeichen von Land über der Kimm erleichtern das Steuern für absolute Beginners ungemein. Inzwischen haben wir wieder ein Netz und schon purzeln ein paar Grüße ins Logbuch. Herzlichen Dank und liebe Grüße zurück an Sabine, Martin und Daniel.



Natürlich kommen auch Grüße von der „Arkona“, von Christian, der ein spiegelverkehrtes Hafenlogo als Quizaufgabe versendet. Dazu sein Hinweis: Statt Bagenkop sind wir hier gelandet, dafür komplett gesegelt.

Als würden wir nicht segeln, klingt doch irgendwie nach Majestätsbeleidigung oder? Übrigens sind wir ohne Sonnenschuss durch, doch die Sonne brennt gnadenlos ins Cockpit, sodass der Skipper Sonnenschussfaktor 50 empfiehlt. Doch nur 50 % der Crew, bzw. jeder Zweite folgt meiner Empfehlung (rechts), versteht doch keiner oder?



Wir nähern uns dem Downsklint, der Südspitze von Langeland. Wie so oft die Diskussion, gleich rein nach Bagenkop oder weiter bis Marstal? Wir haben Grillgut dabei und es ist 1745, bis wir in Marstal sind is es dunkel. Also Segel bergen, Maschine an und rechts ab in den wunderbaren Hafen von Bankog (Ralf kürzt den Ortsnamen immer auf seltsame Weise ab). Übrigens sagt der Däne phon. „Bänko“ zu Bagenkop und Längelän zu Langeland. Aus A wird Ä und die Kosmonauten sprichter sparsam, weißte Bescheid.



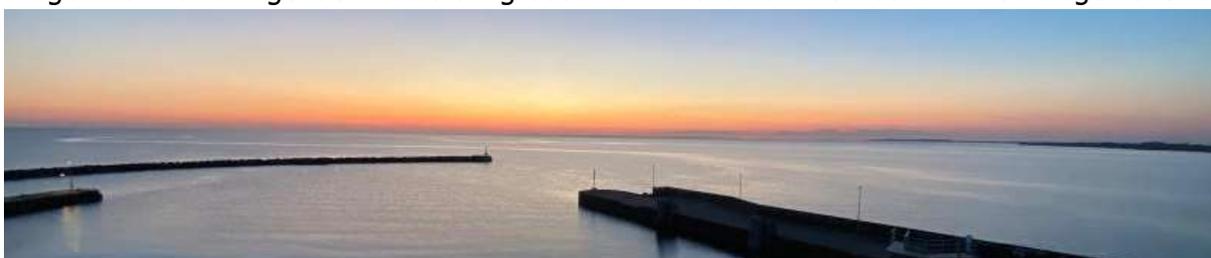
Wir bereiten im Vorhafen Leinen und Fender vor. Der Hafen ist fast leer, da kann uns Heiner in Ruhe und sicher an den Steg bringen. Fender hätten wir nicht gebraucht. Um 1830 sind wir nach 29 nm fest in Bänko, so muss das.



Danach ist Teamwork gefragt. Einer klariert das Großsegel, der Nächste ist beim Hafenmeister und Bastian bringt den Grill zum Glühen. In der Pantry werden Kartoffeln gewaschen, Grillfleisch „marinisiert“ und von Bastian kommt „... kann losgeh'n am Grill“.



Übrigens gibt's an Bord kein Anlegebier und auch am Grill weder Flens noch Dithmarscher. Ein Glas Rotwein kann ich mir aber nicht verkneifen. Gesunde Crew, gesunder Skipper, auch gut. Wegen der hervorragenden Fotos ein großes Dankeschön an die Dschunxx. So tragen alle zu





Diesem Logbuch bei, vielen Dank. Im inzwischen geheizten Salon dann noch die späte Reflexion des Törns. Das soll für heute reichen.

Sonntag, 24. April: Bagenkop - Svendborg

Schon vor dem Ablegen viel Arbeit für die Crew. Wir checken das Wetter und damit die Törnplanung für die nächsten Tage. Wir wollen Dienstagabend in Burgstaaken/Fehmarn sein und rechnen rückwärts. Also Dienstag von Marstal rüber nach Fehmarn, heißt Montag nach Marstal, nur von wo? Ursprünglich wollten wir nach Ærøskøbing, aber von dort auf demselben Weg zurück nach Marstal? Dann lieber gleich nach Svendborg und von dort nach Marstal, aber der Wind ... wird uns in den nächsten Tagen verlassen. Dafür haben wir heute mehr als genug.



Die beiden Seeleute machen sich an die Törnplanung Bagenkop – Svendborg. Keine leichte Aufgabe für 24 nm Revierfahrt, aber die woll'n ja lernen. Danach legt Bastian mit langer Vorleine ab, 5 Bft. von der Seite is nicht mal so gemacht. Jetzt wollten wir Eindampfen in die Spring trainieren, aber auf dem einzigen Anlegeplatz steht der Wind vierkant. Einen Versuch riskieren wir, aber den übernimmt lieber der Alte ... und kriegt es auch nur mit Mühe hin. Wenigstens Wenden auf engem Raum können die Dschunxx trainieren, bevor wir bei diesem Wetter um 1300 Kurs auf Marstal absetzen.

Belte und Sund: Nordost um 4, etwas abnehmend, später norddrehend, See 1 Meter.

Draußen rollen wir nur die Genua aus und sind mit 6 – 7 Knoten unterwegs. Es fegt ein wirklich kalter, scharfer Wind über die Marstal Bugt. Christian schickt aus Wendtorf die passende Quiz-

frage: „Wenn man die Sonnencreme nur dick genug aufträgt, hilft das gegen Kälte?“ **Die Antwort einen Post später** „... wir haben jedenfalls schon bei der Hafeneinfahrt die neue Dieselheizung eingeschaltet!“

Es ist wirklich schweinekalt, die Sonne hat uns heute vergessen und die Dieselheizung schläft bis Svendborg. Dann unter Genua rein nach Marstal. Im Fahrwasser nehmen wir die Maschine auf Standby und rollen die Genua vor der Hafeneinfahrt ein. Anlegen durch Eindampfen in die Vorspring ist das Thema, doch der auflandige Wind ist so stark, dass wir problemlos festmachen können – ohne einzudampfen.



Was'n das für ne Ausbildung, mögen die beiden denken, doch na klar, theoretisch kann ich praktisch alles! Die Dschunxx sind zufrieden und wir drehen eine kleine Runde durch den Hafen. Wie immer gilt mein erster Besuch der „Samka“, ein Kümo aus den 1950ern. Ich habe es schon oft erzählt, auf so einem Dampfer habe ich bereits mit 15 Holz von Finnland nach England gefahren. Das waren Zeiten ...



Neu in Marstal ist ein Fischimbiss direkt vor der „Samka“. Ein schöner Platz, doch leider ist der Räucherfisch heute aus. Aber wir haben Lust auf Räucherfisch und Bendixens Fiskehandel in Svendborg ist heute lukket. Vielleicht hat der Super Brugsen sogar sonntags auf? Hatter und



Räucherfisch gibt es auch. Zu meiner großen Freude findet Bastian eine seltsame Biersorte: „Ærø? Was'n das für'n Zeug?“ Ich kenne natürlich das einheimische Brauhaus aus Ærøskøbing und Skippers Zustimmung ist Kaufempfehlung genug: „Schmeckt hervorragend zu Räucherfisch!“ Na dann!

Zurück an Bord diskutieren wir über das richtige Ablegemanöver. Der auflandige Wind ist noch stärker als vorhin. Von wegen etwas abnehmend, wir haben 6 Bft. Wir versuchen rückwärts in die Achterspring einzudampfen (was scheitern muss, aber aus pädagogischen Gründen



dennoch sinnvoll ist) und schaffen es mit viel Mühe vorwärts. Natürlich kommt in diesem Moment die Fähre, wir müssen kurz aufstoppen. Um 1530 nehmen wir endlich Kurs auf's Mørkedyb, ein Fahrwasser wie zum Lernen gemacht.

Wieder unterwegs bekomme ich eine WhatsApp von Jens, dersich fragt, ob diese [Meldung](#) möglicherweise im Zusammenhang mit meinen Trainings steht? Zum Glück nicht, aber Sabine und ich haben den Einsatz des Rettungshubschraubers miterlebt, ohne zu wissen, was da genau passiert war. Natürlich macht mich so eine Nachricht betroffen und nachdenklich, gerade weil ich seit 15 Jahren Skippertrainings durchführe. Hätte das auch bei uns an Bord passieren können? Wie schnell stolpert jemand über eine Leine, rutscht auf dem nassen Deck aus oder verbrennt sich an einer ausrauschenden Leine. Auf einer Yacht besteht immer eine latente Unfallgefahr und wir tun alles, dieses Risiko so gering wie möglich zu halten – siehe unsere wirklich vorbildliche Sicherheitsausrüstung, aber das hilft der betroffenen Seglerin und dem Skipper herzlich wenig.

Zurück ins Mørkedyb. Die beiden Dschunxx erledigen die Navigation wirklich hervorragend (unten), doch wie schnell folgenschwere Unfälle passieren können zeigt das Foto unten. Als der Regen kommt klettert auch Heiner ins Ölzeug ... und vergisst die Rettungsweste. Wir haben das sofort korrigiert, aber war das fahrlässig, grob fahrlässig? Muss ich in den Knast?

**Skipper-Training:
Seglerin in Klinik**

HEILIGENHAFEN Bei einem Unfall während eines Trainings im Yachthafen in Heiligenhafen (Kreis Ostholstein) hat sich eine 56-jährige Seglerin schwere Verletzungen zugezogen. Bei einem Ablegemanöver geriet die Kursteilnehmerin am Donnerstagnachmittag zwischen Klampe und Festmacherleine und verletzte dabei ihre Hand, teilte die Polizei mit. Lebensgefahr bestehe nicht, dennoch musste sie mit einem Rettungshubschrauber in eine Klinik gebracht werden. Gegen den verantwortlichen Bootsführer (62) wird jetzt wegen Verdachts auf fahrlässige Körperverletzung ermittelt. Die Ursache für den Unfall beim Skipper-Training blieb zunächst ungeklärt. *lno*



Wer sich nicht an die Vorhersage hält ist das Wetter. Zur Kälte kommt jetzt auch noch Regen. Der „abnehmende Wind“ lässt uns beinahe im Fahrwasser stehen, 2 Knoten über Grund. Erst nach einem 90° Kurswechsel zieht uns wieder die Genua durchs Wasser. Bald haben wir Birkholm an Steuerbord, da ist es wieder trocken. Vor Drejø der Schwenk in die „Pappelallee“ zum Svendborgsund. Der Wind bleibt, der Regen geht, aber hier ist eh noch Winter. Im Svendborg-

sund gibt es eine knifflige Stelle für die Navigation, man muss zwischen Nord- und Südkardinal passieren. Auf dem Plotter (unten) gut zu sehen. Ganz in schwarz die „Kalami Star“, rot die



Fähre auf Gegenkurs. Da wird jeder Rudergänger nervös, sogar Heiner. Ein paar Sekunden später passieren wir zuerst die Engstelle (unten) und dann ist auch das geschafft. Der Nordkardinal zeigt es, wir haben mitlaufenden Strom, trotz Ostwind.



Die ansonsten wunderbare Passage durch den Svendborgsund interessiert an Bord niemanden,



Nur Heiner knipst bei der Hafenrundfahrt die alten Speicherhäuser. Es ist einfach zu kalt, eine Winterreise. Nur noch rein in den Hafen, Heizung an und dann legt uns Bastian um 1840, nach 25 nm (Gesamt 56) locker rückwärts an den Steg. Meine Schule, denke ich, doch das hatter wohl schon öfter gemacht. Schade eigentlich.





Ein Gutenachtfoto von Bastian

Montag, 25. April: Svendborg – Rudkøbing – Bagenkop

Vielleicht hat uns der Wettergott erhört, vielleicht auch nicht, jedenfalls strahlende Sonne. 50 Umdrehungen Sonnenschutz gehen schon mal an 66% der Besatzung. Doch zunächst bereitet die Crew die Reise in den tiefen Süden des Königreiches vor. Der Zwischenstopp in Rudkøbing ist dabei unvermeidlich, Fyns bestes [Vaffelhuset](#) wartet mit leckerem Lakrisdis auf uns.

Bevor wir wirklich ablegen endlich der Start ins Manövertraining: Eindampfen in die Vorspring! Wir trainieren zunächst unter erschwerten Bedingungen im engen „Kreis“ des inneren Hafens. Also, wenden auf engem Raum und sofort eindampfen in die Vorspring. Die Dschunxx liefern, dann zum guten Schluss nochmal beim Marinestore vor der Haustür (Foto), fertig!



Belte und Sund: Nordost 3 bis 4, etwas abnehmend und norddrehend, später schwach umlaufend, See 0,5 Meter.

Als wir um 1100 endgültig ablegen, packen wir die Segel im Sund erst gar nicht aus, sondern genießen endlich die wunderschönen Häuser am Wasser. Ihr seht, die Vegetation ist ein paar Wochen hinterher, doch die Stimmung ganz anders als gestern bei der Winterreise.



Die Crew is not so amused, Grundstück zu groß, Gärtner zu teuer, Heizkosten zu hoch, nöö lieber nicht. Ich versuche es wenig später noch einmal mit den (nicht zum Verkauf stehenden) Immobilien von Grasten, kann damit aber auch nicht landen.

Grasten



Als wir aus dem Sund raus sind können wir Kaffeesegeeln. Ein Windhauch nimmt uns mit in den Süden, aber Achtung: Bisher konnte man aus dem Sund direkt zum Ostkardinal vor Stenodde und von dort weiter Kurs auf das Rudkøbing Lob absetzen. Jetzt liegt ein großes Sperrgebiet dazwischen (eine Fischzucht?), dass man westlich oder weit östlich umfahren muss. Die Sperrgebietstonnen sind schwer auszumachen, das wird sicher lustig im Sommer. Meine Dschunxx ham da sehr gut aufgepasst.



Als wir das Fahrwasser erreichen wandeln wir Kaffeesegeeln in dänisches segeln, Maschine an. Wir haben vor der Brücke so wenig Wind, dass wir das Groß bei „Halbwind“ auftuchen können. Wenig später, um 1300, legt uns Heiner, von seinem perfekten Trainingsanlegern in Svendborg euphorisiert, etwas rumpelig in Rudkøbing an den Steg. Nunja, der Anfang ist gemacht, doch jetzt gibt's kein Halten mehr. Die Crew wird vom Skipper direkt ins [Vaffelhuset](#) geführt und eingeladen. Die Chefin (rechts) freut sich nicht nur über die Crew der „Kalami Star“, sie erzählt voller Stolz, dass das Vaffelhuset zu den fünf besten Eisdielen im Königreich gehört. Kein Wunder, dass das Lakridsis 3 x den Behälter wechselt.



Im Prinzip eine vollständige Mahlzeit und heute Abend gibt's Spaghetti ...

Ich weiß, dass mich heute viele beneiden. Die Winterreise war gestern und Bastian meint, er spüre heute das Frühlingserwachen, die Wiedergeburt, irgendsowas kannste schreiben. Einfach schön, in der Sonne sitzen und dem Treiben auf dem Torvet zuzusehen. Doch da treibt sich kaum jemand rum. Zurück an Bord schließen wir die Törnplanung für den Rest des Tages ab und um 1400 dampfen wir wieder ein. Draußen messen wir 5 Knoten achterlichen Wind, das reicht nicht einmal zum dänischen Segeln. Was soll das in den nächsten Tagen werden? Dann lieber Tage wie gestern ... schauder!



Wir passieren die Insel Strynø, lassen den Südkardinal an Steuerbord und dann hoch nach Marstal. Die neue Fähre überholt und schon bald passieren wir Marstal (unten).



Jetzt noch 1:15 bis Bankog, es sei denn der Wind hat ein Einsehen. Hatter natürlich nicht und eigentlich wollten wir auch nur bis Marstal. Damit wir morgen mit ohne Wind die kürzeste Überfahrt haben gehen wir lieber nach Bankog. Segler haben ja immer was am Wetter auszusetzen. Langeweile macht sich breit. Wann sind wir daha? Gleich!



Um 1710 ist die „Kalami Star“ nach 25 nm (Gesamt 81) wieder fest in Bankog. Außer einer anderen SKS-Crew (mit Yacht ohne SeeBG-Abnahme) ist niemand hier. Wir haben den sonnigen Hafen für uns. Die Crew geht eigene Wege. Heiner kauft für's Abendessen ein, Bastian als [Gründer](#) eines sportiven Events, hat immer zu tun und der Skipper genießt den Feierabend, aber nur kurz. Zurück an Bord wird wieder gesegelt, diesmal trocken: Klar zur Wende, Ree, neuer Kurs halber Wind, fier' auf die Schoten auf raumen Wind usw. Weiter geht's mit Klar zum setzen des Großsegels, is klar, heiß auf das Groß und plötzlich geht auch noch die Boje

über Bord und das alles nur theoretisch. Praktisch beginnen die Dschunxx mit den versprochenen Spagetti und die schmecken theoretisch praktisch auch richtig gut. Gleich darauf die Goldene Stunde und da ist der Fotograf Bastian nicht zu halten, vielen Dank für die Fotos.



Dienstag, 26. April: Bagenkop – Burgstaaken -Heiligenhafen

Heute 32 nm rüber nach Burgstaaken ... und kein Wind. Folgt man dem Seewetterbericht (unten) bräuchten wir nur „später“ lossegeln, doch alle anderen Wettermodelle halten davon nix. Wir wollen um 0900 los, werden es mit Groß und Motorkegel versuchen und lassen uns positiv überraschen. Am späten Abend auch noch die Nachtfahrt von B'staaken nach Heiligenhafen. So sieht das Seewetter aus:

Westliche Ostsee: Schwachwindig, Ostteil später Nordost bis Ost 3 bis 4, See 0,5 Meter.

Um 0935 legt Bastian ab und es bewegt sich doch. Ein leichter Wind (6 Knts.) heißt die Segel, unter Vollzeug nehmen wir Kurs auf den Fehmarnsund. Die „Kalami Star“ macht +/- 4 Knoten, zum Segeln zu wenig, für die Maschine zu viel. Wieder klares, sonniges Wetter, aber kalt.



Sollen wir den Gennaker bemühen, könnte helfen? Ist der erstmal oben, lässt garantiert der



Wind nach und dann hast du nur Arbeit mit dem Riesentuch. Wir warten ab. Es läuft immer besser, zeitweise sind wir mit 5,5 Knoten unterwegs. Traumwetter und der Dampfer segelt leise über eine blaublaue Ostsee. Umso schöner, weil wir damit nicht rechnen konnten.



Dann passiert es doch, um 1130 schwächelt das bisschen bewegte Luft (= Wind). Der Speed geht unter drei Knoten in den Keller, Maschine an. Wir rollen die Genua ein, das Groß bleibt, dazu der Motorkegel (oben). Der Autopilot übernimmt das Ruder, ein Seemann geht jeweils eine Stunde Wache. Die Chance für den Skipper, über das AIS zu dozieren, d.h. wir lesen die Daten der Berufsschiffahrt aus und verfolgen Yachten, die das Sperrgebiet Todendorf/Putlos umfahren müssen. Das AIS reicht bis in den NOK, das sind 27 nm. Da hat Martin beim Verbinden der Kabel aus dem Mast ganze Arbeit geleistet – ein Gruß nach Wilhelmshaven.

Eine Stunde später passieren wir den Kiel – Ostseeweg. Noch vor ein paar Minuten sind 6 Dampfer, wie an der Perlenkette gezogen, in geringem Abstand nach Osten, zwei nach Westen. Jetzt ist alles frei, der rote Teppich ausgerollt. Bei guter Sicht müssten längst die Windräder auf Fehmarn in Sicht kommen und zur Ansteuerung der Radarturm oberhalb von Heiligenhafen. Durch das kalte Wasser ist es diesig, die Sicht nicht wirklich prickelnd.



Um 1410 Flüge querab, die Sundbrücke voraus. Wir sind im Heimatrevier. Dann eine gute Nachricht von der Berufsgenossenschaft Verkehr (früher SeeBG), die „Kalami Star“ ist für weitere zwei Jahre als [Ausbildungsfahrzeug anerkannt](#). Der Skipper freut sich riesig, denn einen höheren Sicherheitsstandard gibt es für Ausbildungsyachten nicht. Charteryachten unterliegen diesen hohen Standards nicht, werden aber von vielen großen Segelschulen für die SKS-Ausbildung oder andere Trainings preiswert gechartert. Das solltest Du prüfen, bevor Du dich für einen Törn, eine Ausbildung, ein Training auf einer nicht für die Ausbildung zugelassenen Yacht entscheidest. Hier bist Du auf der sicheren Seite.

Um 1450 passieren wir die Sundbrücke ostwärts, die Crew navigiert aufmerksam. Sie wissen ja, dass sie heute Nacht ohne Plotter in Gegenrichtung navigieren und fahren werden. Keine leichte Aufgabe und für kaum eine Segelschule gehört die Nachtfahrt zur SKS-Ausbildung, bei uns ist das Standard.

Von der Ansteuerungstonne Fehmarnsund nehmen wir Kurs auf Burgstaaken 1 und überraschend ein Geschenk, der Wind meldet sich zurück. Wir brauchen ihn auch so dringend, denn Heiner muss unbedingt segeln lernen (Bastian ist da schon viel weiter). Wir beginnen mit dem Segel ABC ... die Kommandos sind wir bereits gestern durchgegangen, heute werden die Kommandos Realität. Klar zur Wende ...



Gut dosiert segelt Heiner alle Kurse zum Wind, nur überfordern wollen wir den Einstieg nicht. Um 1600 sind wir lange genug unterwegs, wir geh'n rein nach Burgstaaken. Bis in den Hafen können wir diesmal nicht segeln, der Winkel ist einfach zu spitz ... und das Fahrwasser schmal.



Um 1615 bringt uns Heiner rückwärts an die Pier (oben), wir sind nach 32 nm (Gesamt 113) fest im Winterlager der „Kalami Star“. Hier ist Martin doch erst vor ein paar Tagen los ... und prompt von ihm die erste Rückmeldung: Grüße sind angekommen, aber den letzten Stecker hast du ja im Masttopp gesteckt. Viel Spaß bei der Arbeit und einen guten Appetit im Goldenen Anker.

Danke Martin. Im Goldenen Anker lassen wir es uns gutgehen, nachdem wir zuvor Schiffe im Trockenen und von unten im Winterlager geguckt haben (wo auch die „Kalami Star“ im Winter zuhause ist). Also Kurzkieler, Langkieler, Gemäßigte, Kimmkieler, Festpropeller, Faltpropeller, Sailandrive, Wellenantrieb, Logge, Echolot, was weiß ich ...



Danach geht die Crew an die Vorbereitung der Nachtfahrt. Der job ist nicht leicht, sie dürfen nur die Seekarte benutzen, der Plotter bleibt aus (das war früher anders). Sieht doch gut aus (oben), die sind wirklich mit Herzblut dabei, aber jetzt lassen wir sie in Ruhe arbeiten. Von wegen Nachtfahrt, inzwischen bleibt es lange hell, die Sonne geht erst um 2039 unter. Der Skipper hat unterdessen die Positionslaternen gecheckt, die Instrumente gedimmt und den Handscheinwerfer angeschlossen. Rettungswesten und Lifebelts an, ready to go!



Um 2200 ist es dunkel genug, wir legen ab und tuckern vorsichtig aus dem Hafen. Die Dschunxx haben einen guten Plan, doch schon der erste Fahrwasserschwenk (Sektorenfuer Burger See) muss vorsichtig angefahren werden. Das Sektorenfuer ist am Schwenk schwer auszumachen. Das Feuer Burgstaaken hingegen zeigt exakt den Kurs auf die Ansteuerungstonne Fehmarnsund, doch da ist noch ein Feuer, das leichte Verwirrung stiftet (Dameshoved) und direkt neben der Ansteuerungstonne aufkommt. Die Dschunxx lösen das dann doch und der Rest ist nicht so schwierig – sieht man mal vom exakten steuern in der Richtfeuerlinie ab. Die unbefeuerte Tonne 4 will uns unbedingt noch rammen, doch wir sind einfach schlauer und lassen sie ins Leere laufen. Nach Heiligenhafen rein kein Problem und wenn du mal bei so einer Nachtfahrt mit an Bord sein willst, kannst du mein [Video](#) anklicken. Wir sind jedenfalls nach weiteren 11 nm (Gesamt 124) um 0000 Uhr zurück an Steg 12/50 in Heiligenhafen.

Naja, danach war die Freude groß und dann kommt auch noch der Skipper und will eine Nachbereitung. Er hört einfach nicht auf. Um 0200 Licht aus ...

Mittwoch, 27. April: Segeln lernen und Manövertraining vor Heiligenhafen

... doch um 0700 rumpelt der erste „Wecker“ übers Deck. Ich fass es nicht, der Moses geht sehr früh lange duschen. Für mich ist die Nacht vorbei ... nach 5 Stunden Schlaf! Egal, bin eh 24 Stunden im Einsatz. Immerhin bringt der junge Mann die Brötchen fürs Frühstück mit, das sieht doch gut aus. Nach dem Frühstück bringen Moses und Leichtmatrose „Lehrgut“ weg und kaufen ein, während der Skipper Reinschiff macht. Vor dem Ablegen, wie jeden Tag, die Bewertung der Wetterlage mit freundlicher Unterstützung von DWD, Windy & Co., Prüfungswissen aufbauen. Na klar, heute wird „schulbuchmäßig“ angelegt und endlich gesegelt.

Flensburg bis Fehmarn: Nordwestliche Winde 2 bis 3, später etwas zunehmend, nachts strichweise Nebelfelder.

Zuerst geht es um 1120 in den kommunalen Hafen. Wir trainieren An- und Ablegen durch Eindampfen in die Vorspring. Gut abgefendert verträgt jeder Dampfer manchen Rempler. Dabei vergessen wir oft, dass Fender gefordert werden wollen, tun uns eher leid. Doch die wollen das, steht nun mal in ihrer Arbeitsplatzbeschreibung. Zwischen Beton und Plaste bekommen die Gummidinger reichlich und es klappt auf Anhieb erstaunlich gut.





Wir fahren raus, steuern nach Kursangabe (Magnetkompass), die Position wird per Handpeilkompass ermittelt und endlich, endlich wird gesegelt. Das Wetter ist großartig und der leichte Wind wie für Einsteiger gemacht. Bastian braucht nicht viel Zeit für die Eingewöhnung, doch der Moses spielt (noch) in einer anderen Liga.



Gerade deshalb kann sich unser Tagespensum sehen lassen. Ich mag gar nicht zählen, wieviel Wenden und Halsen wir gesegelt sind, am Ende sind es satte 26 nm! Nun ist es so, dass der Skipper diese Trainingstage gern als „Muckibude“ bezeichnet - für eine vollständige Crew: Rudergänger, Großschoter und zwei Vorschoter. Wir sind aber nur zu dritt und die beiden SKS-Aspiranten wechseln sich am Ruder ab. Der Taktgeber für die Manöver (also ich) muss am meisten an den Schoten arbeiten, Fehler korrigieren, motivieren, Muckibude pur! Dabei arbeite ich meist sogar an zwei Schoten, während sich die Dschunxx wechselweise am Ruder erholen. Ämterhäufung nach 5 Stunden Schlaf, armer Skipper!



Bei dem Traumwetter macht das trotzdem Spaß. Als Kräfte & Konzentration (bei allen) nachlassen: Fischbrötchenpause am Chartersteg. Das tut wirklich gut. Nun bleibt unser Training nicht unbeobachtet. Mein Freund Martin schickt eine „freundliche SMS“: Pause vorbei. Mit zwei Leuten in der Muckibude dürfte es nicht kalt werden!

Sehr lustig Martin, auch der Hinweis, „... zur eigenen körperlichen Entlastung besser Einhandsegler auszubilden!“ ist da wenig tröstlich.

Nach der Pause pfeift der Schiri zur zweiten Halbzeit auf dem SKS-Spielplatz. Der Moses gibt sich unendlich viel Mühe und stößt immer wieder an neue Grenzen, an die sich jeder Einsteiger erinnert. Wer lernt schon in zwei Tagen Segeln ohne zu üben? Bastian ist tatsächlich schon Leichtmatrose, dem nur noch die Matrosenprüfung fehlt. Wir ergänzen uns prima, sodass wir zwischenzeitlich auch schon mal das Hamburger Manöver segeln. Der braucht andere Reize. Die Prüfungscrew vom 6. Mai kann sich auf einen kompetenten Mitsegler freuen.



Gegen 1800 hat der Wind fertig, wir fahren zurück an den Steg. Vor der Haustür sind Leinen und Fender für die Box vorbereitet, als Bastian fragt, warum wir nicht noch ein paar Hafenmanöver fahren? Der Skipper ist nicht wirklich amused, ... aber wenn's denn sein muss! Also noch einmal zur Fenderprüfung an die Betonpier. Nicht alles gelingt so spontan wie am Vormittag. Zu viel ist einfach zu viel. Nach 26 sm (Gesamt 150) sind wir zurück an 12/50, Feierabend. Fehlt nur noch Bastians Gutenachtfoto ...



Donnerstag, 28. April: Muckibude II

Flensburg bis Fehmarn: Nordwest bis West 2 bis 3, zeitweise etwas zunehmend.



Um 1115 legen wir ab und zuerst motoren wir wieder zum Manövertraining in den kommunalen Hafen. Dort wird die Prüfung für das Anlegemanöver stattfinden. Heute der Feinschliff für's Eindampfen in die Vorspring. Dazu gehört auch, mit „leiser Rückwärtsfahrt“ auf den Punkt zum Stand zu kommen. Steht die Yacht geht die Vorspring über und wir dampfen ein ... läuft, die Dschunxx können das auch ohne Skippers Besserwisserei. Während ich am Kartentisch die Manöver dokumentiere, bekommen die Dschunxx den Auftrag, Leinen und Fender zu verstauen. „Jawoll“, bestätigt die Bande das Kommando. So muss das!



Auf dem SKS-Spielplatz steuern wir wieder nach Kompasskursen, danach die obligatorische Kreuzpeilung und endlich gehen die Segel hoch. Die Bedingungen sind wieder großartig. Blauer Himmel, Sonnenschein und Bft. 3. Ein Wetter wie für den Einstieg ins Segeln gemalt. Was ist denn das? Da werden wunderbare Manöver gesegelt und plötzlich entdeckt der Skipper, dass alle Fender außenbords hängen, ALLE!!! Für unseren Skipper gibt es keine größere Peinlichkeit als Segeln mit Fendern. Ich überlege, wer das gesehen haben könnte ..? Auf jeden Fall die Küstenwache, die „StefStef“ und eine handvoll andere Boote. Fragt sich, ob sie das jämmerliche Bild in einen kausalen Zusammenhang mit dem Skipper bringen können? Zum Glück wohl nur ganz vereinzelt. Die Dschunxx bekommen einen saftigen Einlauf und nachtreten ist meine Sache nich, ABER, wer Tonnen, die ein abzweigendes Fahrwasser kennzeichnen, umrundet, der lässt auch die Fender beim Segeln draußen ...



Der Moses tastet sich bei den Segelmanövern langsam, ganz langsam aus dem Segel ABC in seine neue Welt. Drei, vier Halsen musser hintereinander liefern und weil es selten halbwegs gelingt, gleich noch einmal. Der angehende Matrose muss ebenfalls liefern: Hamburger Manöver, Quickstopp und dann auch noch reffen! Langsam läufte! Stunden später wieder zurück zur Fischbrötchenpause an Steg 1 D.



Da kommt Leben in die Bude, denn Olha & Matthias (der schon öfter mit der „Kalami Star“ gesegelt ist) kommen zu Besuch und segeln gern die Spätschicht mit raus. Dummerweise bleibt ausgerechnet jetzt der Wind weg, doch wir nutzen die windfreie Zeit für das Manöver Boje aufnehmen unter Segel und Maschine. Um 1800 kehrt der Wind zurück. Wieder steigen wir in die Segelmanöver ein und endlich, endlich bekommt Heiner (fast) ohne fremde Hilfe die Halse (nahezu) fehlerfrei hin. Mit Publikum! Eine Schule Schweinswale, vielleicht sind es 5 – 6



Außenbordkameraden, schaut bei Heiners Halsen mit Flossenschlag zu. Die haben ihren Spaß, vor allem, als sie die Kommandos hören: Da ist vom „halben Kurs“ die Rede, von „achtern round“, statt Rundachtern, nehmen wir trotzdem! Ein kleiner Schritt für die Segler, ein großer für Heiner. Apropos Schweinswale: Wer Schweinswale sieht, sollte die Sichtung dokumentieren und an's Meeresmuseum Stralsund weitergeben. Das geht ganz einfach online, [klick hier ...](#) In Stralsund werden alle Sichtungen aufbereitet und anhand der Daten haben die Naturschutzbehörden Nachweise über die Population und können entsprechende Schutzgebiete ausweisen.



Mit der ersten fehlerfreien Halse und 14 nm (Gesamt 164) im Seesack (oben) fahren wir zurück. Dass Olha eine Weile steuern darf ist wie Weihnachten und Ostern an einem Tag. Weiter zur Tanke und zum Glück ist Wolfgang (der Tankwart, rechts) nach langer Krankheit wieder gesund. Haben wir tatsächlich 82 Liter Diesel verfahren? Kann doch nicht sein! Wir rechnen nach und kommen auf 18 Motorstunden x 3 Ltr/h = 54/Ltr., ach ja, die Dieselheizung braucht auch Diesel und nicht zu knapp. 20 Liter übernimmt der Skipper für die ruppige Überfahrt B'staaken - Heiligenhafen. Logisch, nach dem Kranen wurde auch noch kräftig geheizt. Dann im Kommunalhafen die letzten wirklich gelungenen Anlegemanöver, die der Moses leider sprachlos, also ohne Kommando absolviert. Kommandos müssen laut gesprochen werden, aber das schaffen wir auch noch.



Um 1900 zurück am Heimatsteg findet sich doch noch ein Anlegebier, wie die Fotos (nächste Seite) belegen, aber jetzt bin ich müde und platt. Wir verabschieden unsere Gäste und landen



Heiner



Bastian



Olha



Matthias



Ralf

beim Griechen. Gute Location, wie übrigens alle, die wir unterwegs besucht haben. Wisster Bescheid.

Freitag, 29. April: Reinschiff



Wie man Reinschiff macht muss ich hier nicht beschreiben. In jedem Fall klappt das zu dritt besser, als zu fünft. Um 1300 sind wir fertig. Wir verabschieden Bastian für eine Woche (er kommt zur praktischen SKS-Prüfung wieder an Bord). Heiner lernt schön weiter, um 1500 kommt unsere neue SKS-Crew und damit beginnt eine ganz andere Geschichte.

Fairwinds & Gruß

