

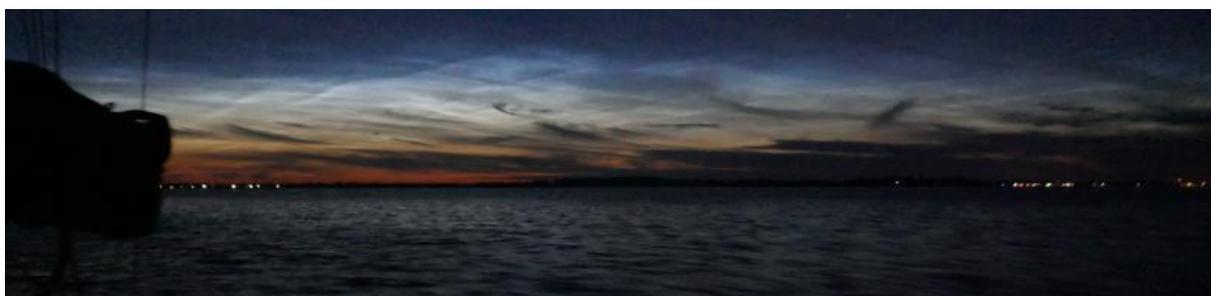
Drei Tage Skippertraining

25. bis 28. Juni

Normalerweise bleibt beim Kurzskippertraining keine Zeit für ein Logbuch. Doch diesmal sind wir eine so schöne Nachtfahrt gefahren, die will ich unbedingt in Erinnerung behalten. Schau



dir mal diesen Mond an oder unten das Licht in der Nacht um 0130. Die Bilder sind von



der schönsten Nachtfahrt ever und deshalb doch noch dieses Logbuch. Wer war mit dabei?



Ralf (v. lks.) kennt Skipper und „Kalami Star“ seit dem SKS 2014. Seitdem ist er immer wieder in Chartercrews unterwegs. Häufig mit Iris auf Segelyachten in Kroatien oder auf der Ostsee. Mateng ist viel zu selten auf dem Wasser, der SKS lange her. Jörg, der „Heimschläfer“, ist Katamaranfan, und auch seine Ausbildung liegt bereits weit achteraus.

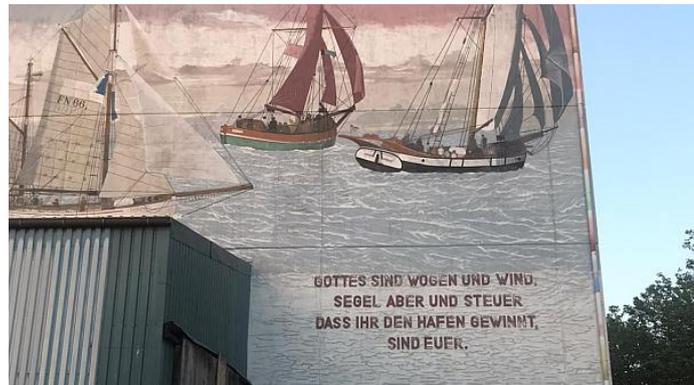
Freitag, 25. Juni, Anreise

Als Iris, Ralf und Mateng eintreffen ist es in Heiligenhafen brütend heiß. Das Gepäck, das die drei Hannoveraner mitbringen, reicht für einen zweimonatigen Antarktistörn. Ham die auch Sommersachen mit, wir messen immerhin 26°? Beim Begrüßungskaffee informiere ich die Crew, dass Jörg überraschend noch was erledigen muss und leider erst morgen früh kommen kann, schade!

Beim Kaffee schreiben wir die Einkaufsliste und fragen bei Jörg nach. „Ich esse alles,“ kommt es aus Hamburg zurück und dann bekommt er noch den Auftrag, frische Brötchen mitzubringen, die Schlange beim [Junge](#) ist am Wochenende sooo lang. Der obligatorische Corona-check: Crew und Skipper sind vollständig geimpft, bzw. von Corona genesen. Wunschgemäß reserviere ich einen Tisch in der Altdeutschen Bierstube (ADB).



Zum Glück erwischen wir einen Tisch draußen und lassen es uns bei Fisch und Currywurst gutgehen. Die Crew lernt sich kennen. Nach hinreichend [Engel](#) folgt der lange Heimweg zurück an Bord. Wir schlendern durch den Thulboden, dem dänischsten Teil von Heiligenhafen. Von dort weiter zu den Wandgemälden am Speicher, „... Segel aber und Steuer, dass ihr den Hafen gewinnt sind euer.“ Darauf kommt es nicht nur beim Skippertraining an, insofern ist der Weg nicht zufällig gewählt.



Wenig später sind wir auf der Seebrücke und hören einer jugendlichen Crew bei ihrer Strandparty zu – die Box beschallt nach dem Sunset die ganze Seebrücke.



Damit ist der Rundgang abgeschlossen. Was für ein wunderbares Wetter! Langsam kehren wir an Bord zurück. Im Keller (Salon) kann es bei diesem Wetter niemand aushalten. Die Polster raus ins Cockpit, Petroleumfanzel an und damit folgt unweigerlich die Weinprobe der eingekauften geistlichen Getränke. Ein Abend zum Genießen – nächste Seite.



Mit diesen Bildern aus dem Cockpit eine gute Nacht.



Samstag, 26. Juni, Sicherheitseinweisung & Hafenmanöver

Mit Mateng geht der Skipper schon mal vor dem Frühstück über Bord. Ein Bad vor dem Frühstück ist doch der Hammer. Wie verabredet kommen Punkt 0800 die Frühstücksbrötchen mit Jörg an Bord, und, mit coolen Sprüchen integriert er sich schnell in die Crew. Mit der flotten Lotte, die keine ist, wie eingeweihte Kreise behaupten, bereiten Mateng (rechts) und Ralf das Rührei vor. Ein wunderbares Frühstück für Crew & Skipper, so muss das!



Was soll ich über eine intensive Sicherheitseinweisung schreiben? Offenbar ist sie nicht langweilig, die Crew bleibt jedenfalls zwei Stunden neugierig und aufmerksam - auch als wir draußen an Deck weitermachen. Um 1230 legen wir mit Sonnenschutz gut gesichert ab. Auf dem „Motorspielplatz“ überprüfen wir zunächst den Radeffekt und lernen, unter Maschine jede Wende gegen den Wind zu fahren, jede! Noch was: Beim Wenden auf engem Raum ändert sich bei Maschine rückwärts die Ruderlage nicht - der Propellerstrom strömt nach vorn!



Mit dem Selbstbewusstsein, theoretisch kann ich praktisch alles, geht es in die Boxengassen. Erst in die großen, breiten, dann wird es immer enger – oben. Die Crew macht das gut. Natürlich bekommen die schwitzige Hände, das gehört zum Spiel, dennoch bleiben sie ruhig. Wer grad den SKS absolviert hat, ist in den engen Gassen mit viel mehr Aufregung unterwegs.



Danach geht es in die Rückwärtsfahrt, und die beginnt mit der richtigen Standposition am Ruder. In der Rückwärtsfahrt muss auch das Vorschiff im Blick bleiben, schließlich ist vorne das neue hinten und hinten schwenkt weit aus. Und Achtung: Das Ruder immer gut festhalten, bei Richtungsänderungen steigt der Ruderdruck enorm. Wer jetzt das Ruder nicht festhält oder loslässt, riskiert einen Ruderschaden. Von Wind keine Spur, die Sonne brennt ins Cockpit. Wir trinken, trinken, trinken, doch jetzt ist der erste Anleger fällig und damit endlich Pause.



Ralf (links) besorgt Räucherfisch, während Ralf (rechts) das Sonnensegel anschlägt. Die Crew bereitet dazu wunderbare Schnittchen und Kaffee vor, die erste Chance, zu Entspannung & Reflexion.

Die „letzte Schicht“ besteht aus Anlegemanövern vorwärts in die Box. Dabei sind wir am Chartersteg mitten im Hafenkino. Immer wieder legen Chartercrews souverän rückwärts an. Als ich vorschlage, selbst rückwärts anzulegen, ist der Respekt zunächst groß. Bei sorgfältiger Vorbereitung: Heckleinen nach vorn, Vorleinen nach achtern müssen wir uns auch nicht verstecken. Von diesen Manövern gibt es leider keine Fotos, da alle Hände gebraucht werden. Übrigens gibt es nach jedem Manöver ein kurzes „Palaver“. Dabei gehen wir auf jede Rolle, jeden Fehler ein, aber das ist ein anderer Schnack. Gegen 1800 sind wir platt und machen fast geräuschlos am Heimatsteg fest.

Jetzt hilft nur noch ein kühles Bad und die anschließende kalte Dusche auf der Badeplattform, die ihrem Namen alle Ehre macht. Damit sind wir fit für Weinigels Fährhaus!





[Weinigels Fährhaus](#) ist eine gute Adresse für Fisch. Da wir draußen sitzen wollen, müssen wir ein wenig warten. Jörg (rechts) hat Labskaus noch ganz dunkel in Erinnerung, so ganz geheuer ist ihm die Lieferung dann wohl doch nicht. Den Behälterwechsel vollzieht das vermeintliche „Fischgericht“ aber problemlos.

Wenig später sind wir zurück an Bord. Jörg eröffnet uns, dass er aufgrund der Coronalage in den Duschen über Nacht nach Hause fahren wird, „... selbstverständlich bringe ich Brötchen mit!“ Da hat niemand was gegen, und so verbringe ich einen wunderbaren Abend mit 75% der Crew im stimmungsvollen Cockpit. Irgendwer findet einen Aquavit in der Bordbar, von dem ich mich ausdrücklich distanzieren. Ralf und Iris verschwinden fix & fertig in die Koje, während Mateng und sein Skipper die Welt retten.



Sonntag, 27. Juni, Segeltraining, MoB-Manöver & Nachtfahrt

Während meiner Fahrzeit hieß es immer: „Fünf Minuten vor der Zeit ist des Seemanns Pünktlichkeit!“ Ich habe es damals sehr genossen, vor Antritt der Hundewache mit einem Kaffee oder Tee begrüßt zu werden. Auch Jörg ist fünf Minuten vor der Zeit mit Brötchen, Croissants und Franzbrötchen an Bord.

Nach dem Frühstück holt der Skipper seine gefürchtete Magnetflipchart raus. Yachten, Ruderlagenanzeiger, Pfähle, Stege und der Wind sind leicht darstellbar. Damit fahren wir noch einmal alle gestrigen Manöver und arbeiten bereits am Programm von Morgen. Morgen geht es vorwärts und rückwärts um den Pfahl in die Box. Ein empfehlenswertes Manöver bei Starkwind von der Seite.

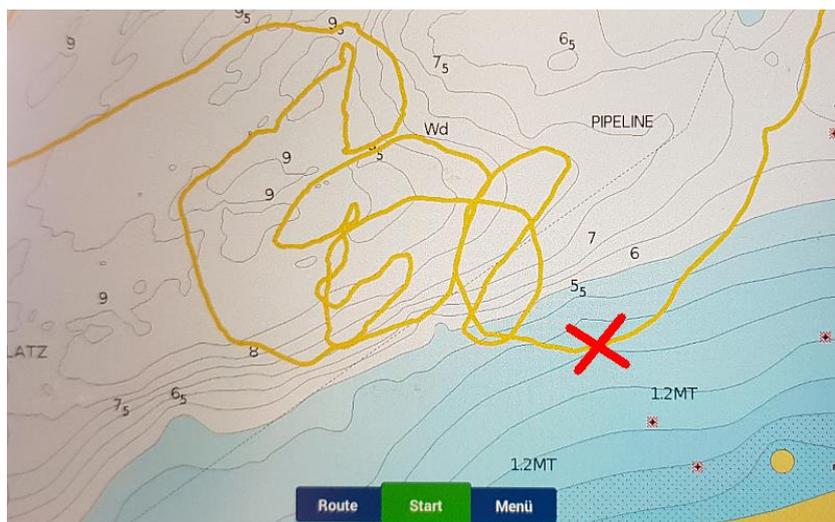


Weil uns der Wind heute nicht unbedingt in die Karten spielt, verlegen wir die Entscheidung, Segelmanöver und nach Burgstaaken zu segeln, „vor die Haustür“.

Bei Tonne 1 setzen wir Groß und Genua. Der Skipper segelt einen Vollkreis und demonstriert dabei alle Segelstellungen und Kommandos ... in Zeitlupe. Wer will zuerst? Jetzt zeigt sich, wer häufiger oder lange nicht gesegelt ist, aber dafür ist die Crew ja hier. Beidrehen und Beiliegen? Nie gehört! Na klar segeln wir auch dieses Manöver, doch es gelingt einfach nicht. Die Yacht will durch den Wind! Das liegt daran, dass wir die Genua leicht gerefft haben



und damit reicht der Winddruck auf das Vorsegel nicht, die Ruderlage ist stärker und drückt die Yacht durch den Wind. Weiter geht's und plötzlich rumpeln wir über einen Stein – rechts. Das Echolot zeigt 2,80 m Wassertiefe, der Plotter ist gar bei 5 m und wir rumpeln mit 1,85 m Tiefgang über einen Stein? Sofort überprüfe ich die Bilge – die bleibt trocken.



Wir lösen auf: Der Ruder­gänger sieht am Steuerstand Plotter und Echolot, also elektronische Seekarte und Wassertiefe. Unter Deck lassen wir nur zur Kontrolle die Navionicskarte auf dem Tablet mitlaufen, die den obigen Track aufgezeichnet hat. Was lernen wir daraus? Im flachen Bereich werde ich zukünftig die Navionicskarte fahren, die C-Mapcard ist einfach zu ungenau.



Nach dem Schreck nehmen wir wieder Fahrt auf. Mit Bft. 3 haben wir viel mehr Wind, als alle Wetterdienste orakelt haben. Also rüber nach Burgstaaken.



Vor der Sundbrücke ein Schlepper und die Küstenwache, die auf die „Baustelle“ aufmerksam machen (oben). Vor der Sundbrücke werden für den zukünftigen Tunnelbau Baugrunduntersuchungen von zwei Pontons durchgeführt.





Oben der „wandernde“ Ponton am Rand des Fahrwassers. Vor einer Woche wurde noch 100 m weiter südwärts gebohrt. Hinter der Brücke lässt der Wind nach. Wir quälen uns Vorwind



durch die Rinne. Bereits in der Ferne erkenne ich die „Jeanny“, mit ihrem Kapitän Jens, die regelmäßig Getreide aus Burgstaaken in die Mühlen nach Elmshorn bringen. Jens habe ich bei einem Festival kennengelernt, und der winkt auch rüber. Gute Reise!

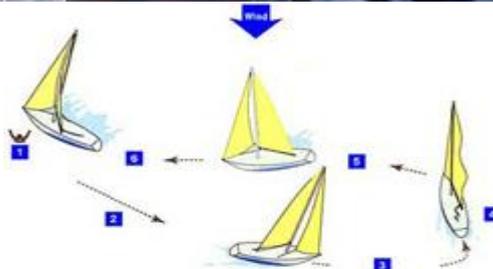
Endlich hat die Vorwindquälerei ein Ende, wir nehmen Kurs auf die drei Hochhäuser und haben Platz für MoB-Manöver. Natürlich haben alle noch das MoB-Manöver mit Q-Wende aus dem SKS-Training in Erinnerung, das Hamburger Manöver ist für alle neu. Vorteile gegenüber der Q-Wende: Geringe Entfernung von der Person im Wasser, keine schlagenden Segel, gut für kleine Crews. Der Skipper zeigt es einmal trocken (ohne Boje) und zweimal mit der



Boje. Danach ist die Crew an der Reihe, und die segeln das Manöver sofort und sicher bis zur Aufnahme der Boje. Das hatten wir noch nie. Zufall? Auch der zweite Versuch gelingt problemlos. Ich bin fassungslos, was wollen die hier? Na klar, wir haben drei Bft., da muss jedes Manöver gelingen. „Bei dem Wind kann das doch jeder“, maulen die Kritiker. Mich ärgern solche Töne von Seglern, die das noch nie gesegelt sind und sowieso alles können. Bei anderen Trainings sind wir das Hamburger Manöver solide und sicher auch bei Bft. 6 gesegelt, kuckstu [hier ...](#)



Rechts noch einmal die Grafik. Der Ablauf vereinfacht: Geht die Boje über Bord, bei angeknallten Segeln sofort auf Halbwindkurs abfallen und nach zwei Bootslängen wenden. Danach mit back gestellter Fock und einem leichten Aufschieber die Boje auf der Leeseite aufnehmen. Idealerweise öffnet man zum Aufnehmen der Boje/Person das Groß und geht in den beigedrehten Zustand über.



Zum Vergleich segeln wir jetzt das Bojenmanöver mit Q-Wende. Oha, wie geht das denn noch? Der Skipper segelt es einmal, zweimal, jetzt ist die Crew an der Reihe ... und nach dem sehr gelungenen Hamburger Manöver geht das MoB-Manöver mit Q-Wende so ziemlich in die Segelhose. Da wird irgendwo wild gewendet, gehalst, gewalst (Wende angekündigt, Halse gefahren) oder die Boje mit dem Wind angesteuert. Kurz & gut, da ist noch viel Luft nach oben, nachtreten ist nicht mein Ding.



Während sich Jörg zufrieden zurücklehnt ist Mateng nicht ganz wohl zumute. Er wird gleich im Überlebensanzug über Bord gehen, damit wir lernen, eine Person aus dem Wasser zu bergen.



Hier oben isser bereits drin und jetzt zeigt sich, wie schlecht eine Person im Wasser wahrgenommen werden kann, wir haben Bft. 2 – 3!

Perspektivwechsel: Mateng berichtet später, dass es ein Scheißgefühl ist da draußen, und als die Yacht näherkommt, „hatte ich Schiss, dass ihr mich über den Haufen fahrt!“ Diese Rückmel-



ding bekomme ich immer wieder von den Trainees, die im Wasser waren. Ein weiterer kritischer Moment ist die Leinenverbindung. Leider habe ich mit Bergeljen schlechte Erfahrungen gemacht und benutze das Spifall oder die Dirk (die ich nicht benötige). Am Ende beider Leinen ist ein großer Karabinerhaken, den die Person in den D-Ring der Rettungsweste einklicken kann ... wenn sie dazu noch in der Lage ist. Gelingt das nicht, bleibt der zweite Versuch einer Leinenverbindung von Bord aus mit einer sogenannten Duck, einer Art Bojenhaken. Mateng bekommt das jedenfalls prima hin, und der Mann an der Winsch bringt das Opfer sicher zurück an Deck. Wegen der Manöver unter Segeln ganz wichtig: Im Ernstfall bitte keine Kunststücke. Wenigstens die Genua einrollen und die Person im Wasser unter Maschine ansteuern und aufnehmen.



Nachdem der Überlebensanzug verstaut ist, nehmen wir Kurs auf Burgstaaken. Wir werden an einem Schwimmsteg festmachen und bereiten das sorgfältig vor. Lange Leinen vorne, kurze achtern, Fender auf die Wasserlinie. Iris fährt kurz in den Hafen, wir suchen uns die Box aus, und dann bringt sie uns sicher rückwärts an den Schwimmsteg. Endlich Pause, natürlich wieder mit Kaffee und den bewährten Schnittchen.



Danach schleppt der Skipper seine Crew ins Winterlager, Schiffe von unten gucken - davon haben wir leider kein Foto, deshalb muss die Vorvorgängercrew nochmal dafür herhalten.



Eigentlich wollten wir jetzt im „Goldenen Anker“ essen. Zurück an Bord fallen erst einmal einige hundemüde in die Koje. Macht nichts, die Nachtfahrt kann nahe Mittsommer sowieso erst gegen Mitternacht starten. Später entdecken wir Reis von der Vorgängercrew. Mit Möhren, Paprika, Tomaten, Zwiebeln, Knobli und Schinken wird daraus ein wunderbares Gericht. Dazu wird Salat geschnippelt und wir essen wieder im Schatten des Sonnensegels im Cockpit. Habe ich da eben das Wort Urlaub gehört? Wartet nur ...



Als die Dämmerung einsetzt, wird die Nachtfahrt vorbereitet. Die Aufgabe: Die Yacht ohne Nutzung des Plotters sicher nach Heiligenhafen zu bringen. Mit dieser Herausforderung ist die Crew zunächst heillos überfordert. Mit der Zeit kommen Jörg Erinnerungen aus ganz alten Zeiten, da war doch was ..? Gleichtaktfeuer, Richtfeuerlinie, nur wie geht das?



Mein heimliches Foto durchs Salonskylight zeigt, dass aus lauter Verzweiflung sogar im www gefahndet wird. Nach einer guten Stunde ist die Vorbereitung abgeschlossen, die Crew präsentiert ihren Kurs durch die Nacht. „So weit der Plan ...“, kommentiert der Skipper, und weil es immer noch hell ist, nimmt er uns noch für ein paar Minuten mit ins Segelkino. Drei kurze Videos stehen auf dem Programm:

1. [Skippertraining in der Marineschule Neustadt](#)
2. [Crashtest mit einer Dehler 31](#) (wegen der Grundberührung)
3. [Mast und Schotbruch](#)

Inzwischen bereitet der Skipper die Yacht auf die Nachtfahrt vor. Die Instrumente werden

runter gedimmt, der Schweinwerfer vorbereitet, alle Leinen klariert (Stolperfallen) und die Fahrtlichter kontrolliert. Was'n jetzt los, das Dampferlicht geht schon wieder nicht? Das hatte ich doch vor zwei Wochen in Bagenkop repariert – nicht gut genug, wir nehmen das Ankerlicht.

Um 0000 legen wir tatsächlich ab, und Ralf steuert uns in die Richtfeuerlinie, die wir achteraus sehen können. Nach kleinen Schlenkern hat sich der Rudergänger eingefahren, kommt aber im Sektorenfeuer „Burger See“ ganz schön ins Schleudern. Das Sektorenfeuer ist nicht in Betrieb! Kann nicht sein, das war schon vor zwei Wochen so und ich habe die Wasserschutzpolizei darüber informiert. Sind wir etwa die Einzigen, die hier nachts unterwegs sind? Wir hangeln uns mit dem Scheinwerfer das Fahrwasser seewärts, eine schöne Übung.

Leider ist auch das Feuer Burgstaaken wieder nicht oder immer noch nicht in Betrieb. Die Crew weiß genau, dass sie nach Passieren des roten Sektors mit Kurs 200° zur Ansteuerungstonne fahren muss aber ohne rot/weißen Sektor? Voraus haben sie jetzt überraschend zwei Feuer. Welches müssen wir ansteuern? Ein lange Findungsphase beginnt, doch dann geht da hinten,



Richtung Kühlungsborn, über der Kimm der Mond auf. So schön hab ich das noch nie erlebt. Ein leiser Sommerwind, der rote Mond, und inzwischen ist neben dem Lt. Dahmeshoved die



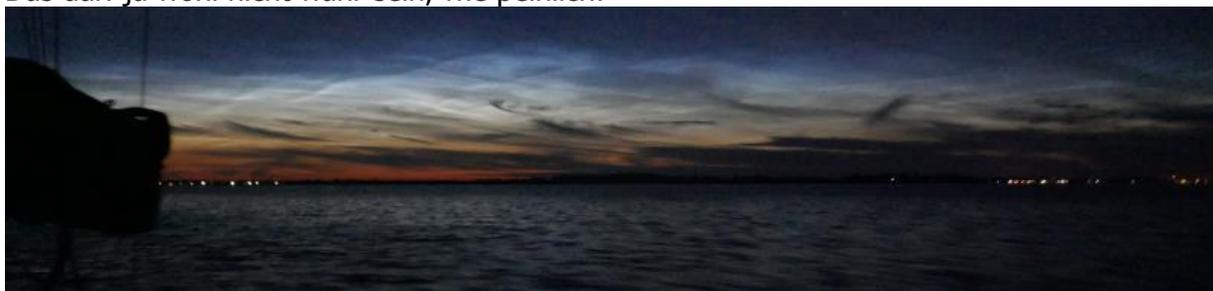
Ansteuerungstonne Fehmarnsund identifiziert, da müssen wir hin. In der Ferne nahe Staberhuk ein Fahrzeug, wir sehen die grüne Seite. Bald haben wir die Ansteuerungstonne, ab jetzt 305° zur Sundbrücke. Wie, da sind zwei Feuer? Plötzlich von achtern ein Scheinwerfer, direkt auf uns gerichtet. „Was'n da los, hatt der nicht alle Latten am Zaun,“ höre ich den Skipper. Hatter offenbar, der Skipper schnappt sich den Handscheinwerfer und schießt zurück.



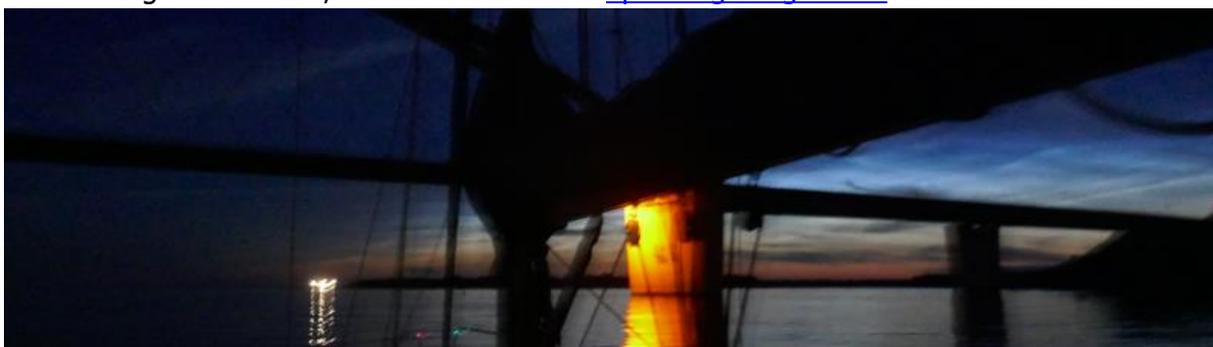
Kann doch nicht wahr sein, dass der so blendet, jetzt wieder - oben. Der Skipper strahlt kräftig zurück, der wird auch fluchen. Klar ist, wir sind im Fahrwasser auf der Richtfeuerlinie, Iris fährt rechts, läuft doch alles richtig. Das Fahrzeug kommt näher, wer essen das? Langsam überholt uns ein ... Schlepper - vermutlich von der Baustelle im Fehmarnbelt.



Plötzlich ist klar, warum der uns geblendet hat, die Fender hängen noch draußen :-(
Das darf ja wohl nicht wahr sein, wie peinlich!

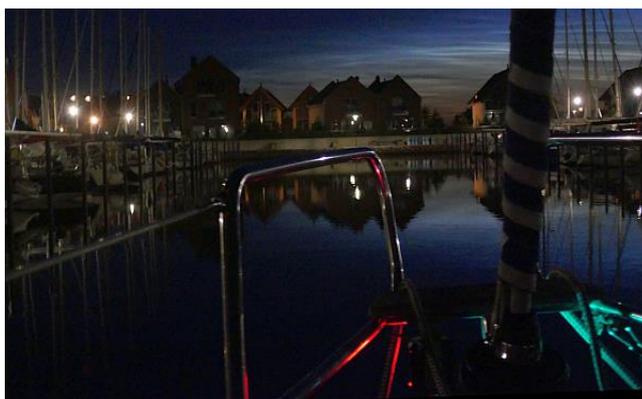
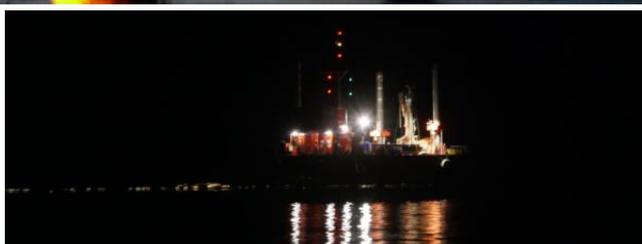


Als der Schlepper vorbei ist und das Wasser ruhiger, finden wir Zeit für den wunderbaren Nachthimmel. „Das Licht sind die sog. "Leuchtenden Nachtwolken", die nicht selber leuchten. Es sind Eiskristalle in 80 km Höhe, also weit jenseit der Cirren. Mit dem hellen Nachthimmel in nördlichen Breiten hat das nichts zu tun“, schreibt Jörg später. Hoch im Norden wird es jetzt monatelang nicht dunkel, schaut mal in meine [Spitzbergenlogbücher](#). Davon sind wir hier noch



weit entfernt, aber was für eine schöne Nacht auf dem Wasser. Vor der Brücke übernimmt Mateng und lässt den Ponton (unten) weit an Backbord. Nach der Brücke geht es auf die Tonne 2 zu, doch davor lauert die unbefeuerte 4. Hätte auch schiefgehen können ... die Crew hat das Sektorenfeuer auf der Brücke nicht „im Blick“. Das hätten sie achteraus zur Orientierung nutzen können. Bald haben wir mit der Tonne 2 die Chefin im Fehmarnsund. Auf diese Tonne laufen alle Sektorenfeuer zu:

Das Fahrwasser nach Orth, nach Heiligenhafen und eben zur Sundbrücke. Wenigstens der Leuchtturm Heiligenhafen ist wieder in Betrieb und leitet uns im weißen Sektor zum Fahrwasser. Vorbei am Ostkardinal steuert uns Jörg auf der Richtfeuerlinie bis Orthmühle und weiter zum Yachthafen. Jörg steuert, wie die komplette Crew, ruhig und souverän. Ganz anders als SKS-Beginner, die noch häufig korrigie-



ren müssen. Leinen und Fender werden vorbereitet, und um 0200 steuert uns Jörg leise in die Box, gut gemacht. Ein Anlegebier will niemand, nur wer hat bloß noch den Wein aufgemacht? Egal, um 0300 sind alle in der Koje. Gute Nacht.

Montag, 29. Juni, Hafenmanöver & Reinschiff

Zwei Bemerkungen höre ich auf dem Steg unverhofft mit. Auf einer alten Comfortina wird die Windlage analysiert: „Heute kommt der Wind ziemlich von schräg!“ Ein paar Yachten weiter steigt ein dicker Mann vor einer ziemlich neuen Dehler 42 auf seinen E-Roller. Von Bord fragt eine Frauenstimme, „... wo willst du mit dem Roller hin?“ „Aufn Klo“, kommt es vom Roller zurück.

Noch einmal wird die „Flotte Lotte“, die keine ist, für das Rührei bemüht, um 1000 ist Frühstück, der mittelständische Kleinunternehmer hellwach. Nach dem Frühstück eine kurze Reflexion (noch Fragen), dann wieder die Magnetflipchart mit den heutigen Manövern.



Rechts sind wir schon mittendrin, Eindampfen in Vor- und Achterspring. Dabei verlässt der Skipper seinen Dampfer und dokumentiert die anfangs vogelwildten Manöver vom Steg aus. Von rückwärts auf vorwärts vergessen einige, wo das Ruder steht und ob es angeströmt wird. Das führt zu kuriosen Situationen und zieht eine Fehlerkette nach sich. Doch ohne Fehler lernt man/frau nicht, und so muss ich mitansetzen, wie die Trainees mit dem Bootshaken angeln, statt die Leinen über den Poller zu legen. Logisch: Macht die Crew Fehler, hat's der Skipper nicht richtig gezeigt, wir sind beim Skippertraining.



Oha, nun ham sie's endlich. Die Fender sind fertig mit den Nerven, aber das gehört nun mal zu ihrer Arbeitsplatzbeschreibung.

Das interessanteste Manöver haben wir uns für den Schluss aufgehoben. Wir simulieren ein Anlegemanöver für Starkwind: Anlegen durch drehen um den Pfahl. Die Ausgangslage ist einfach, die Yacht liegt, mit der Vorleine um einen Pfahl, vor einer freien Box. Nun werden die übrigen Leinen vorbereitet, Heckleinen achtern, beide Vorleinen (eine liegt bereits als Spring um den Pfahl), dazu eine Führungsleine an Luv – länger als die Box.

Mit Maschine und Ruderlage dampft die Yacht in die Spring, dreht langsam zwischen die Pfähle und steht vor der freien Box. Jetzt wird auf der Luvseite der Palstek einer Führungsleine mit dem Bootshaken über den Pfahl gelegt und von der Vorschiffsklampe aus geführt. Während die Luv-Führungsleine die Yacht in die Box steuert, wird die Spring gelöst und als Vorleine vorbereitet. Mit vorsichtiger Ruderlage und Vorausfahrt nähert sich die Yacht dem Steg. Dort wird zuerst die Luvvorleine belegt, idealerweise ...

Das klappt nicht auf Anhieb, denn:

Beim 1. Versuch wird zuerst die Leevorleine belegt

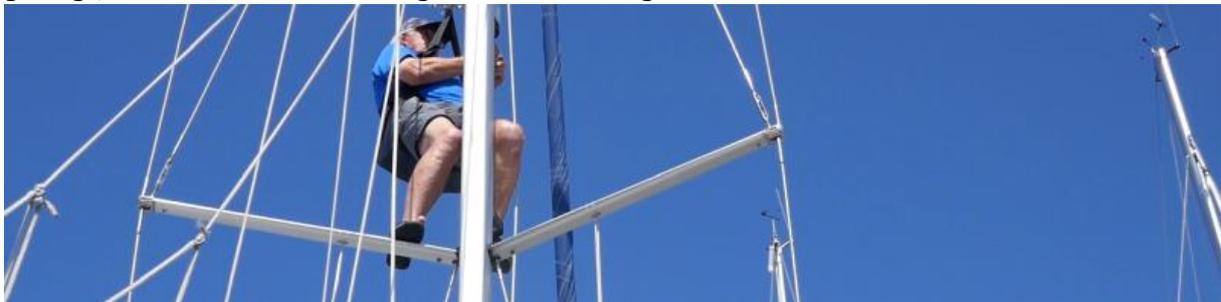
Beim 2. Versuch öffnet sich der Palstek der Luvachterleine ...

... erst beim 5. Versuch klappt das Anlegemanöver fehlerfrei. Jörg kommentiert das mit „Danke Fehler!“ und leider werden bei den Manövern all hands gebraucht, da knipste keine Fotos.

Das war zu viel und es ist immer noch zu heiß. Wir brauchen eine Pause! Nicht für Schnittchen, für Shopping!!! Die Eine und der Andere gehen kurz shoppen, Mateng baden und Jörg haut sich hin. Der Skipper trifft Stefanie und Stefan, die mir neue Fachbegriffe ihrer „Schüler“ erläutern. Auf der „StefStef“ segelt man neuerdings auf Raumschiffkursen und bedient den „Niederbaumholer“. So was erfreut mein Herz.

Wir waren beim Anlegen durch drehen um den Pfahl. Inzwischen weht der Wind senkrecht zur Box, da macht diese Manöver keinen Sinn. Wir suchen an einem anderen Steg nach einer brauchbaren Windsituation und werden einfach nicht fündig. Also nochmal rückwärts rein und dabei die Sorgleine genutzt, geht doch auch.

An Steg 9 bleiben wir rückwärts zwischen den Pfählen stecken und das ist jetzt der Punkt, wo nix mehr geht. Die Sonne brennt, der Kopf ist voll, wir geben auf ... Feierabend, Ende aus. Drei volle Tage (und eine Nachtfahrt) Skippertraining gehen zu Ende. Zurück an den Heimatsteg und wieder legt uns Jörg butterweich in die 12/50. Wär's schief gegangen hätte ich gefragt, „... wo haste denn das gelernt?“ Jetzt sage ich: „Meine Schule!“



Da war doch noch was? Richtig das Dampferlicht muss wieder brennen. Die Crew liftet den Skipper liebend gern in den Mast, das Licht brennt auch wieder, doch runter soller nicht. Die üblichen Späße halt – macht jede Crew gern.

Wieder an Deck, versuche ich das WSA-Lübeck telefonisch zu erreichen. Fehlanzeige, dann eben die Wasserschutzpolizei. Geht keiner ran, okay gibt's eben ne Mail:

Moin nach Puttgarden! Ich bin Segellehrer und in den letzten Wochen im Rahmen der SKS-Ausbildung, bzw. des Skippertrainings häufig in der

Nacht von Burgstaaken nach Heiligenhafen. Bereits in der letzten Woche habe ich Ihre Kollegen in Heiligenhafen darüber informiert, dass 1. das Sektorenfeuer "Burger See", 2. das Feuer Burgstaaken (auf der Mole) und 3. der Leuchtturm Heiligenhafen nicht in Betrieb waren. Über die BfS wurden weder vorab noch hinterher Störungen gemeldet. Ich war davon ausgegangen, dass die Meldung Anlass zur Überprüfung geben würde, doch leider musste ich letzte Nacht feststellen, dass Burger See und Burgstaaken immer noch ausgefallen sind, der Leuchtturm Heiligenhafen war letzte Nacht jedoch wieder in Betrieb. Ich würde mich über eine Bestätigung freuen. Fairwinds & Gruß, Ralf Uka

Dann Reinschiff: Die persönliche Ausrüstung der Antarktisexpedition muss wieder von Bord, das Leergut, die übrig gebliebenen Getränke und Lebensmittel. Das dauert und es ist immer noch was im Kühlschrank ... nach zähen Verhandlungen (Streitwert 20 €) kauft uns der Skipper Lebensmittel für die Nachfolgecrew ab. Win/win? Von wegen!

Endlich wird der Dampfer von innen und außen sauber gemacht, das Pfandgeld abgerechnet und ab 1830 bin ich mit den Hannoveranern auf Heimreise. Weit kommen wir nicht. Irgendwo hinter Neustadt hat es auf der A 1 einen Unfall in der Baustelle gegeben. Das Navi behauptet steif und fest, „... sie sind auf der schnellsten Route!“ Sind wir nicht, ein Schleichweg *Nur für das Personal der Herberge* lotst uns aus der Staufalle an die Ostsee nach Haffkrug. Jetzt noch ein Fischbrötchen und der Abend ist unser Freund. Denkste, alle Läden bereits dicht, jedenfalls in Haffkrug, Scharbeutz und Timmendorfer Strand. Erst in Niendorf verkauft man uns gern noch ein Fischbrötchen. Um 2200 sind wir Zuhause.

Wenn Dir das Logbuch Spaß gemacht hat, freue ich mich über Deine Kommentare, Hinweise oder einfach nur über eine Rückmeldung. Ein Dankeschön an meine Crew for Sailing with www.ralfuka.de und für die wunderbaren Fotos. Wer selbst einmal mitsegeln will, weiß, wie man mich findet.

So, weißte Bescheid. Gesundheit,
Fairwinds & lieben Gruß




P.S. Wer sich noch an diesen Liegeplatz und die Fischbrötchen bei unseren Skippertrainings-
törn mit Sabine, Frank, Guido und Peter in Niendorf erinnert, weiß, was ich meine!

