

Vom Aasee zum SKS

11. - 18. April



Während der Skipper und sin Fru im Januar auf schmalen Brettern den Sonnenberg/Harz erkunden, in der Loipe ein Anruf vom Bocholter Aasee. Steffi, am anderen Ende der Leitung, gehört zum [Bocholter Yachtclub](#) und fragt, ob sie gemeinsam mit den Clubmitgliedern Kathrin, Daniel und Norbert im April den SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn absolvieren können?

Natürlich freut sich der Skipper und recherchiert über den [Bocholter Yachtclub](#), dessen Junioren nach 2022, 2024 erneut gegen die starke Konkurrenz aus den norddeutschen Traditionsvereinen, die deutsche Meisterschaft ersegeln. Applaus, Applaus! Einige Mails und WhatsApp-Nachrichten später sind alle SKS-Formalitäten erledigt. Der Skipper hat Termin und Yacht, die Crew ihre Anmeldung beim Prüfungsausschuss Kiel abgeliefert. Ein paar Wochen später ist die „Kalami Star“ [zurück im Revier](#).



Donnerstag, 10. April: Hafentag

An Bord der „Kalami Star“ gibt es am Tag vor Törnbeginn noch viel zu tun, Reinschiff von innen. Der Skipper ist mit dem Flixbus angereist (Abfahrt Hannover 0530), weißte Bescheid. Der erste job gilt dem Teakdeck, dass jedes Jahr vor der Saison mit [Boracol](#) behandelt wird - wie schade, aufgrund der neuen Biozidverordnung wird Boracol nicht mehr direkt vom Hersteller versendet. Jetzt innen weiter: Ohje, die Wasserpumpe macht (schon wieder) Probleme ... zum Glück ist es nur der verstopfte Filter vor der Pumpe, alles wieder gut. Nun klappt der Wasseraustausch aus dem Trinkwassersystem (Tank/Leitungen/Pumpe) hervorragend. Drei, viermal läuft das Frischwasser durch Tanks und Leitungen, dann ist auch das Desinfektionsmittel [Mycleantank](#) aus dem System gespült, die Pantry geht ans Netz. Vorhänge, Kissen, alles kommt wieder an seinen Platz. Am späten Abend sind wir endlich durch und der Skipper genießt den ersten Abend an Bord. Draußen fegen 6 – 7 Bft. aus W durch den Hafen. Der Dampfer kommt in Bewegung, rumpelt sogar mal gegen den Steg. Es klappert überall, nebenan schlagen Fallen und die Temperatur geht in den Keller. Im Salon hält die Heizung locker gegenan und es ist urgemütlich. Unter der Kuchenbude würde ich die Petroleumfunzel anstecken, hier im Salon gönne ich mir ein Glas Primitivo.

Ich kontakte ein letztes Mal Steffi. Morgen macht sich die Crew aus Bocholt auf die 470 km (253 nm) lange Reise nach Heiligenhafen.

Freitag, 11. April: Anreise

Am frühen Morgen erreicht mich eine Nachricht aus Wilhelmshaven. Mein Freund Martin hat

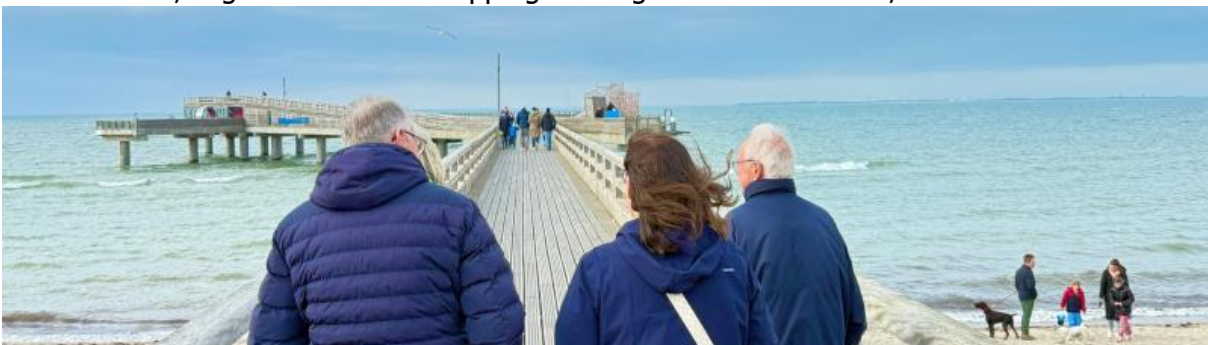
es geschafft, seine Segelprojekt kommt endlich ins Wasser. Ich weiß gar nicht mehr, wie lange Martin schon auf diesen Moment hingearbeitet hat, nun ist es so weit, seit 0710 schwimmt die Yacht in Wilhelmshaven und Martin ist überglücklich.



Wer ganz genau hinschaut erkennt, dass der Schiffsname (noch) überklebt ist. Die ganze Welt wartet auf die Bootstaufe, doch bis es so weit ist, bleibt die „Noname“ sein Geheimnis. Wer weiß, wohin die Reise geht? Egal, lieber Martin, allzeit gute Fahrt und immer ne Dose Bier unter'm Kiel ... damit beginnt in Wilhelmshaven der Innenausbau. Denkste, nach dem Kranen geht plötzlich die Post ab: Salutschüsse, Tiefflieger, Typhonkonzert, das volle Programm, so muss das. Wer glaubt, das wäre alles wegen der „[Baden Württemberg](#)“? Von wegen, es geht um Martins geheimes Projekt, die „Baden Württemberg“ soll nur ablenken. Eigentlich darf ich gar nichts darüber schreiben, vergiss es einfach!

Kurz nach 1300 meldet sich meine Bocholter Crew aus dem Auto: „Wir sind heiß wie Frittenfett,“ höre ich Kathrin mit viel Gelächter im Hintergrund. Nach inzwischen 400 km werden sie gegen 1400 in Heiligenhafen anlegen. Das tun sie dann auch. Die Vorfreude ist auf beiden Seiten groß. Bei Kaffee und Kuchen, und nicht bei Frittenfett, sind wir schnell bei der „grobe“ Törnplanung, ohne die kein Einkauf möglich ist. Schließlich geht es darum, ob wir das Königreich anlaufen und wenn ja, ob wir in Bankog (Abkürzung für Bagenkop/Langeland) grillen – geht traditionell gar nicht anders.

Wir bauen die Törnplanung rückwärts. Am Freitag, dem Prüfungstag wird (Stand heute) nur wenig Wind sein, morgen auch. Also kein Tag für eine längere Distanz, aber für Hafen- und Segelmanöver. Den Südwind am Sonntag nutzen wir für die Überfahrt nach Bankog und Montag bei schwachwindig umlaufend weiter nach Rødbyhavn/Lolland. Das wird lustig und für eine Ausbildungscrew höchst interessant, weil wir die Fehmarnbelt [Tunnelbaustelle](#) passieren werden. Dienstag bei Nordost nochmal durch die Baustelle und an Fehmarns Ostseite runter nach Burgstaaken. Von dort in der Nacht zurück nach Heiligenhafen. Weiter wollen wir nicht planen, die Crew verabschiedet sich zum Einkauf und ist nach 60 Minuten zurück. Schnell ist alles verstaut, sogar eine kleine Shoppingtour liegt bereits achteraus, Zeit für die Seebrücke.



Das Bocholter Quartett posiert für die Lieben daheim auf dem „Spielplatz“ (nächste Seite) der

Seebrücke oder heißt das Sehbrücke? Ich vergesse das immer wieder.

Zu unserer Crew auf dem Foto unten: Daniel (von links) kennt bereits die niederländischen Küstengewässer und ist, wie alle anderen auch, über den [Bocholter Yachtclub](#) in diversen Jollenklassen gesegelt. Das gilt ebenso für Steffi, Kathrin und Norbert. Meilen haben sie auch genug. Wie schön, aber **wie** sind die gesegelt? Wir werden seh'n. Von der Sehbrücke ist die Crew begeistert und



überhaupt weht uns ein kalter Wind um die Nase. Die frühlinghaften Tage sind wohl vorbei. Über unseren Heimsteg 12 (unten) kehren wir schon bald zurück an Bord.



Im Salon eine kurze Einweisung in **was finde ich wo** – nein, nein, die Sicherheitseinweisung folgt morgen Vormittag. Die Crew hat so viel Essen mitgebracht, da bleiben wir lieber an Bord.

Die anschließende Törnplanung macht eher noch ratloser. Klar ist, morgen soll nur wenig Wind sein, kein Tag für eine längere Distanz, aber Zeit für Hafen- und Segelmanöver. Erst den Südwind am Sonntag nutzen wir für die Überfahrt zum Grillen nach Bankog und Montag bei schwachwindig umlaufend weiter nach Rødbyhavn/Lolland? Die Windlage ist nicht dramatisch, dafür äußerst kompliziert. Wir diskutieren hin und her, dreh'n uns im Kreis und kommen zu keinem Ergebnis. Warten wir noch einen Tag mit der Entscheidung, dann sehen wir weiter. Und endlich, endlich hat der Skipper ein Erbarmen mit der Bocholter Crew, die nach der langen Anreise einfach nur noch hundemüde ist, gute Nacht.

Samstag, 12. April: Sicherheitseinweisung, Hafen- und andere Manöver

Viele mögen es nicht mehr hören, die obligatorische Sicherheitseinweisung. Fast drei Stunden gehen wir in's Detail, werden in Rettungswesten, Feuerlöscher und in die Gasabnahme einge-

Wiesen und hier an Bord kann man die Teile anfassen, die gibt es wirklich. Nur ein paar Bilder,

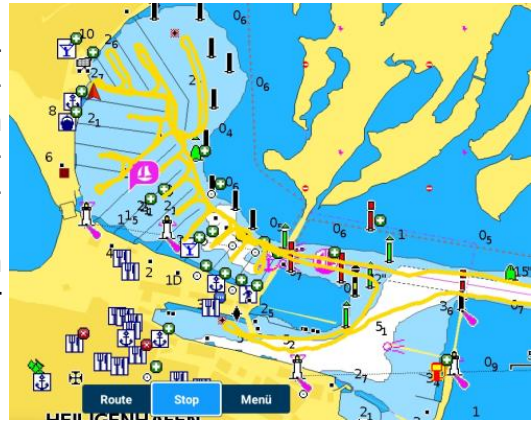


ganz oben: Wir zerlegen eine Rettungsweste; Mitte, der Blick in die trockene Bilge mit der elektrischen und der manuellen Bilgepumpe; unten der Blick auf die Sicherungen am Panel.



Bei der Sicherheitseinweisung an Deck wird der Stander des [Bocholter Yachtclubs](http://www.bocholter-yachtclubs.de) unter der

Backboardsaling gehisst. Eine Muss für die Crew und nach falscher Flagge fühlt sich das für den vereinslosen Skipper nicht an. Nachdem alles besprochen, legen wir zur großen Hafenrundfahrt ab und trainieren dabei Wenden auf engem Raum. Auf dem Kartenausschnitt (rechts) sieht man die gelbe Schneise der Verwüstung, die wir durch den Hafen gezogen haben. Manchmal spürt der Skipper die Aufregung, doch ohne schwitzige Hände kommt man nicht aus der Komfortzone, also rein in die nächste Boxengasse, oder in die, die ist noch enger. Gut gemacht, und jetzt alles rückwärts, läuft. Das Küstenseewetter für



Flensburg bis Fehmarn: West um 3, vorübergehend schwach umlaufend, Sonntag südostdrehend 4 bis 5 und später südwestdrehend 3 bis 4, früh strichweise diesig.

Nach so viel Theorie und Hafenmanöver endlich raus an die frische Luft. Auf dem SKS-Spielplatz weht nur ein laues Lüftchen, doch vielleicht ist es genau das, was uns so leise über's Wasser schweben lässt. Der erste Segeltag gleich mit Sternchen**** und mit dem Deviationspfahl (unten). Was'n das? Divisionspfahl? Das hat was mit Ablenkung zu tun, aber was? Ihr kommt schon dahinter ...



Zurück im Hafen die Mutter aller Hafenmanöver: Eindampfen in die Vorspring! Die Crew hat alle Hände voll zu tun, der Skipper aber auch ... und deshalb gibt es nur dieses eine Foto (rechts). Gerade legt Norbert an und damit die Messlatte ganz schön hoch. Die Konkurrenz steckt das locker weg, die Bedingungen sind aber auch ausgezeichnet. War schon richtig, dass wir nicht nach Bankog rüber sind. Ach Bankog: Wir brauchen noch Holzkohle und Grillgut für Morgen – wird schnell erledigt. Um 1700 sind wir nach 8 nm zurück am vorübergehenden

Heimatsteg 9/5 und natürlich gibt's den traditionellen Anleger mit dem Plopp! Wir reflektieren unser Tagewerk und sind damit sehr zufrieden. Gute und differenzierte Rückmeldungen in beide Richtungen. Daran wollen offenbar auch andere Seeleute teilhaben. Zuerst kommen Hans-Jürgen und Dirk vorbei. Hans-Jürgen kenne ich schon lange, aber Dirk nicht. Beide bereiten die clubeigene HR352 auf die Saison vor, ein interessanter hannöverscher [Verein](#) für Segler ohne Yacht, aber schaut selbst. Kaum sind die beiden weg, schlagen Roland, Martin und Paul auf. Die Ostwestfalen waren so oft auf der „Kalami Star“, doch der letzte gemeinsame Törn war die „Entführung“ der „Luna“ aus København ... während Corona. Selige Zeiten Dschunxx, aber ich bin im Dienst. „Is gut Ralf, wir wollten nur mal guten Tag sagen“ ... ach, ich freu' mich immer, wenn ihr vorbeikommt.



Die Crew verlustiert sich inzwischen am Strand – im Hafen schließt der Mond die Lichtlücke. Ein Dankeschön für die wunderbaren Fotos an die Crew und eine geruhsame Nacht.

Sonntag, 13. April: Heiligenhafen – Bagenkop/Langeland

Hier läuft alles wie geschmiert. Punkt 0600 geht der Betrieb los, der Skipper kann sich gerade noch bis 0700 in der Koje halten, da wartet die vollständige Crew bereits mit dem Frühstück. Wie kann ich die Bande nur bremsen? Innerlich geb' ich auf, sagen sage ich das nicht. Also nach dem Frühstück wie immer der intensive Blick auf's Wetter mit Wetterlage, Bodendruckkarte und dem Seewetter. Wie immer der Maschinencheck und der Blick auf die Seekarte. Nur warum mach ich das? Die Streber haben bereits alles besprochen, teilweise auf's Handy geladen. Nun bekommen sie noch die sehr empfehlenswerte App Havneguide.dk dazu.

Westliche Ostsee: Südost 3 bis 4, vorübergehend strichweise 5, südwestdrehend, später abflauend, vorübergehend diesig, See 0,5 Meter.

Die Crew kann es mit dem Ablegen gar nicht abwarten, die heißen sogar schon im Hafen den Danebrog auf – rechts. So ganz richtig ist das zwar nicht, wir sind noch nicht im Gastland, aber jetzt weiß jeder, wohin die Reise geht. Steffi lässt mit langer Vorleine (Wind von der Seite) um 1000 ablegen und dann sind wir schnell aus dem Hafen. Vor dem Kommunalhafen geht das Groß nach oben, die Maschine läuft noch mit. Am SKS-Spielplatz verlassen wir das Fahrwasser, Maschine aus. Inzwischen weht der SSO-Wind mit 17 Knoten, gefühlt ist es noch sehr kalt. Als wir den Ostkardinal runden kommt die Genua dazu, wir segeln exakt vor dem Wind – Schmetterling.



Nicht mehr lange. Wie angekündigt dreht der Wind langsam von SSO auf S und geht von 17 auf 7 Knoten runter. An Deck das volle Programm: Großsegel schiften, Bullenstander, Genua über, ... alles dabei. Um 1115 haben wir Lt. Flügge steuerbord querab. Die Ruderleute wechseln sich stündlich ab, Steffi übergibt an Norbert ...

Nun dreht der „Wind“ vorsichtig auf SW, wir machen kaum noch Fahrt. Andere Yachten überholen und damit erwacht der Ehrgeiz der „Kalami Star“- Crew und wie: Der Gennaker soll uns retten. Wir geben alles. Endlich sind die Vorbereitungen abgeschlossen: Genua eingerollt und gesichert, Gennakerrüssel und Halsleine angeschlagen, Schot vorbereitet. Dann gehen 87 qm Tuch nach oben...



... damit das Leichtwindsegel für Vortrieb sorgen kann. Oben angekommen fällt es ein und will mit dem Hauch von Wind nix anfangen. Wir bleiben stehen. Mal unter uns: Da willst du mit der Segelgarderobe n'büschen angeben und bist krachend gescheitert. Inzwischen dämmert mir, die anderen Crews, fahren längst unter Maschine (und Segel), zeigen es aber nicht.

Um 1215 ziehen wir den Strumpf über den Gennaker, man weiß ja nie. Maschine und Autopilot an, Motorkegel, Kurs Bagenkop. 45 Minuten und 4 nm weiter kehrt der Wind zurück. Gennaker? Nee! Motorkegel weg, rollt aus die Genua, Maschine aus. Wir nähern uns dem Kiel-Ost-seeweg und schauen, wie man andere Fahrzeuge plotten kann. Logisch über das AIS (für die Berufsschiffahrt vorgeschrieben), mit dem Handpeiler oder mit einem Fernglas mit Kompass.



Langweilig wird es nicht, um 1415 beginnt es zu regnen. Schnell ist der Gennaker eingetütet und wieso schleicht Neptun um den Dampfer? Hat uns wohl verwechselt oder doch nicht? Verwechselt! Nein, doch! Bei uns gibt's nichts zu holen. Längst ist Langeland in Sicht. Wieder will der dänische Wind einschlafen und kommt mit Macht zurück. Plötzlich weht er mit 19 Knoten und da muss auf der „Kalami Star“ gerefft werden. Die Crew guckt irritiert, reffen???

Ja, reffen oder Sonnenschuss, was wollt ihr? Reffen! Die kriegen wirklich das volle Programm, so muss das. Ein paar Minuten später passieren wir den Dovnsklint, sehen die Abbruchkanten vor dem Hafen. Daniel wird reinfahren und informiert sich im „Hafenlotsen“. Von außen wirkt der Hafen leer, Fender brauchen wir nicht. Um 1630 sind wir nach 29 nm (Gesamt 37) endlich fest in Bankog. Das Ende einer wirklich abwechslungsreichen Überfahrt muss belohnt werden.



Der Skipper lädt zum Lakridsis ein, das erste in diesem Jahr, für die *beste Crew des Jahres*. Die kleine Runde durch den Hafen ist ernüchternd. Der Automat kassiert 240 DKK (32,10 €), aber wofür? Duschen und WC sind verriegelt, nur auf der Frauenseite ist geöffnet. Eine Dusche ist okay, die andere naja. Die Behindertentoilette ist immer geöffnet. Auf dem Grillplatz fehlen die Grills, ich fasses nicht ... Wir drehen eine kleine Runde zur Steilküste.





Løppemarkt ist immer und überall im Königreich. Wir erwischen Kathrin beim Powershopping. Von dort zurück in den noch im Winterschlaf schnarchenden Hafen. Wir finden die abgestellten Grills im Winterlager, gleich daneben eine Karre und damit ist das Angrillen unter Dach und Fach - unten.



Der Wind legt wieder ne Schippe drauf, im Hafen wird es empfindlich kalt. Cool, die Bordheizung lockt zurück an Bord.

Montag, 14. April: Bagenkop – Burgstaaken – Heiligenhafen

Jetzt muss ich was zurücknehmen: Logisch sind nicht alle Duschen geöffnet, sondern nur zwei. Es sind auch nur 5 Gastyachten im Hafen, niemand muss auf seine warme Dusche warten, alles gut. Das Problem der noch fehlenden Grills hat die Selbsthilfegruppe allein gelöst, geht doch. Noch was für Skipper: Die kleinen blauen Campinggasflaschen kosten in D um die 35 bis 37 €, beim Dagli Brugsen in Bankog umgerechnet knapp unter 20 €!!!

Wir sind noch am Anfang der Saison. Bei der Törnplanung hat der Skipper vergessen, sich neben dem Wind auch die Windböen anzuschauen und das sieht für Dienstag gar nicht gut aus. Unser Plan, am Dienstag von Rødby östlich Fehmarn nach Burgstaaken zu segeln, fällt zu erwartenden Böen bis 30 Knoten (bis 7 Bft.) zum Opfer. Neptun soll bleiben, wo er ist. Also Plan C: Schon heute nach Burgstaaken und in der Nacht zurück nach Heiligenhafen. Heute ist zwar wenig Wind und der weht zunächst aus S, dreht im Tagesverlauf langsam auf W und bleibt schließlich ganz weg.

Wir nehmen uns Zeit und trainieren das Eindampfen in die Vorspring, später rückwärts längsseits am Steg anlegen. So sieht das aus.





Die Manöver gelingen immer besser und wären inzwischen sogar in der Prüfung vorzeigbar. Bonusprogramm: Jede/r einmal rückwärts längsseits anlegen – klappt auf Anhieb, um 1210 legen wir endgültig zu 32 nm nach Burgstaaken ab, das Seewetter:

Westliche Ostsee: Südwest 3, vorübergehend schwach umlaufend, später östliche Winde um 4, zeitweise diesig, vereinzelt Gewitterböen, See später 1 Meter.



Die Stimmung ist prächtig. Nach Regen kommt Sonne, wir müssen kreuzen, kreuzen, kreuzen. Um 1425 erreichen wir die Kardinaltonne 61 am Tiefwasserweg (die Nummerierung folgt dem Fahrwasser des Tiefwasserwegs) südöstlich Lt. Keldsnor – unten Kathrin am Ruder.



Exakt in diesem Moment springt der Wind, wie erlebt, endlich auf Südwest. Die Kreuzerei hat ein Ende und der Speed klettert von 4,8 auf 6 Knoten, das wird nicht lange gutgehen. Noch 23 nm bis Burgstaaken, wann verlässt uns der Wind? Zwei Stunden geht das gut. Wir passieren den Kiel – Ostseeweg, kein Fahrzeug in Sicht. Ganz nebenbei ein wenig Fahrschule, weil die vielen Kurskorrekturen nicht zielführend sind. „Fahrschüler“ fahren „gern“ den eigenen Fehlern hinterher: „Halt exakt Kurs und lass das Ruder einfach mal los!“ Stehen die Segel gut, gibt es keine Kursabweichung, die Yacht hält Kurs. Leichte „Korrekturen“ reichen, um auf Kurs zu bleiben, weißte Bescheid. „Ach, so einfach ist das ...?“



Kaffeepause mit Süßkram, Käse und immer noch 5 Knoten über Grund. Einfach großartig, doch so langsam geht dem „Wind“ die Puste aus, die Logge gibt uns 3,2 Knoten. Wir lassen das Groß stehen, Maschine an, Motorkegel. Der Skipper, „... du musst den Törn IMMER vom Ende her denken. Wenn wir um 19 Uhr ankommen wollen, brauchen wir mehr Tempo!“



Plötzlich Alarm: Schweinswale an Steuerbord! Tatsächlich zwei Schweinswale ziehen Steuerbord achteraus. Helle Aufregung im Cockpit und falls hier Segler mitlesen: Schweinswal-sichtungen bitte immer nach Stralsund melden. Das geht ganz einfach über die App „[Sichtungen](#)“. Über Fotos freut man sich in Stralsund. Vielen Dank, Daniel.



Um 1715 geben wir auf, westlich vom Flügger Strand bergen wir Groß und Danebrog. Die Crew arbeitet inzwischen selbstständig. Um 1735 passieren wir Lt. Flügge, vertrautes Revier.



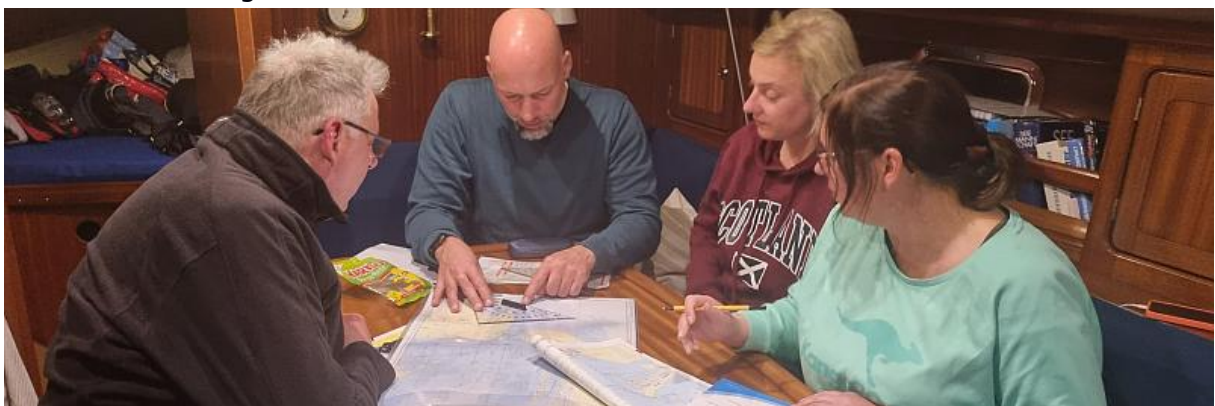


Im Fehmarnsund herrliches Licht und 1,1 Knoten ostsetzender Strom. Östlich der Brücke ein Schubverband (von der Donau) im Sundfahrwasser - unten. Lichterführung bei Nacht?

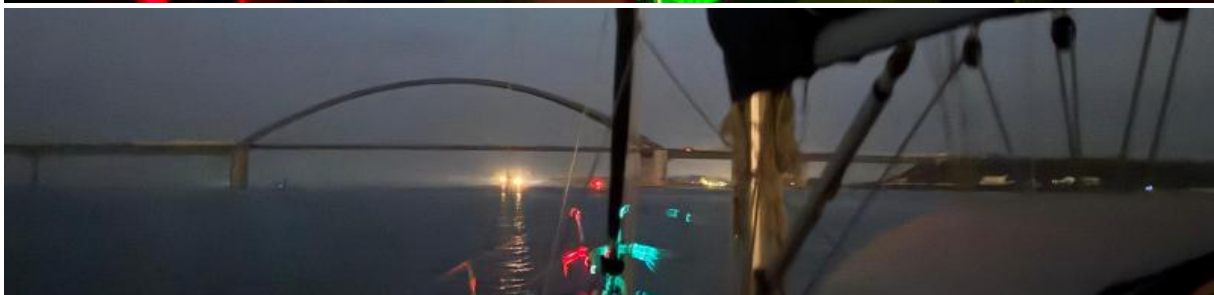
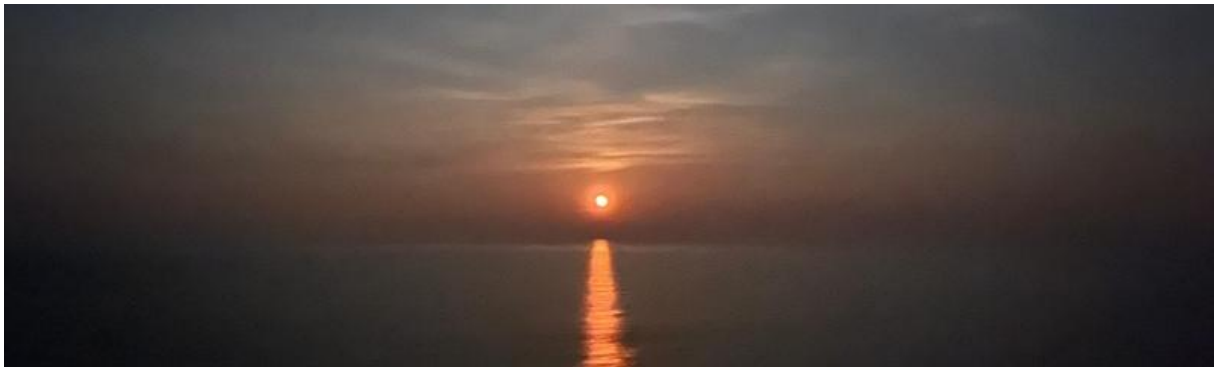


Danach geht es ganz schnell. Raus aus dem Sundfahrwasser zur Tonne 1 und rein nach Burgstaaken. Dort bringt uns Norbert um 1720, nach 37 nm (74 nm) rückwärts längsseits an die Pier – als hätte er das schon mal geübt. Gut gemacht!

Jetzt sollte eigentlich an Bord gekocht werden, doch der „Goldene Anker“ lockt Crew und Skipper ins warme, teure Gasthaus, eine gute Entscheidung. Von dort rüber ins Winterlager, Schiffe von unten gucken.



Zurück an Bord beginnt die Vorbereitung auf die Nachtfahrt - Vorseite. Für Sehleute: Die Crew navigiert nur nach Seekarte und auf „Sicht“, der Plotter (das „Navi“) bleibt aus. Leicht ist diese Aufgabe nicht. Nach intensiver Vorbereitung legen wir um 2225 ab und staunen nicht schlecht, dass der gute Mond anfangs blutrot mit uns auf die Reise geht. So sieht das aus ...



Um 0046 und nach 11 nm (Gesamt 85) sind wir nahezu geräuschlos zurück im Heimathafen. Eine kurze Reflexion mit Anlegebier bringt uns um 0200 in die Kojen. Wehe um 0700 steht Norbert auf. Gute Nacht.

P.S. Von einer früheren Nachtfahrt gibt es dieses [Video](#) - damals noch mit Plotter.

P.P.S. Am nächsten Morgen wird Norbert (aber sowas von früh) von Kathrin geweckt!

Dienstag, 15. April: Segelmanöver im 3. Reff

Wie erwartet regnet es bis 1000 und kräftige Böen fegen durch den Hafen. Wir liegen quer zum Wind und logisch schlagen die Wellen besonders gegen das Heck. Für die einen ist es Musik, andere nehmen Ohropax. Ein blöder Spruch, diese Schläge spürt man regelrecht.

Nach dem Frühstück alles andersrum: Wir wiederholen die Sicherheitseinweisung, doch jetzt fragt der Skipper wie ein SKS-Prüfer und die Crew antwortet. Anschließend wie jeden Morgen der intensive Blick auf's Wetter mit Wetterlage, Bodendruckkarte und Seewetter. Logisch der Maschinencheck und der Blick auf die Seekarte. Dazu noch eine empfehlenswerte App für Fahrtensegler: <https://www.blauwasser.de/>.



Was machen wir heute? Die Crew will unbedingt raus, der Skipper ist eher skeptisch, lässt das aber nicht raushängen, schau'n wir mal, was geht. Nur, wie kommen wir bei so viel Seitenwind



überhaupt aus der Box? Die Schwarmintelligenz von Crew und Skipper findet (auch ohne seitliche Sorogleine) eine Lösung – an der Flipchart: Lange Vorleine nach Luv, lange Leine von der Mittelklampe zum Luvpfahl, logisch die Achterleinen, den Rest erledigt die Maschine. Bevor wir ablegen wird, bei Böen bis 27 Knoten, bereits im Hafen das dritte Reff eingebunden.

Flensburg bis Fehmarn: Ost um 5, langsam süd- bis südwestdrehend um 3, zeitweise diesig, später Nebelfelder.

Wir rutschen um 1330 mit viel Maschine achteraus und brauchen die Leine von der Mittelklampe nicht wirklich. Die lange Vorleine hält uns in der Spur, dann sind wir raus. Im Fahrwasser weht uns der Wind böse auf die Nase, trotz 2000 U/Min. schaffen wir nicht mehr als 2 Knoten, wenn überhaupt. Ein Getreidefrachter kommt entgegen, wir rumpeln auf den „SKS Spielplatz“. Steffi lässt das gereifte Groß setzen, die Genua wird mit 50 % ausgerollt und schon liegen wir kräftig auf der Backe. Der wahre Wind weht mit 18 – 25 Knoten, die Welle in der

geschützten Bucht 1 m. Die Crew beginnt mit ersten Wendungen, die Yacht liegt ordentlich auf der Seite. Geht das gut? „Fliegende Wechsel“ am Ruder unmöglich, also Beidrehen und Beiliegen – hatten wir noch nicht, ist aber Bestandteil der Prüfung. Bei dem Wind geht alles rasend schnell. In der Wende schlagen die Schoten als gäb's kein Morgen – die Gesichter sprechen Bände - rechts. Da wir am Prüfungstag mit ähnlichem Wind rechnen müssen, wagen wir uns an das Bojenmanöver.



Logisch erklärt das der Skipper Schritt für Schritt, bevor er es selbst einmal ohne und dann mit Boje demonstriert. Jetzt die Crew: Jede/r ein Versuch ohne, dann mit Boje, Beidrehen und Beiliegen. Reibungslos läuft das noch nicht. Logisch, bei Bft. 6 schlagen die Schoten verfangen sich irgendwo, Manöver müssen ab- oder unterbrochen werden. Gleich darauf fällt die Rettungsboje aus der Halterung und verbiegt die Halterung derart, dass sie kaum noch zu gebrauchen ist. Der Skipper zweifelt, will die Crew fragen, ob wir abrechen sollen, merkt aber sofort, dass ist hier keine demokratische Veranstaltung. Klare Entscheidung: Wir brechen ab



und fahren rein, das wird zu gefährlich. Immerhin sind wir ambitionierte 10 nm (Gesamt 95) gesegelt und müssen bei viiiieel Seitenwind zurück in die Box. Das lösen wir um 1615 mit (inzwischen) viel Gelassenheit über die Mittelklampen. Puh, Glück gehabt, nur die Halterung der Rettungsboje ist defekt, Crew & Skipper sind heile und landen entspannt zum Kaffee beim Junge. Langsam kehrt die gute Laune zurück. Nach dem Essen werden schon wieder Segelkommandos abgefragt oder entnervt abgewunken. Soll heißen, es reicht für heute. Gute Nacht.

Mittwoch, 16. April: Muckibude I

Wie jeden Morgen der gründliche Blick auf's Wetter mit Wetterlage, Bodendruckkarte (heute mit Konvergenz) und Seewetter. Logisch der Maschinencheck, der Blick auf die Seekarte und die Frage: Was muss ich als Skipper/in checken, bevor wir ablegen? Seewasserfilter, Ölstand, Keilriemen, Gas, Fenster, Seeventile, Seekarte, Wasser gebunkert, Diesel ..?

Soziale Betriebsfürsorge nicht vergessen: Unbedingt Sonnenschutz, Rettungswesten immer!

Flensburg bis Fehmarn: Schwachwindig, später nördliche Winde um 4, zeitweise Schauer- und strichweise Gewitterböen, zeitweise Nebelfelder.

Um 0950 legen wir ab und kurz darauf am Servicesteg durch Eindampfen in die Vorspring wieder an und ab und an ... in Bangkop geübt, heute vertieft. Manches Manöver gelingt auf Antrieb, manches ist ausbaufähig. Fehler sind zum Lernen da, steht in der Arbeitsplatzbeschreibung derselben. Draußen auf dem SKS-Spielplatz wird jetzt unter Maschine nach Kursangabe (Magnetkompass) gesteuert. Das macht die Crew zum ersten Mal und logisch gibt es noch Luft nach oben. In der zweiten Runde läuft das ...



Jetzt werden die Segel gesetzt und jede/r steuert seinen Manöverkreis, den inzwischen alle im Griff haben. Gegen 1200 beginnt der Wind zu schwächeln, nix geht mehr. Das Bojenmanöver (Q-Wende) wandeln wir mit viel guten Willen kurzerhand in das Bojenmanöver unter Segel UND Maschine. Das ist für alle neu. Nachdem die Boje über Bord ist, folgt das Kommando: *Rettungsmittel bereithalten, MOB-Taste drücken, Ausguck.* Danach: *Roll ein die Genua, hol dich das Groß, ich starte die Maschine!* Die Rudergängerin wendet und fährt mit dem nötigen Abstand an der Boje vorbei. Nach weiteren drei Längen wird wieder gewendet (vorsichtig, sonst geht jemand über Bord) und die Boje gegen den Wind angesteuert. Vor der Boje wird die Fahrt so reduziert, dass die Boje nahezu ohne Fahrt aufgenommen werden kann. Achtung, vor Aufnahme der Boje muss ausgekuppelt sein. Genug gearbeitet, wir sind seit drei Stunden in der prallen Sonne, die Pause ist überfällig, Kursänderung „Kap Orth“. Vielleicht kehrt der Wind zurück?



Hier oben geht's rein und am beliebten „Kap Orth“ (unten im Hintergrund die schönste Pommesebude der Ostsee) ist die Schlange so lang, dass wir uns an die „Waffelbude“ verholen.

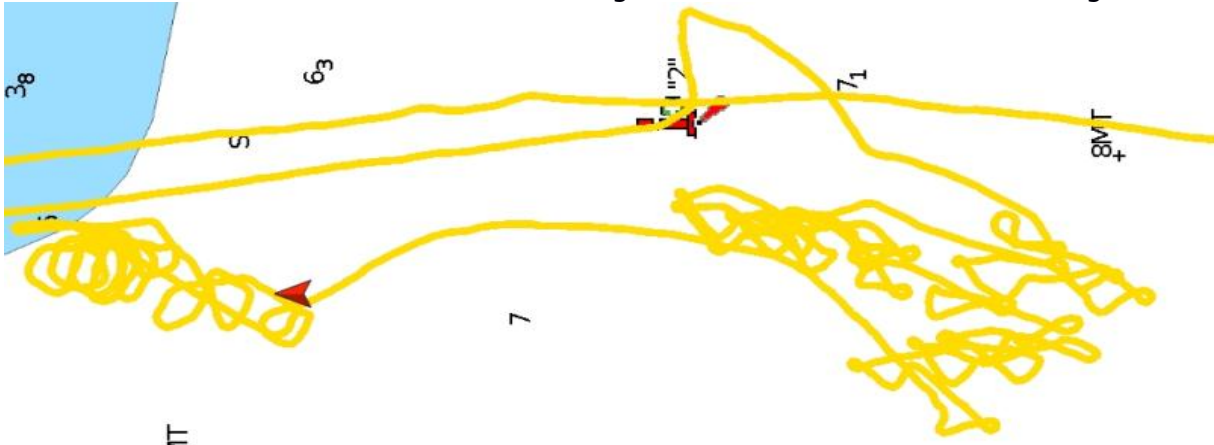




Nach der Kaffeepause der berühmte Orthsrundgang - oben. Den Sehleuten mag der Ort vielleicht bekannt vorkommen und der Skipper ist hier schon mal über ne Leiche gestolpert. In Orth werden viele Fernsehkrimis gedreht, im TV heißt der Orth „Schwanitz“.



Tatsächlich ist der Wind zurück. Um 1420 legen wir ab und fahren rund um die „Chefin im Fehmarnsund“ (Tonne 2) bei 8 Knoten Wind alle Bojenmanöver. Ja, es sind traumhafte Bedingungen: Sonne satt und eine Kaffeebrise, besser geht's nicht. Die Crew löst alle Aufgaben fabelhaft, doch ich will nicht zu viel versprechen. Am Freitag wird das ein anderer Schnack, dann erwarten uns 16 und nicht 6 Knoten. Morgen nähert sich der Wind dem Freitag an!



Um 1700 sind wir durch. Die Crew will noch Hafenmanöver fahren, dann ist aber auch gut. Im Fahrwasser nach Heiligenhafen kommt uns ein Dampfer entgegen – da wird es eng.



Das Eindampfen in die Vorspring wird zur Bestätigung für den Skipper. Wer in der Prüfung so anlegt, muss sich keine Sorgen machen. Erschwerend kommt hinzu, dass ordentlich Strom setzt, der die Yacht zum Steg drückt. Gut gemacht. Jetzt nur noch in die Heimatbox, aber was ist das denn? Schwamm drüber & da schweigt des Seemanns Höflichkeit. Nach 23 nm (Gesamt 118 nm) sind wir um 1800 zurück an 9/7. Feierabend, Anlegebier, Gruß an Harmut!



In der Regel werden an dieser Stelle die abendlichen Restaurants oder die Rezepte der Smutjes veröffentlicht. Außer im Goldenen Anker wurde mit dieser Crew an Bord gegessen. Die haben bestens vorbereitet angeheuert und sogar die abendlichen Menues mitgebracht. Von teuren Restaurants wurde die Bordkasse verschont, gut so!

Donnerstag, 17. April: Muckibude II

Es läuft nicht alles glatt in Heiligenhafen. Der Münzautomat für die Duschen im neuen Sanitärgebäude verweigert die Arbeit, nur ein kleiner Zettel „vorübergehend außer Betrieb, Münzen beim Hafenmeister“ wäre hilfreich, fehlt nach 24 Stunden immer noch. Wer ne Münze hat und nackt in die Dusche steigt – vergeblich. Das ist nicht lustig. Und außerdem hat die [HVB](#) die Reinigungszeiten für die Sanitärräume mitten in die Nutzungszeit verlegt. An Steg 9 morgens

von 06 – 07 Uhr und an Steg 12 wird von 07 – 08 Uhr gereinigt. Das geht gar nicht. Aber warum rege ich mich so auf, morgen ist Prüfung und die Aufregung steigt schon vor dem Frühstück: „... morgen früh kann ich gar nichts essen!“

Den Hinweis, was wir vor dem Ablegen für ein Pensum abspulen erspare ich uns heute, ihr kennt das. Das Seewetter:

Flensburg bis Fehmarn:

Nordöstliche Winde um 4, etwas zunehmend, nord- bis nordwestdrehend, anfangs strichweise Gewitterböen, zeitweise diesig mit Nebelfeldern.



Um 1005 legt Daniel ab (oben) und am Chartersteg wieder an. So läuft das morgen auch. Am Servicesteg sind einige Yachten mit an- und ablegen beschäftigt, die Warteschlange ersparen wir uns. Wir drehen eine kleine Runde zum Kommunalhafen, aber da werden wir mit Sicherheit nicht anlegen, der Hafen ist voll mit Pontons und schweren Baufahrzeugen. Wir fahren raus, steuern nach Magnetkompasskursen und jedes Crewmitglied ermittelt den aktuellen Standort mit einer Kreuzpeilung via Handpeiler - unten. Die Standlinien beider Peilungen werden mit der Missweisung (+ 4,5°) beschickt und in die Seekarte eingetragen. Im Schnittpunkt der Standlinien liegt der beobachtete Ort - Ob.



Ab 1120 sind wir damit durch, der Wind weht mit 4 Knoten, wir fahren raus zu Tonne 2. Wieder herrliches Wetter, doch auf dem Wasser ist es noch ziemlich diesig. Endlich, unter Vollzeug drehen wir Manöverkreise, Manöverkreise ... danach spricht der Skipper die Crew mit Vornamen und Sie an und simuliert eine SKS-Praxisprüfung. Alle Segelkurse, Boje über Bord unter Segeln und Boje über Bord unter Segel **und** Maschine, danach Beidrehen und Beiliegen, fertig. So ein Prüfungsteil dauert bei wenig Wind wie jetzt ca. 10 Minuten. Bei so wenig Wind wie jetzt, hakt es manchmal noch – also alles nochmal. Völlig fehlerfrei läuft das noch nicht bei allen. Das Adrenalin steigt, doch der Wind schwächelt.

Wir wissen, dass der Wind am Nachmittag zulegen und sich der Vorhersage von morgen (Nordwest- bis Norddrehend 4 bis 5, zeitweise diesig, vorübergehend Schauerböen, See vorübergehend 1 Meter.) nähern wird. Also Segel runter und zur Fischbrötchenpause zurück an die Charterstege. Mit Glück können wir jetzt in die Vorsprung Eindampfen?



Bevor wir ins Fahrwasser rutschen überholt uns ein Bagger – der Hafen ist ohnehin voller Baufahrzeuge, was ist da los? Um 1345 sind wir zurück am Servicesteg und wollen eindampfen, doch Crew & Skipper eines Hafentrainings blockieren den Steg, aber, „... in 10 Minuten sind wir weg!“ Wir quetschen uns voller Hoffnung hinter die Yacht, doch 10 Minuten später beginnt die Crew mit Leinenwerfen. Wir erinnern an die 10 Minuten, doch der Skipper will nicht erinnert werden, „...wir sind gleich weg, bleib doch ruhig!“ 20 Minuten später immer noch nix, wir legen ab und verholen in eine Box, solche Skipper braucht niemand.

Bei Fischbrötchen und Kaffee frischt der Wind tatsächlich auf, am Servicesteg ist endlich Platz, „... wir sind gleich weg“ sind weg. Weiter geht's: Eindampfen in die Vorspring zum wievielten Mal eigentlich??? Inzwischen weht der Wind mit 12 Knoten, die Trefferquote ist weiterhin hoch, die Rückwärtsfahrt nicht einfach, klappt aber. Das Wetter kippt wie vorhergesagt. Der blassblaue Himmel bezieht sich, es wird noch diesiger, der Wind frischt auf – jetzt 14 Knoten. So oder so ähnlich wird es morgen sein, dazu soll es regnen – zum Glück jetzt noch nicht.



Um 1545 binden wir das dritte Reff ins Groß, die Genua klein und segeln unter ungewohnten Bedingungen – endlich mit Wind. Wieder bekommt jede/r hinreichend Zeit, sich auf die neuen Bedingungen einzustellen. Noch einmal simulieren wir einen Prüfungsdurchgang und überraschend verschiebt sich das Ranking (Namen tun hier nichts zur Sache).



Manches wird nachgearbeitet, wiederholt, klappt dann doch wieder und nun kriecht die Kälte tief unter die Segelklamotten. Es wird empfindlich kalt oder ist es nur die gefühlte Kälte durch den kräftigen Nordwest? Auch wenn wir uns heute Morgen vorgenommen haben lange zu trainieren, jetzt ist die Grenze längst erreicht. Mehr vom selben macht keinen Sinn.



Oben der Track vom Nachmittag. Kurz nach 1800 sind wir bei Wolfgang an der Tanke. 50 Liter Diesel und Heiligenhafener Neuigkeiten wechseln die Seite. Kurz darauf sind wir um 1830 nach 22 nm (Gesamt 140 nm) zurück am Steg. Der Skipper hat fertig.

Heute bleibt die Bocholter Kombüse kalt, wir verholen ins „[Kamino](#)“. Eine gute und preiswerte Adresse in Heiligenhafen, darf man gar nicht weitersagen. So, nun lasse ich die Crew und Dich mit diesem Logbuch allein, wir müssen morgen früh raus, Daumen drücken!

Karfreitag, 18. April: Jetzt geht's los

Oha, um 0530 kommt Bewegung in den Dampfer, aber um 0630 ist wecken!!! Da stehste als Skipper senkrecht in der Koje, doch das ist (fast) bei jeder Crew so und zeigt, wie groß die Aufregung ist, was willst da machen.

Danke für die aufmunternden Wünsche an die Crew von der „Disco Volante“, von Christian, Bordfotograf Jasper und Martin.

Nach dem Frühstück der letzte Wettercheck:

Westliche Ostsee: Westteil zeitweise 5, nordwest- bis westdrehend, Westteil zeitweise Schauerböen, zeitweise diesig, See anfangs 1 Meter.

Um 0845 machen wir gleich am Servicesteg fest und hoffen, gleich als erste Crew dranzukommen. Das klappt auf Anhieb, wir sind erste und einzige Crew, die zur Prüfung antritt. Die Prüfer kommen an Bord, klären die Personalien, Meilenbestätigungen wechseln die Seite und kurz darauf wird durch Eindampfen in die Vorspring abgelegt. Nicht jedes Manöver gelingt auf Anhieb, aber 75 % der Crew bekommen das ganz gut hin, ein/e Segler/in muss das bei der Rückfahrt nachholen. Oh je, bei jedem Manöver weißt du als Skipper viel zu früh, wenn das schiefgeht, darfst aber nicht eingreifen. Dann leidet er wie ein Hund. Wenn dabei auch noch das Getriebe ausgehebelt wird, weil von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt gerissen wird, ist der Skipper der Verzweiflung nah. Was nun? Runter in den Maschinenraum, Stirnlampe auf und das blockierte Getriebe mit einer 24er Nuss wieder entriegeln, läuft. Glück für alle, dass ratzfatz die Genua ausgerollt wird, der Wind kommt aus der richtigen Richtung.

Wir wollen keine weiteren Internas aus der Prüfung berichten, logisch ist die Aufregung groß. Versteht jede/r, der sich jemals dieser Prüfung gestellt hat. Wie schön, Wind und Wetter meinen es besser als befürchtet. Bei 11 – 14 Knoten Wind kannste alle Manöver ohne Probleme fahren, fast alle ... und da drücken die Prüfer schon mal ein Auge zu. Bei der Rückfahrt zum Servicesteg kommt, was kommen muss: Auch der zweite Anleger will einfach nicht gelingen. Jetzt drücken die Prüfer kein Auge mehr zu, muss man akzeptieren.



Woran hat es gelegen? Am Wetter? Wir hatten, außer gestern am späten Nachmittag, wenig Gelegenheit, uns bei viel Wind vorwärts und rückwärts im Hafen zu bewegen. „Denken, lenken, Gas geben,“ demonstrierte eine andere Crew. Mal andersrum: 3 von 4 haben alles richtig gemacht. So viel können wir in der Vorbereitung nicht falsch gemacht haben.



Am Ende müssen wir das respektieren und verstehen es eher als Aufforderung, da geht doch noch was! Herzlichen Glückwunsch und allzeit gute Fahrt an die drei neuen SKS-Absolventen und an den Skipper für den 40. Prüfungstörn. Zurück am Liegeplatz öffnet der Alte bei inzwischen regnerischem Wetter die obligatorische Flasche Schaumwein - rechts. Wir stoßen an und der Blick geht zurück auf eine wunderbare Woche. Dass der Skipper dabei ne Flasche Cola umwirft, muss auch nicht unbedingt sein. Klar ist, nach dem Schampus ist vor dem Reinschiff.



Und das ist schnell erledigt, Ende gut fast alles gut. Die Crew hilft noch beim Verholen an den Heimatliegeplatz 12/50 - oben. Der Skipper murmelt beim Abschied noch, dass er sehr gern mit euch gefahren ist. Die Crew vom Aasee wird er ohnehin nicht so schnell vergessen. Den-

Noch freut er sich, auf die heimatliche Koje, um endlich wieder mal länger als bis 0630 Uhr zu schlafen.

Vielen Dank an alle Daumendrücker, Leserinnen und Leser und natürlich allen frohe Ostern.



Fairwinds & lieben Gruß

Fahr



Vielen Dank für die schönen Fotos an die Crew