

Kurz-Skippertraining

4. – 7. Mai

Für dieses Training hat sich allein Thomas angemeldet. Thomas ist kein Einhandsegler, aber motiviert, seine Kenntnisse zu vertiefen, um mit kleiner Crew oder eben zu zweit sicher zu segeln. Das Solotraining ist auch für den Skipper eine Herausforderung. Mit einer größeren Crew nimmt er sich auch mal eine Pause, zu zweit ist das unmöglich. Wir sind ständig im Kontakt und an Deck arbeitet der Skipper als „Crew“, einer für alle. Da bleibt keine Zeit für ein differenziertes Logbuch, vielleicht schreibt der Skipper eher ein Bilderbuch.

Montag, 5. Mai: Hafentrundfahrt, rüber nach B'staaken & 🌍 zurück

Die notwendige Sicherheitseinweisung haben wir geteilt. Gestern Abend alles unter Deck, heute Morgen die Sicherheitseinweisung an Deck. Wenig später legen wir zur großen Hafentrundfahrt, mit Wenden auf engem Raum, Vorwärts- und Rückwärtsfahrt ab.



Thomas löst die Aufgabe überragend – mit 1,98 m wird das niemanden überraschen.



Um 1320 verlassen wir Heiligenhafen bei Bilderbuchwetter mit Ziel Burgstaaken. Die Sonne scheint, doch auf dem Wasser ist es empfindlich kalt, Wassertemperatur 12°.

Das Seewetter: Nordost 2 bis 3, zunehmend 4 bis 5. Sicht/ Wetter: Gute Sicht. Seegang: 0,5 Meter.



Um 1440 passieren wir die Sundbrücke. Der Wind weiß nicht so recht, Wasser will, wechselt die Richtung oder schwächt. Am Ende des Sundfahrwassers gar kein Wind und plötzlich der bei Windy angekündigte Winddreher auf Nordost – Ost. Jetzt weht es wieder.



Vor dem Burgstaaken Fahrwasser rollen wir die Genua ein, das Groß bergen wir im Hafen, um 1540 sind wir fest - unten. Alles ganz unkompliziert. Der Skipper trifft ein paar „alte Bekannte“, macht „Geschäfte“ mit Jan, schnackt mit Ernst, Henry und Mirco, dem Hafenmeister. Der Skipper fragt Mirco, ob das Sektorenfeuer Burger See seinen Betrieb wieder aufgenommen hat und erfährt, dass da schon so viel repariert wurde, es aber immer noch nicht in Betrieb ist. „Vor ein paar Tagen hat es nochmal eine Fehlermeldung gegeben“. „Das waren wir und heute Abend wieder kein Sektorenfeuer?“ „Ja, das dauert!“



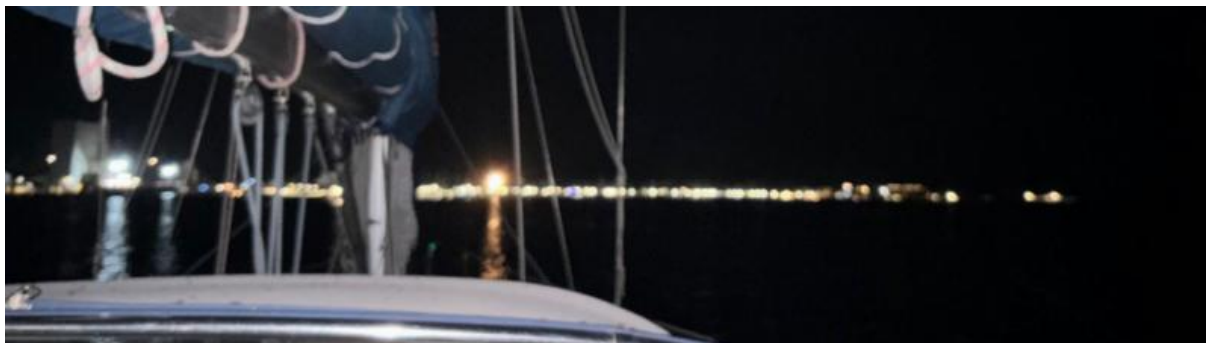
Wir sind nicht zum schnacken hier, sondern im Skippertraining. Die „Kalami Star“ legt noch einmal ab, Thomas muss jetzt am Schwimmsteg (rechts) liefern. Gleich sein erster Anleger gelingt souverän, ganz sicher Zufall, also nochmal. War doch kein Zufall, prima.

Im Anschluss die Königsdisziplin: Ablegen mit see-seitiger Achterleine (leider haben wir kein besseres Foto). Das Manöver kann man anstelle vom Eindampfen in die Vor- oder Achterspring fahren. Ungewöhnlich dabei, dass man zunächst Ruder zur Landseite legt, damit Propellerstrom und Ruder das Heck vom Anleger drücken. Dazu gibt es von Yacht TV (Youtube) ein anschauliches Video, hier der [Link](#).





Nach dem Besuch im „Goldenen Anker“ (inzwischen viel zu teuer), bereitet sich Skippers Mitsegler auf die Nachtfahrt OHNE PLOTTER vor. Wir wissen, dass Sektorenfuer Burger See ist außer Betrieb. In einer Gruppe bereitet man das mit Schwarmintelligenz vor, allein kein leichter job. Den Skipper darfer nicht fragen, der hält dicht. Nach ner Weile kommt Thomas (theoretisch) auf Kurs. Um 2225 legen wir ab – Foto oben. Immerhin sehen wir unterwegs mal ein Fahrzeug, die Küstenwache, aber dann: Kurz vor der Brücke eine sonderbare optische Täuschung. Während eine kilometerlange Fährladung LKW die Sundbrücke passiert, spürst du vor der Brücke, dass dir der Kiel unter den Füßen weggezogen wird, als hätten wir stark quersetzenden Strom. Schlimmer, als würdest du vergeblich gegen einen Strudel kämpfen, der uns gleich verschlingt. Wir spüren das beide und machen uns darauf aufmerksam. Als die LKW-Kolonne durch ist, alles wieder normal. Häää?



Leute, das ist wirklich kein Seemannsgarn, aber jetzt kommen wir glatt durch und erreichen um 0030 den Heimathafen. Wenig später sind wir nach dem smitschen Kreisel fest an 9/5, geschafft. Jetzt kommt Glühwein auf die Back, das geht nicht lange gut ...

Dienstag, 6. Mai: Rüber nach Orth, segeln, trimmen, reffen, bergen

Wer so spät in die Koje klettert, darf auch mal länger schlafen. „Was machen wir heute?“, fragt Thomas, „heute Abend Fußball gucken, was möchtest Du?“ „Da bin ich dabei, aber bis dahin?“ „Wir segeln rüber nach „Schwanitz“ und trainieren unterwegs Rettungsmanöver!“

Das Seewetter: Nordost bis Ost 4 bis 5, später abnehmend um 3. Sicht/Wetter: Südteil vorübergehend strichweise leichter Regen mit mittlerer Sicht. Seegang: Südteil vorübergehend 1 Meter.

Bevor wir draußen bei 4 – 5 Bft. reffen, erledigen wir das lieber gleich am Steg. Um 1120 legen wir ab. Vor dem Kommunalhafen geht das Groß (2. Reff) nach oben, die Genua fahren wir zu 80 %. Trotzdem machen wir hoch am Wind richtig gut Fahrt. Bei Nordostwind müssen wir rüber nach Orth aufkreuzen.



Auf dem Wasser ist es frisch, die Sonne scheint ... mit einem Halo (Foto). Ein Halo (Ring um Sonne oder Mond) entsteht durch Reflexion und Brechung von Licht an Eiskristallen in hohen Cirruswolken. Es kündigt oft einen Wetterumschwung an. Der könnte frühestens Montag ...

Als wir den Flügger Sandhaken erreichen, trainieren wir das Hamburger Manöver. „Is ja so ähnlich wie die Q-Wende,“ höre ich Thomas und demonstriere noch einmal den Abstand zur Person im Wasser, das keine Schot schlägt und immer noch kontrolliert Fahrt im Schiff ist. Thomas' Hamburger Manöver gelingt auf Anhieb und gleich nochmal ... macht Spaß.



Dann rein nach „Schwanitz“, bekannt aus der Krimiserie Nord bei Nordwest. Im Hafen noch wenig Betrieb und Thomas entdeckt einen Platz an der Ostkaje, zwischen Kran und Motorboot.



Thomas fährt bis zum Kran, dann rückwärts auf den Liegeplatz, bzw. das Motorboot zu. Der Skipper erinnert nochmal, „... hinter das Motorboot!“ Daraufhin ändert Thomas die Ansteuerung und will außen am Motorboot vorbei. Kommunikation ist so schwer lernen wir nun beide. Thomas hat hinter das Motorboot verstanden und reagiert durchaus richtig, doch der Skipper meinte, hinter das Heck des Motorbootes, so wie wir das auf dem Foto oben sehen. Also, Kommandos immer bestätigen - hätte in diesem Fall nix genutzt.



Dann sind wir fest. Mit 5 € Kurzzeitparkgebühr darf man hier bis 1700 liegen. Die Besatzung der „Kalami Star“ startet zum Orthsrundgang um Schwanitz. Bevor wir ablegen, belohnen wir uns mit einem Eis, aber dann Eindampfen in die Vorspring und wieder raus in den Fehmarn-



sund. In der Nähe von Tonne 2 (der Chefin, Königin, usw.) trainieren wir jetzt das Bojenmanöver mit Quickstopp und haben immer wieder Probleme, die Boje zu erwischen. Manchmal gelingt es, viel zu oft nicht. Was ist los? Wir haben 5 Bft., segeln angemessen gerefft und erwischen die Boje viel zu selten. Das Hamburger Manöver gelingt, Quickstopp nicht. Der Frust ist groß, jetzt kann uns nur noch die sogenannte „Schönemannwende“ retten, die geht so: Geht die Boje über Bord, sofort wenden und zur Boje. Das klappt nur selten, wir drehen buchstäblich durch. Am Wind kann es nicht liegen, an der Welle nicht, schon gar nicht an den Segeln, natürlich nicht an uns!



Der Skipper weiß nicht, wie oft wir beide Manöver gefahren sind (oben), doch irgendwann geben wir auf. Wer den „Adenauer“ (rechts) sieht, weiß wie oft wir durch den Wind sind. Von Tonne 2 geht es auf den alten Radarturm zu, vorbei am Ostkardinal, rein ins Fahrwasser. Thomas will unbedingt noch „Schmetterling“ segeln und sein Wunsch wird erfüllt – kein Hexenwerk.





Zurück am Steg stehen 24 durchgedrehte Meilen auf der Logge und doch sind wir mit unserem Training hochzufrieden, doch irgendwas nagt ...

Zum Essen landen wir im Seestern und fragen die Eingeborenen, wo heute Abend Bayern gegen PSG übertragen wird?

„In der Hafenkneipe und im Peerstall,“ hören wir. Also versuchen wir es zunächst in der nahegelegenen Hafenkneipe. „Bei uns gibt es Gin, Fußball gibt’s hier nicht!“ Weiter zum „Peer-



stall“ im Ferienzentrum. Das ist 5000 weit vom Hafen entfernt – oben. Was für eine Enttäuschung, der „Peerstall“ ist eine Raucherkneipe und DAZN ham wir nicht. Wat nu? Wir treten gegen glatte 6 Bft. aus Ost den Heimweg an und hören das Fußballspiel im webradio. Zurück an Bord haben wir 6 km mehr auf der Logge, so schnell war die Heizung noch nie an.

Nach dem enttäuschenden Fußballspiel recherchiert der Skipper nach dem „richtigen“ Quickstoppmanöver und findet diese Bedienungsanleitung:

Ohne an den Segeln etwas zu verändern, wenden und mit dichten Segeln (eventuell mit Motorhilfe) einmal im Kreis fahren und beidrehen. Beiliegend die Person an Lee aufnehmen. Quickstopp kann auch mit zahlenmäßig kleiner Crew gefahren werden. Das Schiff bleibt in der Nähe des Überbordgefallenen.

Auch der Schönemannclan will den ramponierten Ruf des Segelmanövers schnell wieder herstellen lassen. Segelerbe Heiko motiviert noch um Mitternacht:

Hi Ralf, nicht vergessen: beim Schönemannmanöver muss das Groß sofort komplett aufgefiert werden, dann über die Wende ins Beilegen, Fock bleibt back. Versucht es nochmal :-)

Vielen Dank Heiko, aber klingen beide Manöver nicht wie mehr vom selben? Auf jeden Fall vielen Dank, das holen wir morgen nach und berichten.



Mittwoch, 7. Mai: Was lief da gestern schief?

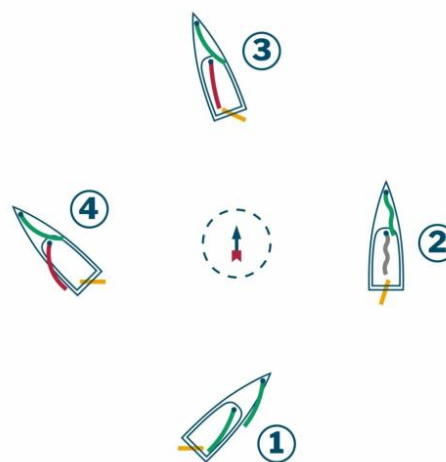
Crew & Skipper sind höchst entspannt, als es um 1020 bei diesem Wetter wieder raus geht.

Westliche Ostsee: Östliche Winde um 4, zeitweise schwachwindig, gute Sicht, See bis 0,5 m

Nicht nur das Seewetter ist angenehm, über Land nur kleine Wölkchen, über der Ostsee blau. Es kann nicht schöner sein. Thomas & sein Skipper nehmen heute den Experimentierbaukasten mit auf See. Für die Landratten werden diese Manöver wenig interessant, für angehende und vielleicht auch gestandene Seglerinnen und Segler ganz bestimmt.

Bei Ostwind geht es erst unter Maschine durch das Fahrwasser raus in den Fehmarnsund. Die Segel setzen wir auf dem SKS-Spielplatz. Um uns an die vielen Dreher zu gewöhnen, starten wir mit Beidrehen und Beiliegen. Das von vielen „vergessene Manöver“ geht so:

Das Segelkommando lautet, klar zum Beidrehen und Beiliegen (1). Mit dem Kommando Ree und Luvruder wird die Wende eingeleitet, dabei bleibt das Vorsegel back stehen (2). Während die Yacht durch den Wind geht (3) wird das Groß gefiert und über Luvruder Fahrt aus der Yacht genommen. Idealerweise endet das Beidrehen im Beiliegen (4). Die Yacht driftet nach Lee.



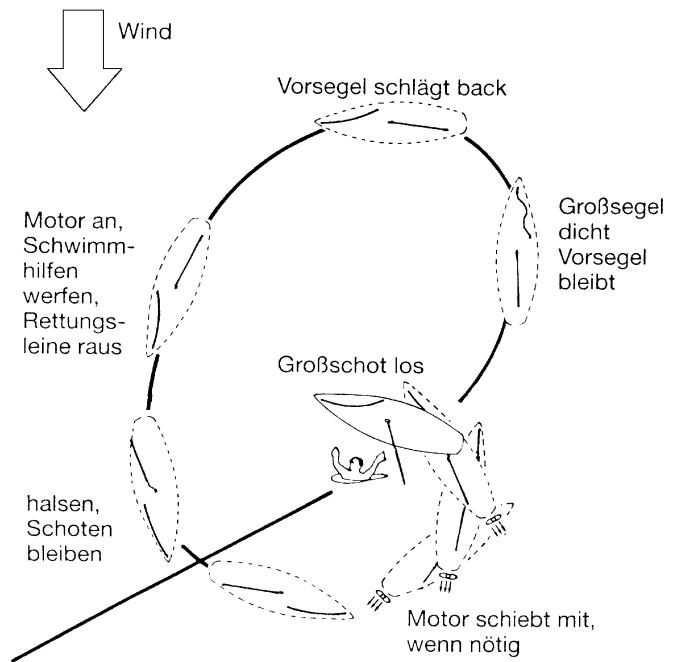
Auf dem Foto unten ist das Beiliegen gut zu sehen. Nicht vergessen, hier im „Labor“ sind angenehme Bedingungen, dafür ist das Manöver nicht gedacht. Yacht TV hat das Manöver bei Schwerwetter dokumentiert, kuckstu [hier ...](#)



Dasselbe Thema ganz anders. Die Yachtschule Eichler hat dazu ein viel beachtetes Video bei [Youtube](#) eingestellt. Folgt man der „Bedienungsanleitung“ kann man auch nur mit dem Groß Beiliegen. Vorteil: Weniger Abdrift. Wir haben das in unserem Labor auch versucht, bekamen die Fahrt aber nicht gleich raus. Der Tipp der Segelschule dazu, die „Kalami Star“ in den Wind stellen, bis die Fahrt raus ist und der Bug nach Lee gedrückt wird. Noch was: Geht auch nur mit dem Vorsegel! Alles klar?



Jetzt endlich das Quickstopmanöver. Nachdem wir die „Bedienungsanleitung“ studiert haben ist klar, woran der Skipper gestern gescheitert ist. Gestern sind wir das Manöver am Ende, ohne Beidrehen/Beiliegen gefahren und haben, bei immerhin 5 Bft., die Boje nicht immer sicher erreicht. Die Grafik rechts zeigt, dass am Ende beikedreht wird (Großschot los) und der Kontakt zur Person im Wasser hergestellt wird. Das haben wir heute in unserem Labor genauso hinbekommen. Dazu gehört auch das „Schöne-mannmanöver“, bei dem das Groß sofort aufgefiert wird. Über die Wende (Fock bleibt back) kommt man ins Beiliegen und steht neben der Boje. Thomas und seinem Skipper sind diese Manöver für Gelegenheitssegler dennoch zu kompliziert und zu wenig sicher. Wer diese Manöver nicht regelmäßig trainiert wird im Ernstfall scheitern. Thomas favorisiert das Hamburger Manöver und ist sich mit dem Skipper darin einig, dass auch das eher große Kunst ist. Im Ernstfall zählt die Pflicht, nicht die Kür.



Im Ernstfall immer Vorsegel einrollen, Großsegel dicht, Maschine an



Ja natürlich ist Thomas nochmal das Hamburger Manöver gesegelt (oben), weil es einfach Spaß macht. Es macht Spaß, das Hamburger Manöver auf der Charteryacht mit der Crew im Wettbewerb zu segeln. Wer bekommt die Boje am schnellsten usw., aber nicht im Ernstfall.



Seinen Spaß hat Thomas heute wieder am Vorwindsegeln (das Foto ist von gestern) und an der Fischbrötchenpause am Chartersteg.

Danach wird es wieder „ernst“: Vorwärts und Rückwärts in der Box anlegen, „holländisch“ längsseits festmachen, d.h. nur mit einer kurzen Leine über die Mittelklampe. Eindampfen in Vor- oder Achterspring. Dann noch rüber zur Tanke und damit geht dieses Training zu Ende.

Es ist Skippers Trainingspremiere mit nur einer Person, ein Solotraining. Für den Skipper sicher eine größere Herausforderung als für Thomas, der meist am Ruder eine angenehm gute Figur macht. Logisch, während der Skipper bei wechselnden Anlegemanövern Vor-, Achterleinen, Springs und Fender „fliegend“ allein bedienen muss, gibt Thomas lässig die Kommandos. Als Thomas schon wieder die nächste Box ansteuert, bittet der Skipper erschöpft um Gnade ...

Weißte Bescheid, Fairwinds & lieben Gruß



Kommentar von Martin: Moin, so ein tolles Einzeltraining ... Das Krönchen wäre noch MOB aus dem Schmetterling vor dem Wind heraus. Was machste dann? LG Martin Das lass ich mal so steh'n

P.S. Beim Dankeschön wollen wir Jörg nicht vergessen, der Crew und Skipper zusammengeführt hat.