

Törnbericht: SKS-Törn in der Ostsee 2015

Nachdem im Winter 2014/2015 die Theorieausbildung zum SBF-See und auch SKS im WYCA erfolgte, wurde der SBF-See abgelegt. Nun ist dieser Schein ein erster Schritt, doch üblicherweise nicht ausreichend, um eine Segelyacht zu chartern bzw. selbst führen zu dürfen.

Aus diesem Grund entschieden sich sechs Mitglieder unseres Vereins, einen zweiwöchigen Segeltörn in der Ostsee zu absolvieren, der einerseits die geforderten 300 Seemeilen bringen sollte und andererseits mit einer Prüfungsfahrt endete.

Eines vorweg: Jeder der Mitsegler bestand die praktische Prüfung am 21. August in Glücksburg an der dortigen Hanseatischen Yachtschule.

So ein Törn benötigt Einiges an Vorbereitung: Mails wurden geschrieben, ein Ausbildungsplan erstellt, Listen mit notwendiger Bekleidung und Tipps verschickt und auch ein Briefing im WYCA durchgeführt.

Nachdem wir uns auf ein Boot geeinigt hatten, konnte die favorisierte Bavaria 39 Cruiser ab Flensburg für den Zeitraum 08. – 22. August gechartert werden. Ein für den Skipper bekanntes Seegebiet und zwei Wochen sind ausreichend, um seriös 300 Seemeilen bestätigen zu können.

Das Konzept, für jeden Tag einen „Skipper des Tages“ zu bestimmen, der alles eigenverantwortlich führt, war ein Erfolg. Neben den Prüfungsmanövern wurden diverse Sicherheitsmaßnahmen wie etwa das Spannen eines Strecktaus (Lifeline), das aus dem Wasser Heben einer bewusstlosen Person sowie die Verantwortlichkeiten des Skippers trainiert. Der technische Zustand des Bootes sorgte auch dafür, dass Wartungsarbeiten wie etwa Impeller wechseln, Logge reparieren, Pumpenfilter reinigen, ein defektes Ventil im WC usw. uns immer wieder vor extra Aufgaben stellten.



Der Skipper des Tages legt fest, wo es hingehen soll

Nachdem das Boot übernommen wurde – nicht ohne Schäden bzw. nicht funktionierende Komponenten – wer braucht schon einen Autopilot auf einem Ausbildungstörn? – ging es am Sonntag früh los, mit Ziel Sønderborg in Dänemark. Zwischenzeitlich wurde noch für zwei Stunden östlich der Ochseninseln geankert.



Seeklar zurück in Sønderborg

In Sønderborg angekommen, liegt man entweder in der Marina, die etwa 20 Minuten zu Fuß von der Stadt entfernt ist, oder mitten im Stadthafen. Wir entschieden uns für die zweite Alternative und nutzen den letzten freien Liegeplatz direkt an der Pier, ohne im Päckchen liegen zu müssen. Abends ging es in die Stadt, aufgrund der späten Stunde hatte nur noch ein Pizzabäcker offen, dessen XXL-Pizza mit 80 cm Durchmesser ihrem Namen alle Ehre machte. Wenn man dabei nicht auf dem Pizzabäcker hört, kann man leicht von zwei solchen XXL-Pizzen zwei Tage essen. So war wenigstens

unser Mittag für den nächsten Tag gerettet.



80cm XXL-Pizza

Am nächsten Tag ging es nach dem Frühstück aus der Flensburger Förde hinaus in die Ostsee und die Küste entlang nach Süden. Das eigentliche Ziel war Kappeln bzw. Arnis, wir entschieden uns dennoch, in Maasholm einzulaufen. Dort machten wir in Box Null fest. Null, weil sich später herausstellte, dass dies eigentlich gar keine Box mehr war, wir passten dennoch hinein – formschlüssig und sicher.

Da der Wasserstand über Nacht etwas gefallen war, gestaltete sich das Auslaufen aus Box Null etwas ungewöhnlich. Die beiden Achterleinen wurden auf die Winschen genommen und mit rückwärts laufender Maschine kam die „Maria José“ – so der Name des Bootes – mit etwas Muskelkraft auch wieder frei. Feiner Schlick hielt uns fest, sorgte zum Glück aber nicht für Beschädigungen am Rumpf, so dass wir die Fahrt mit Ziel NOK-Schleuse fortsetzen konnten. Auf der Fahrt mit den anderen Seglern in der schmalen Fahrtrinne auf der Schlei konnten wir unter anderem zwei Schweinswale und einen Seeadler beobachten. Zudem erstaunte uns der einsame Baum auf dem Haff, der den Stürmen so trotzte.

Die enge Fahrtrinne der Schlei hielt den Skipper nicht davon ab, MOB-Manöver üben zu lassen:



MOB-Manöver im engen Fahrwasser

Bei der Einfahrt in die NOK-Schleuse wurde die Freundlichkeit des Schleusenwärters zum geflügelten Wort an Bord. „Augen auf im Seeverkehr“ kam als Antwort auf die vom Skipper per UKW gestellte Frage, in welche Schleuse wir einlaufen sollten. Das Einlaufen sowie das Schleusen selbst gestaltete sich unspektakulär. In die NOK-Schleusen laufen Berufsschiffe zuerst ein, dafür verlassen die Sportboote die Schleuse zuerst, somit sind die verhältnismäßig kleinen Sportboote vor dem Schraubenstrom der Großen geschützt.



In der NOK-Schleuse, hinter uns ist ein Containerfrachter

Die Wartezeit bis zum nächsten Schleusengang wurde durch MOB-Manöver unter Maschine überbrückt. Nachdem die Erfahrung „NOK-Schleuse“ gemacht wurde, ging es nach Laboe. Dieser Hafen wurde von der Crew für einen Landgang und etwas Sightseeing genutzt. Es gibt das Marineehrenmal sowie U995, ein U-Boot aus dem 2. Weltkrieg zu sehen. Ansonsten ist Laboe ein kleiner, sehr touristisch geprägter Ort am Ausgang der Kieler Förde.

Am nächsten Tag stand das nächste Highlight auf dem Programm: Eine Nachtfahrt nach Bagenkop am Südende der Insel Langeland. Auf dem Weg dorthin sahen wir in der Abenddämmerung zwei Stand-up Paddler, die etwa in der Mitte der Kieler Förde unterwegs waren. Unsere Frage, ob Hilfe benötigt würde, wurde verneint. Okay, dann eben nicht, Vernünftig ist anders! „Augen auf im Seeverkehr“ ;-)



Kein Wind, also nur Blödsinn im Kopf ;-)

Die doch recht monotone Nachfahrt wurde genutzt, um auf 10 Meter Wassertiefe zu ankern. Hier fiel auf, dass auch in der Ostsee eine doch recht merkliche Strömung vorherrscht. Während wir vor Anker lagen nutze ein Crewmitglied unser Beiboot, um uns zu umkreisen. So konnten wir erleben, wie schwierig es doch ist, eine Person im Wasser zu sehen vor allem, wenn diese weder eine Rettungsweste mit Reflexionsstreifen noch ein aktives Licht bei sich trägt. Das war auch der Grund, warum die Crew vor Beginn der Nachtfahrt vom Skipper mit Knicklichtern ausgestattet wurde und auch der Außenbordmotor des Beiboots mit einem XXL-Knicklicht zur See fuhr.

Die Windstille beim spektakulären Sonnenuntergang wurde über Nacht von einem mäßigen Wind abgelöst, so dass auch die Segel gesetzt werden konnten. Der wolkenlose Himmel zeigte einen fantastischen Sternenhimmel mit hunderten Sternschnuppen, es war ja immerhin die Zeit der Perseiden. Ein Crewmitglied zählte 138 Sternschnuppen in der Nacht, es waren aber viel mehr.

Bagenkop wurde dann am späten Vormittag angelaufen und die Crew legte sich erst mal hin. Bei Sonnenuntergang ging es dann noch mal raus und es wurden dann einige Manöver unter Segel und Motor gefahren und auch das Beiliegen geübt. Mittlerweile hatte jeder der Crew die für die Prüfung benötigten Manöver gefahren, ab jetzt ging es darum, am Feinschliff zu arbeiten.



Boje fischen!

Bei ca. 4-5 Windstärken mit Wellenhöhen von 1,5 Metern – von der Crew als „Sturm“ bezeichnet, ging es im 2. Reff nach Heiligenhafen. Hier zeigte sich sehr gut, dass es sinnvoll ist, frühzeitig zu reffen. Zu viel Tuch sorgt nur für Krängung des Bootes und erzeugt keinen weiteren Vortrieb mehr. Zwei Drittel des Vorsegels waren eingerollt und vom Groß war auch nicht sonderlich viel oben, dennoch

fiel die Fahrt durchs Wasser selten unter 7 Knoten.



Es ist windig und Wellen gibt es auch

Heiligenhafen wurde dann mit letztem Tageslicht erreicht, da der Wind nicht gerade günstig war, lief der Skipper – um die Kautionsbesorgnis – selbst in eine Box ein. Es hätte aber auch jeder von den Co-Skippern geschafft (Anmerkung eines Co-Skippers :-)). Da mittlerweile alle Restaurants geschlossen hatten, wurde an Bord gegessen und auch die ein oder andere Flasche Wein gelenzt. Der nächste Morgen wurde genutzt, um eine ausgelöste Automatikweste neu mit einer CO² Patrone und Tablette zu bestücken. Dies war notwendig, da die Weste zwei Tage vorher im Hafen von Sønderborg auslöste.

In Heiligenhafen mussten wir von unserem ursprünglichen Plan, von hier aus wieder Richtung Flensburg zu fahren, abweichen. Wie schon weiter oben erwähnt, war die vordere Toilette des Bootes nicht ganz in Ordnung. Normalerweise wird in einen Tank gepumpt und dieser an Land entleert, normalerweise bleibt im Tank, was hineingepumpt wurde. Normalerweise – Details erspare ich dem Leser an dieser Stelle.

Der Vercharterer bat uns, nach Großenbrode zu fahren, da dort ein Stützpunkt ist, an dem uns geholfen werden konnte. Ein Blick auf die Karte zeigte eine Wassertiefe im Bereich von 2 Metern, bei einem Tiefgang von 1,85 fuhr die Angst mit. Ohne Grundberührung erreichten wir den Hafen und schnell wurde uns geholfen. Die restliche Zeit wurde für das Üben der Hafenmanöver genutzt. Großenbrode lag nicht wirklich auf der geplanten Route, so dass der Skipper nun etwas in Sorge war, den Zeitplan einzuhalten. Wenigstens war das Durchfahren der Fehmarnsundbrücke ein ungeplantes zusätzliches Highlight.



Die Fehmarnsundbrücke

Am nächsten Tag ging es recht früh los in Richtung Ostseebad Damp. Der Skipper warnte die Crew, wie „hübsch“ dieser Ort doch sei und auch die Revierführer beschrieben Ähnliches, wenn auch in höflicheren Worten...

Die Überfahrt nach Damp fand hauptsächlich unter Motor statt, ein spannendes Unterfangen, da auch die Tankanzeige defekt war und permanent unter Null anzeigte. Wir tankten zwar in Laboe,

dennoch fuhr ein ungutes Gefühl mit.

In Damp hatte die Crew die Gelegenheit, den Seenotrettungskreuzer „Nis Randers“ zu besichtigen. Da es relativ stürmisch war, entschieden wir uns, mit dem Auslaufen zu warten. Nachmittags flaute es etwas ab und es ging mit Ostwind die Küste wieder hoch nach Sønderborg. Hier tankten wir erneut und übten weiterhin Manöver im Hafen. Mit dem Heck zur Pier vor Buganker ist der Standard im Mittelmeer, in Dänemark jedoch sehr unüblich, dementsprechend schlierte der Anker über Grund und wurde am Boden lediglich poliert, hielt aber nicht. Nach einigen Häfen mit Boxen wurde hier das längsseits an- und ablegen an einer Pier geübt.

Nun war die Crew aus Sicht des Skippers endgültig soweit, die praktische Prüfung bestehen zu können, die 300 Seemeilen waren auch längst erreicht. Grund genug, es von jetzt an langsamer angehen zu lassen. Somit wurde das nächste Ziel eher aus touristischer Sicht gewählt. Gråsten liegt im Egersund, der von der Flensburger Förde abzweigt. Um hier hinein fahren zu können, muss man auf eine Klappbrücke warten, die pünktlich etwa 8 – 12 Minuten nach geplanter Zeit öffnet. In Gråsten gibt es das dortige Schloss zu bewundern, obwohl es die Sommerresidenz des dänischen Königshauses ist, war der große, parkähnliche Garten zugänglich und war das Ziel eines Landgangs.

Am nächsten Tag wurde schon der letzte „fremde“ Hafen angesteuert: Die Marina Glückburg, die sich vom Flensburger Segelclub sowie der Hanseatischen Yachtschule geteilt wird. Da hier die Prüfung stattfinden sollte, wurde auch hier geübt. Leider war keiner der Stege für das Üben von Anlegemanövern frei. Somit wurde etwas nach Süden in die Marina Fahrensodde gesegelt und dort geübt. Wie sich später herausstellte unter den wachsamen Augen eines der Prüfer, der am Prüfungstag dann das Anlegemanöver gar nicht mehr sehen wollte – auch gut!

Stichwort Prüfung: Auch wenn es bei diesem Törn sehr stark auch darum ging, individuell als eigenverantwortlicher Skipper vorbereitet zu werden, war das Bestehen der SKS-Prüfung eben doch das Ziel. Nachdem am Freitagvormittag die Theorieprüfung abgelegt wurde, ging es raus in die Flensburger Förde. Zuerst wurde von jedem Bewerber (Prüfling), das MOB-Manöver unter Maschine gefahren. Hier zeigte es sich, dass die Prüfer sehr kulant waren, Aufnahme der Boje an Steuerbord oder Backbord, Lee oder Luv spielte keine Rolle, nur darf der Wind auf keinen Fall von achtern kommen, sonst gilt das Manöver als nicht bestanden. Dass beim Ruf „Boje über Bord“ sofort die Maschine ausgekuppelt und Ruder zur Seite der Boje gelegt wird, wurde im Laufe des Törns drillmäßig geübt und dementsprechend sehr gut in der Prüfung demonstriert.

Anschließend wurden die Segel gesetzt und jeder fuhr ein MOB unter Segel, eine Wende, eine Halse – vom Skipper wurde ab Raumschotskurs immer ein Bullenstander verlangt – die Prüfer waren davon beeindruckt, verzichteten aber darauf. Steuern nach Wind sowie nach Kompasskurs waren weitere Aufgaben. Nach weniger als 30 Minuten pro Person war die Prüfung beendet und die Prüfer besprachen sich unter Deck, während die Crew wieder in Glücksburg anlegte.

Kurze Zeit später wurden die Ergebnisse bekannt gegeben und auch die SKS-Scheine ausgehändigt.

Fazit der Reise: Jeder hat die Praxisprüfung bestanden. Dem Skipper war wichtig, neben den reinen Prüfungsmanövern auch die Verantwortung eines Skippers zu vermitteln. So war es Aufgabe des „Skipper des Tages“, mit der Crew das nächste Ziel zu vereinbaren, die Navigation vorzubereiten, das Hafengeld zu entrichten, über Segelführung zu entscheiden und auch den Rest der Crew zu führen. Jedes Hafenmanöver wurde vorher besprochen, so dass jedes Crewmitglied wusste, was wann zu tun

war. Der Erfolg war, dass alle Manöver in Ruhe und ohne Schäden an Mensch oder Material durchgeführt wurden. Skipper zu sein ist mehr als nur den Schein in der Tasche zu haben!

Jedem Crewmitglied traue ich zu, eine Segelyacht sicher und seemännisch korrekt zu führen. Ich bin froh, dass dies von den Prüfern des DSV ebenso bestätigt wurde.

Martin Zacherl