



Schiffsstandortbestimmung auf der Karte und auf See



Prüfung bei Schietwetter: Auch Regen ist eine reale Bedingung

so manches Segelabenteuer mit Skipper auf der Nordsee hinter sich, in der Theorie tun sich die drei aber schwer. Ihr erklärtes Ziel: „Mindestens einer muss den Schein bekommen.“

In den kommenden Tagen werde ich mit den zwölf anderen auf den Schiffen leben, mit denen am Ende auch die praktische Prüfung gefahren werden soll: Sieben Tage lang stehen uns drei 37-Fuß Yachten zur Verfügung. Wir lernen auf Schiffen, wie wir sie auch hinterher fahren wollen. Auf dem Programm: An- und Ablegemanöver mehrmals täglich, Vorfahrt- und Ausweichsituationen in der Realität, Navigation mit Karte, Kompass und Kurshalten. Knoten und Umgang mit Leinen, immer wieder. Tonnen, Seezeichen zum Anfassen nah, Positionslichter und Leuchtfeuer während der Nachtfahrt. Lee und Luv spüren. Sehen, machen, anfassen, begreifen... Das Lehrbuch haben wir trotzdem alle gekauft. Die Mischung macht's.

*Aufgabe der Navigation ist es, ein Schiff sicher über See vom Ausgangspunkt A zum Ziel B zu führen. Dies verlangt eine möglichst genaue Bestimmung des Schiffsortes und des abgesetzten oder angelaufenen Kurses.**

Die Navigationsaufgabe in der Theoretischen Prüfung: Finde

Punkt A in der Karte, verbinde ihn mit Ziel B. Entweder nach Kurs- und Meilenangabe gilt es eben diesen, oder, anders herum, mit bekanntem Punkt B, den Kurs zu finden. Das ist Navigation.

Nach sechs Stunden im Klassenraum steuern wir Kurse zwischen Heiligenhafen und

Fehmarn. Seekarte und Navigationsbesteck liegen bereit. Wir bestimmen den Schiffsstandort über eine Kreuzpeilung zwischen Sundbrückenpfeiler, Leuchtturm und Hafensilo. Das ist Punkt A. Die Osttonne Zielpunkt B. Standpunkt einzeichnen, Kurs bestimmen. Ohne Hilfestellung des Segellehrers

da hin zu kommen, das ist Navigation.

*Den Kurs unserer Yacht bestimmen wir mit dem Ruder, indem wir das beidseitig angeströmte Ruderblatt aus der Mittschiffsrichtung drehen.**

In der hintersten Ecke des Yachthafens, zwischen Graswarder und Steg, stoppen wir auf, fahren vorwärts und rück-



Navigation vor Ort: an Bord



Auch der Umgang mit den Rettungsmitteln muss geübt werden



Mit an Bord: Segellehrer Richard

wärts und wenden auf engem Raum. Immer wieder, einer nach dem anderen darf ans Steuer. Irgendwann fragen wir uns, wann wohl die Wasserschutzpolizei auf uns aufmerksam und einen Alkohol-Test machen wird. Aber man ist den Anblick von Segelschulen anscheinend gewöhnt. Den ganzen Tag üben wir verschiedenste Anlege-, Wende- und Mann-über-Bord-Manöver. In unserem Fall „FOB“: „Fender über Bord“. Das Kreiseln vom Vormittag zahlt sich aus. Wir fühlen uns immer sicherer im Umgang mit dem großen Steuer- rad. Auch ich, als Fan kleinerer Schiffe mit Pinnensteuerung, habe mich an das Stehen hinter dem Rad und den großen Abstand zum Gashebel gewöhnt.

*Leuchtfeuer dienen der Navigation bei Nacht und unsichtigem Wetter. (...) Das Blitzfeuer ähnelt dem Blinkfeuer, doch ist ein Blitz weniger als 2 Sekunden lang.**

Der Blink hingegen ist mindestens zwei Sekunden lang. Das kann man sich merken, auch mal versuchen, mit der Taschenlampe nachzuspielen. Wir machen eine Dunkelheitsfahrt. Kreuzen so lange vor dem Leitfeuer, bis das Licht von grün auf weiß auf rot springt. Im Sonnenuntergang geht es am Graswarder entlang Richtung Sundbrücke. Die Ostsee

vor Heiligenhafen bietet viele Lichter: Leuchttürme auf Fehmarn und dem Festland, Leit- und Richtfeuer in der Hafeneinfahrt. Ost- und Ansteuerungstonne blinken und blitzen. Und auch ohne Stoppuhr verstehen wir die Unterschiede. Es ist kalt und den uns begleitenden Skipper Axel zieht es bald wieder in den Hafen. Gern wäre ich noch ein bisschen draußen geblieben.

*Die Windstärke wird nach der 12-stufigen Beaufort-Skala angegeben. Sie beschreibt die Auswirkungen des Windes auf dem Wasser und an Land.**

Was bei strahlendem Sonnenschein und leichtem Lüftchen begann, entwickelt sich immer stärker zu Schietwetter und Sturmböen. Abends zeigen sich die Auswirkungen des Windes auf die Achterkajüte: die Wellen schlagen mit voller Wucht gegen die Bordwand. Es rumst und kracht die ganze Nacht hindurch und wir werden ordentlich durchgeschüttelt. Ich liege lange wach und versuche mir vorzustellen, ich sei mitten auf dem Atlantik. Der Lärm und das Stampfen sind beängstigend, wecken aber auch Seefahrerromantik. Unausgeschlafen und müde geht es am nächsten Morgen wieder in die Segelschule. Der ganze Hafen und die Bänke im Klassenraum scheinen zu schwanken. Der Wind hat kaum

nachgelassen und es regnet immer wieder. Wir hatten gehofft, einmal wenigstens Segel setzen zu können. Das fällt nun aus.

Nach einer erneut stürmischen und schwankenden Nacht verspricht der Freitagmorgen nichts Gutes. Der Wind hat weiter zugenommen und es regnet wieder. Ist eine praktische Prüfung überhaupt möglich? Unser Lehrer Richard berät sich mit Heiligenhafener Segellehrern und telefoniert mit dem DSV. Dann steht fest: der Prüfer wird kommen.

Wir verholen unser Schiff in den Kommunahafen. Das Ablegen gegen den Wind bereitet echte Probleme, aber wir sind in den vergangenen Tagen zu einer richtigen Crew zusammengewachsen und schaffen es am Ende doch. Dennoch bleiben die anderen Schiffe zur Sicherheit im Hafen. 13 Prüflinge, zwei Segellehrer und Herr Budahn vom DSV drängen sich in Cockpit und Salon. Unten ist die Luft schlecht und die Anspannung groß. An Deck rauben uns Wind und Regen die letzten Nerven. Doch irgendwann haben alle die Prüfung hinter sich. Wir sind viel zu erschöpft, um uns richtig zu freuen. Außerdem steht auch die Theorie noch an. Haben wir genug gelernt? Sollten wir noch einen Blick in die Bücher werfen? Noch einen Fragebogen

ausfüllen? Oder lieber entspannen und früh ins Bett?

Der Wecker am nächsten Morgen ist erbarmungslos. Um 5.30 Uhr endet die Nacht. Taschen müssen gepackt, die Schiffe besenrein hinterlassen werden. Die Prüfung findet um halb acht in Lübeck statt, wir haben eine gute dreiviertel Stunde Fahrt vor uns. Nervöse Gesichter blicken uns entgegen, als wir in letzter Sekunde mit einem kurzen Gruß an Richard vorbei rauschen, der als moralische Unterstützung mit angereist ist. Gerade noch rechtzeitig melden wir uns bei der Prüfungskommission. Fragebögen werden ausgeteilt, die Zeit läuft, die Köpfe rauchen.

Dann heißt es warten. Im Restaurant bekommen wir Frühstück und Kaffee. Visitenkarten und Fotos der letzten Tage werden getauscht, die nächsten Segeltörns mit eigenem Schein geplant. Uns hat der Ehrgeiz gepackt. Was kommt als nächstes? SKS? SSS? Oder um die Welt segeln?

Endlich erscheint Günther Bockmann, Vorsitzender der Prüfungskommission. Das Warten hat ein Ende. Wir schießen noch ein letztes Erinnerungsfoto, bevor sich alle mit dem Schein in der Hand und dem Versprechen, sich bald wieder zu treffen, in alle Himmelsrichtungen verteilen. 🍀

„Herzlichen Glückwunsch!“



Alle haben den Schein! Kursleiter Richard Jeske (Mitte) und die Autorin (3.v.r.) im Kreis der Kursteilnehmer. Die Ergebnisse waren insgesamt sogar überdurchschnittlich gut, so DSV-Prüfer Günther Bockmann

Fotos: Britta Kunz

*Aus Overschmidt/Bark: SportbootführerscheinSee

