SKS – Prüfungstörn 29.09. – 8.10.2021

Crews:
„White Pearl“ (Bavaria 36)

- Stefan Bartscher
- Erkan Özdil
- Sven Langkau

„Partnership“ (Bavaria 36)

- Lucas Döring
- Sven Röbig
- Michael Nitsche

Es begann mit einem großem Schreck: „Gottfried ist beim Apfelpflücken vom Baum gefallen und liegt mit einer Rückenverletzung flach“. Hmm - das klingt wie ein Scherz, war aber keiner, und plötzlich standen wir mit zwei Schiffen, aber nur noch einem Skipper und Ausbilder da!

Doch zurück zum Anfang: Bei der 50-Jahre-Jubiläumsfeier hatte sich spontan eine kleine Gruppe um die bewährten Ausbilder und Skipper Stefan Bartscher und Gottfried Faleschini eingefunden. Ziel: Endlich mal wieder einen längeren Törn ggfs. mit SKS-Prüfung zu machen. Erkan, Sven L. und Michael waren sofort dabei; in der nächsten Woche kamen dann noch Lucas Döring und Sven Röbig dazu – Sven hat schon den SKS, aber hatte einfach Lust auf einen Törn.

Die Vorbereitungen liefen gut, Stefan charterte zwei B.36 „natürlich die älteren, mit nur einem Steuerrad, das ist einfach besser“. Doch dann kam der erwähnte Schreck. Was tun?

Bezahlt waren die zwei Schiffe ohnehin, und mit 6 Mann auf einem Boot plus Prüfungsausrüstung wird es fürchterlich eng. Aber: Sven R. hat den SKS und einiges an Erfahrung, Michael die Funk- und Pyro-Scheine, also fahren wir mit beiden Booten – die speziellen Ausbildungsrunden dann natürlich alle gemeinsam auf der White Pearl (Stefan war wohl etwas mulmig bei der Vorstellung, dass ein Boot ohne erfahrenen Skipper unterwegs ist, aber er hat das gut verborgen). Also: Bahn frei, aber eben trotzdem superschade für Gottfried, der noch das Bett hüten musste.

<u>Tag 1 (Mittwoch/ Anreise):</u>

Zwischen 17 und 18 Uhr fanden wir uns am Außenhafen von Lemmer ein, wo die beiden Bavarias friedlich nebeneinander lagen. Beide schon etwas älter, mit ein paar kleinen Macken, aber doch in sehr guter Verfassung. Als erstes: Häuslich einrichten und dann –nach Plan- einkaufen fahren. Unglaublich aber wahr: Der Einkauf dauerte fast zwei Stunden und wir schafften es, zwei Kofferräume bis oben hin zufüllen. Na ja, genug halt für 10 Tage:

Stefans Planung war einfach: Quer über das Ijsselmeer nach Medemblik. Von dort nach Norden Richtung Texel, weiter abhängig von Wind und Welle auf die Nordsee, nach Vlieland oder Terschelling, und dann wieder zurück nach Süden. Die letzten 2 Tage sollten von Lemmer aus ausschließlich den Manöverübungen dienen, denn am 7. Oktober würden mittags die SKS-Prüfer an Bord kommen. Die einzige Sorge galt dem Wind, denn DWD hatte für die nächsten Tage starken Wind bis Sturm angekündigt. Im schlimmsten Fall hätten wir am Freitag morgen in Lemmer bleiben müssen!

Tag 2 (Donnerstag, Lemmer-Medemblik):

Gespannter Blick nach draußen: 8 Bft. angesagt und viel Bewegung in der Marina. Aber Stefan zeigte sich als Harter Hund (das sollten wir später noch öfters zu spüren bekommen) und entschied „Leinen los“. Wir anderen konnten es gar nicht abwarten! Unter Motor raus und an den großen Baggern vorbei, Wind von West, und wir lernten die flache, aber kurze und harte Ijsselmeerwelle kennen. Nach knapp 60 Minuten hatte der Autor ein flaues Gefühl im Magen aber was soll’s, jetzt wurden die Segel gesetzt, natürlich im halben Reff. Die Konzentration darauf gab mir den Rest, ich verbrachte 20 entsetzliche Minuten am Lee-Heck, bis der Magen aber auch gar nichts mehr hergab. Meine Mitsegler waren völlig ungerührt, hatten aber ein Einsehen und übergaben mir freundlicher Weise das Ruder. Konzentration aufs Steuern, den Blick immer am Mast vorbei auf irgendeine Wolke als Fixpunkt: so kann man überleben und es macht auch noch richtig Spaß!

Die 8 Bft. kamen zwar nicht, aber wir hatten dauernd 25 kn und in Böen knapp über 30 kn, stürmischer Auftakt, aber nach ca. 6 Stunden und etlichen Wenden erreichten wir wohlbehalten Medemblik, wo die beiden Boote doch sehr friedlich hintereinander festmachten. Auf die Mole gesprungen, und meine fröhliche Frage an die Crew der White Pearl „wer von Euch hat gekotzt?“ wurde mit einem verschämten „Ich“ beantwortet, also war es auf dem anderen Boot ähnlich gelaufen, nur mir dem Unterschied, dass sich dort der Skipper über Stunden zum Schlafen in die Koje zurückgezogen hatte. Für mich absolut unvorstellbar....

Zwei B36 im Hafen von Medemblik

Tag 3 (Freitag, Manöverübungen vor Medemblik):

Klare Entscheidung von Stefan: Heute ist der Sturm zu stark, wir bleiben in Medemblik und üben Manöver. Also: Alle zusammen auf die Partnership, erst reichlich Hafenmanöver geübt, und dann raus, NEIN BoB machen wir bei dem kräftigen Wind nicht. Aber die vielen Wenden und ganz wenige Halsen bei 7 Bft. waren für alle mächtig anstrengend und die Krängung beim Anluven richtig heftig. Spaß gemacht hat's trotzdem und die ganz Harten hatten zwischendurch sogar noch Muße für eine Zigarette:

Tag 4 (Samstag, Medemblik-Oudeschild):

Endlich geht's weiter, milde 4 Bft. aus Süd, ideale Bedingungen also für den Törn nach Norden, Den Oever und dann aufs Watt nach Texel. Stefan drängelt zur Ausfahrt, denn er will ab 12 Uhr mit ablaufendem Wasser die Schleuse passiert haben. Auf friedlichem Raumschotkurs geht es los, doch bei der zweiten Wende werden wir plötzlich ganz hektisch: ein Fender war nicht gut festgemacht und landet im Wasser. Wir reagieren sofort und versuchen zweimal BoB unter Segel: das klappt überhaupt nicht, denn das Fenderseil hat keine Öse und zischt am Enterhaken einfach vorbei. Also: Segel einholen und das Ding unter Motor bergen. Das klappt tatsächlich sofort, aber Stefans Reaktion vom anderen Schiff ist *sehr* ungehalten. Die White Pearl war eine halbe Meile voraus und hatte unsere wilden Manöver wohl gesehen; wir waren aber so sehr mit dem blöden Fender beschäftigt, dass wir weder auf das Funkgerät noch auf unsere Handys achteten, während unser Skipper in allergrößter Sorge war, dass ggfs. einer von uns über Bord gegangen wäre. Was lernen wir daraus????

Der Rest der Fahrt war einfach nur herrlich: ohne Wartezeit und ohne Hektik durch die Schleuse, das Wetter wurde immer besser und die Fahrt über das Wattenmeer war der reine Genuss:

Sven R. und Lucas, Ausfahrt Den Oever

Die Marina von Oudeschild war am ersten Oktober verwaist, knapp 5 % der Liegeplätze belegt. Spannend wurde es nur durch die Windvorhersage: Nachts 10 Bft.! Wir zogen bei zunehmendem Sturm also Extraleinen und ballten sämtliche Fender auf der Leeseite zusammen, in der Hoffnung, dass sie dem Druck standhalten würden.

Noch bevor der Sturm richtig losging bekamen wir überraschenden Besuch: Zwei Polizisten des niederländischen Grenzschutzes kamen an Bord, um unsere Personalien zu kontrollieren – offensichtlich auf der Suche nach illegalen Einwanderern. Sie erkannten natürlich sofort ein fröhliche Touristenrunde und so blieb es nach der Ausweiskontrolle bei einem freundlichen Plausch.

Den Abend verbrachten wir auf der White Pearl und zu aller Freude gesellte sich Gottfried per Zoom zu uns, um den laufenden Unterricht (heute: Meteorologie) zu unterstützen. Und, ganz großes Kompliment, Gottfried konnte uns die Coriolis-Kraft erheblich besser herleiten als alle meine Physiklehrer zusammen!

Die Nacht war dann wirklich stürmisch, wir vereinbarten stündliche Wache, aber es blieb alles heil.

<u>Tag 5 (Sonntag, Oudeschild - Harlingen):</u>

Die Ruhe nach dem Sturm war herrlich: leere Marina, 4 Bft., Entspannung.

Oudeschild Marina, mit Erkan in der Mitte

Stefan entschied, dass wir die offene Nordsee wegen des hohen Wellengangs meiden und durchs Watt nach Harlingen fahren. Auch gut, das Watt war erstaunlich ruhig und so fuhren wir sehr entspannt raumschots nach Osten. Der Yachthafen „De Noorderhaven“ in Harlingen ist phantastisch, mitten in der Stadt und trotzdem angenehm ruhig.

Tag 6 (Montag, Harlingen - Hindeloopen):

Die Ausfahrt aus Harlingen läuft völlig entspannt! Nein, doch nicht: im Vorhafen macht die vor uns fahrende White Pearl auf einmal hektische Manöver: Erkans Sitzkissen ist ins Hafenbecken geweht worden, aber sie kommen nicht mehr dran! Wir kurz dahinter, Lucas am Steuer, will natürlich helfen, macht eine scharfe Wende, und schon fliegt mein geliebter Thermobecher, natürlich randvoll mit gutem Kaffee, auch ins Hafenbecken. Na ja, wir haben beides nicht wiederbekommen und so füllt sich die Liste der verlustreichsten Reise, die der USC je veranstaltet hat. Hier die vollständige Bilanz:

1 Winschkurbel, 1 Handkompass, 1 Sitzkissen 1 Thermobecher, 1 Sicherungsring für die Heckleine, 1 NL-Flagge mit Pin (alles über Bord gegangen), 1 Fender (am Auspuff versengt)

Die Fahrt selbst war herrlich, Schleuse Kornwaerderzand lief gut, Sonne, 5-6 Bft, von Süd, also beste Bedingungen. Leider brauchten wir Motorunterstützung, um früh anzukommen und dann am Nachmittag von Hindeloopen aus noch Manöverübungen fahren zu können.

Tag 7 (Dienstag, Hindeloopen - Lemmer):

Unser letzter Schlag: bei herrlichster Sonne und 6 -7 Bft. auf Amwindkurs nach Südsüdwest, um dann auf halbem Wind die lange Strecke direkt noch Ost zu fahren. Die Wellen sind kurz und knackig, wir werden immer wieder geduscht, doch wen stört es, wenn die Sonne scheint und die Boote rennen.

Zurück nach Lemmer

Tag 8 (Mittwoch, Lemmer)

Jetzt wird es ernst: Wir verbringen den Tag mit Manöverübungen und zwischendurch lässt Stefan uns Theorie büffeln. Sven R. sieht's gelassen, bei den vier SKS-Aspiranten macht sich langsam die Nervosität breit.

Tag 9 (Donnerstag, Prüfung)

Mist: Dicker Nebel und fast kein Wind am frühen Morgen. Die Prüfer sind für 13 Uhr angesagt und wir wollten doch noch weiter trainieren. Es geht aber nicht und Stefan versucht uns mit allen erdenklichen Themen aus dem Weltgeschehen abzulenken.

Doch wir haben Glück: Mittags lichtet sich der Nebel, und es kommt Wind auf: 4-6 kn, besser als gar nichts! Die Prüfer sind pünktlich an Bord, kurze Vorrede und dann die nötigen Kontrollen: SBF See, Meilennachweise von früheren Törns und natürlich Impfnachweis.

Sven R. darf als Nicht-Prüfling leider nicht mitfahren – was echt schade ist, denn er hatte in unserm Team einen festen Platz, und er hatte uns öfter sehr gut unterstützt. Die Segelkreise und die BoB-Manöver laufen richtig gut. Beim Aufnehmen der Boje zeigt die Logge meist 0,2 kn oder weniger; die Prüfer scheinen ganz angetan zu sein. Jetzt müssen wir nur noch zum Steg und An-und Ablegemanöver fahren.

Hier bewährt sich Sven R. am Steg als „Vertreiber der Konkurrenz“: Kurz vor unserer Ankunft macht eine Yacht am Steg fest um zu tanken. Kurze Erklärung von Sven, und die Kollegen haben ein Einsehen und fahren ans gegenüberliegende Ufer, wo sie dann geduldig warten. Doch damit nicht genug, zwischen unseren Manövern peilt noch eine zweite Yacht den Steg an, also gleiches Spiel noch einmal.

So haben wir dank Sven freie Bahn, die Bedingungen sind ideal mit einem leichten und auflandigen Wind. Doch auf einmal macht sich Nervosität breit, und jeder von uns macht irgendeinen dämlichen Fehler.

Stefan schimpft möglichst unauffällig, aber die Prüfer sehen das Gesamtbild – umgehend kommt das Ergebnis: Wir haben alle bestanden - Jetzt müssen wir nur noch feiern!

Es war ein tolles Erlebnis, ein herzliches Dankeschön an Stefan, Gottfried und Sven Röbig!

Und von ganzem Herzen: Gute Besserung Gottfried

Handbreit *Michael*