

SKS Praxis

**Vorbereitung auf die Praxis
zum Sportküstenschiffer**

Andreas Konrad

Inhaltsverzeichnis

1. Widmung – Für den Kapitän meines Lebens.....	5
2. Vorwort – Warum dieses Buch deine Praxis verändern wird.....	6
2.1. Theoretische Praxis – Warum du deine Yacht verstehen musst.....	7
2.2. Für wen dieses Buch geschrieben wurde (und für wen nicht).....	8
3. Die SKS-Praxisprüfung: Was dich erwartet.....	9
3.1. Das Prüferprotokoll: Deine Checkliste zum Erfolg.....	10
3.1.1 Lass uns die Pflichtaufgaben im Detail anschauen:.....	10
3.1.2 Die „Sonstigen Aufgaben“ – Dein Beweis für Seemannschaft.....	11
4. Praxis – Endlich unter Segeln!.....	13
4.1. Der Wind: Deine Energiequelle und dein Taktgeber.....	15
4.1.1 Wahrer Wind, Fahrtwind und Scheinbarer Wind.....	15
4.1.2 Warum wir gegen den Wind „fliegen“ – Der Bernoulli-Effekt.....	17
4.1.3 Der Gegenwindsektor (Die No-Go-Zone).....	18
4.1.4 Die Kurse zum Wind und die Segelstellung.....	18
4.2. Kommunikation an Bord: Der Dirigent und sein Orchester.....	21
4.2.1 Warum wir eine „Kommando-Sprache“ brauchen.....	21
4.3. Die Wende: Mit dem Bug durch den Wind.....	23
4.3.1 Der Weg durch den „toten Winkel“.....	24
4.3.2 Das Geheimnis der Ruderlage: Geschwindigkeit ist Sicherheit.....	24
4.3.3 Die Kommandos der Wende.....	25
4.3.4 Das perfekte Timing der Fock: Kraft sparen durch Physik.....	25
4.4. Die Halse: Mit dem Heck durch den Wind.....	27
4.4.1 Die kontrollierte Halse vs. Patenthalse.....	28
4.4.2 Das Manöver mit der Fock: Kein „Fliegenlassen“.....	28
4.4.3 Die Kommandos der Halse.....	29
4.4.4 Das Geheimnis der Ruhe: Ein-Hand-Steuerung.....	30
4.5. Beidrehen und Beiliegen: Dein Parkplatz auf dem Meer.....	31
4.5.1 So funktioniert das Manöver.....	32
4.5.2 Was passiert jetzt mit der Yacht?.....	32
4.5.3 Dein Joker für alle Fälle: Wozu das Ganze?.....	33
4.5.4 Der Profi-Check: Strategie und Sicherheit.....	33
4.5.5 Den Beilieger auflösen: So bringst du die Yacht wieder in Fahrt.....	33
4.6. Kurse zum Wind: Dein Getriebe auf dem Wasser.....	36
4.6.1 Die drei (plus eins) Hauptkurse.....	36
4.6.2 Die optimale Segelstellung.....	36
4.6.3 Schritt für Schritt: Kursänderungen und Kommandos.....	37
4.6.4 Die „Königsdisziplin“: Der große Kreis.....	37
4.7. Kleiner Exkurs: Die Knoten – Deine „stumme“ Visitenkarte.....	39
4.7.1 Warum Knoten dein Schicksal beeinflussen.....	39
4.7.2 Diese Knoten musst du im Schlaf beherrschen.....	39
4.7.3 Du bist verantwortlich für deine Crew!.....	40
4.8. Anlegen: Die Kunst des kontrollierten Stillstands.....	41
4.8.1 Die drei Standard-Arten des Anlegens.....	41
4.8.2 Das goldene Gesetz: Immer gegen den Wind!.....	41
4.8.3 Das Zauberwort: Eindampfen.....	42
4.8.4 Anlegen (seitlich) mit Eindampfen in die Vorspring.....	43
4.8.5 Die Allzweckwaffe: Eindampfen in die Mittelleine.....	47
4.8.6 Rückwärts zum Erfolg: Eindampfen in die Achterleine.....	49
4.8.7 In einer Box anlegen: Warum rückwärts fast immer besser ist.....	51
4.8.8 Die „Königsdisziplin“: Römisch-Katholisch anlegen.....	54

4.8.9 Das Skipper-Fazit zum Anlegen.....	56
4.9. Ablegen: Souveränität von der ersten Minute an.....	57
4.9.1 Ablegen längsseits über die Vorspring.....	57
4.9.2 Ablegen (längsseits) mit Achterspring.....	59
4.9.3 Ablegemanöver mit Heck zur Pier.....	61
4.10. Rettungsmanöver: Wenn es wirklich darauf ankommt.....	64
4.10.1 Das Standardmanöver: Die Q-Wende.....	67
4.10.2 Der „Hybrid-Quick-Stop“: Die Kunst der kontrollierten Notbremsung.....	70
4.10.3 Das Münchner Manöver: Die Perfektion der Ruhe.....	75
4.10.4 Fazit: Meisterschaft statt Vielfalt.....	80
5. Die „sonstigen Aufgaben“: Dein Weg zum kompletten Skipper.....	82
5.1. Seemannschaft und Fertigkeiten: Das Fundament deines Handwerks.....	85
5.1.1 Die Sicherheitseinweisung: Deine Visitenkarte als Skipper.....	86
5.1.2 Die Notrolle: Dein Schlachtplan für den Ernstfall.....	100
5.1.3 Handhabung Lifebelt und Lifeline: Deine Verbindung zum Schiff.....	102
5.1.4 Anwendung von Leinen beim An- oder Ablegen.....	104
5.2. Wetterkunde: Den Himmel und die Karten richtig deuten.....	106
5.3. Navigation – sicherheitsrelevantes Handwerk.....	108
5.3.1 Bestimmung des Schiffsortes; Absetzen, Bestimmen und Umwandeln.....	108
5.3.2 Arbeiten mit einem GPS-Gerät.....	109
5.3.3 Arbeiten mit Steuer- oder Handpeilkompass.....	110
5.3.4 Fazit.....	110
5.4. Motor, Elektrische Anlage und Gasanlage - Technik unter Deck.....	111
5.4.1 Motor – Die Kontrolle vor und nach Starten.....	112
5.4.2 Die elektrische Anlage – Batterien und Ladung unter Kontrolle.....	115
5.4.3 Die Gasanlage – Sicherheit durch physikalisches Verständnis.....	117
5.5. Seemannschaft / Manöver: Dein Können am Ruder.....	120
5.5.1 Drehen und/oder Aufstoppen auf engem Raum.....	121
5.5.2 Die Yacht klarmachen: Vorbereitung für das Ein- und Auslaufen.....	126
5.5.3 Das Ankermanöver: Die Kunst der Ruhe.....	132
5.5.4 Segelsetzen und Segelbergen – Souveränität unter Tuch.....	134
5.5.5 Ein- und Ausreffen in Fahrt: Die Segelfläche beherrschen.....	137
5.5.6 Der Aufschießer: Das Bremsmanöver unter Segeln.....	140
6. Die Prüfung: Dein Weg zum SKS.....	142
7. Danke.....	144

1. Widmung – Für den Kapitän meines Lebens

Dieses Buch widme ich einem ganz besonderen Menschen: meinem Vater, Kapitän Werner Konrad. Er ist viel zu früh von uns gegangen, aber sein Erbe steuert in jedem meiner Manöver mit.

Alles begann, als ich 14 Jahre alt war. Er war mein Ausbilder – und er war streng, verdammt streng. Damals flossen bei mir mehr als nur ein paar Tränen, wenn ein Anleger nicht perfekt saß. Doch er war immer fair. Er hat mich nicht geschont, weil ich sein Sohn war, sondern gerade deshalb alles von mir abverlangt.

Der größte Moment meines frühen Seglerlebens war, als er mir mit gerade einmal 19 Jahren seine Yacht für einen Urlaub mit Freunden anvertraute. Damals war eine Yacht in dieser Größe etwas Unglaubliches. Dass er mir die volle Verantwortung übertrug, war der ultimative Beweis: Ich hatte sein Level erreicht.

Heute bin ich ihm unendlich dankbar für diese harte Schule. Die Freude an der See und die Erfahrung, die ich damals unter Tränen gesammelt habe, gebe ich heute mit derselben Leidenschaft an dich weiter. Wenn du dieses Buch liest und deine Fähigkeiten auf dem Wasser verbesserst, dann steckt darin immer auch ein Stück von der Lehre meines Vaters.

Vater, dieses Buch ist für dich – wie eigentlich alle meine nautischen Bücher und Projekte.

2. Vorwort – Warum dieses Buch deine Praxis verändern wird

Herzlich willkommen an Bord! Wenn du dieses Buch in den Händen hältst, hast du dich entschieden, den **Sportküstenschifferschein (SKS)** anzugehen. Für mich ist das der Moment, in dem das „echte“ Yachtsegeln eigentlich erst beginnt.

Sicher, du hast den Sportbootführerschein (SBF) schon in der Tasche. Aber seien wir mal ehrlich: Der SBF ist die Pflicht, nicht die Kür. Wenn man dort ein „Mensch-über-Bord-Manöver“ fährt, indem man einen Fender über Bord wirft, nenne ich das immer etwas despektierlich die „hässliche Art“ des Lernens. Es hat mit der Realität auf einer großen Yacht auf See oft nur wenig zu tun.

Kann ein Buch die Praxis ersetzen?

Die ehrliche Antwort lautet: Nein, natürlich nicht. Du musst den Wind im Gesicht spüren, das Ruder in der Hand halten und die Kraft der Yacht unter dir spüren.

Aber – und das ist das große Aber

Dieses Buch kann dir etwas geben, das oft wichtiger ist als jede Meile auf dem Wasser: das **Verständnis der Abläufe**.

Ich erinnere mich an einen Ausbildungstörn, bei dem uns das Wetter einen massiven Strich durch die Rechnung machte. Ein schweres Unwetter war angekündigt, und wir konnten tagelang nicht auslaufen. Anstatt zu verzweifeln, haben wir die Zeit am Salontisch genutzt. Wir sind jedes Manöver im Geist durchgegangen. Wir haben über das „Warum“ gesprochen, nicht nur über das „Wie“. Wir haben Trockenübungen gemacht – die Kabinentür war unser Wind, der Tisch unsere Yacht.

Als das Wetter endlich aufklarte, hatten wir nur noch anderthalb Tage bis zur Prüfung. Doch das Ergebnis war verblüffend: Die Crew setzte alles mit einer Bravour um, die ich selten erlebt habe. Warum? Weil sie nicht bloß Befehle des Ausbilders nachgeahmt haben. Sie hatten das System begriffen. Sie wussten genau, woher der Wind kommt und was die Yacht in jedem Moment macht.

Mein Ziel für dich

Ich möchte dich mit diesem Buch auf genau dieses Level bringen. Ich will nicht, dass du ein „Nachplapperer“ bist, der nur tut, was der Ausbilder sagt. Ich möchte, dass du lernst, **verantwortungsvoll und kompetent** zu handeln. Nur das hilft dir auch später als verantwortlicher Skipper.

Dieses Buch wird dir helfen, die komplexen Abläufe beim SKS so tief zu verinnerlichen, dass du bei deiner praktischen Ausbildung auf dem Wasser nicht mehr über das „Was muss ich jetzt tun?“ nachdenken musst, sondern dich voll auf das „Wie steuere ich es aus?“ konzentrieren kannst.

Lass uns gemeinsam dafür sorgen, dass du die Yacht nicht nur bewegst, sondern sie wirklich beherrschst.

2.1. Theoretische Praxis – Warum du deine Yacht verstehen musst

Vielleicht denkst du: „Ich will segeln lernen, nicht büffeln!“ Das verstehe ich gut. Aber lass mich dir eines sagen: Eine moderne Segelyacht ist ein technisches Wunderwerk aus tausenden (gefühlte Millionen) Einzelteilen. Jedes Schäkkel, jede Schot und jedes Fall hat einen festen Zweck. Und genau hier trennt sich beim SKS die Spreu vom Weizen.

Wissen, was unter Deck passiert

Zur Praxis gehört weit mehr als nur das Manöver am Ruder. Wer eine Yacht verantwortlich führen will, muss auch wissen, was „im Keller“ los ist. Wo sind die Seeventile? Wie entlüfte ich den Diesel, wenn er mal hustet? Wie funktioniert die Elektrik? Ich nenne das gerne „**Theoretische Praxis**“. Es ist das Wissen, das dir die Sicherheit gibt, auch dann ruhig zu bleiben, wenn es mal nicht nach Plan läuft. Wenn du verstehst, wie die Mechanik hinter einer Winsch oder die Physik hinter einem Segeltrimm funktioniert, dann beherrscht du das Schiff und nicht umgekehrt.

Vom Wissen zum Können

Der SKS verlangt von dir, dass du diese Zusammenhänge begreifst. Du musst wissen, was passiert, wenn du an der Schot ziehst oder das Fall löst. Erst wenn diese theoretischen Grundlagen sitzen, kannst du draußen auf See echte Erfahrung sammeln.

Dieses Buch bereitet dich genau darauf vor. Wir schauen uns die Dinge so an, dass du sie in der Prüfung nicht nur auswendig aufsagen kannst, sondern sie im Schlaf beherrschst, wenn du später als Schiffsführer die Verantwortung für deine Crew und dein Schiff trägst.

Dein Ziel als Skipper

Erfahrung kommt mit der Zeit, das ist klar. Aber Kompetenz beginnt im Kopf. Mein Ziel ist es, dass du nach der Lektüre dieses Buches an Bord gehst und genau weißt, warum du welches Kommando gibst. Nur wer die Technik und die Theorie dahinter versteht, kann auf einer Yacht wirklich bestehen.

2.2. Für wen dieses Buch geschrieben wurde (und für wen nicht)

Lass uns Tacheles reden: Dieses Buch ist für dich, wenn du dich gerade auf den **Sportküstenschifferschein (SKS)** vorbereitest. Und zwar nicht irgendwie „nebenher“, sondern mit dem Ziel, kompetent und sicher in die Prüfung und später in deine eigene Skipper-Karriere zu starten.

Dein Investment schützen

Ein SKS-Praxistörn ist teuer. Du investierst eine Woche Urlaub, zahlst für den Törn, die Anreise und die Bordkasse. Das ist ein stattliches Investment in deinen Traum vom Segeln. Aber ich sage dir ganz ehrlich: Wenn du unvorbereitet auf das Schiff steigst, wirfst du einen großen Teil dieses Geldes zum Fenster hinaus. Warum? Weil du auf dem Schiff wertvolle Zeit damit verlierst, Grundbegriffe oder Abläufe erst mühsam zu verstehen, während du sie eigentlich schon längst kennen solltest.

Vorbereitung vs. „Mal eben so“

Ich habe in all den Jahren viele Segelschüler erlebt. Da gab es diejenigen, die dachten: „Ich war ja schon mal auf einer Yacht, das wird schon laufen.“ Sie kamen ohne Konzentration, ohne Hintergrundwissen und ohne jede Vorbereitung an Bord. Das Ergebnis? Sie haben die Manöver halbherzig vollzogen, die Logik dahinter nicht begriffen und sind am Ende mit wehenden Fahnen durch die Prüfung gerasselt.

Frustriert und verärgert haben sie sich dann gefragt: „Wieso, weshalb, warum?“ Die Antwort war immer die gleiche: Die Basis hat gefehlt. Man hat sich nicht auf den Törn vorbereitet.

Dein Vorsprung durch dieses Buch

Genau hier setze ich mit dir an. Ich möchte, dass du dieses Buch als dein mentales Training vor dem eigentlichen Törn begreifst.

- **Verinnerliche** die Abläufe.
- **Verstehe** die Kommandos.
- **Begreife** die Technik.

Wenn du dann den Fuß an Bord setzt, bist du bereits „fit“. Du bist bereit, das aufzunehmen, was dein Ausbilder dir zeigt, anstatt bei jedem Handgriff und jedem Wort des Ausbilders bei Null anzufangen. Dieses Buch macht dich zum Partner deines Ausbilders, nicht zu seinem Sorgenkind.

Wenn du bereit bist, die Verantwortung für eine Yacht und eine Crew zu übernehmen, dann ist dieses Buch dein idealer Ankerpunkt.

3. Die SKS-Praxisprüfung: Was dich erwartet

Bevor wir die Leinen loswerfen, schauen wir uns das „Spielfeld“ an. Die Praxisprüfung ist der entscheidende Moment, in dem du beweisen musst, dass du eine Yacht sicher und verantwortungsvoll führen kannst.

In diesem Buch konzentrieren wir uns voll und ganz auf die Praxis, denn während man die SKS Theorie im stillen Kämmerlein büffeln kann, ist die SKS Praxis der eigentliche Eintritt in das Yachtsegeln. Hier geht es nicht nur um Wissen, sondern um das Anwenden unter Realbedingungen. Damit du weißt, nach welchen Spielregeln wir spielen, schauen wir uns zuerst an, was der Gesetzgeber basierend auf der Sportseeschifferscheinverordnung vorschreibt. Die Prüfer haben zwar einen gewissen Spielraum in der Gestaltung, aber der Rahmen ist klar definiert.

Die rechtliche Grundlage für deine Prüfung findet sich in den „Richtlinien zur Durchführung der Aufgaben nach §2 der Sportseeschifferscheinverordnung (SportSeeSchV)“ und dort spezifiziert in den „Durchführungsrichtlinien Sportküstenschifferschein 6.3“.

Dort ist der Ablauf unmissverständlich festgelegt (Zitat):

„.... Die Prüfung dauert für jeden Bewerber bis zu 30 Minuten und wird im Bereich der Ostsee, der Nordsee, des Mittelmeeres oder des Atlantiks durchgeführt. Jeder Bewerber muss mindestens die Pflichtaufgaben durchführen bzw. nachweisen, die sich aus der Anlage 3 ergeben. Im Übrigen hat der Bewerber die Manöver und Fertigkeiten durchzuführen bzw. nachzuweisen, die der Prüfer aus Anlage 3 auswählt.“

§ Was bedeutet das für dich in der Praxis?

Das ist das „Gesetz“, an das sich jeder Prüfer halten muss. Du siehst: Die Zeit ist mit maximal 30 Minuten pro Person begrenzt – in dieser kurzen Zeit musst du auf den Punkt zeigen, dass du dein Handwerk beherrschst. Es gibt Aufgaben, um die du absolut nicht herumkommst (die Pflichtaufgaben), und Aufgaben, bei denen der Prüfer entscheidet, was er von dir sehen möchte.

Damit du nicht im Dunkeln tappst, werden wir dieses offizielle Prüfungsprotokoll jetzt gemeinsam zerlegen. Ich zeige dir im Detail, was die Pflichtmanöver sind, welche weiteren Fertigkeiten von dir verlangt werden und worauf es dabei wirklich ankommt.

4.1.3 Der Gegenwindsektor (Die No-Go-Zone)

Trotz dieses genialen „Sog-Effekts“ hat die Physik ihre Grenzen. Wenn wir versuchen, zu spitz gegen den Wind zu fahren, bricht die Strömung am Segel ab – wie bei einem Flugzeug, das zu steil steigt und einen Strömungsabriss erleidet. Das Segel beginnt zu killen (zu flattern) und der Vortrieb ist weg.

Bei einer typischen Fahrtenyacht, wie du sie in der SKS-Prüfung fährst, liegt dieser Bereich, in dem kein Segeln mehr möglich ist, bei ca. **55° zu jeder Seite** der wahren Windrichtung. Das bedeutet für dich: Alles, was innerhalb dieses 110°-Winkels liegt, kannst du nicht direkt ansteuern. Wenn dein Ziel genau in diesem Winkel vom wahren Wind liegt, musst du „kreuzen“ – also im Zickzack-Kurs immer hart an der Grenze dieser 55° segeln.

Skipper-Tipp

Versuche in der Prüfung nie, „zu hoch“ am Wind zu segeln, um den Weg abzukürzen. Dein Schiff wird dann nur langsamer und driftet seitlich ab. Gib der Yacht den Raum, den sie braucht (die 55°), damit die Strömung am Segel sauber arbeiten kann und du stabilen Zug nach vorne hast. Du erkennst das auch an der „Füllung“ insbesondere beim Vorsegel.

4.1.4 Die Kurse zum Wind und die Segelstellung

Jetzt bringen wir Bewegung ins Spiel. Je nachdem, in welchem Winkel dein Schiff zum Wind steht, verändern sich zwei Dinge: dein Kurs und die Stellung deiner Segel.

Die goldene Regel für den Trimm

Egal, auf welchem Kurs du bist: Ändert sich der Wind oder dein Kurs, müssen **immer beide Segel** (Großsegel und Genua/Fock) angepasst werden. Ein Segel allein zu trimmen, bringt das Schiff aus der Balance und kostet massiv Leistung bzw. Fahrt.

4.1.4.1. Die vier Hauptkurse zum scheinbaren Wind

1. Am-Wind-Kurs (ca. 35° entweder von steuerbord oder backbord)

Du segelst so dicht wie möglich an die No-Go-Zone heran.

- **Segelstellung**

Die Segel sind „**dichtgeholt**“ (ganz eng zur Schiffsmitte gezogen). Das Segelprofil arbeitet hier wie der Flugzeugflügel und erzeugt den maximalen Sog nach vorne.

- **No-Go-Zone**

Hier geht nichts. Du bekommst keinen Wind in deine Segel.

2. Halbwindkurs ($90^\circ \pm 10^\circ$ zum scheinbaren Wind)

Der Wind kommt genau von der Seite.

- **Segelstellung**

Die Schoten werden gefiert (gelockert), bis die Segel etwa in einem **45° -Winkel** zur Schiffsmittle stehen. Die Yacht nimmt jetzt meist richtig Fahrt auf.

2. Raumschotkurs (ca. 100° bis 150° zum scheinbaren Wind)

Der Wind kommt schräg von achtern. Das ist oft der angenehmste Kurs zum Segeln.

- **Segelstellung**

Die Segel werden weit **ausgefiert**. Der Sog-Effekt nimmt ab, und der Wind beginnt, das Schiff mehr zu schieben.

3. Vorwindkurs (150° - 180° zum Wind)

Der Wind kommt eigentlich direkt von achtern.

- **Segelstellung**

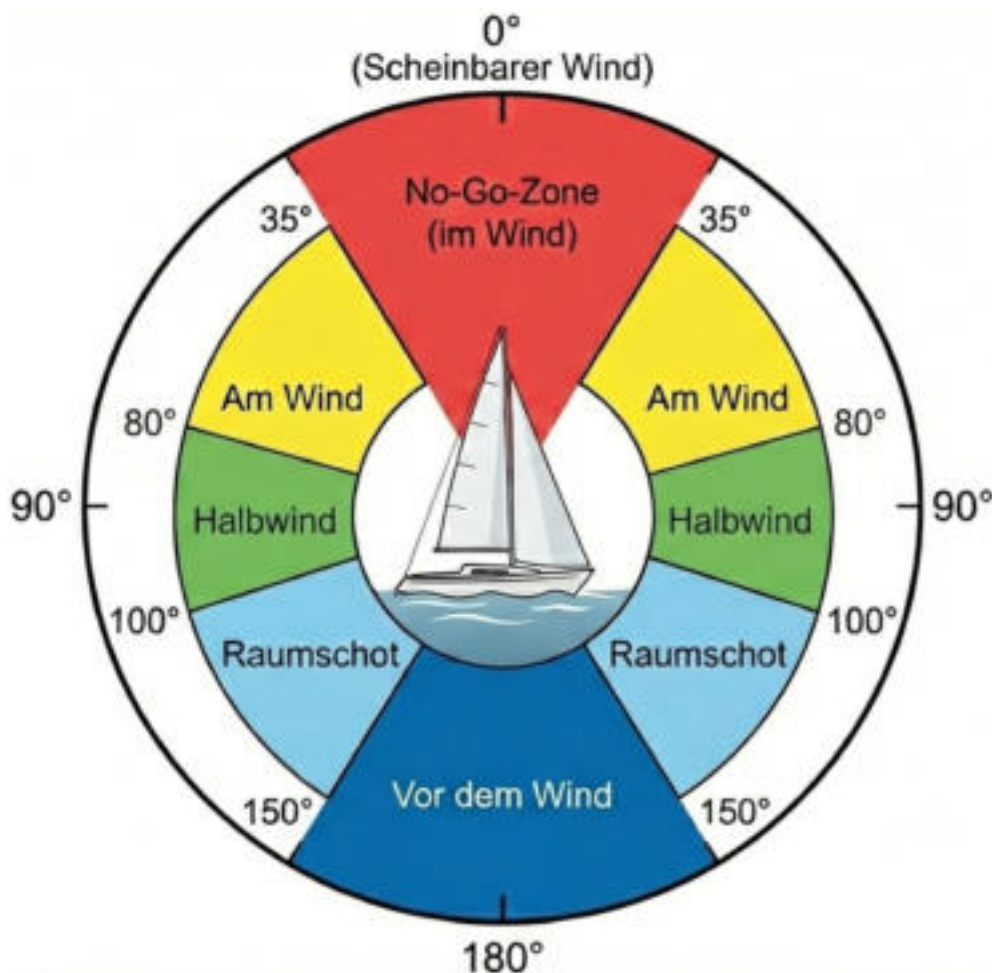
Die Segel stehen theoretisch maximal weit außen (fast 90° zum Schiff).

- **Windabdeckung**

Ab ca. 160° befindet sich das Vorsegel in der Abdeckung des Groß und fällt ein.

- **Gefahr**

Wenn das Vorsegel einfällt, beginnt der Gefahrenbereich einer Patenthalse



4.8. Anlegen: Die Kunst des kontrollierten Stillstands

Es ist ein herrliches Gefühl, draußen auf See zu sein, die Manöver zu beherrschen und vielleicht sogar ein perfektes Person-über-Bord-Manöver gefahren zu haben. Aber irgendwann kommt der Moment, an dem du wieder zurück in den Hafen musst. Hier zeigt sich, wer sein Handwerk wirklich versteht. Anlegen ist eine zentrale Fähigkeit, die du im Alltag ständig brauchst.

Je nach Hafen, Revier und Ausstattung der Steganlagen kommen unterschiedliche Varianten zum Einsatz. Ein guter Schiffsführer sollte sie alle kennen. In der SKS-Prüfung wird meist das Manöver verlangt, das in deinem speziellen Prüfungsrevier üblich ist – dein Ausbilder wird das intensiv mit dir trainieren.

4.8.1 Die drei Standard-Arten des Anlegens

Der Vollständigkeit halber schauen wir uns die relevanten Arten an:

1. **Seitwärts anlegen (Längsseits)**
Der Klassiker, egal ob an Backbord oder Steuerbord.
2. **Anlegen in der Box**
Häufig in Nord- und Ostsee, zwischen Pfählen.
3. **Römisch-Katholisch**
Die „Königdisziplin“, üblich im Mittelmeer. Du fährst rückwärts an die Pier heran und machst vorne entweder an einer Mooringleine oder am eigenen Buganker fest.

In diesem Buch konzentrieren wir uns nicht auf die Besonderheiten jeder einzelnen Yacht, sondern auf die **physikalischen Prinzipien**. Denn wenn du die verstehst, kannst du jedes Schiff sicher anlegen.

4.8.2 Das goldene Gesetz: Immer gegen den Wind!

Bevor wir ins Detail gehen, gibt es eine Regel, die über allem steht:

👉 **Wir laufen den Steg grundsätzlich gegen den Wind an.**

Ich habe einmal eine 50-Fuß-Yacht beobachtet, die bei kräftigem ablandigem Wind längsseits anlegen wollte. Der Skipper brachte das Boot zwar parallel zum Steg, aber statt die Physik zu nutzen, sprangen zehn Crewmitglieder gleichzeitig mit Leinen in der Hand an Land und versuchten verzweifelt, das Schiff gegen den Wind an den Steg zu zerren. Es hat gerade so gereicht – aber es war kein Manöver, es war ein Kraftakt. Bei etwas mehr Wind wäre das Schiff unkontrollierbar abgetrieben.

💡 **Lerne daraus**

Nicht die Muskelkraft der Crew bringt die Yacht an den Steg, sondern die Kombination aus Motor, Ruder, Wind und deiner Manöverstrategie

- Schau dir den vorgesehenen Liegeplatz in Ruhe an.
- Woher kommt der Wind?
- Wenn nötig, wende das Schiff vorher, damit du **gegen den Wind** anfahren kannst.
- Nur so bleibst du manövrierfähig und hast die volle Kontrolle über deine „Bremse“ (den Rückwärtsgang).

4.8.3 Das Zauberwort: Eindampfen

Der zweite Schlüssel zum Erfolg ist das sogenannte **Eindampfen**. Sobald du den Steg erreicht hast und die erste Leine fest ist, beginnt der entscheidende Teil. Du nutzt die Kraft des Motors gezielt gegen diese einzige festgemachte Leine, um die Yacht stabil in Position zu halten.

Statt die Crew ziehen und zerren zu lassen, lässt du den Motor arbeiten. Je nach Situation gibt es drei Methoden:

- 1. Eindampfen in die Vorsprung**
- 2. Eindampfen in die Mittelleine**
- 3. Eindampfen in die Achterleine**

In allen drei Fällen ist das Ziel gleich: Dein Schiff liegt stabil und millimetergenau dort, wo du es haben willst, während die Crew in aller Ruhe die restlichen Festmacher ausbringen kann.

? Was bedeutet eigentlich „Eindampfen“?

Wenn wir vom „Eindampfen“ sprechen, hat das nichts mit heißem Wasserdampf zu tun. Es kommt eher von dem umgangssprachlichen „Dampf machen“, also **Schub geben**.

Stell dir vor, du möchtest dein Schiff an einer Kaimauer fixieren, während der Wind versucht, dich wegzudrücken. Statt dass deine Crew nun mit purer Muskelkraft an den Leinen zerrt, nutzen wir den stärksten Mitarbeiter an Bord: **Deinen Motor**.

Das Prinzip: Kraft gegen Leine

Beim Eindampfen nutzen wir eine einzige, fest belegte Leine als **Drehpunkt (Angepunkt)**. Während diese Leine das Schiff daran hindert, wegzufahren, lassen wir den Motor im Standgas eingekuppelt weiterlaufen.

5.1.1.1. Feuer: Vorbeugen und richtig Löschen

Feuer ist auf See eine der größten Gefahren, da man nicht einfach weglaufen kann. Deshalb ist **Prävention** das allerwichtigste Löschmittel. Erkläre deiner Crew, dass offenes Feuer (Kerzen, Zigaretten) unter Deck tabu ist und die Gasanlage nach dem Kochen immer sofort an den Absperrventilen (an der Flasche und in direkter Nähe der Kochstelle) geschlossen werden muss.

🔥 Löschmittel und ihre Anwendung

Du solltest deiner Crew zeigen, wo sich die Löschmittel befinden und wie man sie bedient. Achte beim Kauf oder der Kontrolle auf das **MED-Zeichen** (das Steuerrad-Symbol), welches die Zulassung für die Seefahrt bestätigt.

- **ABC-Pulverlöscher**
Sie sind die Allrounder für feste Stoffe, Flüssigkeiten und Gase. Beachte aber: Die Sprühdauer beträgt nur ca. **30 Sekunden** bei einem 6 kg großen Löscher. Man löscht daher immer in kurzen, gezielten Stößen direkt an der Brandwurzel, niemals von oben in die Flammen.
- **CO₂-Löscher**
Diese sind ideal für den Motorraum, da das CO₂-Gas rückstandslos löscht und den Motor nicht beschädigt. **Wichtig:** In engen Räumen besteht Erstickenungsgefahr für Menschen und die Düse wird extrem kalt (Vereisungsgefahr!).
- **Löschdecke**
Sie gehört griffbereit in die Nähe des Herdes (Pantry). Sie ist das Mittel der Wahl bei Fettbränden oder wenn Kleidung an einer Person brennt.
- **Wasser**
Auf See zwar reichlich vorhanden, darf es **niemals bei Fett- oder Ölbränden** verwendet werden (Explosionsgefahr!). Es ist nur für Feststoffe (Holz, Papier, Textilien) geeignet.



🧑 Wenn Personen brennen

Gerät eine Person in Brand, zählt jede Sekunde. In Panik laufen Menschen oft weg, was die Flammen durch den Fahrtwind anfacht. Hier gilt:

1. **Stopp - Drop - Roll**

Die Person muss sofort zu Boden gebracht werden.

2. **Löschdecke**

Leg die Decke vom Kopf her (Gesicht freilassen!) über den Körper, um die Flammen zu ersticken.

3. **ABC-Löscher/Wasser**

Nur als Notlösung verwenden, da das Pulver Wunden verunreinigt und Salzwasser bei Verbrennungen extreme Schmerzen verursacht.



Feuerlöschdecke

👉 Tipps für die Prüfung

Zeige dem Prüfer aktiv, wo die Feuerlöcher und die Löschdecke auf deiner Yacht hängen. Erkläre kurz die Brandklassen (A=Fest, B=Flüssig, C=Gas) und weise darauf hin, dass du im Notfall sofort das Gas und den Motor abstellen lässt, um dem Feuer die Nahrung zu entziehen. Wer hier das **MED-Zeichen** erwähnt, zeigt dem Prüfer sofort, dass er sich tiefgreifend vorbereitet hat.

7. Danke

Ein Buch zu schreiben ist wie eine lange Seereise: Man plant die Route, setzt die Segel und hofft auf guten Wind. Aber man kommt selten ganz allein im Zielhafen an. Auch wenn mein Name auf dem Cover steht, stecken in diesen Seiten die Erfahrungen, die Geduld und die Inspiration vieler Menschen.

Hier ist mein ganz persönliches Dankeschön an alle, die mich auf diesem Törn begleitet haben.

Nun hast du das Ende dieses Buches erreicht. Wir sind gemeinsam durch die Theorie der Seemannschaft gereist, haben technische Checks unter Deck simuliert und sind im Geiste unzählige Manöver gefahren. Doch dieses Buch wäre niemals so detailliert und praxisnah geworden, wenn ich es ganz allein im stillen Kämmerlein verfasst hätte.

Mein Dank an die „stillen Co-Autoren“

Zuerst möchte ich den hundert, ja eigentlich tausenden von Prüflingen danken, die ich über die Jahre begleiten durfte. Ihr seid es, die mir gezeigt haben, wo die wirklichen Hürden liegen. Durch eure Fragen, eure Unsicherheiten, aber auch durch eure Fehler und eure Erfolgserlebnisse habe ich gelernt, worauf es wirklich ankommt. Ihr habt mich dazu gebracht, Abläufe so zu schildern, dass sie nicht nur auf dem Papier, sondern vor allem in deinem Kopf funktionieren. Dieses Buch ist das Destillat aus unzähligen Stunden auf dem Wasser mit euch.

An die Menschen im Hintergrund

Ein Buch schreibt sich nicht „mal eben so“. Mein ganz besonderer Dank gilt daher all jenen, die mir die nötige Zeit verschafft und mir den Rücken freigehalten haben. Danke an alle, die meine Aufgaben übernommen haben, während ich in Gedanken auf See war, um dieses Dokument für dich zu erstellen. Ohne diesen Freiraum wäre dieses Werk heute nicht in deinen Händen.

Ebenso danke ich den wenigen, aber umso wichtigeren Menschen, die mich inspiriert und motiviert haben, dranzubleiben. Ihr wisst, wer ihr seid – euer Input war der Wind in meinen Segeln, wenn die Schreibarbeit einmal ins Stocken geriet.

Ein Blick zurück zu den Wurzeln

Wie ich bereits im ersten Kapitel erwähnt habe, ist dieses Buch meinem Vater gewidmet. Ihm gilt mein tiefster Dank dafür, dass er mir nicht nur das Segelhandwerk beigebracht, sondern mir die Affinität zum Wasser und die Liebe zum Segelsport tief in die Wiege gelegt hat. Ohne sein Fundament würde ich heute nicht hier stehen und dieses Wissen an dich weitergeben.

♥ Ein letzter Wunsch für dich

Du hältst nun das Ergebnis all dieser Bemühungen in der Hand. Ich hoffe, es gibt dir die Sicherheit und die Souveränität, die du für deine Prüfung brauchst. Ich wünsche dir für deine SKS-Prüfung von Herzen viel Erfolg. Bleib ruhig, vertrau auf dein Können und denk immer daran: **Du bist der Skipper!**

👉 Toi, toi, toi!

Und wenn du die Prüfung hinter dir hast – egal wie es gelaufen ist – würde ich mich riesig über eine Nachricht von dir freuen. Schau einfach vorne ins Impressum, dort findest du meine E-Mail-Adresse. Schreib mir von deinen Erfahrungen, von den kniffligen Momenten und von deinem persönlichen „Bestanden“-Augenblick. Dein Feedback ist wertvoll, damit ich mich beim nächsten Mal vielleicht auch ganz herzlich bei dir bedanken kann.

Immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

🚤 **Andreas**