

VOM DEUTSCHEN SPORTSEESCHIFFERSCHEIN ZUM ENGLISCHEN YACHTMASTER OCEAN

von
Ulrich Kolzenburg

Vor mir liegt die Mail von Bernd mit dem Text: „Der RYA Yachtmaster Ocean ist der höchste Schein, den die RYA zu vergeben hat. Ihr seid damit – zumindest im deutschsprachigen Raum - ein exklusiver Club. Well done! Prüfungstrainings kann ich euch daher nicht mehr anbieten, ich bin aber sicher, den ein oder anderen zu Messen, Austausch oder auch im Solent einmal wiederzusehen!“. Im Kopf erscheinen die Bilder von 1½ Jahren intensiver Ausbildung, von viel Erfolgen und peinlichen Niederlagen und von einem Ausbildungsskipper, der durch (fast) nichts zu erschüttern war.

„Eigentlich“ war das Thema nach erfolgreicher Prüfung abgeschlossen – geschafft und vorbei. Aber



in der darauf folgenden Sommersaison wurde ich so oft auf die Details dieser Qualifikation angesprochen, dass ich die sich wiederholenden Erklärungen hier zusammengeschrieben habe. Damit soll zum Einen denjenigen Interessenten, die sich für den Erwerb eines solchen Zertifikates interessieren, eine Einschätzung möglich werden, was auf sie zukommt. Zum Anderen soll den „allgemein interessierten Lesern“ ein Einblick in die Arbeitsweise dieser einen, speziellen Schule gegeben werden, der Yacht-Skipper Akademie (www.dy-akademie.de). Dieser Einblick ist durchaus subjektiv, weil er nur aus Teilnehmersicht und mit einem be-

stimmten Erfahrungshintergrund erfolgt. Und er lässt sich ganz sicher nicht pauschal auf alle Ausbildungseinrichtungen für die englischen Zertifikate übertragen.

1. Einstieg

Mein eigener Einstieg in den Yachtmaster war anfangs lustlos und zurückhaltend. Ein guter Freund buchte ein Skippertraining in England (Ende November auf der Insel – „Was soll das denn?“). Zwar sollte zum Jahresende noch etwas gemeinsam unternommen werden, aber Zeit und Ort waren „total daneben“. Irgendwann hat er mich dann soweit gehabt, und so meldete ich mich doch noch an. Prompt kam die Absage: Der Kurs war voll („Gott-sei-Dank“). Etwa zwei Wochen vor dem Termin schickte Bernd Reese eine E-Mail, das ein Teilnehmer abgesprungen sei und ich doch eigentlich noch etwas mit meinem Freund unternehmen wollte. Er würde mir daher den Platz geben, wenn ich noch will. Ich sollte nur schnell Bescheid geben („MIST!“).



Was dann vor Ort geschah hat mich nicht nur positiv überrascht, sondern auch begeistert und beeindruckt! Ein echter Profi in Sachen Ausbildung war zu erleben, der weder persönliches Engagement noch Mühen scheute Wissen zu vermitteln und den Teilnehmer eine Umgebung zum Lernen zu schaffen.

Die Erzählungen darüber motivierten auch meine Frau, die ebenfalls umfangreiche Segelerfahrungen besitzt, und wir meldeten uns gemeinsam zu einer Kanalquerung, der „Channel Challenge“ bei der DY-Akademie, an. Dieser Ausbildungstörn führt ausgehend von Southampton an den Needles vorbei über den engl. Kanal zu den Kanalinseln. Er beginnt üblicherweise mit einem Vorbereitungswochenende in Essen, an dem mit den Teilnehmern der Passagenplan erarbeitet wird.

Zu dem Zeitpunkt damals lag ein anstrengendes Projekt mit viel Resturlaub hinter mir. Ich brauchte auch dringend etwas, um wieder Abstand zum Tagesgeschäft zu gewinnen.

Abends beim Grillen im Garten der DY-Akademie in Essen reifte dann der Entschluss, über diese Kanalquerung hinaus diesen Resturlaub in eine Ausbildung zum Yachtmaster zu stecken. Spontan arbeiteten wir bei Würstchen und Weißbier ein individuelles Curriculum aus, das mich unter Berücksichtigung meiner persönlichen Erfahrung rund ein Jahr später zum Yachtmaster Ocean c.e. qualifizierte.

2. Generelle Anforderungen zur Yachtmaster-Prüfung

Eine Yachtmasterqualifikation zertifiziert die persönliche Kompetenz, ein Motor- oder Segelschiff unter bestimmten Bedingungen führen zu können.

YM Offshore	YM Ocean	Commercial Endorsement
Der Yachtmaster Offshore ist ein Kompetenznachweis für einen Skipper, der eine Yacht auf gleich welcher Passageart nicht mehr als 150 sm entfernt von einem Hafen führt.	Der Yachtmaster Ocean erweitert den YM Offshore dahingehend, dass der Besitzer eine Yacht auf Passagen jeglicher Länge und jeglicher Distanz von Häfen in allen Teilen der Welt führen darf.	Das „STCW-Endorsement“ ist die Berufsskipper-Erweiterung für Yachten bis 24m und 200 gt
<p>Voraussetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Funkzeugnis: SRC (oder höher) • „Aktueller“ Erste Hilfe Kurs • Ausgearbeiteter Passagenplan • Min. Praxiserfahrung auf See: <ul style="list-style-type: none"> ○ 50 Seetage ○ 5 Tage als Skipper ○ 2.500 sm Erfahrung, davon min. die Hälfte in Gezeitengewässern ○ 5 Passagen von mehr als 60 sm Distanz incl. 2 Nachtpassagen und 2 als Skipper ○ Alle Erfahrungen dürfen nicht länger als 10 Jahre zurückliegen 	<p>Voraussetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YM-Offshore Zertifikat • YM Ocean Kurs Zertifikat • Nachweis der Durchführung eine qualifizierenden Passage als Skipper/Wachführer mit den Eigenschaften <ul style="list-style-type: none"> ○ 600 sm nonstop ○ Davon 200 sm mehr als 50 sm von Land entfernt und dabei Navigation unter Einsatz konventioneller Verfahren (Astronavigation) ○ Min. 96 h kontinuierlich auf See ○ Alle Erfahrungen dürfen nicht länger als 10 Jahre zurückliegen 	<p>Voraussetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • STCW Sea Survival Course • Ärztl. Gesundheitsattest der See-BG

YM Offshore	YM Ocean	Commercial Endorsement
<p>Prüfung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mündliche und mind. 8 stündige praktische Prüfung zum Nachweis der Fähigkeit des selbständigen Skipperns einer Yacht • Beinhaltet den praktischen Nachweis der Skipper-Kompetenz, von Boot-Handling, Seemannschaft, Navigation, von Sensibilität für Sicherheit, sowie von Wissen um Schiffsbau und Gleichgewicht von Schiffen, von Funk, Radar und natürlich den internationalen Kollisionsverhütungsregeln. 	<p>Prüfung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schriftliche und mündliche Prüfung von mind. 1,5 h incl. Törnplanung, Navigation, weltweite Meteorologie (Tropische Wirbelstürme), Crew Management, Yacht Vorbereitung, Wartung und Reparaturen • Überprüfung der Aufzeichnungen zur Vorbereitung und Durchführung des qualifizierenden Törns. Die Aufzeichnungen müssen belegen, wie die Yacht ohne Hilfe elektronischer Navigationshilfen geführt wurde (Astroaufzeichnungen, wie Mittagsbreite, Kompasscheck, Versegelung mit Sonne, Mond und/oder Sternen) • Die YM Ocean Prüfung soll hart und herausfordernd sein, um die Fähigkeit als Skipper zu überprüfen. 	<p>Prüfung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nachweis der Kursteilnahme • Vorlage des Attests

Die Nachweise werden typischerweise im „RYA Sail Cruising & Yachtmaster Scheme (Syllabus and Logbook G15/7)“ zusammengefasst vorgelegt.

3. Individualisiertes Curriculum



Das persönlich zugeschnittene Curriculum umfasste Elemente aus Theorie und aus Praxis. In der Theorie fühlte ich mich auf der Basis des Sportseeschifferscheins weitgehend fit genug zum Selbststudium. Wesentliche inhaltliche Erweiterung für den Yachtmaster Offshore war der formelle Passagenplan (mit Ansteuerungen für die Häfen). Die übrigen Wissensbausteine mussten wiederholt und deutlich vertieft werden. Dabei kam es natürlich auch auf die nautischen Fachausdrücke in englischer Sprache an. Ergänzend ging es beim Yachtmaster Ocean um das komplette Thema „Astronavigation“.

3.1 Theorietraining im Detail

Das Erarbeiten eines Passagenplans konnte zum ersten Mal gleich im Rahmen der „Channel Challenge“ geübt werden. Planungen dieser Art wiederholten sich später noch bei jedem der Ausbildungstörns und sie sind heute so „in Fleisch und Blut“ übergegangen, dass auch privat kein anderes Vorgehen mehr denkbar ist.

Wichtige Yachtmaster-Kenntnisse (Bsp.: „Rules of the Road“ (KVR), Yachthandling) mussten im (harten) Trockentraining mit Literatur und Lernkärtchen (siehe www.flipcards.co.uk) selbst erarbeitet werden. Zusammen mit den Theorieübungen, die z.B. abends während der Törns erfolgten, reichte das für die Prüfung, auch wenn ein Kurs mir die Vorbereitung **deutlich** einfacher gemacht hätte.

Der geforderte Erste Hilfe Kurs wird auch in Deutschland von verschiedenen Organisationen angeboten, z.T. sogar als Spezialkurs „Erste Hilfe auf See“. Man muß sie nicht alle besucht haben, um „auf jeden Fall das formal richtige Ausbildungszeugnis zu haben“, aber es lohnt sich, für den Fall der Fälle in diesem Thema sattelfest zu sein! Die Minimalanforderung ist das, was bei uns als „der große Erste-Hilfe-Kurs“ bekannt ist.

Die Theorie der Astronavigation erarbeitete ich mir mit dem „Astro-Navigation Handbook“ der RYA von Tim Bartlett. Es bereitete dabei durchaus Spaß, die Rechenfehler dieses Standardwerkes zu finden. Aber es stellte sich auch heraus, dass reines Lehrbuchwissen erhebliche Probleme im praktischen Einsatz birgt. Die Probleme ergaben sich meist aus der Ermangelung der praktischen Anwendung. Die Schritte an sich sind einsichtig, aber wann muss welcher Rechenschritt erfolgen? Bernd half zwar immer wieder mit Übungsaufgaben, Lösungsbeispielen und Erklärungen per E-Mail, aber meiner Einsicht half das leider nur beschränkt. Trotzdem: Dieses intensive eigene Studium machte sich später noch bezahlt. Nach wenigen Erklärungen im praktischen Einsatz saßen die Formeln, Arbeitsschritte und die Nutzung der Formblätter. Auch in der schriftlichen Theorieprüfung konnte ich dieses Wissen flexibel einsetzen.



Diese schriftliche Theorieprüfung, die neben Astronavigationsberechnungen auch weitergehende Fragen zu Wetter etc. beinhaltet, wird für die Yachtmaster Ocean-Prüfung vorausgesetzt. Hat man sie nicht in einem gesonderten Seminar bestanden, so erfolgt sie, wie in meinem Fall wegen des Theorie-Selbststudiums, direkt vor der YM-Ocean-Prüfung (Die anderen Kandidaten hatten diesen schriftlichen Test im Rahmen eines Seminars vorab bestanden). Diese direkte Verknüpfung bei der Prüfung erhöhte die eigene Belastung noch mal erheblich. Aus der Nachbetrachtung heraus ist eine solche „Stressmaximierung“ kein empfehlenswertes Vorgehen. Fazit: Das YM-Astro-Seminar hätte ich noch in das Curriculum aufnehmen sollen.

3.1 Praxisausbildung



Der Praxisteil des individuellen Curriculums berücksichtigte, dass einerseits schon viele Seemeilen in Mittelmeer und Ostsee nachweisbar waren, andererseits aber die von der RYA geforderten Gezeitenmeilen nicht vollständig vorlagen. Diese hätte ich prinzipiell auch in privaten Törns selbst erarbeiten können, aber es ging ja um das Lernen aus dem Wissen und der Erfahrung von verschiedenen Ausbildungsskippnern. Das hatte höhere Priorität als das Einsammeln der Mindestanforderungen. Zudem kostet eine Ausbildungswoche der DY-Akademie nur unwesentlich mehr, als selbst ein Schiff zu chartern. Dafür spart man sich das aufwändige Zusammensuchen einer (zahlenden) Crew, das Finden dazu passender Charterschiffe und Ausgangshäfen sowie das Ausdenken eigener Übungseinheiten, das dann die zahlende Crew geduldig akzeptieren muss. So kamen die im Folgenden kurz beschriebenen Törns zustande:

3.1.1 Skipper- und Sturmtraining

(Ausbilder: Bernd Reese)

Dies ist derjenige Törn, der schon oben unter „1 Einstieg“ erwähnt wurde. Wie gesagt: Er war so eindrucksvoll, dass ich dazu einen eigenen Bericht verfasst habe, der auch auf der Homepage meines Segelclubs (www.mrv-sta.de) nachzulesen ist.

3.1.2 Channel Challenge

(Ausbilder: Bernd Reese)

Wie oben erwähnt beginnt das Training immer mit einer ausführlichen Passagenplanung. Jedes Crewmitglied bekommt einen Abschnitt zur Vorbereitung und muss durch alle Stufen der Planung



hindurch. Das ist spannend, denn es stellt sich nach kurzer Zeit schon heraus, dass derjenige Mitsegler, der die Planung durch den Needles-Channel umsetzt, dort derartig hohe Gezeitenströme vorfindet, das alle Anderen ihre Passagen an dessen Vorgaben ausrichten müssen. Mehr noch: Die enormen Gezeitenhübe und daraus entstehenden Ströme und „Eddies“ rundum die Kanalinseln müssen beachtet werden um ein sicheres Navigieren zu ermöglichen. Der Passagenabschnitt für das Kreuzen des Kanals muss das berücksichtigen und es müssen die in der Literatur ausgewiesenen Schifffahrtswege in die Planung einbezogen werden.

Für jeden Abschnitt der Reise ist nicht nur einen Zielhafen, sondern auch einen Ausweichhafen vorzusehen („You never know, what is going to happen“). Für alle Häfen sind die entsprechenden Ansteuerungen vorzubereiten.

Gemeinsam reist man dann nach Southampton. Dort stehen zuerst für jedes Crewmitglied präzise Navigationsübungen an. Sie sind die Voraussetzung, um später die engen Durchfahrten zwischen den einzelnen Kanalinseln zu finden. Ja sogar das Warten vor Anker auf die passende Gezeit musste eingebaut werden, um eine entsprechende Flachstelle passieren zu können. Und natürlich müssen die Gezeitenhöhen zur rechtzeitigen Ein- und Ausfahrt aus den Häfen der Kanalinseln berechnet werden. Das bestimmt sogar den individuellen Liegeplatz im Hafen.

Ein kleines Erlebnis von „Zwischendurch“: Nach mehreren Törntagen führte uns der Rückweg abends aus dem Hafen St. Hellier auf Jersey heraus zur Übernachtung in einer schönen Ankerbucht von Sark. Unsere Ankunft war für kurz nach Mitternacht vorgesehen. Aber ausgerechnet in dem Moment, als wir in die Ankerbucht einliefen, ging der Mond unter. Es wurde stockdunkel. So entstand die unangenehme Situation, nur noch auf Radar und Scheinwerfer angewiesen zu sein, was das Manövrieren zwischen den bereits in der Bucht liegenden Yachten sehr kollisionsgefährlich machte. Wir brachen die Situation ab, wendeten um 180° und fuhren auf exakt der Linie wieder aus der Bucht heraus, auf der wir hereingefahren waren. Draußen nahmen wir dann Kurs auf St. Peter Port/Guernsey, wo wir nachts um 04:00 Uhr von einem äußerst hilfsbereiten Hafenmeister empfangen wurden, der uns an einen gezeitensicheren Ponton geleitete. Nach wenigen Stunden Schlaf gingen wir wieder in den Wachtörn und schafften es, in einem Tages-Schlag bis nach Cowes zurückzukommen.



3.1.3 Trainingstörn Yachtmaster

(Ausbilder: Bill Gardner)

Bill ist ein Schotte der besonderen Art. Die ersten drei Stunden sind ernst – das ist die Sicherheitseinweisung. Er ist selber lange Zeit Seenotrettungskreuzer gefahren und hat dabei wohl auch sehr tragische Erlebnisse verarbeiten müssen. Das macht ihn zu einem bedingungslosen Sicherheits“fanatiker“. JEDER Handgriff bei ihm muss aus Sicherheitsaspekten sitzen – wie man die Schoten anfasst, die Winschen bedient und die Segel behandelt. Nach dieser Einweisung aber zeigt sich ein Mensch, der es schafft über zwei Wochen die Crew mit Spontanwitzen zu unterhalten. Es gab wohl keine fünf Minuten ohne Lacher – der Muskelkater kam nicht nur (aber auch) vom Schoten ziehen!



Gleichzeitig ist er durch und durch Seemann. Die Vorbereitung des Schiffs am Morgen zum Auslaufen und das „Put-her-to-sleep“ am Abend sind fast rituelle Handlungen. Im Umgang mit Material und Schiff ist er klar und kompromisslos. Bill zeigte absoluten Einsatz in der Schulung. Alles, was individuell nötig war, machte er möglich. Als sich ein Rettungshubschrauber zu Übungszwecken im Solent befand, sprach er über Funk seine alten Kollegen an und versuchte, eine eigene Abbergeübung für uns zu organisieren. Leider – der Sprit des Helikopters reichte nicht für umfangreiche Trainings mit allen.

Bei diesem Törn wurde von einem unserer Mitsegler ein Video gedreht. Vielleicht aufgrund der phantastisch guten Stimmung an Bord ist ein sehr ansprechender Film entstanden (<http://www.vimeo.com/7290822>), in dem sich auch der Heli wiederfindet.

3.1.4 Skipper- und Sturmtraining

(Ausbilder: Heiko Preuss)



Neben seinen vielen seglerischen Tätigkeiten ist Heiko auch Yachtgutachter. Das machte ein Gespräch über Schiffe mit ihm immer zu einer kompletten Lehrstunde über Schiffbau. Was kostet ein Schiff in der Herstellung, wie ist der Aufbau der Außenhaut, was geht kaputt in der Toilette und wie kann man defekte Ruderanlagen notdürftig ersetzen. Heiko war nicht nur ein wandelndes Lexikon, sondern auch Praxis-Erfahrungsträger. Er hatte die Fähigkeit einfach und verständlich erklären zu können, warum auf dem Schiff manches nicht funktioniert, was theoretisch in den Büchern beschrieben ist. Ein Handgriff anders gemacht – schon geht's. Bei 9-10 Bft übten wir das Ablaufen vor dem Wind und das Steuern mit einem ausgebrachten Treibanker. Und wir lernten, wie man auch bei solchem Wind, nachts und bei schneidender Kälte das Schiff ruhig, sicher und „unaufgeregt“ auch mit Blindnavigation manövriert. Natürlich ist das auch eine Frage des Ausbilders: Heiko ist Norddeutscher und kommt aus der Nähe von Flensburg. „Da ist man halt so“.



Ein äußerst merkwürdiges Gefühl beschlich uns eines Abends im Pub der Haslar-Marina in Portsmouth (ein altes Feuerschiff). Es war schon wieder Ende November, wie beim ersten Treffen im Vorjahr, der erste Advent war gekommen, Weihnachtslieder wurden gespielt, Adventkerzen standen da – eine ganz melancholische Stimmung. Eigentlich war alles wieder „Total daneben“ (wie schon im letzten Jahr) nur diesmal war ich von Anfang an mit viel Begeisterung dabei.

3.1.5 Ausbildungstörn Yachtmaster Offshore

(Ausbilder: Bernd Reese)

Bill und Bernd– das sind zwei völlig unterschiedliche Personen. Bill, der Spaßmacher und Extrovertierte und Bernd der Gewissenhafte, Leise, Zurückhaltende. Aber in der Ausbildung weisen sie viele Gemeinsamkeiten auf. Z.B. sind beide äußerst gründlich und kompromisslos beim Thema Sicherheit und beim Umgang mit Schiff und Material. Aber noch mehr als Bill setzt Bernd auf die Perfektion und Präzision in der Umsetzung aller gestellten Aufgaben. Das kann dann durchaus auch mal zu einem sehr langen Tag / zu einer sehr kurzen Nacht führen. Mit seiner ur-deutschen Gründlichkeit sorgt er dafür, das jeder Trainingsteilnehmer bis zur Prüfung das Schiff im Schlaf virtuos beherrscht – und das nicht nur in Standard-Situationen. Wer durch diese Schule gegangen ist, der ist ein echter „Yachtmaster“ – und er hat sich das hart erarbeitet. Jedesmal gegen Ende eines Törns mit ihm wird einem wieder bewußt: „Ich wusste doch eigentlich, das ich einen Ausbildungstörn gebucht hatte. Was hat mich zu der Illusion gebracht, das ich hier Urlaub habe?“ Zwei Wochen Übungen bei Bernd haben mehr Verhaltens-Spielräume in spannenden Situationen gebracht, als Jahre persönlicher Segelerfahrung vorher.



Ein weiteres Indiz für die Intensität der Ausbildung ist die Tatsache, das neben den vielen Hafen- und Flussmanövern zusätzlich noch rund 320 Seemeilen ersegelt wurden. U.a. stand die Umrundung der Isle of Wight auf dem Programm. Ausgangshafen war in Portsmouth die Port Solent Marina und Ziel die Innenstadt-Marina von Poole (Wo wir beim Einlaufen nachts das vorweihnachtliche Wasserballett der Hafen-Schlepper beobachteten).

3.1.6 Prüfung zum Yachtmaster Offshore

Die Prüfung zum Yachtmaster Offshore beinhaltet fast alles, was wir vorher geübt hatten. Dank der gelernten Präzision konnten Fehler, die in der Aufregung der Prüfung geschahen, mit entsprechendem Können bei der Umsetzung ausgeglichen werden. Die hier zu beschreibenden wesentlichen Elemente der Prüfung zeigen, wie intensiv die Beobachtung eines jeden Kandidaten erfolgt.

Um diese individuelle Beobachtung zu ermöglichen, waren für die Prüfung nur 4 Teilnehmer an Bord zugelassen. Der Zeitraum der Prüfung ging über 2 Tage von sehr früh morgens bis jeweils in die Nacht. Eine einzelne Prüfung dauerte dabei gerne mal 8 Stunden. Dabei schaute der Prüfer nicht

nur auf das persönliche Verhalten des jeweiligen Schiffsführers, sondern auch auf das der Crew, also der anderen Kandidaten („If you want to give comands you must be able to take comands.“).

Unser Prüfer, wie alle anderen RYA-Prüfer auch, kam nicht mit dem Selbstverständnis an Bord, den Kandidaten „herauszuprüfen“. Kandidaten, die sich für einen solchen Schein anmelden, sind sich normalerweise des Anspruchs bewusst und kommen gut vorbereitet. Man darf also auch Fehler machen, muss aber zeigen, dass es keine systematischen Fehler sind sondern eben nur solche, die aus der Prüfungsaufregung heraus entstehen.

Zur Prüfung ist ein vorher (möglichst gründlich und zuhause) vorbereiteter Passagenplan vorzulegen. Dieser wird während der Übungen vom Prüfer unter Deck im Detail analysiert und bewertet. Anschließend findet dazu ein individuelles Gespräch statt. Mein Gespräch darüber war kurz und wenig spektakulär. Es kam nur der dringende Hinweis, keine Tonnen als Wegpunkte für das GPS einzutragen oder zu nutzen, damit man diese im Fall der Fälle nicht rammt. Viele Skipper würden diesen Fehler machen, so dass es an diesen Positionen häufig zu kritischen Situationen käme.



Die **Prüfung der KVR** war intensiv und wurde in mehreren dedizierten Sessions mündlich abgefragt. Reihum bekam jeder sein Thema / seine Frage. Dies galt auch schon vorher für den Start des Tages mit der Sicherheitseinweisung (Korrekte GPS-Funktion darf dabei nicht vergessen werden!), als auch für das gesamte Thema „Wetter“. Hier ein paar Beispiele zu den Fragen:

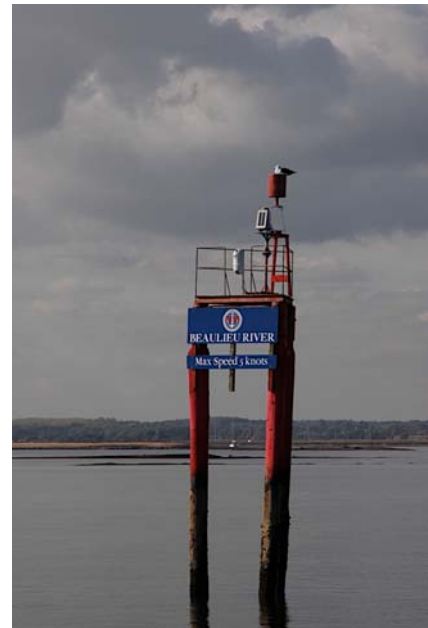


- Wohin muss man ausweichen, wenn man auf dem Radarbild ein Schiff vorlicher als quer-ab auf Kollisionskurs hat (KVR Regel 19)?
- Wie lauten die Tag-/Nacht-/Schallsignale (und es werden alle Signale abgefragt – z.B. auch das Nebelsignal des Tankers > 200m Länge mit gefährlicher Ladung, der nachts auf Grund gelaufen ist)?
- Was bedeuten im Wetterbericht „Visibility: moderate“, „Sea State: Rough to very rough, occasional phenomenal“ (und ähnliche Begriffe)?

Im Verlauf des Ausbildungstörns hatten wir uns bereits mit allen wesentlichen Häfen und Flüssen des Solent vertraut gemacht, jeweils sowohl bei Tag als auch bei Nacht. Die Einfahrt in einen Fluss, die der Prüfer später von mir verlangte, bereitete daher keine Probleme. Die Empfehlung, sich vorab zuhause schon mit den Ansteuerungen vertraut zu machen, sollte man dringend beherzigen und sich eigene Aufzeichnungen („Pilotages“) zu allen Flüssen / Häfen fertigen.

Meine Praxisprüfung umfasste folgende Schritte:

- Auslaufen aus der Marina und dem River Hamble (Ablegen, Segel setzen, „Segeln in engen Fahrwassern“, Schiff an einen „1st Mate“ übergeben).
- Ab einer Südkardinalen außerhalb des Hamble für ca. 30 – 45 min unter Deck „estimated positions“ auf der Karte plotten (derweil die restliche Crew an Deck wendet und halst in Abhängigkeit von Wassertiefe und Schiffsverkehr).
- Nach dieser Zeit (immer noch in Blindnavigation) einen Kurs auf eine vorgegebene Tonne abstecken und diese in max. 30-50 Meter Entfernung passieren.
- Danach unter Sicht-Navigation („3-point-fixes“) eine präzise vorgegebene Ankerposition unter Segeln anfahren, ankern und die Crew zum Ausruhen/Mittagessen schicken.
- Nach der Pause (wieder unter Segel) Anker auf und zur Nordkardinalen der Bramble-Bank vor Southampton fahren.
- Von dort das Schiff durch ein virtuelles Riff bis zum Süden der Bramble-Bank dirigieren - unter der Annahme dass der Steuerkompass kaputt ist (also nur mit Handkompass, mit See- aber ohne Landmarken).
- Hinter dem „Riff“ Kurs auf „Wotton Creek“ nehmen und dort an einem vorgegebenen Ponton anlegen. Nach Berechnung der HOT (Height of Tide) an diesem Ort passten zur Schifftiefe weder die Gezeitenhöhe noch der aktuelle Wasserstandsanzeiger an der Einfahrt zu Wotton Creek für eine sichere Einfahrt. Das hat der Prüfer positiv zur Kenntnis genommen und akzeptiert. Trotzdem hat er auf dem Anleger unter Bezug auf „local knowledge“ bestanden. Den Reeds-Almanac sollten man also „gut beherrschen“, um spontane Fragen während der Prüfung, z.B. nach der momentanen Gezeitenhöhe an der aktuellen Position beantworten zu können! Nachdem das Boot im Morast des Flusses vorsichtig festgefahren war lautete die Aufgabe, es wieder flott zu bekommen. Das war einfach – der Radeffekt drehte das Schiff leicht und nach 10 Min. Wartezeit bei steigender Gezeit gab es einen zweiten Anlegeversuch. Der brachte uns bis auf ca. 0,5 m an den Ponton, bevor wir wieder festsäßen. Zwei Crewmitglieder sind dann mit großem Schritt auf den Ponton übergesetzt und haben das Schiff mit Leinen an den Anleger gezogen („There is nothing bad with manoeuvring with warps“).
- Nach dieser zweiten Pause wurde aus Wotton Creek heraus „nachtmanövriert“. Draußen ging es dann im Dunklen durch ein weiteres virtuelles Riff in Richtung Cowes (Was unspektakulär war, denn es half die klar sichtbare Nordkardinalen vor Cowes).



Die Praxisprüfung der anderen Kandidaten hatte an unterschiedlichen Stellen des Solent ähnliche Aufgaben.

3.1.8 Ausbildungstörn Yachtmaster Ocean

(Ausbilder: Bernd Reese)

Dieser Törn dauerte über 14 Tage und führte sechs Teilnehmer ohne Unterbrechung von Southampton an Dover und der Themsemündung vorbei auf die hohe See. Es ging nach Norden bis knapp an den 60. Breitengrad nach Kirkwall auf die Orkneys (bekannt sind besonders die Scapa-Flow-Bucht als Tauchparadies und der Highland-Park Whiskey). Nach einer kurzen Tank- und „Pinkelpause“ (von ca. 24h) segelten wir gleich wieder zurück nach Southampton. Unterwegs hatten jeweils drei Crewmitglieder die Wachführerschaft über längere Distanzen, deren wesentlicher



Bestandteil die konventionelle Navigation ohne GPS war. Das bedeutete bei Landsicht: Standortbestimmungen durch Peilungen, ohne Landsicht Standortbestimmungen durch Sextantenmessungen. Unsere Navigationsaufgabe lautete, immer mehr als 50 sm aber weniger als 60 sm von Land entfernt zu bleiben.

3.1.9 Prüfung zum Yachtmaster Ocean

Direkt im Anschluss an den Törn fand in Southampton die Prüfung zum Yachtmaster Ocean statt. Dabei musste dem Prüfer eine schriftliche Ausarbeitung des Törns und der Ergebnisse vorgelegt werden, die folgende Eckpunkte beinhaltete:

Passagenplan, Schiffsevaluierung, Publikationen, die für den Törn erforderlich waren und welche an Bord waren, Crew (Qualifikationen/Belastbarkeit) und Creweinteilung, Wachpläne, Risikoanalyse und Risikomanagement, Route und Wegepunkte, Wetter und Kommunikation, Kochen, Essen und Versorgung, Ausweichhäfen, Sextantenmessungen / Positionen.

Jeder dieser Punkte wurde im Detail besprochen und insbesondere die Sextantenmessungen im Einzelnen nachgerechnet. Fehler wurden dabei nicht akzeptiert – man weiß ja, dass die Unterlagen in einer Prüfung herangezogen werden und kann sie vorab nochmals prüfen. Zudem hat man in diesem langen Törnzeitraum auch hinreichend Gelegenheit zum Nachmessen und Nachrechnen.



Wegen der Ausführlichkeit dieser Prüfung dauerte sie pro Kandidat ca. 2,5 Stunden. Da ich selbst noch die Oceanmaster-Theorieprüfung ablegen musste (s. oben) verlängerte sich mein Prüfungszeitraum von 11:00 Uhr morgens bis 21:30 Uhr abends - mit Unterbrechungen.

Man kann sich leicht vorstellen, dass auch der Prüfer nach drei Prüflingen pro Tag erschöpft war – daher erstreckte sich unsere Prüfung auf zwei Tage und die Einteilung erfolgte abhängig von der Uhrzeit der individuellen Rückflüge.

3.2 Die Besonderheit des „Commercial Endorsement“ („c.e.“)



Diese Erweiterung der Yachtmaster-Lizenzen braucht man dann, wenn der Yachtmaster auch beruflich genutzt werden soll. Das ist bei mir zwar nicht der Fall, aber „man weiß ja nie“. Da der Aufwand dafür überschaubar war, habe ich mich zu dieser Erweiterung entschlossen. Sie erfordert zusätzlich zum Yachtmaster ein Sicherheitstraining sowie eine ärztliche Untersuchung und ist 5 Jahre gültig.

- Das Sicherheitstraining der DSV-Kreuzerabteilung in Neustadt, das ich vor einiger Zeit absolviert hatte, mit dem entsprechend ausgestellten ISAF-Zertifikat, wurde als STCW-Zertifikat anerkannt.
- Somit blieb noch das Gesundheitszeugnis (das sog. „ML5“) bei einem Arzt der See-Berufsgenossenschaft. Da es aus dem „Süden der Republik“ schwer ist, einen Arzt zu finden, der zur Ausstellung eines solchen Zeugnisses berechtigt ist, habe ich diese Untersuchung bei einem englischen Arzt auf der Isle of Wight im Rahmen einer meiner Törns durchführen lassen.



4 Schlussbemerkung

Eine der meistgestellten Fragen auf meinem Weg zum Yachtmaster lautete: „Warum tust Du Dir das an?“. Auch ich selbst kam dazu mehrfach ins Nachdenken. Natürlich ist der Bekanntheitsgrad des englischen Zertifikates international deutlich größer als der des deutschen Scheins. Das dürfte Berufsskippern einen Marktvorteil bringen. Aber wie ist es mit Personen, die nicht beruflich unterwegs sind? Es ist eigentlich der Spaß am Lernen und am Umgang mit dem Thema, schon ab der Sekunde, in der man den Anmeldebogen unterschrieben hat. Ich möchte Sie gern dazu einladen, mir dazu Ihre persönlichen Rückmeldungen zu geben, wenn Sie sich zu einem solchen Training entschieden haben.



Gefunden aber habe ich neben hervorragend guten Ausbildungsskippern eine große Gruppe an hochsympathischen Menschen, die alle willens waren, durch Lernen und Können die Sicherheit im Hochseesegeln zu erhöhen. Die besagten Ausbilder waren hinsichtlich Ernsthaftigkeit und Gewissenhaftigkeit im Training einmalig (Allein dies wird mich sicher nochmal zurück in den Solent führen). Dabei sorgsam an die eigenen Grenzen geführt zu werden erhöht das Können deutlich. Der Spruch „Da geht noch was“ wird relativ und kann damit ernsthaft beantwortet werden.

Weitere Infos, Tipps und ggf. Literaturhinweise gebe ich gern unter [Ulrich.Kolzenburg at web.de](mailto:Ulrich.Kolzenburg@web.de)