

# Sportbootführerschein auf der MIR 2004

- Ein Erfahrungsbericht-

Vergangenen Juli, an einem sonnigen Samstagmorgen schlug ich nichts ahnend unsere Tageszeitung auf und las im Reiseteil einen Artikel, der spontan ein Höchstmaß an Begeisterung bei mir hervorrief: Eine Woche Großsegler segeln, das auch noch rund Skagen und dabei den Sportbootführerschein absolvieren! Möglich wird dies, durch eine Kooperation zwischen dem russischen Segelschulschiff MIR und der Hamburger Segelschule WELL SAILING. Den Sportbootführerschein wollte ich sowieso endlich machen, war ich doch immerhin fast 20 Jahre nur Mit-Segler. Mein Mann war mit den Frühstücksbrötchen noch nicht ganz durch die Tür, da erzählte ich mit glänzenden Augen von dieser Möglichkeit. Seine Reaktion war ein breites Grinsen und das Darreichen des Telefonhörers.

Zufällig war ich sowieso in Hamburg, als das angebotene Vorbereitungsseminar lief und froh, die ersten Einblicke in die Theorie zu bekommen, hatte ich mich bisher doch ausschließlich dem Segeln gewidmet und die Schiffsführung Anderen überlassen. Ein wichtiges Thema des Tages: Wer oder was leuchtet des Nachts warum wie und bewegt er sich, oder nicht – wichtige Informationen, wenn man in der Dunkelheit die Orientierung sucht. Mit Hilfe einer Lampe simulierte Richard, unser Segellehrer und Inhaber von WELL SAILING, verschiedene Kennungen, das Erkennen jedoch war eine ganz andere Sache. Wilde Spekulationen, ist es ein Blitz oder ein Blink, wo beginnt die nächste Taktkennung. Blankes Entsetzen auf manchem Gesicht, die Materie für manch einen Neuling doch sehr fremd. Doch Richard gibt nicht auf und macht trockenen Stoff erlebbar, bis die Gesichter Verstehen signalisieren. Wie sieht ein Richtfeuer aus und welches Licht wandert warum wohin aus, wenn ich mich mit meinem Boot bewege. Auch hier folgt die praktische Simulation. Was will uns ein Leit- oder Quermarkenfeuer sagen? Welche Bedeutung sollte man Tonnen aller Art beimessen? Viele hatten diese Begriffe noch nie gehört. Und dann kamen die beweglichen Lichter – die Schiffe. Die Zusammenhänge zwischen Fortbewegungsart, Länge des Schiffes und Beleuchtung. Wer noch nie erlebt hatte, daß man nachts von einem Schiff meist wirklich nur Lichter und sonst nichts sieht, der konnte sich dies an Hand der Lichtertafel gut vorstellen. Schwarzer Hintergrund, Minilämpchen simulieren die Schiffsbeleuchtung. Tja, da kann man schon ins Grübeln kommen. Und dann taucht die Frage auf, wer wem wann und warum auszuweichen hat. Den Satz: „Vorfahrt gibt es nicht, sondern Kurshaltepflicht und Ausweichpflicht“ werde ich (hoffentlich) nie vergessen. Allerdings macht dies die Sache nicht einfacher. Richard gab uns mit auf den Weg, den behandelten Stoff zu vertiefen und schon einmal intensiv in das Lehrbuch zu schauen. Ich lud mir den Fragenkatalog von seiner website herunter und lernte fortan per Karteikarte. Eine für mich ideale Lernmethode. Das Seminar war also gut, aber nicht lebensnotwendig. Mit ein wenig eigenem Einsatz kann man sich gut alleine vorbereiten.

Ende August ging es dann endlich los...

Hinter einem Getreidespeicher versteckt fand ich in Bremen die MIR und während ich daran entlanglief wurde mir erst so richtig klar, wie oft die gewohnte Yachtgröße der Länge nach hinein passt. Ein Blick nach oben und ich stellte mir die Frage, ob es wirklich so erstrebenswert sei, dort zu arbeiten. Ungeahnte Dimensionen!



Die Einschiffung verlief mit etwas Eigeninitiative problemlos und bald standen wir mit unserem Gepäck vor unseren Kojen. 12 Personen in einer Kabine, würde das gut gehen? Als Frischluftfanatiker suchte ich mir einen Platz nahe der Bullaugen. Stauraum war genügend vorhanden, so daß auch Gummistiefel u.a. seinen Platz fand. Unter den Unterkojen ist viel Platz und auch die Spinde sind, verglichen mit dem Stauraum auf einer Yacht, ausreichend dimensioniert.

Dann suchten wir die sanitären Anlagen, die für meine Begriffe fast vornehm sind. Nicht, daß sie besonders hübsch waren, aber Toiletten mit Druckspülung und Duschen mit fließend warmem Wasser bin ich an Bord nicht gewöhnt.

Die Gruppe und die Lehrer (außer Richard noch Florian und Wolfgang) fanden einander an Deck. Ein bunt gewürfelter Haufen von 17 bis 70 Jahren. Die meisten weit aus dem Binnenlande, bis runter in die Oberpfalz, rüber nach Berlin, über Frankfurt, Rhein/Ruhrgebiet und einige Nordlichter aus Hamburg und Rostock. Man beschnupperte sich und fand schnell Menschen, mit denen man etwas anfangen konnte, bei 25 Personen auch nicht so schwer. Es war ganz egal, wer woher kam, oder im normalen Leben was darstellte – wir hatten einfach eine Menge Spaß miteinander. Ich habe lange nicht mehr so viel gelacht, wie in diesen Tagen!

Als wir ablegten, klopfte doch das Herz ein wenig schneller – endlich ging es los. Es wurde schon Abend und wir freuten uns auf „Lichter gucken“ auf dem Weg die Weser hinunter. Wir wurden nicht enttäuscht, es gab alles an Betonung, Befeuerung und Lichterführung zu sehen, was man sich vorstellen konnte. Und wieder einmal die Erkenntnis, daß sich nicht jeder so beleuchtet, wie er sollte. Da fällt dem Anfänger das Erkennen nicht leicht. Wir versuchen, das im Vorbereitungsseminar gelernte anzuwenden, Kennungen auszuzählen und die Ergebnisse mit der Seekarte zu vergleichen. Trotz aller plastischer Darstellung, die Richard uns gegeben hatte, jetzt begreifen wir, daß nur mit Hilfe der verschiedenen Feuer die sichere Ausfahrt aus der Weser gewährleistet ist. Es hat wohl doch einen Sinn, sich all dies einzuprägen.



Es bilden sich erste Grüppchen, die sich die Woche über immer wieder zusammenfinden und sich gegenseitig helfen. Die intensive Vorbereitung zu Hause war mir nützlich, so hoffe ich auf eine Nachhaltigkeit des Gelernten.

Ganz am Anfang erklärt man uns das Lautsprecher-signal für Segelalarm. Dann müssen alle Kadetten an Deck, auch die Freiwachen. Als mich dieses Signal das erste Mal ereilte, stand ich mitten in einem Durchgang und wusste Kadetten hinter mir.

Meinen Satz zur Seite bei gleichzeitigem an die Wand drücken quittierten sie mit einem irritierten Lächeln, denn schneller bewegen wollten sie sich gar nicht. Ich hatte jetzt aus allen Kubricks quellende Kadetten im Laufschrift erwartet, mich damit aber gründlich geirrt. Es dauerte locker eine Viertelstunde, bis sich die Kadetten gemütlich an Deck versammelt hatten und dann irgendwann einmal mit dem Manöver begannen.

Auf der Nordsee sollte uns schweres Wetter mit Sturmstärke erwarten, ich war gespannt. Würden meine „Seebeine“ auf diesem großen Schiff mit seinem ganz anderen Bewegungsmuster funktionieren? Spät abends, als die Weser endlich hinter uns lag, wurden dann endlich alle Segel gesetzt und das Schiff legte sich in Wind und Wellen. Herrlich!

Nachts wurde ich wach, da meine Kojen nach Lee offen war und ich drohte heraus zu fallen. Also verließ ich den Kubrick und ging an Deck. Ein wunderbares Bild, wie dieses herrliche Schiff mit Vollzeug durch die Nacht fuhr. Man spürte so richtig, wie sie lief, das Deck vibrierte leise, die Schräglage war deutlich spürbar, doch außer einem dezenten Heben und Senken des Rumpfes war von dem Seegang nichts zu spüren. Wie anders verhält sich eine Yacht bei diesem Wetter. Wir hatten ca. 7Bf. Als ich schon wieder nach unten gehen wollte, wurde die Segelwache in den Mast geschickt, um die oberen Rahsegel zu bergen.



Die Decksbeleuchtung war eingeschaltet, doch dort oben sah es ziemlich dunkel aus. Die Kadetten sind wenig älter als mein großer Sohn und als ich sie aufentern sah, wurde mir schon etwas mulmig. Für kein Geld der Welt hätte ich ihnen in diesem Augenblick folgen mögen...

Am nächsten Morgen, oh welch ein Luxus auf See, auf zur Dusche! Flugs ausgezogen und dann den ersten Schritt in den Duschaum gewagt. Erste Zweifel kommen mir, die Fortbewegung auf seifenglitschigem Grund bei Schräglage ist nicht so einfach. Plötzlich scheint sich auch das Schiff stärker zu bewegen. Die Duschkabine erreicht und fröhlich das Wasser aufgedreht – das dann einen halben Meter neben mir den Boden berührt, welch' Tücke der Schwerkraft. Was nun folgt wurde glücklicherweise nicht dokumentiert. Dieses Duscherlebnis werde ich nie vergessen.

Einige Ausfälle sind zu beklagen, sogar Todessehnsüchte wurden geäußert. An Unterricht im Auditorium war nicht zu denken – es liegt im Bug. Ich genöß diesen herrlichen Segeltag. Nachmittags waren alle soweit wieder hergestellt und der Wind etwas abgeflaut, so daß wir auf dem Achterdeck den Unterricht weiterführten. Bis dahin hatten sich auch die Schauerböen gelegt und wir hatten strahlenden Sonnenschein.

Richard macht einen tollen Unterricht, fröhlich und lebensnah. Man spürt die Erfahrung und die Begeisterung. Dabei ist er locker und nimmt uns alle mit Humor.

Die ersten Kontakte zur Crew werden geknüpft. Das ist nicht ganz einfach, doch wer sich ein wenig Zeit nimmt, kann sich mit vielen Kadetten auch auf Englisch leidlich unterhalten. Den Kapitän bekommt man nur auf der Brücke von Ferne zu Gesicht und auch die anderen Offiziere sind wenig gesprächig. Sehr bemüht ist der Verbindungsoffizier.

Neben unserem Lernziel können wir auch an den Wachen teilnehmen. Meine erste Ruderwache war interessant, wenngleich wir nur unter Motor liefen. Die limitierten Ruderbewegungen einer Yacht gewöhnt, fand ich dieses Steuerrad doch sehr gewöhnungsbedürftig. Mit viel Mühe gelang es mir, den Kurs einigermaßen zu halten. Es fehlt einfach das Gefühl dafür, was das Schiff als nächstes tun wird. Hat dennoch Spaß gemacht und sollte wiederholt werden.



Unter der Hauptbrücke befindet sich noch die Übungsbrücke, auf die alle Daten übertragen werden, inklusive elektronischer Seekarte. Wenn die Kadetten nicht gerade dort beschäftigt sind, kann man diese Informationsquelle nutzen. Ich verschätze mich regelmäßig bei der Geschwindigkeit. Wir beginnen schnell, diese Quelle auch zu nutzen. Ganz natürlich wird der Peilkompass benutzt, um auf der – glücklicherweise auch in Papierform vorhandenen- Karte Leuchttürme etc. zu orten, werden Entfernungen mit dem Zirkel gemessen, Kursdreiecke verschoben. Es wird sich bei Unsicherheiten über den Umgang mit den Instrumenten gegenseitig geholfen. Wenn man das erste Mal so ganz alleine vor der großen Seekarte steht, beschleicht einen doch ein ganz anderes Gefühl, als im behüteten Übungsumfeld des Unterrichtes. Hier wird Navigation real.

Für mich ungewohnt ist die Entfernung zu den Informationen. Spürt man auf einer Yacht immer, wie die Welle ist, wie man zum Wind segelt, ob und welches Manöver gefahren wird, so ist dies auf diesem großen Schiff schwerer auszumachen. Sicher wird auch auf der Brücke über Manöver diskutiert, aber wir bekommen erst etwas mit (wenn überhaupt), wenn die Kadetten Segelmanöver fahren.

Zu Essen gibt es auf der MIR wahrhaftig genug, vier volle Mahlzeiten pro Tag. Die Kalorienmenge ist auf schwer arbeitende Jungs zugeschnitten und da man meist fertige Tellerportionen bekommt, kann man sich die Menge nicht aussuchen. Muß man halt etwas übrig lassen. Über die Qualität des Essens wird heftig gestritten. Die Russen versichern, daß es sich um schmackhafte Hausmannskost handelt, die sie so zu Hause nicht immer bekommen. Sie sind etwas pikiert über unsere teilweise andere Sichtweise der Dinge. „Das Auge isst mit – und meines übergibt sich gerade“ ist ein passender Spruch. Doch wenn man erst einmal probiert, ist man oft angenehm überrascht. Das Frühstück wird allerdings durch mitgebrachte Marmelade oder Nutella etc. wesentlich bereichert, denn Brot gibt es immer.

Die Tage bekommen eine gewisse Routine. Frühstück – Unterricht mit Pause, wenn unsere Augen maximalen Wissensfüllstand signalisieren – Mittagessen – Unterricht – Kaffeetrinken – Unterricht – Abendessen – Wetter mit Richard – Ausklang des Abends mit Bier oder Prüfungsaufgaben. Natürlich wird auch Motorboot gefahren.



Wobei Unterricht nicht immer die ganze Gruppe im Auditorium bedeutet. Es kann auch mal ein Knotengröppchen um Florian geben, Wiederholung in Kleingruppen, Problembewältigung von Lernblockaden der persönlichen Art mit einem greifbaren Lehrer, abends auch fröhliches „Lichterraten“, oder individuelle Bearbeitung von Lernstoff. Dazwischen immer mal wieder eine Kaffee- und Zigarettenpause. Intensives Lernen ohne Streß, über das ganze Schiff verteilt. Mit zunehmender Reisedauer sieht man Lehrer immer öfter mit der Korrektur von Übungsbögen beschäftigt.

Sie haben meine Hochachtung, es kommt einiges zusammen bei 25 Schüler à max. 20 mögliche Prüfungsbögen – und alle drei versuchten bis zuletzt freudiges Erwarten zu signalisieren, wenn wir stolz einen weiteren Bogen ausgefüllt hatten.

Und dann wäre da noch die Navigation. Auch hier wird ebenso kurzweilig wie gründlich in die Grundlagen eingeführt. Wie funktioniert eigentlich ein Kompass und woher kommen Deviation, Missweisung und was bitte ist ein rechtweisender Kurs. Die richtige Handhabung des Besteckes wird geduldig erklärt, erste Aufgaben gemeinsam gemeistert. Miß- und Rechtweisende Kurse werden immer wieder berechnet und gezeichnet, und manchmal kommen wir sogar dort an, wo wir hinwollen. Das Kursverwandlungsschema erweist sich als gute Gedächtnisstütze, wenn man mal wieder über den Vorzeichen brütet. Doch auch hier steigt die Trefferquote mit zunehmender Reisedauer.

Knotenkunde findet an Deck in Kleingruppen statt, wann immer eine Gruppe von Schülern einiger Tampen und eines Lehrers gleichzeitig habhaft wird. Das Benutzen des laufenden Gutes der MIR wird allerdings nicht gerne gesehen. Und wieder wird es praxisnah, nicht nur die Knoten geübt, sondern auch die Anwendungsgebiete. Da wird schon mal die Zugkraft eines Bootes simuliert, um die richtige Anwendung des Knotens zu testen. Warum ein Schotstek zum Anstecken des Festmachers, warum erst einen Rundtörn um die Klampe, wie bekommt man einen festen Palstek wieder auf, wieso ist ein Achtknoten so lebenswichtig. Die Praxisnähe zieht sich durch die ganze Woche. Hier lernen wir wahrlich nicht nur für die Prüfung.

Sehr interessant, obwohl nicht prüfungsrelevant ist „Wetter mit Richard“. Sofern die Landnähe es erlaubt holt er sich mit dem Laptop die neuesten Wetterdaten und Prognosen aus den Weiten des Netzes. Nach dem Abendessen erklärt er uns was ist, was kommen könnte und was er meint, was kommen wird. Wir lernen, das manchmal nichts von allem stimmt...

Währenddessen wechselt der Wind nicht nur die Richtung, sondern schwankt auch in der Intensität, so daß ein Vorankommen teilweise



nur unter Motor möglich ist. Sylt ist am Horizont mit etwas Phantasie auszumachen, dann kommt lange Zeit nichts als Wasser, bis wir uns dem Umrunden von Skagen widmen. Wir bekommen sogar die Kabbelsee zu sehen, an der Nord- und Ostsee sich treffen.

Improvisation ist immer wieder notwendig, denn Vorrang vor unseren Bedürfnissen hat natürlich die Bordroutine. So kommt es schon mal zu Doppelbelegungen des Auditoriums, oder anderen kleinen Störungen. Doch Richard bewahrt immer die Ruhe und mit Hilfe des Verbindungsoffiziers findet sich eine Lösung. Außerdem haben wir meist bestes Wetter und Unterricht auf dem Achterdeck macht auch Spaß. Knoten üben wir sowieso immer draußen.

Natürlich bekommen wir auch eine ausführliche und sehr interessante Schiffsführung durch die meisten Schiffsbereiche. Es ist halt alles viel größer, als ich es gewöhnt bin. Die Segelmacherei, der technische Steuerstand, der Maschinenraum, unglaublich, was in diesem Schiff alles steckt. Die Kadetten zeigen stolz und informativ ihr Schiff und die Diensthabenden sind freundlich und gesprächig.

Die Ostsee bietet wieder etwas mehr Schiffsverkehr (Lichter bestimmen) und auch Leuchttürme und Feuer aller Art werden sichtbar. So können wir das Auszählen der Kennungen üben und tagsüber Tonnen betrachten. Immer wieder der Blick in die Seekarte, warum wohl gerade diese oder jene Tonne hier im Weg herumsteht. Und wenn die Karte dann zeigt, daß unter der Sicherheit suggerierenden Wasseroberfläche eine Untiefe lauert, dann nimmt man die Tonne gleich viel ernster, als in jedem Lehrbuch. Die große Sundbrücke unterqueren wir bei Tag und auch wenn es scheint, daß die MIR nun wirklich nicht darunter her passen kann, so sind doch noch fast 20m zwischen Mastspitze und Brücke.

In der Ostsee, zwischen Läsö und Anholt dann die ersten Motorboot- Fahrversuche. Gar nicht so einfach, das Boot in der offenen See dahin zu bekommen, wo man hin möchte. Doch heute wird erst einmal ein Gefühl für das Boot geübt, wir wollen ja nicht übertreiben. Florian und Wolfgang wechseln sich ab und führen uns geduldig und mit Humor an die Sache heran.

Die MIR ankert nicht etwa sondern liegt kreuz gebrast bewegungslos im Wasser. Ein merkwürdiger Anblick, aber es funktioniert. Es wird wieder einmal heiß über das Thema „in Fahrt...“ diskutiert. Ist die MIR gerade in Fahrt und wenn ja mit oder ohne Fahrt durchs Wasser. Welche Lichter würde sie führen müssen, wäre es jetzt dunkel?



Fast alle sind gespannt darauf, auch einmal in den Mast und auf den Klüver zu klettern, bei ruhiger See in der Ostsee ist es endlich soweit. Auf den Klüver zu klettern ist gar nicht so einfach, das Gleichgewicht halten und vorwärts gehen eine wackelige Angelegenheit. Zurück ist noch schwieriger, weil es bergab geht. Bei den Kadetten sieht es so mühelos aus, sie amüsieren sich gutmütig über unsere Bemühungen. Doch die Belohnung ist ein wunderbarer Blick über die ganze Länge des Schiffes, nur von hier kann man die schöne Linie bewundern und die ganze Länge in sich aufnehmen.

Ganz anders der Aufstieg auf die unterste Plattform des Hauptmastes. Ich hatte mich riesig darauf gefreut und in den Webleinen fühlte ich mich auch noch sicher. Da wäre ich gerne bis ganz oben geklettert. Aber das Umsteigen, um auf die Plattform zu kommen verursachte doch ein wenig Bauchdrücken. Der Ausblick war wunderschön, aber ich war froh, doch nicht weiter klettern zu dürfen. Der Abstieg war noch ein wenig schwieriger, muß man doch anfangs nach unten schauen, um die Fußleinen zu treffen. Auf den Webleinen ging es dann wieder gut.

Die Abende klingen meist im Auditorium aus, das abends zur Bar umfunktioniert wird. Das bordeigene Bier schmeckt gut und die Konzentration des Tages entlädt sich in fröhlicher Runde. Wer jetzt noch

arbeiten möchte, muß starke Nerven oder Ohrenschützer haben. Manch einer zieht sich in die Ruhe der Koje zurück.

Mit dem Motorboot auf offener See zu üben, hat seinen ganz eigenen Reiz. Daß hier Wind und Welle einen ganz erheblichen Einfluß auf die Manöver haben, spürt jeder am eigenen Leib. Da wird der „Mann“, den wir an Bord zurückholen wollen schon mal versehentlich überfahren, oder das Boot beim Anleger an die MIR unsanft mit selbiger in Berührung gebracht. Und wenn man dann kurz darüber nachdenkt, daß ein Boot nicht immer aus Gummi ist, dann steigt der Fender erheblich im Ansehen.

Die Übungstampen werden knapp, jeder übt die prüfungsrelevanten Knoten. Die Kadetten schauen hier mit breitem Grinsen zu. Der Takelmeister kommt vorbei und verwirrt mit blitzschnell geknüpften Geflechten. Wir schauen staunend zu und vergessen dabei, wie unsere Knoten richtig geknüpft werden. Die Lehrer sind im Dauereinsatz, keine ruhige Minute ist ihnen vergönnt.

Wir kommen gut voran, so daß wir die letzte Nacht in Sichtweite des Leuchtturms Schleimünde ankern. Die Nervosität unter uns Schülern steigt. Haben wir genug gelernt? Man quält sich mit Gesetzestexten, mit Schallsignalen oder Lichterführung, es wird allenthalben wiederholt und Widerspenstiges in den Kopf gezwungen. Besorgt blickende Kleingruppen in allen Ecken des Schiffes, der gemütliche Teil des Abends beginnt deutlich später. Der guten Stimmung tut das allerdings keinen Abbruch. Richard, Florian und Wolfgang versuchen, Ruhe auszustrahlen und zu vermitteln – mit wechselndem Erfolg.

Einlaufen in Kiel und wieder einmal wird das Motorboot zu Wasser gelassen. Es wird fleißig geübt und langsam werden die Manöver flüssiger, muß der „Mann“ nicht mehr so lange im Wasser treiben, bis wir ihn herausfischen. Nun können wir auch das Anlegen in der Box üben und feststellen, daß es gar nicht so einfach ist, wie es immer aussieht. Es scheint, als sei ganz Kiel auf dem Wasser. Wir müssen uns nicht nur auf unsere Manöver konzentrieren, sondern zusätzlich Ausweich- und Kurshaltepflicht beachten- wie im richtigen Leben. Einige bekommen Einzelunterricht, jeder soll fit für die Prüfung sein. Die Nervosität steigert sich weiterhin. Selbst Richard beginnt kritisch zu schauen.



Nicht jeder ist auch zur Prüfung angemeldet. Einer der Kursteilnehmer will sein Wissen auffrischen. Ein anderer möchte als Nordsee-Kanute eine bessere Grundlage haben, kann auf Grund von Farbenblindheit aber keine Prüfung machen. Er kümmert sich um das Gastgeschenk für die Kadetten der MIR. Auch wenn wir für diese Reise bezahlen, die Jungs haben mit uns eine Menge Arbeit und dafür möchten wir uns bedanken. Anlässlich einer Musterung überreichen wir also ein Paar Wasserski mit allem Zubehör, damit das Motorboot nicht nur zum Üben benutzt wird, sondern die Jungs damit auch ein wenig Spaß haben können.

Der letzte Abend vor der Prüfung sieht über Karten und Bücher gebeugte Schüler, bis schließlich Richard dem Treiben ein Ende setzt, er kann die gequälten Gesichter nicht mehr ertragen. Und so wird auch dies noch ein lustiger Abend.

Prüfungstag, das Frühstück scheint nicht wirklich attraktiv... Wir beäugen jeden, der an Bord kommt, wie werden die Prüfer sein? Und dann ist es endlich soweit. Nachdem die Prüfungskommission und auswärtige Prüflinge an Bord sind, sitzen wir gespannt im Auditorium – die Stunde der Wahrheit naht. Welcher Prüfungsbogen wird es sein, jeder von uns hat seine Angstexemplare. Jeder wünscht jedem Glück, schließlich haben wir es bis hierher gemeinsam geschafft. Bis jetzt konnten wir Schwächeren helfen und uns in unseren Schwächen helfen lassen.

Die Prüfungsbögen werden ausgeteilt, man hört erleichtertes und entsetztes Seufzen. Die Tür steht offen, es ist ziemlich warm im Raum. Richard schleicht zwischendurch heran und mustert uns mit aufmunterndem Grinsen, doch auch ihm merkt man die Anspannung an.

Irgendwann sind wir nach und nach fertig – nichts wie raus an die frische Luft. Puuuuuh, der erste Teil ist geschafft, nun kommt die Praxis. Es sind mehrere Boote draußen, die auswärtigen Schüler der Kieler Segelschulen haben ihre Boote mitgebracht. Die ersten unserer Gruppe legen mit dem Prüfer ab und kommen entgeistert wieder. Einen recht harschen Ton würde er anschlagen und man wisse gar nicht, woran man mit ihm sei. Unser Mut sinkt. Doch das Warten hält sich in Grenzen, der Prüfer zieht die Prüfung zügig durch, prüft Knoten bei einem Schüler, während ein anderer seine Manöver fährt. Er ist fair, Nervosität wird nicht mit Durchfallen bestraft, sondern mit einer zweiten Chance, den Knoten mit zitternden Fingern doch noch einmal richtig zu knüpfen.

Und dann beginnt das Warten, lange Zeit passiert nichts. Erste Gerüchte über die Durchfallquote, keine genauen Infos. Es scheint endlos zu dauern, bis wir alle ins Auditorium gebeten werden und die Ergebnisse mitgeteilt bekommen – aus unserer Gruppe haben alle bestanden. Manch' Freudenträne wird hier geweint. Die Bitte des Leiters der Prüfungskommission, doch weiter an unserer Ausbildung zu arbeiten, bevor wir eigenverantwortlich zur See fahren, wird wohl keiner von uns auf die leichte Schulter nehmen. Auch wer vorher noch nie auf See unterwegs war, die vergangene Woche hat wohl jedem begreifbar gemacht, mit wieviel Respekt man ihr begegnen sollte. Am Liebsten würden wir aber jetzt alle richtig feiern gehen, doch die Rückreise steht an. Auf unsere Kojen wartet die nächste Gruppe.

Fazit dieser Reise: Jederzeit wieder, sollte ich noch einen Sportbootführerschein benötigen. Aber da wäre ja auch noch das Wetterseminar, das angeboten wird. Vielleicht im nächsten Jahr. Die Woche war von Spaß geprägt, wurde von einer netten Truppe gestützt und von einem tollen Lehrerteam getragen. Die MIR ist ein beeindruckendes Schiff, das Leben auf ihr ein wenig abenteuerlich, aber mit einem Lächeln, ein wenig Geduld und guten Willens ein einmaliges Erlebnis.

