

## „Kalami Star“ Newsletter 02/23

Donnerstag, 25. Mai 2023

Liebe Freundinnen, liebe Freunde!

Lächele, es könnte schlimmer kommen ... ich lächelte und es kam schlimmer. Wie das? Der mittelständische Kleinunternehmer ist mit einer Hypothek von 8.500 € in die neue Saison gestartet. Im ersten [Newsletter](#) des Jahres habe ich über meine Lage informiert:

Alles wird teurer, leider auch die Törns auf der „Kalami Star“. Die meisten wissen nicht, dass von den Einnahmen gerade so der Bootsunterhalt finanziert werden kann. Der Skipper verdient damit kein Geld, kann aber seine Yacht und den Liegeplatz kostenfrei nutzen. Das Finanzamt nennt das, geldwerter Vorteil. Der jährliche Bootsunterhalt schlägt in normalen Jahren mit rund 14.000 € zu Buche, übliche Reparaturen eingerechnet. Im vorletzten Jahr musste das Teakdeck auf dem Aufbau für 5.000 € ausgetauscht werden und im Herbst kam die halbe Anzahlung (4.600 €) für die neuen Segel hinzu. Macht am Jahresende 22 ein Minus von 4.500 €. Mit der Restzahlung von 4.000 € für Groß und Genua im Januar 23, starten wir mit insgesamt 8.500 € Minus in die neue Saison.

Als sich beim letzten [Törn](#) völlig überraschend die Maschine verabschiedet und klar wird, dass ein neuer „Jockel“ samt Aus- und Einbau um die 15.000 € kosten würde, dachte ich im ersten Moment ans Aufgeben. Besser ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende ...



Doch am tiefsten Punkt wachsen Crew und Skipper neue Kräfte, es geht auch ohne Maschine. Segeln wir eben in den Hafen und wieder raus, segeln wir gegen Wind und Strom 54 Wenden in 45 Minuten durch die Marstalinne (oben) und kreuzen am nächsten Tag als „Jolle“ 44 nm von Bagenkop rüber nach Heiligenhafen.

Dafür so viele Glückwünsche? Wir sind doch nur gesegelt!

**Martin:** Heldenlieder sollen gesungen werden, über die glorreiche Crew und ihre 54 Kreuzschläge in der Marstal Rende.

**Roland:** Jollensegeln mit 37 Fuß gegenan!! Ihr könnt Sachen machen. Herzliche Glückwünsche an die Crew der Salami Star. Salamitaktik hilft auch hier. LG Roland

**Conny & Klaus:** Wow alle Achtung Ralf! Du kannst einfach alles ... Ich glaube, ohne Maschine gerieten wir an unsere Grenzen... die Crew wird sehr davon profitieren, denke ich. Ralf, du bist ein toller Skipper! (aber das wussten wir ja schon 🍊). Liebe Grüße Conny und Klaus

**Dirk:** Ahoi Ralf, bin beeindruckt 🙌🚤🙌🚤🙌🚤 Das ist ja wie niederländische Segelei auf den Kanälen zwischen den Meeren 🙌😄🙌 Grüße an den Skipper und sin Crew

**Christian:** Wie war das mit den Diamanten ? Respekt und gute Fahrt.

**Michael:** Gelesen und herzlich gelacht. Habt ihr keine Ruder? Lernt man doch auf einer Jolle. Schönen Abend Euch!

**Daniel:** Hallo Ralf, das mit Deinem Motor ist ja mega ärgerlich! Ich hoffe, dass die Geschichte noch ein gutes Ende für Skipper und seinen Geldbeutel nimmt! Allein für Eure Wenden hättet ihr die Kollekte heute rumgehen lassen müssen! Wahnsinn! so viele schaffe ich in 1h auf dem kleinen Baggersee nich. Habt noch einen schönen Abend! Beste Grüße

**Dirk:** Oh je, Maschine im Axxx - das tut mir wirklich leid für euch! Aber Hut ab vor eurer Leistung in der Rinne!!! 🙌🙌🙌🙌🙌🙌🙌

Crew und Skipper freuen sich über so viel Anteilnahme, vielen Dank. Doch was helfen Glückwünsche, wenn auf den letzten Metern vor dem Heimathafen der Wind wegbleibt? Im Logbuch steht, „... ab 1430 wird's unlustig, der Wind lässt nach und der „Speed“ geht in den Keller. Normalerweise schalten wir unter drei Knoten die Maschine an, aber was ist hier normal? Was, wenn wir in eine Flaute rutschen? Nie habe ich mir darüber Gedanken gemacht, Maschine an und weiter. Maschine? Ohne Wind können wir ankern ... sonst nix.

Nur wenige Minuten später kräuselt sich das Wasser, fliegen dunkle Schatten drüber, schnell puscht uns eine Böe auf 5,5 Knoten. Wir segeln! Schaffen wir es doch? Eben noch „am Anker,“ löst sich die Spannung. Es wird gelacht, wir haben es wieder selbst in der Hand. Um 1700 passieren wir endlich Heiligenhafen-Nord und sind 10 Minuten später am Ostkardinal. Was haben wir hier für die SKS-Prüfungen trainiert. Doch heute segelt, außer unserer Jolle, niemand auf dem SKS-Spielplatz. An der roten 2 ist endgültig Schluss, Segel runter.



Das Risiko, eine halbe Meile unter Maschine zu fahren, wollten wir unbedingt vermeiden, nun isses so. Die Maschine startet problemlos, Kühlwasser läuft und bei 1.000 Umdrehungen klingt der Jockel weder auffällig, noch als hätte sein letztes Stündlein geschlagen. Der Skipper ist nervös, hält der Motor? Wir rechnen nach: Montagmorgen haben wir die Maschine in Bagenkop ordentlich beschäftigt, mittags in Marstal, dann auf Strynø. In der Rinne nach Rudkøbing der worst case. Jetzt muss uns der Jockel nur noch diese halbe Meile nach Hause bringen. In ganz leiser Fahrt tuckern wir an Orthmühle vorbei, noch 500 m. Vorbei an Tanke und Kommunalhafen. Rein in den Yachthafen, die Charterstege bleiben an Backbord. Läuft alles wie immer, nur den Skipper kennste nich wieder.

Weiter durch das Tor zwischen den Stegen 5 und 12. Schon früh sehe ich unseren Platz. Jetzt kann eigentlich nichts mehr schiefgehen. Nachbar Klaus ist nicht da, Jasper nicht, Anita und Bernd immer noch zuhause und dann sind wir um 1715 endlich fest an 12/50. Vertrautes Terrain, wir klatschen uns ab. Nach 8,5 Stunden und 44 nm (Gesamt 132) findet unser gemischtes Skipper:training ein Ende. Auf den wirklich allerletzten Metern hat uns die Maschine einen letzten tapferen Dienst erwiesen.“



„Ein Loblied auf den tapferen kleinen Motor, der unter großen Strapazen doch noch eine sichere Heimkehr ermöglicht hat,“ schreibt Martin.

**Frank bedankt sich ebenfalls beim „Jockel“:**

Als ich vom Motorschaden gelesen habe, habe ich sofort gedacht "Ralf braucht Knete" und umgehend die Törngebühr überwiesen. Ich bin dem scheidenden Jockel insbesondere für die zahllosen Hafenanläufe sowie auch für die längeren Strecken extrem dankbar, wie z.B. in 2018 gegen den Wind nach Borkum motort. Er hat sich immer von seiner besten Seite gezeigt, wenn ich an Bord war und es war für ihn bestimmt so manches Mal kein Zuckerschlecken mit den unzähligen SKS-/Skippertrainingscrews. Wünsche Dir, dass der neue Motor genauso lange hält wie der alte. Viele Grüße und bis bald! Frank



Michael (Iks), ein befreundeter Skipper, für den nach einem Schulterbruch die Saison bereits jetzt zu Ende ist, mischt sich mit einem unmoralischen Angebot ein: Moin Ralf, hab gerade das Logbuch gelesen. Das ist echt richtig Schei.. mit dem Motor. Tut mir sehr leid. Ich möchte Dir ganz ehrlich die „Disco V“ (Bavaria 41) anbieten, falls Du Terminschwierigkeiten hast oder die „Kalami“ wegen Motorreparatur länger ausfällt, damit Du Deine Ausbildung und Trainings anbieten kannst. Das ist ernst gemeint! Ich hab' jetzt Nägel in der Schulter und kann die Yacht nicht nutzen. Denk drüber nach! Nulltarif. Freue mich, wenn das Schiff bewegt würde! Viele Grüße Michael

**Ehrlich, sowas rührt mich an, ich veröffentliche diesen „Briefwechsel“ hier in bester Absicht:**

Moin Michael, schön, dass du schon wieder (zu Besuch) an Bord bist – wenn auch mit Nägeln in der Schulter. Wir sind alle in Gedanken bei Dir, ich soll dich herzlich grüßen. Dein großzügiges Angebot freut mich sehr, aber so weit sind wir noch nicht. Die neue Maschine steht im Regal, es gibt keine Lieferschwierigkeiten, aber auch noch keine Terminzusage. Außerdem muss ich sehen, wie ich das stemme. Den Umstieg auf die "Disco" kann ich mir privat vorstellen, für die Ausbildung gibt es gesetzliche und versicherungsrechtliche Spielregeln, die den Umstieg nicht zulassen. Dennoch bin ich sehr beglückt über dein Angebot und freue mich, dass sich übers Segeln und sogar über meine Lockbücher Kontakte vertiefen, Freundschaften wachsen. Zurück an Bord: Es kann nur besser werden mit Deiner Schulter und mit unserer Jolle. Wir seh'n uns.

Herzlichen Dank für eure guten Wünsche, doch leider kann ich mir davon keine neue Maschine kaufen. Also doch ein Ende mit Schrecken ...?

In diesen Stunden ist der Skipper mit den Nerven zu Fuß. Der Skipper und sin Fru rechnen, rechnen und rechnen auch mit dem Verkauf. Doch Skippers Freund und Bootsbauer Holger (dreimaliger Fehmarn-Rund-Gewinner mit Diesel im Blut) denkt zum Glück anders: „Wir schau'n uns das erstmal in Ruhe an und wenn wirklich nichts mehr geht, hab' ich einen Volvo-Penta D1-30 (das Nachfolgemodell für den MD2030D) für kleines Geld in der Werkstatt, da is das Neue noch nich von ab! Den kannste haben!“



Jetzt sollste mal den Skipper erleben, der flippt doch glatt aus und sin Fru erst. Die sind sowas von happy. Und weil die Yacht für ein paar Tage Pause hat, wird für des Bootsbauers Crew noch schnell aus den hinterbliebenen Resten ein Motivationspaket (links) geschnürt. Auch das Pfand könnter behalten. Damit dreht sich endlich der Wind und vielleicht passt jetzt dieses chinesische Sprichwort:

*Wenn der Wind immer stärker weht, bauen die einen Mauern, die anderen Segelschiffe.*

### **SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn, 8. – 15. September: Plätze frei**

Bei Interesse an der praktischen SKS-Ausbildung informier' Dich am besten über die Logbücher. In diesem Jahr haben bereits zwei Ausbildungs- und Prüfungstörns stattgefunden, zum Logbuch der ersten Crew geht es [hier ...](#), die zweite Crew hat ihr Logbuch [hier ...](#)



Vertiefende Infos und Videos über <http://www.ralfuka.de/termine/praxis>



Die "Kalami Star" segelt mit neuen, schnellen Lattensegeln. Die Yacht ist von der See-Berufsgenossenschaft (neudeutsch BG Verkehr) und dem BSH (Bundesamt für Seeschifffahrt und

Hydrographie) als [Ausbildungsfahrzeug anerkannt](#). Einen höheren Sicherheitsstandard gibt es für Ausbildungsyachten nicht. Darüber hinaus wird die Yacht alle zwei Jahre von der See-BG überprüft. Charteryachten unterliegen diesen hohen Standards nicht. Das solltest Du wissen, bevor Du dich für einen SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn entscheidest.

Mit maximal vier Teilnehmern (plus Skipper) sind wir mit kleiner Crew unterwegs. Im Gegensatz zu großen Crews, wo man kaum "drankommt", wird bei uns jede/r bei allen Manövern in verschiedenen Rollen immer wieder neu gefordert. Alle Manöver und natürlich jeder Ausbildungstag werden gemeinsam reflektiert. Selbstverständlich gehören (elektronische) Navigation und Nachtfahrt zum SKS-Praxistraining.



Das Manövertraining findet genau dort statt, wo später auch die Prüfung abgenommen wird. Bestens vorbereitet geht die Crew motiviert und eingespielt in die Prüfung. Die Abnahme der SKS-Prüfung, durch den DSV- Prüfungsausschuss Kiel, erfolgt am Freitagvormittag, nach Abschluss der Praxiswoche.

Skipper und Yacht stehen seit 2009 für qualifizierte Ausbildung. Seitdem haben alle Teilnehmer die praktische SKS-Prüfung bestanden. Besser geht's nicht und jetzt bitte weitersagen!

Ein paar Plätze gibt es noch ...

| Termin          | Törns 2023                         | €/Person | Freie Kojen |
|-----------------|------------------------------------|----------|-------------|
| 08. - 15.9.     | SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn  | 650,00 € | 3           |
| 15. – 22.9.     | Spätsommer in der dänischen Südsee | 650,00 € | 2           |
| 29. 9. - 14.10. | Skagen Rund                        | 950,00 € | voll        |

Termine können sich ändern, die aktuellen Termine immer auf <http://www.ralfuka.de/termine>

So weißte wieder Bescheid.

Fairwinds & lieben Gruß

A handwritten signature in black ink that reads 'Ralf'.

