

„Kalami Star“ news 2/17

Montag, 21. August 2017

Liebe Freundinnen, liebe Freunde,

während Martin & Joonas und Ronald mit der „Kalami Star“ von Turku aus Kurs auf Heiligenhafen nehmen, haben wir unseren Radurlaub an der schönen blauen Donau beendet. Tatsächlich gab es zwischenzeitlich Beschwerden, dass es so lange kein Logbuch gegeben hat. Aber da kann euch Martin helfen, der sein Logbuch über die Heimreise online gestellt hat. Klickstu hier auf www.skipper-martin.de Viel Spaß damit. Ende August werden Sabine und ich die „Kalami Star“ wieder übernehmen.



Am Mittwoch, 26. Juli, lief ab 19:20 im arteJOURNAL ein Beitrag über die radikalen Meeresretter SeaShepherd. Die wollen die Schweinswale in der Ostsee retten, haben aber noch nicht einmal einen mit der Kamera gefangen ...



Mit auf Sendung deshalb eine Sequenz aus meinem Video [Schweinswalsichtungen in der Ostsee](#). Die Bilder erfreuen sich offenbar großer Beliebtheit. Im letzten Jahr hat der NDR Videos übernommen und jetzt auch noch **arte**. Neugierig? Der Beitrag aus der arte Mediathek <http://www.arte.tv/de/videos/077506-000-A/ostsee-rettet-die-schweinswale>.

Pleiten, Pech & Pannen Saisonstart

Mitte April war die „Kalami Star“ endlich im Wasser, aber was für ein Saisonstart ..? Wie ein böser Fluch lagen Pleiten, Pech & Pannen über den ersten Törn. Gleich bei der ersten Reise verabschiedete sich die Bordheizung bei 6° Außen- und 6° Wassertemperatur für drei Tage. Statt See- wuchsen uns Eisbeine. Wenig später ließ sich plötzlich die Maschine nicht mehr starten, weil Lothars „Kupferwurm“ im Anlasser zugeschlagen hatte. Ach ja, durch die Verschraubung des Echolots sickerten pro Woche auch noch 0,5 Ltr. Wasser in die Vorpiek – Salzwasser. Ein Krantermin war nicht zu kriegen, damit hangelte ich mich bis in den Juli. Später gab der Boiler seinen Geist auf und musste ausgetauscht werden, das Landstromkabel machte schlapp ... hatte ich die kaputte Druckwasserpumpe schon erwähnt? Na klar, aus dem Chaos hörte ich eine Stimme: Lächele, es könnte schlimmer kommen. Ich lächelte ... und es kam schlimmer:

Da fährste in einem leichten Bogen rückwärts aus der Box. Achteraus kommen die Pfähle der Boxenreihe näher, vielleicht sind es noch 5 m. Langsam gibst Du vorwärts und als die Yacht nicht reagiert noch einen Schub ... doch die "Kalami Star" fährt nicht vorwärts, sondern

weiter rückwärts, sogar ein wenig schneller. Als ich das realisiere gebe ich einen kräftigen Schub vorwärts, es sind nur noch 3 m. Doch jetzt beschleunigt die Yacht so richtig – rückwärts. Das Ruder schlägt um und die "Kalami Star" rauscht rückwärts zwischen die Segelyacht "Jytte" und einen Pfahl. Es kracht, rumpelt, knirscht und wir bleiben zum Glück in der Vorleine der "Jytte" hängen (unten).



Als im August 2015 draußen vor Göteborg der Mast von oben kam war der Schrecken nicht so groß. Wäre das Ruder nicht umgeschlagen, wir wären in die "Jytte" gekracht. Hätte, hätte Fahrradkette ... Glück gehabt, niemand verletzt und die Schäden (Markierungsboje + Halterung, Flagge, Flaggenstock, Relingszug, Leinentasche) sind mit 600 € ersetzbar. Vorsichtshalber lasse ich beide Bowdenzüge austauschen – nochmal 600 €. An der "Jytte" zwei kleine Laminatschäden (unten), auch das wird ohne großen Aufwand in Ordnung gebracht.



Und die Ursache? Der Bowdenzug der Schaltung (vorwärts/rückwärts) ist beim Umschalten in die Vorwärtsrichtung gerissen, deshalb fährt die Yacht, logisch, weiter rückwärts. Mit jedem Schub vorwärts wird die Yacht nur noch schneller – rückwärts! Warum ich das hier aufschreibe? Damit du deine Bowdenzüge kontrollierst. Für irgendwas muss diese Havarie ja gut gewesen sein. Bei der Gelegenheit ein großes Dankeschön an Annette und Jasper von der "Jytte" für ihr Verständnis und ihre Gelassenheit.

Nach diesem Crash und den vielen Pannen war ich nah dran, das Ölzeug an den Nagel zu hängen! Wären nicht immer wieder so wunderbare Seglerinnen und Segler an Bord, hätte ich gekündigt, doch wenn Du erlebst, wie großartig z.B. die Crew nach dem Crash reagiert hat musst du einfach weiter machen. Sorry und Dank an alle, die bei diesen Pleiten-, Pech & Pannentörns an Bord waren.

Wer war denn nun alles an Bord?



Manuela (von links) kennt uns schon seit Jahren. Gitta und Christian segeln zum ersten Mal auf der Ostsee. Mit den Dreien segeln wir mit „defekter Heizung“ in eine neue Eiszeit. Statt See- wachen der Crew Eisbeine. Dennoch geht es uns ausgezeichnet. Die Sonne schenkt uns nach dem Ablegen einen eiskalten, beinahe wolkenlosen Segeltag. In kräftigen 7er-Böen legen wir uns kurzzeitig mal mit 30° auf die Backe, ansonsten stabile Seitenlage.



Sogar in solchen Situationen bleiben die Neuen ruhig - oder lassen sich nichts anmerken? Wohl beides, wie sie hinterher verraten. Wenn ich mich an meinen SKS-Törn bei Bft. 5 erinnere, war ich wirklich ein "Schisser". Dazu ist es gefühlt so kalt, dass mir Bilder von Growlern und Pinguinen hochkommen - wie Halluzinationen, links. Dabei hab' ich absolut keinen Stress. Wie kommt so was, weiß jemand Rat?



Wer jemals bei uns an Bord war, kennt Skippers Abneigung gegen solche Leinenschnecken (Foto). Ich werde noch herausbekommen, wer von der Crew den Jungen vom Nachbarboot angestiftet hat, aus dem Festmacher diese Schnecke zu legen. Den Bengel (links) erwische ich auf frischer Tat und stecke ihn mit eisernem Griff in die Tonne, da kanner Schnecken legen so viel er will. Manchmal muss einfach Recht vor Gnade ergehen und jetzt weiß die Crew ein für alle Mal Bescheid. So muss Maritime Pädagogik, **KdK: Konsequent direkt Kommunikatief!**

Um das mit den Eisbeinen abzuschließen, in Travemünde schneite es! Seemannsgarn geht anders.





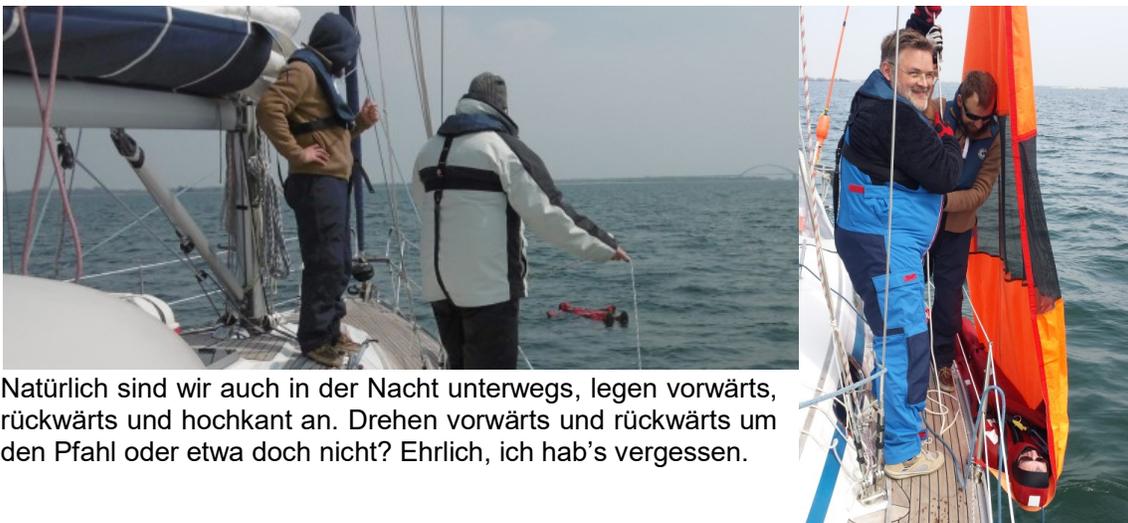
Mit Wolfgang, Yvonne und Martin sind wir cool in den Mai getanz. Eine wunderbare Reise in den Kleinen Belt mit bereits langfahrterprobter Crew. Natürlich gab es auch hier (wie auf allen im newsletter beschriebenen Törns) Böen bis Beaufort 7, doch auf den raumen Kursen gab es auch Gelegenheit, den neuen Gennakerrüssel auf Kurs zu bringen - unten.



Damit kommt richtig Freude auf, wir segeln wieder in die gewohnte Liga. Der 87 m² Gennaker liefert einen Schnitt von 8 Knoten (Spitzenspeed über 10), so muss das. In der Eckernförder Bucht hat selbst ein U-Boot Mühe mitzuhalten.



Drei Tage später haben Daniel, Stefan und Michael mit Jens selbst ein U-Boot im Wasser (unten), das geborgen werden will. Fotos vom An- und Ablegen haben wir schon genug gezeigt, deshalb sind wir hier Zaungäste beim interessantesten Teil des Skippertrainings.



Natürlich sind wir auch in der Nacht unterwegs, legen vorwärts, rückwärts und hochkant an. Drehen vorwärts und rückwärts um den Pfahl oder etwa doch nicht? Ehrlich, ich hab's vergessen.



Mit Angelika, Andreas und Christian endet unsere Pannenserie – dafür mussten sie wegen der Bowdenzugreparatur einen Tag warten – auch für eure Geduld vielen Dank.



Na klar geht auch bei diesem Training eine Frau über Bord, aber viel schöner als im kalten Wasser auf Hilfe warten ist doch, wenn der erste Anleger klappt.



Nicht jede/r liefert gelungene Anleger ab. Die Yacht hier unten (der Name tut nichts zur Sache) gerät in Heiligenhafen hinter die grünen Pfähle und sitzt auf Schiet. Allein kommen die da nicht mehr runter. Der Skipper und sin Fru sind ziemlich verzweifelt. Als wir das mitbekommen nehmen wir die Yacht bei viel Wind kurzerhand auf den Haken und schleppen den 20 Tonner mit unseren 29 PS im zweiten Versuch frei.



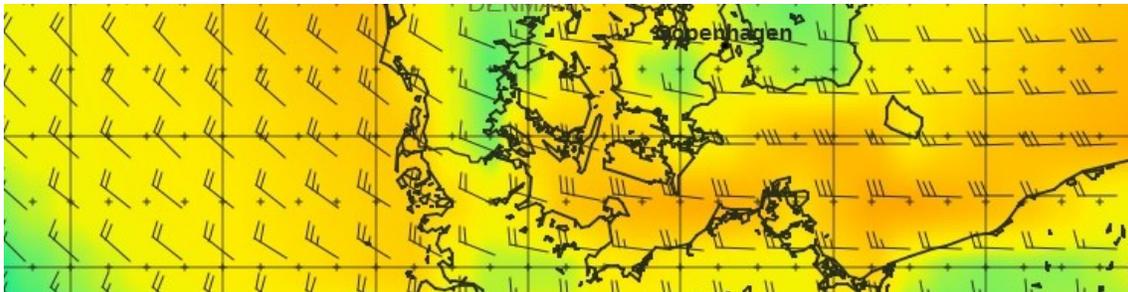
Doch irgendwie schade ... ein Dankeschön gibt es nicht!



Bereits in den 1920er Jahren haben unsere dänischen Kollegen Hans Christiansen (Skipper), Achton Friis (Historiker) und Johannes Larsen (Maler) mit ihrer "Rylen" das Smalandsfarvandet (oben) weitgehend erforscht. Gemeinsam mit Jürgen knüpfen wir an diese Reise



an und entdecken z.B. Nakskov – da fährt doch sonst jeder vorbei. Gut, Omø kennt eigentlich jeder und viel weiter können wir auch nicht forschen, weil uns der Wind tagelang einen Strich durch die Rechnung macht, kuckstu hier:



Doch das ist auch das Schöne am Segeln: Du kannst so viele Pläne machen, wie du willst, es kommt immer anders. Wie schön, völlig überraschend treffen wir auf Conny & Claus, liegen neben der „falschen Gwyllan“ und werden im Rudkøbing Lob so richtig in den Vollwaschgang gesteckt.





SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörns, wie hier mit Volker (von links), Frank, Yvonne und Christian, sind für alle Beteiligten eine Herausforderung. Je näher der Prüfungstag kommt, desto eher liegen auch schon mal die Nerven blank.



Um so mehr, weil seit dem 1. Mai neue Prüfungsregeln gelten und die Feinabstimmung zwischen Ausbildern und Prüfern längst nicht abgeschlossen ist. Weil es darüber hinaus am Prüfungstag mit 6 Bft. weht, bewerten die beiden Prüfer die Arbeit der Crew mit viel Fingerspitzengefühl und Nachsicht. Der Vorteil bei so viel Wind, die Prüfer können nicht alles so ganz genau nehmen, doch diesen Vorteil musste dir hart erarbeiten!



Herzlichen Glückwunsch der angehenden Seglerin und den Seglern zur bestandenen SKS-Prüfung und allzeit gute Fahrt. Natürlich freut sich auch der Skipper. Bisher ist an Bord der „Kalami Star“ niemand durchgefallen und die 100 % Quote ein Beleg für die intensive und umfassende Ausbildung an Bord der „Kalami Star“.

Wer im nächsten Jahr die praktische SKS-Prüfung absolvieren möchte, sollte schon jetzt Kontakt zu mir aufnehmen – mail an segeln@ralfuka.de





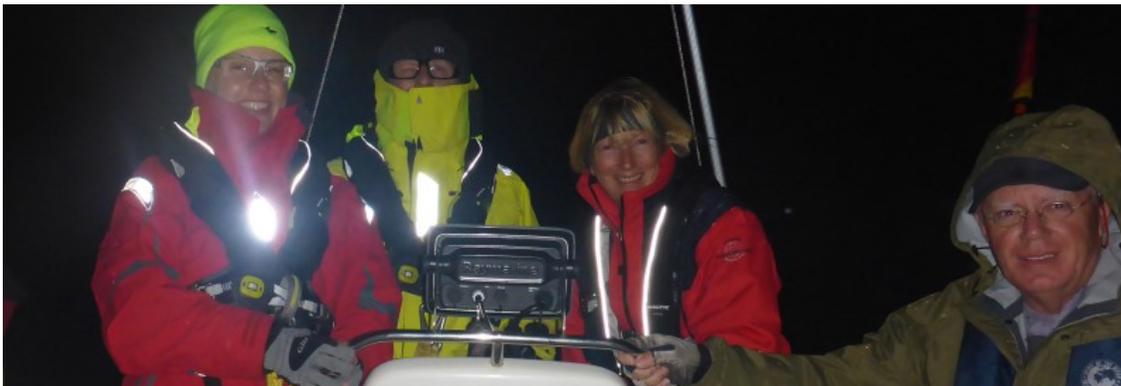
Mit Anke, Sabine, Frank & Frank trainieren wir eine Woche lang nahezu alles, was an Bord passieren kann. Der Skipper mag keine Trainings, die nur aus Hafenmanövern bestehen und am Ende niemand versteht, warum das so und nicht anders funktioniert. Ganzheitlich ist sein Zauberwort. Einen Ausschnitt davon findet ihr ja bereits auf den vorherigen Seiten.



Sogar Schwerwetter trainieren wir immer wieder. Noch einmal: Bei jedem dieser Törns sind wir auch bei Bft. 7. Gesegelt. Klar, im 3. Reff, wie sonst. Frag mal bei anderen Trainings, ob die auch im Päckchen festmachen. Wir machen auch das. Weil Anke das so gern mal probieren will, legen wir uns in Neustadt neben einen Traditionssegler – unten.



Natürlich fahren wir, nach intensiver selbstständiger Vorbereitung, auch durch die Nacht. Fast alle Teilnehmer werden dadurch zu begeisterten Nachtfahrern. Für viele ist die Nachtfahrt der Höhepunkt des Trainings.





Von unserer Enkeltochter Malou muss ich noch berichten. Klar, die Förderung des seemännischen Nachwuchses liegt mir sehr am Herzen. Schade nur, dass sie in diesem Jahr allein an Bord war.



Ein herzliches Dankeschön noch an alle Crewmitglieder für die wunderbaren Fotos.

So, wisster wieder Bescheid.

Fairwinds & lieben Gruß

Ralf

