„Kalami Star" newsletter 03/20 Freitag, 07. August 2020

Liebe Freundinnen, liebe Freunde,

nach fünf Törns mit verschiedenen Crews (und unter falscher Flagge) eine kleine Zwischenbilanz der Segeltörns. Vielleicht für euch die Antwort auf einige Fragen bzgl. Segeln & Corona? Ganz am Ende des Newsletter dazu mehr. Für mich endlich ein paar Tage Urlaub. Dem Skipper sin Fru ist zu Besuch, Erholung & Entspannung in Heiligenhafen und draußen am Anker. Der Kühlanlagenbauer hat bereits den Kühlschrank um 1.000 € aufgewertet, der Heizungsbauer endlich die neue Heizung installiert, dafür wurden nochmal rund 1.500 € fällig. Die „Kalami Star" ist inzwischen volljährig, da sind leider immer wieder mal updates erforderlich. Doch zunächst einmal eine Zusammenfassung der letzten Törns:

Fünf Crews rückwärts sind wir beim ersten **Skippertraining** der Saison (oben). Die Opfer meiner segensreichen Tätigkeit ahnen hier noch nicht, was ihnen bevorstehen wird. Maidie (von links) und Jörg haben längst den SKS und einige Törns auf der Uhr. Sondra und Kay waren bisher Crew, sind aber jetzt wild entschlossen, sich weiter zu qualifizieren. Mit noch größerer Crew soll es demnächst in orientalischen Gewässern auf Törn gehen.

Also geht in der Muckibude die Boje über Bord, segeln wir die diversen Bojenmanöver und alle Kurse zum Wind, bis die Muckis dicht machen. Natürlich legen wir an und ab und plötzlich

streikt die Maschine kurz vor dem Anlegen in der Boxengasse: Ruckzuck ist die Genua ausgerollt und wir segeln die Yacht wenigstens bis an den Pfahl (Foto Vorseite).

Natürlich geht es auch rüber nach Orth (oben) und durch die Nacht zurück. Eigentlich alles dabei, was man in drei Tagen schaffen kann. Um 1500 sind wir platt und fahren zurück an den heimatlichen Steg. Die Füße nass, das Ölzeug fast schon wieder trocken verabschiedet sich der Skipper eine Stunde später von seiner Crew, während er von Roland und Martin shanghait wird. Roland ist der stolze neue Eigner einer Maxi 999 die vor der Haustür von København liegt und von dort nach Großenbrode gesegelt werden soll. Der Skipper soll dabei als so eine Art „Lotse" fungieren – oder so ähnlich. Das ganze Logbuch zum Training.

Die Maxi 999 „Luna"

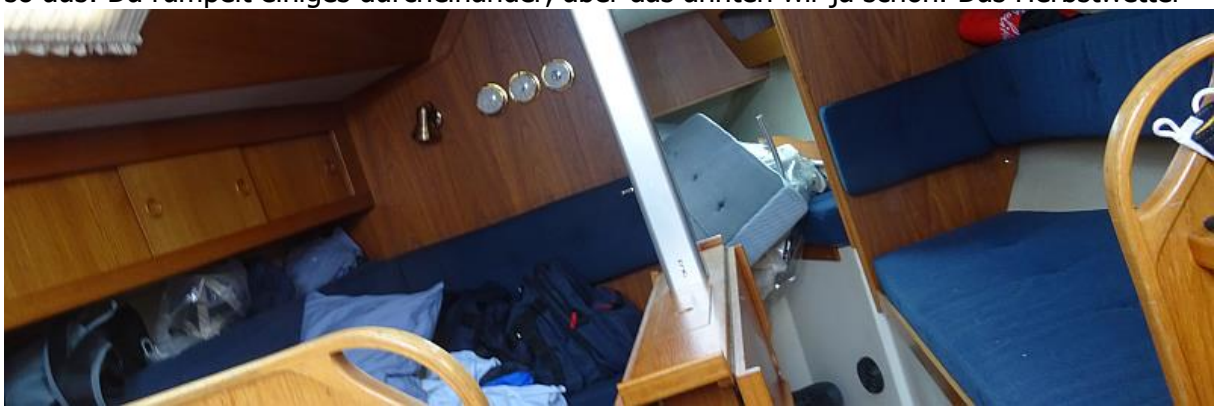
05. bis 09. Juli

Das hier sind von rechts Martin (Steuermann), Roland (Skipper und stolzer Eigner) sowie Ralf, der als Lotse „angeheuert" wurde, in Ishøj, am südlichen Stadtrand von København. Roland und Martin haben als frühe „Kunden" die Ära der „Kalami Star" mitbegründet und da bin ich, beim ersten Törn der „Luna", gern als Lotse an Bord. Dabei segeln wir unter falscher Flagge. Nur,

welche ist richtig? Die Funke ist noch in Dänemark angemeldet, der Heimathafen Sundby. Wir segeln mit dem Dannebrog.

Roland muss man regelrecht vom Ruder wegschneiden, der segelt in seiner Lunaliga, doch der Lotse denkt, „… Dschunxx, es geht auch ein wenig langsamer, aufrechter, höher & sicherer!" Kapitän und Steuermann schweigen dazu eisern, warum soll ich mich da aufdrängen? Der Wind pendelt sich bei 6 Bft. ein und südlich Stevnsklint nimmt die Welle zu. Immer wieder kommt Spritzwasser über, der Einstieg in den Vollwaschgang.

Um 1330 kommt Møn in Sicht (oben), wir liegen mit 45° auf der Backe. Unter Deck sieht das so aus: Da rumpelt einiges durcheinander, aber das ahnten wir ja schon. Das Herbstwetter



verschlechtert sich - unten. Wir haben noch 10 Meilen bis Mønsklint. Kommen wir heile durch? Der Yacht macht das Oktoberwetter nichts aus. Der Lotse meint, „… der Schauer ist vor uns durch," und so kommt es auch – naja fast. Für 20 Minuten schauert es ohne Ende, dann haben

wir die Kreideklippen an Steuerbord. Das ist natürlich in der Morgensonne ein viel schöneres Panorama, doch wir sind froh, dass wir endlich hier sind. Im Lee der Insel nehmen wir das Großsegel runter und sind heilfroh, als wir in Klintholm fest sind.

Das Wetter entspannt sich leicht, der nächste Tag bringt uns nach Gedser. Von dort navigiert uns Roland mit Hilfe des AIS um 1400 über den Kiel-Ostseeweg. Wie gut, dass wir wenigstens ein passives AIS haben, ein Stück Sicherheit, besonders bei unsichtigem Wetter wie heute. Auf der Ostsee sind viele Fahrzeuge unterwegs. Manche tauchen unverhofft neben uns auf.

Von wegen AIS, das U-Boot fährt incognito! Es regnet weiter. Alles ist feucht und klamm im Hochsommer 2020. Um 1500 löst sich Fehmarn aus dem Dunst, wir sind zurück in deutschen Gewässern. Was nun? Dannebrog runter, Adenauer hoch? Mit dem Dannebrog machen wir stolz wie Oscar in Großenbrode fest. Das ganze Logbuch hier

Einer geht noch

Logisch, in diesem Jahr ist alles anders. Ursprünglich sollte dieser Törn vom 17. – 24. April, mit Thomas, Oliver, Andreas und Stefan stattfinden. Dann musste Stefan aussteigen und Michael kommt an Bord. Nachdem Corona alles durcheinander gewirbelt hat, bleibt aus dieser Crew nur noch Thomas, später kommen Silvia und Knut zur Crew. Oliver kommt nun nächste Woche und Andreas die Woche drauf. So wird aus dem ursprünglichen SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn ein Ausbildungstörn, an dessen Ende nur noch Knut geprüft werden will. Also, einer geht noch, weißte Bescheid.

Knut (v. lks.) Thomas und Silvia sind zum ersten Mal an Bord der „Kalami Star" und durchaus gut gelaunt. Das böse Herbstwetter hält immer noch an, es weht und schauert in Heiligenhafen, allerdings soll es morgen zumindest etwas besser werden. Über Grömitz segeln wir nach Neustadt – unten.

Thomas legt uns um 1350, butterweich an die Pier, Kaffeepause. Der Skipper spendiert Kuchen, die Crew kocht Kaffee, besser geht's nicht.

Über Niendorf und Travemünde weiter nach Wismar. Klar, als Skipper hast du immer die soziale Verantwortung für die Betriebsfürsorge. Und weil das Wohl der Crew über allem steht, gehe ich mit gutem Beispiel voran. „Wollen wir (bei dem Leichtwind) einen Badestopp ein-

legen?" Die Crew: „Zu kalt, keine Lust, nö!!!" Der Skipper: „Mir egal, ich geh' baden!" Und so kommt es denn auch, der Skipper schwimmt voran, dann trauen sich auch Silvia und Knut. Der Moses ist in dieser Beziehung ziemlich unlustig, obwohl er bei diesen Temperaturen innerlich kocht. Später von Wismar die 42 sm „Langstrecke" rüber nach Fehmarn und in der Nacht zurück nach Heiligenhafen. Sommer? Kalt ist es hier!

Diese beiden tibetischen Mönche werden gerade von der „Restcrew" mit Rheumadecken und allerlei wärmenden Zeugs aufgeheizt, damit sie das Servieren ihres Menues noch vor der Eiszeit erleben dürfen. Die Japaner im „Tamatsu" wuseln hin und her, dann wieder her und hin, nur das Essen wuseln sie leider wieder nicht herbei. Höflich tröstende Worte reichen nach 45 Minuten nicht mehr und als nach dem Essen auch noch eine falsche Rechnung kommt (49 statt 108 €) sind wir nicht wirklich amused … aber ehrlich! Eine Saki als Belohnung? Nixda! Muss man nicht noch mal hin, zu viel Chaos, obwohl das (wenige) Essen halbwegs geschmeckt hat.

Natürlich ist Knuts Prüfung wichtiger als meine Restaurantkritik und die besteht er erfolgreich. Herzlichen Glückwunsch Knut, willkommen im Club, allzeit gute Fahrt und immer ne Dose Bier unter'm Kiel. Vollgetankt is, zurück an den Steg, wir haben fertig. Am Heimatsteg lassen wir die Korken knallen und Knut bedankt sich bei Crew und Skipper, war tatsächlich Teamwork und so muss das auch!

Eins noch, nicht alles hat sich genauso zugetragen wie hier beschrieben. Ehrlich, es war noch viel schlimmer.

Das Logbuch zum Törn http://www.ralfuka.de/images/pics/downloads/2073.pdf

Nur unter hohem Druck entstehen die besten Diamanten

Thomas (2. v.lks.) war bereits in der letzten Woche beim SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn als „Moses" dabei. Da war er noch neu an Bord, quasi im ersten Lehrjahr, also „Moses". Einige Leser wähnten Thomas bereits in religiösem, missionarischem Auftrag, als könnte er das Wasser teilen und wir trockenen Fußes, rüber nach Bagenkop laufen. Das kanner also noch nicht, das muss ich hier richtigstellen. Marleen (rechts) und Oliver (links) haben gemeinsam in Braunschweig die SKS-Theorie absolviert und sind zum ersten Mal an Bord. Marleen segelt gern Cat auf dem Steinhuder Meer und anderswo. Ihre ersten Hochseetörns ist sie auf den Kanarischen Inseln gesegelt, nun ist der SKS fällig. Olivers Karriere geht von Binnen über Kroatien und die Balearen auf die Ostsee, da sind wir jetzt.

Der erste Törnabschnitt bringt uns rüber nach Bagenkop. Der Hafen pickepackevoll, doch irgendwie kriegen wir es hin, doch in die erste Reihe zu kommen.

Das Essen schmeckt wunderbar und die Stimmung erreicht ihren Höhepunkt, als die Bläsercombo oben vom Turm ein paar Stücke zur guten Nacht spielt. „Mange tak" und langen Applaus von allen Liegeplätzen. Sommer in Bagenkop.

Über Marstal (genauso voll) und Strynø (passt keiner mehr rein) suchen wir Zuflucht in Rudkøbing. Hier gibt es reichlich Platz. Nur vor dem Vaffelhuset stehen wir uns die Füße platt. Der Eisladen ist nun mal bekannt und beliebt. Davon konnte ich meine Crew wirklich überzeugen:

Wir sehen, der Stopp hat sich gelohnt. Eine bessere Pause gibt es nirgendwo. In Troense und Svendborg kommste im Yachthafen nicht einmal in Stegnähe, da verkriechen wir uns lieber in ein (geheimes) Mauseloch. Am nächsten Tag ist Skarø voll, Drejø lassen wir lieber gleich aus und landen wieder in Bankog. Fotos von dort kennt ihr ja schon. Dann rüber nach Burgstaaken und von dort die berüchtigte Nachtfahrt nach Heiligenhafen - unten.

Was nach dem Ablegen passiert, erzählt eins meiner älteren Videos mit einer anderen Crew https://www.youtube.com/watch?v=prA3X_NoAEc&t=58s Letzte Woche noch hat uns Rasmus im Regen stehen lassen, heute schickt er uns viel Wind und kräftige Wellen direkt von vorn. Die Yacht kriecht ab der Sundbrücke mit 3 Knoten bis Tonne 2, danach hebelt uns eine Welle beinahe aus dem „Sofa". Dann endlich rein nach Heiligenhafen, Ruhe im Schiff um 0240 …

Später auf dem SKS-Spielplatz Positionsbestimmung mittels Kreuzpeilung … ham alle drauf und endlich wird gesegelt. Ein neues und letztes Manöver für die Prüfung kommt hinzu: Boje über Bord unter Segel und Maschine. Ehrlich, die Crew liefert Präzisionsarbeit.

Prüfungstag: Wie schön, alle bestehen sicher. Willkommen im Club, herzlichen Glückwunsch, allzeit gute Fahrt und immer ne Dose Bier unter'm Kiel. Tanken & zurück in die Box sind eins und am Steg knallen anschließend die Korken. Ein kleiner SKS-Imbiss (erstmals Fischbrötchen von Gosch) und ein wunderbares Feedback beschließen diese Ausbildungswoche. Die Crew meint, dass sie die Prüfung trotz meiner Ausbildung bestanden hat. Was soll ich dazu sagen, „… ihr habt euch stets bemüht!" Mehr zum Törn

Plan B

Andreas (v. lks.) liegt mit seiner „Maghreb", einer Snapdragon 27, schon einige Jahre an Steg 3. Bisher ist alles auch ohne SKS gut gelaufen, das soll sich jetzt ändern. Stephan war schon als Kind mit den Eltern an Bord – auf dem schwäbischen Meer. Der Wunsch zur „großen Fahrt" hatte lange Pause, jetzt wird aus dem Wunsch Realität. Daniel segelt gern auf der Jolle und hat erste Erfahrungen auf Elbe und Nordsee auf der Logge.

Nach der Sicherheitseinweisung legen wir mit Ziel Spodsbjerg ab, die dänische Südsee kann uns mal. In der Ferne taucht ein Segel auf, dass langsam zu uns aufläuft. Der Skipper wird ein wenig nervös. Unsere Segel stehen gut, warum ist der schneller? Feintuning ist angesagt, wir zuppeln an allen Schoten. Die Yacht nähert sich trotzdem weiter. Andreas sagt, „… das kann doch nur ne X oder ähnliches sein und logisch, Länge läuft!"

Im Glas ist der Bootstyp noch nicht auszumachen. Der Skipper, „… Respekt, aber mehr ist bei uns nicht drin. Wir ham alles gegeben!" Im Fernglas zeigt sich, die segeln nur mit der Genua. Kann doch nicht sein oder? Jetzt wird erkennbar, das ist eine Bavaria 37 (Foto Vorseite), beinahe gleiches Baujahr. Andreas meint zum Skipper: „Willste auf den Schreck n Sherry?" Als die überholen ist der blasse Skipper sprachlos … doch was ist das? Da läuft die Maschine mit, das gibt's doch gar nicht!!! „Kein Motorkegel, Betrug," denkt der Skipper und ist wieder mit der Welt im Reinen. Doch alles richtig gemacht.

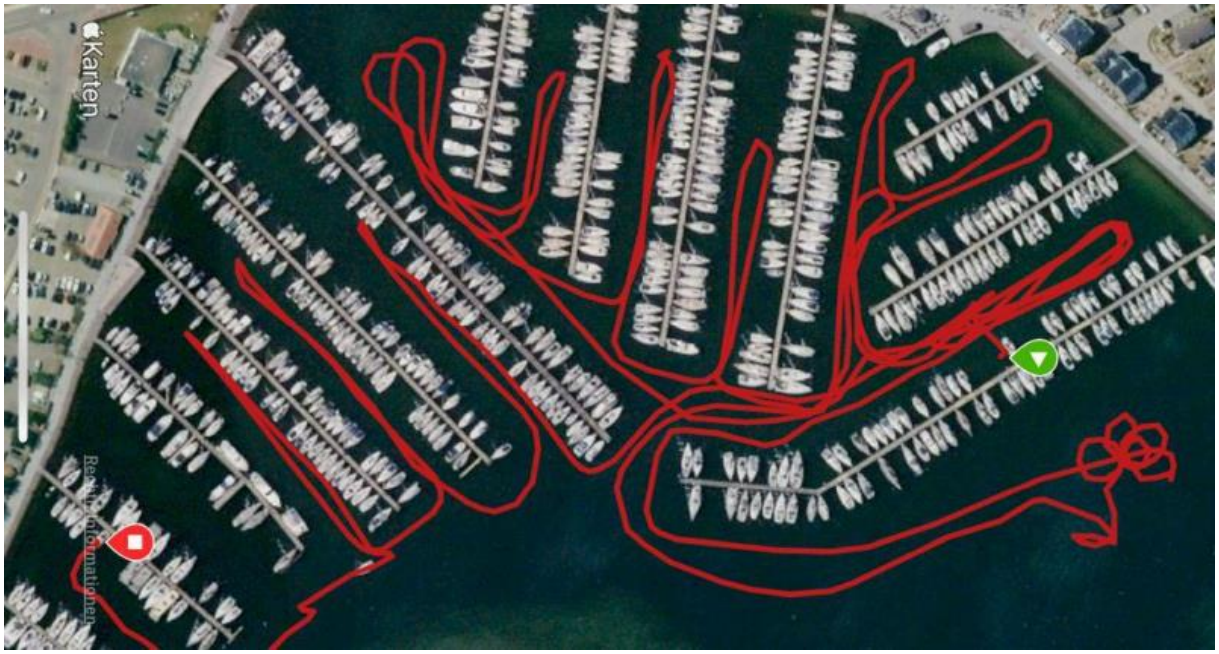
Der Wind schralt – heißt das so, wenn der Wind die Richtung ändert? Wir kippeln zwischen Raum- und Vorwind. Jetzt wird die Genua ausgebaumt und wir sind wieder schneller unterwegs. An Vejrø sind wir vorbei, Steuerbord voraus Femø, die Insel erinnert aus der Luft ein wenig an Afrika. Dann stehen wir vor Guldborg (unten) und sind schon bald in Nykøbing.

Andreas steuert die Brückenpassage. Leichter Gegenstrom (0,5 kts) setzt nach N. Wir hangeln uns weiter durch das Flachwasserrevier. Die Rinne im südlichen, offenen Teil des Guldborgsund ist auf der Karte nur noch mit 1,80 m markiert, eigentlich unmöglich für uns, eigentlich. Bereits gestern, als wir uns für diese Variante entschieden haben, haben wir sehr aufmerksam die zu erwartende Wassertiefe ausgelotet. Das DMI liefert dazu eine dynamische Karte https://www.dmi.dk/#radar auf der nur noch „Vandstand" angeklickt werden muss. Gestern wurde ein 30 – 60 cm höherer Wasserstand orakelt. Auch die heutige Vorhersage gibt uns 30 – 60 cm über mittlerem Wasserstand.

Ohne dieses „Polster" würden wir diese Passage mit 1,85 m Tiefgang nicht fahren. Vercharterer verbieten ihren Chartergästen sogar die Durchfahrt. Eigentlich schade, ein wunderbares Re-

vier. Im flachsten Teil übernimmt der Skipper das Ruder. Falls wir aufsetzen, möchte er das niemandem in die Schuhe schieben oder misstraut er nur der Crew? Auf dem Echolot (Foto Vorseite) hat Daniel die geringste Wassertiefe mit 2,20 m dokumentiert. Ohne das 30 – 60 cm „Polster" hätten wir hier möglicherweise Grundberührung, zumal, wenn man in ein Wellental sackt. Bald liegt der Guldborgsund achteraus, die Crew übernimmt.

Wir sind unserem Zeitplan einen Tag voraus. Damit haben wir unverhofft Zeit für Hafenmanöver und daraus entwickelt sich eine Hafenrundfahrt durch alle Boxengassen - unten.



Nun geht's an die Bojenmanöver und da kommt einige Aufregung ins Spiel. Na klar, gestern konnten wir das nur ansatzweise üben. Heute werden schon mal die „Rettungsmittel über Bord" geworfen und bei den ersten Manövern funktioniert auch noch die „Fernsteuerung" durch den Skipper, der ein gelungenes Manöver böse als „Zufall" kommentiert. Das gehört sich einfach nicht, doch danach gelingt es immer besser. Die Muckibude läuft auf Hochtouren, der Körper ist auch willig, nur der Geist will gelegentlich nicht mit. Der Skipper deutet das als unausgesprochenen Wunsch nach einer Pause. Hier unten der Track vom Segeln:

Der Prüfungstag: Nach einem satten Frühstück sind wir um 0845 am Chartersteg. Der Skipper kommt schon bald mit der Nachricht zurück, dass wir zweites Prüfungsboot sind und die Prüfer an Tonne 1 übernehmen werden. Da bleibt für jeden noch Zeit für einen Probeanleger im Kommunalhafen, dann fahren wir raus zu Tonne 1 und schauen der ersten Crew bei ihrer Prüfung zu.

30 Minuten später übernehmen wir die Prüfer" und nachdem die Formalitäten erledigt sind, zeigt sich, dass unser Training so schlecht nicht gewesen sein kann. Alle Manöver werden sauber gefahren, nur einer tanzt ein wenig aus der Reihe, macht das aber gleich wieder wett. Die Nerven halten also doch. Mehr wird hier aus der Prüfung nicht berichtet, da gibt es ein Agreement zwischen Prüfern und Skippern. Den Prüfungstrack darf ich euch aber zeigen:

Nach den Segelmanövern zurück in den Kommunalhafen und da muss jeder durch Eindampfen in die Vorspring festmachen und wieder ablegen. Das letzte Manöver für die Crew und das erledigen alle drei absolut souverän, SKS-Praxisprüfung bestanden. Die Crew stolz wie Oscar, der Skipper natürlich auch. Seine 100 % Quote steht seit 2008 und damit „meinen" Dschunxx herzlichen Glückwunsch, allzeit gute Fahrt und immer ne Dose Bier unter'm Kiel.

Die Gründe für die 100%ige Erfolgsquote liegen auf der Hand: Der Skipper nimmt max. vier Trainees mit auf Törn. Das garantiert, dass die Crew in hohem Maße gefordert ist. Zugucken gibt es an Bord der „Kalami Star" nicht. Für die Kompetenz des Skippers spricht seine weltweite Erfahrung als Berufsseemann und natürlich seine langjährige Kompetenz in Sachen Ausbildung – seit 2008. Die BG Verkehr abgenommene Yacht verfügt über allerhöchste Sicherheitsstandards, die ihresgleichen suchen. An Bord der „Kalami Star" verfügt z.B. jede Schwimmweste über eine eigene Epirb/AIS für den Notfall. Das bietet kaum eine Ausbildungsyacht.

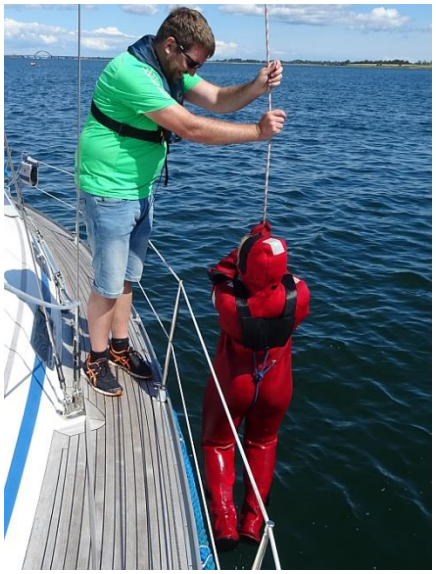
Noch ein Skippertraining

Urs (lks.) hat die „Kalami Star" und ihren Skipper genauso im www gefunden, wie Stephan, der nach dem SKS an Bord geblieben ist und gleich noch Freundin Wiebke shanghait. Urs mit ganz schön viel, Stephan noch mit wenig und Wiebke mit ganz schön wenig Erfahrung lernen, wie man auf engem Raum wendet, sich in der Boxengasse bewegt und wie man/frau rückwärts fährt.

Nun ist dies bereits das zweite Kurztraining und der Skipper reichlich beschäftigt, sodass der arme Kerl mit der fünften Crew hintereinander nicht mehr so viel Zeit für die Dokumentation findet. Stimmt, aber die Crew liefert auch nicht so viele Bilder, damit ihr dabei sein könnt.

Aber schreiben kann ich alles, z.B. wie ich eine Lady in dickes Neopren einpacke! So einen Überlebensanzug hat hier keine Segelschule und bei uns geht man damit bereits im April über Bord. Nun schreiben böse Geister, was ihr da bei Windstärke drei trainiert ist doch lächerlich. Da ham die bösen Geister auch ein wenig recht, aber wir haben es wenigstens schon mal geübt, die Abläufe sind klar. Dazu schweigen die bösen ahnungslosen Geister meist. Bei uns geht Wiebke über Bord …

… und jetzt üben wir praktisch, was wir theoretisch schon gelernt haben. Die Yacht fährt unter Maschine gegen den Wind an Wiebke heran und stoppt auf Höhe der Wanten auf – ausgekuppelt! Wiebke klickt sich ins Spifall ein (oben) und Urs winscht die Lady zurück an Deck. Is doch alles ganz einfach bei Bft. 3. Für das Wetter können wir nix, das üben wir sonst auch erfolgreich bei Bft. 6, segeln das Hamburger Manöver und sind mit den Notmanövern sehr zufrieden. Natürlich haben wir ab- und angelegt, uns um den Pfahl gedreht, aber das muss ich jetzt nicht alles wiederholen …



Die Törns ab August

Wer gerade jetzt noch Lust auf Segeltörns hat, ein paar Plätze gibt es noch. Mehr zu den Törns und den aktuellen Stand gibt es hier http://www.ralfuka.de/termine

Datum	Die Törns 2020 ab August	€/Person	Freie Kojen
18. - 28.8.	10 Tage Sommertörn	650,00 €	voll
12. - 26.9.	2 Wochen Bornholm & zurück	900,00 €	1
26.9. - 3.10.	Rüber zur Nordsee	500,00 €	2
3. - 17.10.	Skagen Rund	850,00 €	1

Wie ist das mit Corona?

Hier in Heiligenhafen und an der deutschen Küste läuft das alles ganz unaufgeregt, siehe Foto oben. Natürlich tragen wir eine Maske, wenn wir einen Laden oder ein Restaurant aufsuchen und wir halten uns von den Hotspots der Dänischen Südsee fern. Dort ist es einfach viel zu voll. Es gibt noch so viele andere Häfen, einige sind in den Logbüchern aufgelistet. Allerdings haben wir die nicht wirklich überprüft. Ja und Heiligenhafen ist mir auf der Tourimeile Richtung Seebrücke **am Wochenende** einfach zu voll und die Schlange beim Bäcker zu lang. An diesem Wochenende gehen schon mal die Ferien in Schleswig–Holstein, Berlin, Hamburg, Brandenburg und auch in Dänemark zu Ende. Nächstes Wochenende folgen NRW und Hessen, dann entspannt sich die Lage in den Häfen deutlich. Die sanitären Anlagen sind inzwischen wieder auf Normalbetrieb umgestellt – natürlich wird häufiger gereinigt und jeder dazu angehalten, sich an die Abstandsregeln etc. zu halten. In den Restaurants gelingt das nicht immer, wir versuchen draußen zu sitzen.

Weißte wieder Bescheid, Fairwinds & lieben Gruß

P.S. Wer glaubt, in den letzten Wochen hätte sommerliches Wetter dominiert, der irrt leider. Meist war es kalt und regnerisch, deshalb dieses Foto vom Newsletterschreiber.