

Gewerbliche Fahrt, lohnt sich das?

Eine vorsichtige Bilanz nach 2,5 Jahren

Wer als selbstständiger Skipper von Ausbildung und Kojencharter leben will, soll besser die Finger davon lassen, denn auch nach 2,5 Jahren segelt „Kalami Sailing“, so heißt unsere GbR, immer noch in die roten Zahlen. 2008 schreiben wir, trotz Einnahmen von 10.500, rund 8.000 € Verlust und in 2009 haben wir bei 17.100 € Einnahmen immer noch ca. 2.050 € Verlust (vor Steuern und Abschreibung) eingefahren. Das liegt daran, dass wir „Kalami Star“ 2009 mit erheblichen Investitionen für die gesetzlich vorgeschriebene Abnahme durch die See-Berufsgenossenschaft aufgerüstet haben. Der Skipper hat bisher keinen Cent verdient. Weder für die Durchführung der Törns, noch vom Honorar für die Segelkurse, nicht für die vielen Videos und schon gar nicht für die Gestaltung und Pflege der homepage www.ralfuka.de

Das versteht so natürlich niemand, aber der Blick auf die jährlichen Betriebskosten klärt uns schnell auf (leicht gerundet):

1 Bootsversicherung, Haftpflicht, Rechtsschutz	1.500,00 €
2 Saisongebühr Liegeplatz Heiligenhafen + Ostseecard	1.240,00 €
3 Winterlager incl. Kranen	1.300,00 €
4 Reparatur, Wartung, Ersatzteile, Pflege	1.000,00 €
5 Aktualisierung Seekarten + C-mapcard für Plotter	300,00 €
6 Wartung Schwimmwesten, Gasanlage, Feuerlöscher, Rettungsinsel	250,00 €
7 Werbung: Flyer/homepage	200,00 €
8 Beiträge: DP07/Kreuzer Abteilung/Zeitschrift	100,00 €
9 Beitrag Seekasse	230,00 €
10 Skipper-Unfallversicherung See-BG	310,00 €
11 Skipper-Sozialversicherung Knappschaft Bahn-See	1.560,00 €
12 Kontoführung (gewerblich)	120,00 €
13 Kommunikation: Telefon/Porto/UKW-Sprechfunk	500,00 €
14 PKW-Fahrtkosten Hannover- Heiligenhafen/Jahr (30 Cent/km)	1.000,00 €
15 Steuerberatung	500,00 €

Betriebskosten/Jahr

10.110,00 €

Kommen zu den Betriebskosten noch Anschaffungen oder Ersatz, wie 2010 die neue Genua (2.150 €) dazu, wird deutlich, wie viele Buchungen notwendig sind, um überhaupt die Betriebskosten einzufahren.

Hohe Betriebskosten weisen vielleicht darauf hin, warum viele Segelschulen ihre Ausbildungsyacht nicht von der See-BG abnehmen lassen oder einfach nur chartern. Damit werden die Kosten für zusätzliche Ausrüstung sowie für die Abnahme und die laufenden Gebühren (Zeile 9 - 11) „umfahren“. Aus eigener Erfahrung und nach Berichten von Mitseglerinnen und Mitseglern weiß ich von „Ausbildungsyachten“, die mit Sicherheitsmängeln unterwegs sind und deren „Gelegenheitsskipper“ sich auch noch mit 200 € die Woche abspesen lassen. Damit der Schwindel nicht auffliegt, halten diese Skipper „ihre“ Schüler bei Kontrollen durch die Wasserschutzpolizei an, falsche Angaben zu machen: „Ätsch, wir sind eine Chartercrew ... und keine Ausbildungsyacht.“ Es ist nicht zu fassen, dass

der Deutsche Segler Verband (DSV) Prüfungen auf Yachten abnehmen lässt, die kein Schiffssicherheitszeugnis vorlegen können. Wir segeln lieber auf Nummer sicher.

Zurück zu „Kalami Sailing“. Jede neue Firma rechnet in den ersten zwei, drei Jahren mit Verlusten, sie muss sich ja erst auf dem Markt behaupten (und die finanziellen Engpässe im Winter mit Eigenmitteln überbrücken). Ja, auch das gehört leider dazu, aber 2010 segeln wir, die gleiche Zahl an Buchungen wie 2009 vorausgesetzt, langsam aus den roten Zahlen. Mit dieser Entwicklung hatte ich natürlich eher gerechnet, weil ich nicht ahnen konnte, jährlich 2.100 € an die See-Berufsgenossenschaft zu überweisen. Damals war ich davon überzeugt, mit einer guten Homepage und einem guten Flyer läuft das schon, aber über www.ralfuka.de hat bis Ende 2009 niemand gebucht! Nicht ein Segler kam über die website an Bord. Mitsegeln setzt Vertrauen in Yacht und Skipper voraus. Vertrauen transportiert sich nicht über eine homepage sondern über persönliche Erfahrungen oder Empfehlungen von Mitseglerinnen und Mitseglern – ein Schneeballsystem, das gepflegt und „unterhalten“ werden will – dafür ist die homepage wichtig und natürlich der newsletter. 2010 scheint sich aber auch hier der Wind langsam zu drehen, die neue homepage und die vielen Videos bei Youtube führen endlich zu Buchungen aus dem Jenseits des o.a. Schneeballsystems.

Heute, 2,5 Jahre nach dem Start, bin ich mit der eingeschlagenen Entwicklung halbwegs zufrieden und in der „passiven“ Phase der AlterSteilzeit sowieso im sicheren Hafen. Na und dann machen die Törns einfach einen Riesenspaß. Dass sich unterwegs immer wieder bereichernde Kontakte und sogar Freundschaften entwickeln, hilft gelegentlich sogar Böen bis 10 Bft. ohne Kratzer wegzustecken und dass sich Seeleute für meine Arbeit bedanken ist sowieso nicht zu fassen.

Ralf Uka

P.S.: Wer „schwarzfährt“ erspart sich nicht nur einen hohen bürokratischen Aufwand (BSH, See-BG, Finanzamt, etc.), sondern auch rund 4.500 €/Jahr. Nur, wer haftet bei einem Unfall des Skippers, eines Segelschülers oder einer Mitseglerin? Was, wenn die Versicherung Wind davon bekommt oder die Krankenkasse? Und was passiert nach einem Unfall bei einer Klage gegen den Skipper?

Schwarzfahren ist verboten. Punkt.