„Kalami Star" newsletter 01/19 Dienstag, 02. April 2019

Liebe Freundinnen, liebe Freunde,

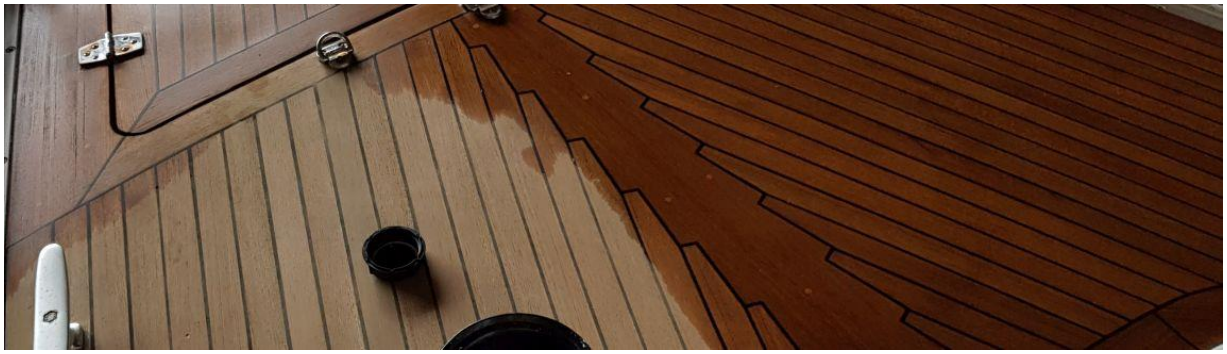
seit heute, 1. April, wir sind wieder im Wasser und am Donnerstag geht es bereits über NOK und Elbe nach Hamburg. Nein, kein Aprilscherz! Lange, lange haben wir die Saison vorbereitet. Von den Vorbereitungen einige Beiträge hier im newsletter. Vorneweg aber meine derzeit größte Sorge: Wir haben Anfang April und nur eine Anmeldung zum SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn??? Das hatten wir noch nie! Seit 2008 bilde ich SeglerInnen aus und seitdem haben alle ihre Prüfung bestanden. Besser geht's doch nicht. In den letzten Jahren waren es immer zwei Crews (8 Pers.) und plötzlich kaum noch Nachfrage? Jetzt benötige ich Deine Mithilfe: Wenn Du von angehenden Seglerinnen und Seglern hörst, kann es nur einen Tipp geben, fahr mit der „Kalami Star": http://www.ralfuka.de/termine/praxis

Noch SKS-Plätze frei!

Auch diese Dschunxx haben sicher bestanden: Christoph, Willi, Christian und Dominik

1. April: Zurück ins Wasser

Nachdem das Unterwasserschiff abgezogen, komplett neu aufgebaut und poliert wurde, strahlt der Dampfer wie neu. Natürlich wurde nach dem Schleifen auch noch das Teakdeck mit Bora-



col auf die Saison eingestimmt. Viel mehr an Vorbereitungen ist kaum möglich. Wir haben alles gegeben. Als Lothar und der Skipper am Montag, 1. April, Kurs auf Burgstaaken nehmen werden wir bereits in Hamburg eine Stunde lang ausgebremst und haben in Burgstaaken plötzlich nur noch eine knappe Stunde Zeit, den Mast aufzuriggen. Wie war das noch …?

Besseres Wetter kann man sich nicht wünschen: Um 1315 hängt der Dampfer am Kran, während wir (Hintergrund) noch mit dem Mast beschäftigt sind. Mit den handwarm angezogenen Wanten verholen wir auf die Gegenseite. Lothar bändigt unter Deck den „Kupferwurm" und der Skipper montiert Baum, Kicker, Spibaum und alles an Deck. Um 1815 geht Lothar mit dem Auto auf Heimreise über Hannover, der Skipper lässt Burgstaaken achteraus – unten.

Kräftiger Ostwind (zunehmend 5 – 6) lässt mich am Ruder erschauern, warme Klamotten habe ich aber genug dabei. Seestiefel, lang drunter und obenrum dreifach – anders geht es nicht.

Im Sundfahrwasser ist die Welle weg, nur noch achterlicher Wind. So kann ich wenigstens das traditionelle Foto der Sundbrücke knipsen. Vor der Brücke sind wir zeitweise mit mehr als 8 Knoten unterwegs – der Wind sorgt für mitlaufenden Strom und bereits nach 90 Minuten stehen wir vor Heiligenhafen - unten. Da sind wir wieder. Jetzt „nur noch" putzen, putzen, putzen. Donnerstag kommt die erste Crew, „Kalami Star" & Skipper sind dann ready to sail.

Nun habe ich nicht den ganzen Winter mit Wartungs- und Pflegearbeiten zugebracht. Häufig war ich mit meinem Segelkino unterwegs, aber auch mit min Fru auf der „Intensivstation" …

7. Februar: Segelkino beim Seglertreff Hannover in Steinhude

Schritt für Schritt erläutern, sodass Die Kantate „Der Friede sei mit der Werkeinführung verständlich, lekte zur Deckung der Kosten erbeten.

Eindrucksvolle Bilder eines Segeltörns

Ralf Uka hält am 7. Februar in den Steinhuder Strandterrassen einen Vortrag über eine Nordseereise

Von Marleen Gaida

Steinhude. Skipper oder am besten gleich Kapitän wollte Ralf Uka schon mit vier Jahren werden. Mit 16 geht er auf Große Fahrt, ist später als Matrose zwischen New York und Colombo unterwegs und wird am Äquator auf den Namen „Schwertfisch" getauft. Jahre später segelt er auf dem Maschsee, dem Steinhuder Meer und der Ostsee. In den Steinhuder Strandterrassen zeigt er jetzt eindrucksvolle Bilder eines besonderen Segeltörns. „Skagen halb Rund – über den Nordostseekanal, die Eider und Nordsee und durch Dänemarks blaues Band, den Limfjord", lautet der Titel, den Uka seinem Filmvortrag gegeben hat.

Nach vielen Jahren und der „finalen" Runde um die Ostsee wird ihm das Mare Baltikum zu klein. Nun segelt er auf der Nordsee, im Mittelmeer und über den Nordatlantik bis zum 80. Breitengrad nördlich von Spitzbergen. Uka segelt inzwischen im Winter in warmen Gefilden: in der Karibik und um die kanarischen Inseln.

Info Der Vortrag ist am Donnerstag, 7. Februar, beim Seglertreff Region Hannover, 19.30 Uhr, in den Steinhuder Strandterrassen, der Eintritt ist frei.

FOTO: MARLEEN GAIDA

Ralf Uka hat von seiner Reise eindrucksvolle Bilder mitgebracht.

Es ist einfach unglaublich, was Andrea für die SeglerInnen der Region Hannover auf die Beine stellt. Für meinen Vortrag in den Steinhuder Strandterrassen baut sie mir eine eigene website, https://www.seglertreff-region-hannover.de/segler-a-z/uka-ralf-skipper/ Es gibt zig einladende Presseankündigungen, Plakate und vorneweg sogar ein Radiointerview. Kein Wunder, dass 120 Sehleute in den Steinhuder Strandterrassen mit an Bord sind, als wir zu **Skagen Halbrund** ablegen - unten.

3. März: 13. Segelkinopremiere Zwischenzeit

Die nunmehr 13. Segelkinopremiere endlich im großen Kino. Platz für alle und gute Sicht von allen Plätzen. Der Umzug ins Foyer hat sich gelohnt, tatsächlich konnten wir wieder 60 Gäste begrüßen – volle Hütte wie jedes Jahr.

Auch 2019 wurden wir von Kombüse & Service der "Zwischenzeit" professionell und dabei so liebevoll verwöhnt. Genau deshalb fühlen wir uns in unserem winterlichen Heimathafen so ausgesprochen wohl.

Na und das wunderbar zubereitete Buffet war so was von lecker, reichhaltig und konnte nie so richtig abgefrühstückt werden. Ein herzliches Dankeschön an die freundliche und aufmerksame Crew aus Kombüse & Messe und für 348 € für die DGzRS.

Das Logbuch zum Film: http://www.ralfuka.de/logbuch/logbuch-2019/466-sonntag-3-maerz-grosses-kino

4. – 6. März: Teakdeck schleifen

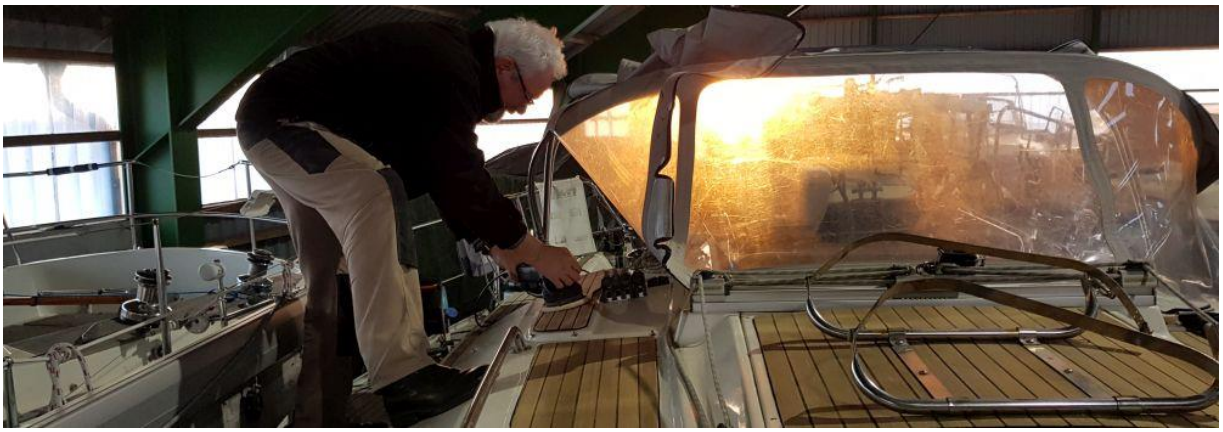
Letzten Oktober erinnerte mich ein erfahrener Bootsbauer, der hier nicht genannt werden will, „… dein Teakdeck musste aber auch mal machen!" „Recht haste", dachte ich unlustig, doch der „Holzwurm" bohrte immer weiter, „… wir können das zusammen machen, die Maschinen bring' ich mit!"

Am 4. März gehen wir tatsächlich an die Arbeit. Als wir ins Winterlager nach Fehmarn übersetzen schauert es schaurig & stürmisch. Sturmtief "Bennet" fegt mit Böen bis 10 Bft. über den Fehmarnsund, nur wen interessiert das?

Der erfahrene Bootsbauer, nennen wir ihn Gordon, erklärt, wie's geht: „Im ersten Arbeitsschritt musstu mit dem Mozartmesser das überstehende Sikka abschälen, dann kannste schleifen." Und warum machen wir das?

Gut zu erkennen, wie wir im Laufe der Jahre die Oberfläche durch kräftiges Schrubben und, oh Sünde, auch mal mit dem Hochdruckreiniger geöffnet haben. Die weichen Holzfasern wurden immer tiefer „ausgewaschen". In die Ritzen dringen Wasser, Schmutz und Algen. Rechts die geschliffene „neue" Oberfläche, die wir bei aller Mühe nicht vollständig glatt bekommen. So

schleifen und schleifen wir den Fehlern der letzten Jahre hinterher, nähern uns Zentimeter-weise dem neuen Teakdeck. Ralf schleift die Backbord- und Steuerbordseite, Gordon die verschiedenen Abteilungen im Cockpit. Wir schleifen als gäb's kein Morgen. Am dritten Tage endlich der Feintrimm.



Nach der 80er klettet Gordon die 220er Körnung auf den Schwingschleifer. Damit veredle ich alle Flächen und die „raue" Teakoberfläche wird immer glatter, sieht wunderschön aus.

Gordon (rechts) nimmt sich jetzt sichtbar hingebungsvoll die Randleisten vor und schleift das Schiff besser als neu. Um 1545 sind wir tatsächlich fertig, wuchten noch die schwere Rettungsinsel auf ihren Platz und haben unser Werk vollendet. Die „Kalami Star" strahlt im neuen Glanz. Die nun volljährige Lady kann sich wieder sehen lassen.

Wir sind so was von stolz. Der erfahrene Bootsbauer, der hier immer noch nicht genannt werden will, hat einfach nur Wort gehalten. Ein dickes Dankeschön an Gordon.

Das Logbuch vom Teakdeckschleifen http://www.ralfuka.de/logbuch/logbuch-2019/467-4-6-maerz-teakdeck-schleifen

10. März: Segelkino in Attendorn am Biggesee

Während draußen das Sturmtief „Eberhard" den Bahnverkehr in NRW lahmlegt segeln 60 Sehleute bei meinem Vortrag mit der „Kalami Star" über Eider und Nordsee zum Limfjord - http://www.fskb.websteven.de Trotz des Unwetters eine gelungene Veranstaltung. Nur, wie komme ich durch das schwere Wetter zurück nach Hannover? Knappe vier Stunden navigiere ich mich im Hochsauerland an umgestürzten Bäume vorbei mit Kurs auf die A2. Hier segele ich durch schaurige Schneeschauer und erreiche nach einer Nachtfahrt endlich den sicheren Heimathafen am Mittellandkanal.

16. und 17. März: Intensivstation, Medizin an Bord

Der Skipper interessiert sich für diesen Kurs, gerade weil bei uns an Bord noch nie jemand ernsthaft zu Schaden gekommen ist. Haben wir in zwanzig Jahren vorausschauend, sorgfältig und sicher gearbeitet oder einfach nur Glück gehabt? Min Fru malt sich oft das Schreckkensszenario aus, „… was muss ich tun, wenn meinem Skipper was passiert?" Also Motivation genug und so treffen wir zum Kursauftakt auf weitere 18 Seglerinnen und Segler. Hier im newsletter ein kurzer Auszug aus meiner Doktorarbeit, klickstu hier http://www.ralfuka.de/logbuch/logbuch-2019/469-medizin-an-bord

Frei nach dem Motto, *theoretisch kann ich praktisch alles*, geht es schnell zur Sache. Eine tiefe Schnittverletzung (unten) muss geschlossen werden. Bevor die Wunde genäht wird, muss sie ggfs. gereinigt und örtlich betäubt werden. Dafür wird ein Lokalanästhetikum (oben) auf beiden Seiten des Schnittes flach unter die Haut gespritzt.

Ja und dann wird genäht – kaum anders als mit einer zu einem Viertelkreis gebogen kleinen Segelnadel. Nein, nicht die ganze Naht mit einem Faden, sondern immer nur Ein- und Ausstich verknoten, abschneiden, weiter …

Die größte Überraschung für uns: Wunden können geklebt werden – mit Sekundenkleber aus dem Baumarkt!!! Wenn die Wunde leicht feucht ist, klebt der Kleber übrigens am besten. Wunde ggfs. reinigen, trocken tupfen, wenn kein Blut mehr fließt die Wundränder zusammendrücken, Sekundenkleber dünn **auf** und nicht (wie hier fälschlicherweise auf dem Bild) in die Wunde streichen. Ist die Schicht zu dick, bricht der Sekundenkleber und hält nicht dicht, nur so dünn wie möglich ausstreichen.

Herzfrequenz (Puls) und Blutdruckmessen ist gar nicht so leicht und will geübt werden. Den eigenen Puls findet man leicht und schnell, aber bei einer fremden Person? Dafür ist das viele Üben so was von hilfreich. Eine Infusion vorbereiten kostet mich die größte Überwindung.

Zunächst wird der Arm abgebunden - wir haben dafür den Blutdruckmesser zweckentfremdet. Danach wird an den Venen durch **fühlen** die beste Einstichstelle bestimmt und desinfiziert. Jetzt mit der Nadel im Winkel von 45° in die Vene ein- und nicht durchstechen.

Die erste „Spritze" meines Lebens (Vorseite) und es hat überhaupt nicht weh getan. „Wie geht es uns", frage ich weißkittelgemäß. „Kein blauer Fleck, keine Schwellung, volle Beweglichkeit, alles bestens," antwortet dem „Dok" sin Fru, „… die Saison kann kommen."

23. März: Havarie der VikingSky

Die Havarie der „Viking Sky" hat mich nicht losgelassen. Das liegt sicher daran, dass wir 2013 selbst in diesem berüchtigten Revier mit Kurs auf Spitzbergen unterwegs waren. Kuckstu hier http://www.ralfuka.de/logbuch/logbuch-2013/111-3105-3107-logbuecher-spitzbergen Logbuch Spitzbergen 1, Seite 22 + 23.

Foto Frank Vatne

Georg Schuster schreibt in seinem Revierführer **Hundert Häfen in Norwegen**: Die See vor Stattlandet (Hustadvika) ist gefürchtet wie die Biscaya. Einerseits ist die Küste von SW bis NW völlig offen zum Nordatlantik, der hier "Norwegische See" (Norske Havet) heißt. Andererseits ist die Unterwasserstruktur ein Felsengebirge mit steilen Flanken, die durch Reflexionen einen unangenehmen, unregelmäßigen und teilweise steilen Wellengang verursachen. Dazu kommt, dass einige Unterwasserfelsen mehr oder weniger an die Wasseroberfläche reichen und dadurch gefährlich werden können. Selbst bei mildem Wetter fürchten Motorbootfahrer Motorstörungen, die sich in Anbetracht der fast senkrecht aus dem Wasser bis auf 500 m aufsteigenden Felsen am Ufer durch die Dünung als Totalschaden auswirken können.

Foto webcam Molde

Folgt man den Wetteraufzeichnungen so wurden zum Zeitpunkt der Havarie Wellenhöhen von 7 – 8 m gemessen – Windsee! Aufgrund der in der Hustadvika besonderen geologischen Unterwasserstruktur kommen reflektierende Wellen und Grundseen dazu, die eine chaotische, weit höhere See auslösen können. Die Windgeschwindigkeiten wurden mit 36 Knts. (Bft. 8) aus SW gemessen. Die „Viking Sky" dampfte mit Kurs auf Stavanger voll gegenan. Die rund 100 m kürzeren Hurtigrutenschiffe blieben im Hafen. Die norwegischen Seelotsen an Bord hatten gegen die Passage von Hustadvika keine Einwände, logisch, bei einem Schiff dieser Größe …

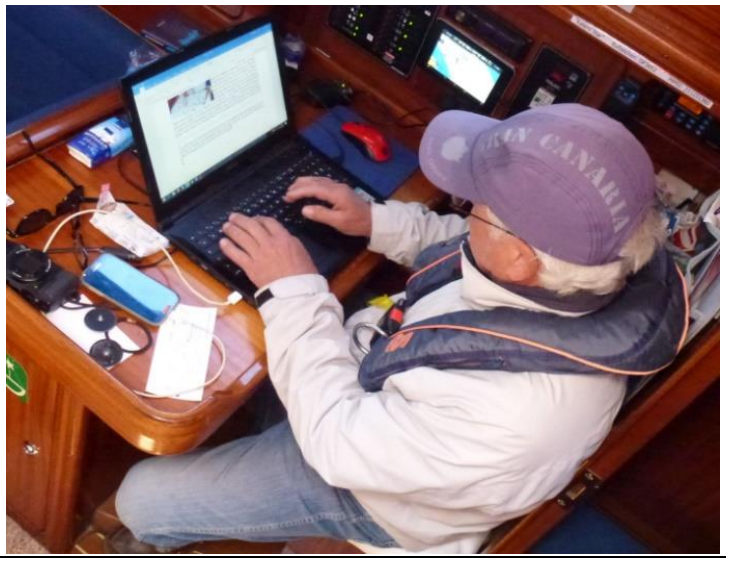
Doch warum fallen die Maschinen aus und bringen 1.373 Gäste und Crew an den Rand einer Katastrophe? Auf Segelyachten gibt es drei mögliche Ursachen. 1. Der Kühlwasserkreislauf wird unterbrochen, die Maschine überhitzt und der Thermoschalter schaltet die Maschine ab.

2. Durch den starken Seegang werden Sinkstoffe im Dieseltank aufgewirbelt und verstopfen den Treibstofffilter – die Maschine bekommt keinen Treibstoff mehr. 3. Zu niedriger Ölstand sorgt für zu wenig Schmierung der Maschine und genau das war die Ursache der Havarie auf der „Viking Sky". Sowas überrascht denn doch. Es gab keinen Alarm wegen des niedrigen Füllstands, weil der „Peilstab" am unteren Level gerade noch ausreichend Schmieröl anzeigte. Aufgrund der heftigen Bewegungen in der Welle reichte der Schmierölfilm dennoch nicht – die Maschinen schalteten sich automatisch ab. Viking Ocean Cruises hat inzwischen die Füllstände all' ihrer Schiffe kontrollieren lassen, damit sich ein solcher Vorfall nicht wiederholt.

Ein paar freie Plätze gibt es noch

Ab Donnerstag, 4. April sind wir wieder unterwegs. Zunächst segeln wir die Elbe bis Hamburg, danach über Cuxhaven und Helgoland „Skagen Rund" – wenn das Wetter uns lässt. Bei einigen Törns gibt es noch freie Plätze (Stand 2. April 19). Kosten + Bordkasse.

Termin	Törns	Kosten	Freie Kojen
4. - 11.4.	Heiligenhafen – NOK - Hamburg	450,00 €	voll
11. - 18.4.	Hamburg - Helgoland - Cuxhaven	450,00 €	1
23.4. - 7.5.	Skagen Rund	800,00 €	1
8. - 11.5.	Drei Tage Skippertraining	300,00 €	voll
11. - 14.5.	Drei Tage Skippertraining	300,00 €	voll
31.5. - 7.6.	SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn	500,00 €	3
21. - 28.6.	Mittsommer Dänische Südsee	450,00 €	voll
28.6. - 5.7.	Schnuppersegeln: Lübeck & Wismar	450,00 €	1
17. - 27.9.	10 Tage Rund Seeland	600,00 €	1
27.09. - 4.10.	Eine Woche Skippertrainingstörn	500,00 €	1
4. - 14.10.	10 Tage in den Goldenen Oktober	600,00 €	3

Wann kommst Du mit? Mail an segeln@ralfuka.de

So, weißte wieder Bescheid.
Fairwinds & lieben Gruß