„Kalami Star" newsletter 02/22 Montag, 28. Juni 2022

Liebe Freundinnen, liebe Freunde,

vor drei Monaten ging's los, erst die Arbeit und dann das Vergnügen. Den Kiel entrosten ist nicht unbedingt mein Lieblingsjob, aber wenn in drei Tagen die Berufsgenossenschaft Verkehr (ex. See-BG) den Dampfer abnehmen will, muss alles stimmen. Wer's gewohnt ist, am Rechner Videos zu schneiden, kommt bei dieser Knochenarbeit an seine Grenzen.

So eine Besichtigung ist immer mit Aufregung verbunden. Ist wirklich alles okay? Ich checke noch einmal alles durch. Die Seeventile öffnen und schließen leicht, die Maschine hat ihre Meilen gemacht, das sieht man, doch technisch ist alles okay. So gehe ich zum Xten Mal alles durch, halte die Bordpapiere bereit und wenig später drehe ich mit dem Gutachter die Runde um den Dampfer. Der Mast wird gründlich inspiziert und an Deck geht es nicht um das neue Teakdeck. Feuerlöscher, Schwimmwesten, Seenotsignalmittel, Treibstoffabsperrventil, das volle Programm. „Alles okay auf der „Kalami Star", verabschiedet sich der Gutachter nach 90 Minuten. Der Skipper ist stolz wie Oscar … und bald um 400 € für das Zertifikat ärmer.

Danach wird die Yacht hochglanzpoliert. Das erledigt wie immer Björn für mich. Björn weiß, wie es geht, versteht sein Handwerk. Ich habe Björn versprochen, dass ich seinen guten Ruf verbreiten werde. Leider hat der inzwischen Selbstständige noch keine website (ist in Vorbereitung), aber per WhatsApp oder Telefon ist Björn Dörrig gut zu erreichen: **0152 277 730 46.** Er wohnt übrigens gleich um die Ecke vom Winterlager, das ist immer ein Vorteil.

Nach ein paar Stunden Heimaturlaub wird das Auto wieder gepackt. Um 0800 hole ich meinen Freund & Helfer Martin ab. Als wir das Auto in Burgstaaken festmachen, steht die „Kalami Star" bereits unter'm Kran. Vermutlich wollen einige Eigner bei dem stürmischen Wetter ihren Dampfer nicht am Haken sehen. Auch gut, natürlich muss der Mast noch aufgeriggt werden. Die Krancrew, Ernst, Henryk und Karl, wollen die „Kalami Star" unbedingt noch vor der Mittagspause ins Wasser bringen. Plötzlich taucht mein Freund und Skipperkollege Rollo auf. „Was machst Du denn hier?" „Überraschung, muss was abholen!" Wie selbstverständlich packt mein ehemaliger Surflehrer vom Dümmersee mit an, hilft den Mast vorzubereiten.

Im Hafen ist es ruhig, der Mast ist fertig, die Krancrew bringt den Dampfer ins Wasser. Ich starte die Maschine, doch es ist nur ein leises, ein ganz leises orgeln zu hören. Das kapier' ich nich, die Batterie hing doch tagelang am Landstrom, müsste pickepackevoll sein. Isse aber nich. Okay, dafür habe ich einen Überbrückungsschalter, der die Maschine im Notfall mit der Servicebatterie starten kann. Wenn nicht jetzt, wann denn? Nichts. Rollo, Martin und Skipper rätseln, doch wofür gibt es Überbrückungskabel? Damit bekommen wir die Maschine ins Laufen und wennse läuft ... (Starter- und Servicebatterie sind inzwischen ausgetauscht).

Der Mast ist fertig, die Segel warten beim Segelmacher in Heiligenhafen auf uns, die schlagen wir erst da an. Fischbrötchenpause, wir checken das Wetter. Jetzt rüber nach Heiligenhafen oder morgen? Morgen dieselben schweren Schauerböen wie heute. Martin will unbedingt los. Soller doch, um 1500 legter ab - unten. Der Skipper fährt mit dem Auto, während sich Martin

durch schwere Schauerböen bis Bft. 9 quält. Lustig ist das nicht und ich bin heilfroh, als die Yacht endlich am heimatlichen Ausrüstungsparkplatz an Steg 9 liegt. Jetzt geht die Arbeit erst

richtig los. Zwei Tage später ist die „Kalami Star" seeklar und zurück an 12/50. Zu guter Letzt ein ganz herzliches Dankeschön für die großartige und kompetente Hilfe an meinen Freund Martin. Wenn Du die ganze Geschichte … lesen willst.

SKS-Vorbereitung, vom 22. – 29. April

Traditionell starten wir in der ADB mit Bastian & Heiner in die SKS-Vorbereitung. Bastian (links) kann schon alles und Heiner (rechts) theoretisch praktisch alles, gibt also den Moses. Es wird ein wunderbarer Törn mit der Runde durch den Svenborgsund. An einer Engstelle muss man dort zwischen Nord- und Südkardinal passieren. Wenn dann noch die Fähre kommt (unten), wird jeder Rudergänger nervös, sogar Heiner.

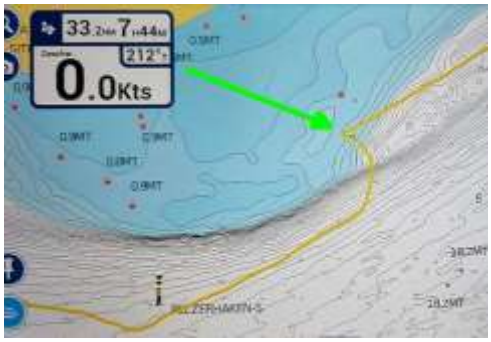
Von Svendborg über das Vaffelhuset (rechts) in Rudkøbing weiter nach Bankog und Burgstaaken. Natürlich gehört die berüchtigte Nachtfahrt nach Heiligenhafen zum Programm und die Muckibude. Der Tätigkeitsnachweis über 26 nm Training am Tag – nächste Seite. Dabei konnten sich die Dschunxx immer wieder am Ruder ausruhen, der Skipper hatte zusätzlich

zum job des Vorschoters die Rolle Ausguck, Boje über Bord und Boje aufnehmen. Ämterhäufung kann ich!

Am Freitag dann Abschied & Reinschiff. Klappt zu dritt besser, als zu fünft. Um 1300 sind wir fertig. Wir verabschieden Bastian - er kommt nächste Woche zur praktischen SKS-Prüfung wieder an Bord. Heiner lernt motiviert weiter und um 1500 begrüßen wir unsere neue SKS-Crew. Die vollständige Geschichte findeste hier ...

SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn vom 29. April – 6. Mai

Heiner (rechts), den „Moses", kennter ihr schon aus dem SKS-Vorbereitungstörn. Andrea, Ole und Frank (oben) kommen dazu. Andrea hat bereits reichlich Meilen im Kielwasser, schränkt aber vorsichtig ein, „… bin meist nur mitgesegelt!" Frank ist den seltsamsten Törn meines Lebens mitgesegelt und zudem erfahrener Binnensegler. Der Bremer Ole hat selbst einen 7 m „Dampfer" auf der Weser und segelt gern in seinem Heimatrevier zwischen Lesum und Bremerhaven. Am ersten Segeltag geht es runter nach Neustadt zur „Brauereibesichtigung".



„Moses" Heiner freut sich wie Bolle darauf und die Crew gleich mit. Um 1730 lassen wir Grömitz an Steuerbord und halten auf Pelzerhaken Süd zu. Die Vorfreude auf das Brauhaus ist groß, als uns der Rudergänger (Namen tun hier nichts zur Sache) aber sowas von in den Sand setzt (rechts). Wir stecken richtig fest und die angehenden Seeleute bekommen eine Ahnung davon, warum Pelzerhaken Süd genau den richtigen Kurs um die Sandbank vorgibt. Was nun? Die ganze Crew wird auf die Badeplattform geordert, hüpft im Takt, Takt, Takt und mit der Maschine ruckeln wir langsam, ganz langsam aus dem Sand. Glück gehabt, dass wir nicht über einen Stein gerumpelt sind. Zur Strafe muss der Rudergänger weiterfahren … vielleicht nachher im Brauhaus ne Runde für die Crew? Die Wetterlage zwingt uns am nächsten Tag zurück nach Burgstaaken. Um 1500 lässt der Wind nach, Maschinenfahrt. Der Skipper ist von seiner Crew so tief beeindruckt, dass er Segel bergen lässt und die Crew ins Café Kontor einlädt. Wir merken uns, er kann auch ganz anders!

Um 1530 fährt Ole in Burgstaaken rückwärts beinahe bis ins Café Kontor - im Hintergrund. Niemand von der Crew war bisher hier. „Fühlt sich an wie in Holland", findet Frank. Isso!

Was die Crew (oben) nicht weiß, die Nachtfahrt gibt's als Video bei Youtube. Am nächsten Abend zur Entspannung Puschenkino - unten. Du kannst beide Videos selbst anschauen: Hier geht's in die Dänische Südsee und dieses abenteuerliche Video zeigt Dir Heiligenhafen und Fehmarn während der Eiszeit. Viel Vergnügen.

Am letzten Trainingstag sind wir schnell draußen, der Wind zeigt sich von seiner besten Seite, Andrea auch, bei den Kerlen bleibt noch Luft nach oben. Wir segeln alle Kurse zum Wind, alle!

So langsam greift das Feintuning, die Manöver werden sicherer. Leider gerät der „Moses" dabei erheblich unter Druck. Heiner ist zur Ausbildung hier, die Prüfung kommt für den absolute Beginner nach nur zwei Wochen Segelpraxis einfach noch zu früh. Es ist gute Seemannschaft, das zu akzeptieren und die Prüfung später nachzuholen.

Der Rest der Crew segelt jetzt Prüfungssimulationen, also, alle Kurse zum Wind, Boje über Bord, Beidrehen und Beiliegen, sowie Boje über Bord unter Segel und Maschine. Kleine Wackler gibt's immer noch, also noch einen Durchgang und dann ist auch gut. Mehr vom selben hilft jetzt nicht mehr weiter.

Wie schade, dass wir für Heiner kein Speedlearning hinbekommen haben, verdient hätte er den Schein allemal. Doch die Vorstellung, dass ein absolute Beginner nach 14 Tagen die Befähigung erhält, eine Crew durch alle Wetter zu führen, relativiert die gutgemeinten Wünsche. Der Moses ist mit dem Gelernten absolut im Reinen.

Bastian, Andrea, Ole (von links) und Frank (rechts) haben ihre Prüfung souverän bestanden. Wir lassen die Korken knallen und das ausführliche Logbuch findest Du hier …

SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn vom 6. – 13. Mai

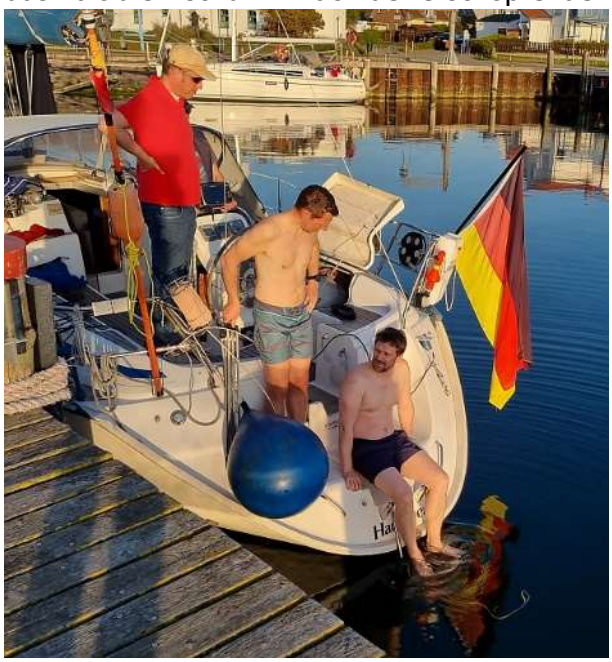
Von rechts Daniel, vom Skipper als Bewährungshelfer eingenordet. Ansonsten auf dem Lazer oder eben an Bord der „Kalami Star" unterwegs. Felix ist der Maurer unter den Seglern. Wenn Du einen Handwerker brauchst, frag Felix … wenn er nicht grad mit seinem Cat unterwegs ist. Jens darf weder bei WhatsApp noch bei Signal mitspielen. Zwischen Ostsee (über den Möhnesee) bis zu den Kanarischen Inseln kennt er alle Segelreviere. Lui war schon vor 15 Jah-

ren an Bord und strebt endlich dem Höhepunkt seiner Karriere entgegen.

Wir segeln nach Nystedt. Noch weit voraus der Windpark auf dem Rødsand, da müssen wir von Südwest nach Nordost durch. Nach 40 Minuten sind wir durch und plötzlich beim Whalewatching. Noch einmal begleiten uns mindestens drei Schweinswale und diesmal habe ich Glück und kann sogar ein kleines Video aufnehmen. Daraus sind die Screenshots - unten. Einfach nur

schöne Bilder. In Timmendorf/Poel will die Crew unbedingt Bewegung. Auf geht's, drehen wir eine Runde über die Steilküste. In der goldenen Stunde nicht zu toppen.

Zurück an Bord drehen die Kerle völlig durch. Wir messen die Wassertemperatur mit 12°, doch das hält die Dschunxx nach der erschöpfenden Wanderung nicht vom Anbaden in der Ostsee



ab. Jens und sein Skipper wollen da nicht mithalten. Lui fordert sogar eine Belohnung für die Erfrischung: „Wenn ich auch ins kalte Wasser springe, muss ich dann Küchendienst machen?" „Nee, musste nich …" und Lui befreit sich mit einem gewagten Sprung vom Kartoffelschälen … auf Kosten von Jens. Der freut sich über Luis Mut ... Am nächsten Morgen wieder raus.

Wir tuckern bei –30 cm Wasserstand durch die Hafeneinfahrt und rumpeln plötzlich bei 2,20 m Wassertiefe (Seekarte rechts) auf den Sand - grüner Pfeil. Wir sitzen mit 1,85 m Tiefgang fest und sind doch gestern genau hier reingefahren. Wie weiter, vorwärts oder rückwärts? Der Skipper beordert die Crew auf die Badeplattform und dann hüpft die Bande im Takt, Takt, Takt, während die Maschine voll vorwärts gibt. Nichts. Rückwärts bewegt sich auch nichts. Jetzt „alle Mann" nach vorne und wieder im Takt hüpfen. Nun kommt langsam Bewegung in die **Wippe**. Die „Kalami Star" ruckelt sich langsam frei. Was ist nur los. Bei jedem SKS-Törn in den Sand? Nur schwer auszuhalten. Vom Aufsitzer in der Hafeneinfahrt 30 nm weiter nach Burgstaaken. Spät am Abend durch die Nacht zurück nach Heiligenhafen. Zwei Tage Muckibude schließen sich an und die Crew ist reif für die SKS-Prüfung.

Bei 4, in Böen 5 Bft. segeln die Dschunxx die Segelmanöver entspannt im 2. Reff. Ein Ereignis hat diese Prüfung besonders geprägt: Als wir mit den Bojenmanövern unter Segel und Maschine beinahe fertig sind, wirft der Skipper erneut die Boje über Bord. Das gibt's doch nich, die Boje geht unter, ist nicht mehr zu retten … oder doch? Tatsächlich, der Schwimmkörper schwimmt und den fischt der Skipper mit dem Bootshaken gerade noch raus. Boje im jenseits, Manöver gelungen, Prüfung bestanden, alle!!!

An Bord knallt der Korken leider nicht, dann wird er eben hochgeworfen. Mit diesen erfolgreichen Dschunxx geht dieses Logbuch zu Ende. Wiedersehen beim Skippertraining?

Skippertrainingstörn vom 10. – 17. Juni

Die neue Crew ist segelerfahren genug, dem Expeditionsplan des Skippers zuzustimmen. Holger (von links) ist auf der Jolle gestartet und steigt jetzt bei den „Dickschiffen" ein. Der

Steinhuder-Meer-Segler Frank ist längst „Kalami Star" Matrose und gehört zu unserer ersten Skagen Rund Crew. Caroline segelt inzwischen ihren vierten Törn und ist bereits voller Vorfreude auf das für alle noch unbekannte Smalandsfarvandet.

Zuerst machen wir nach 39 nm in Nakskov fest. Eine Runde durch die Stadt liefert Bilder einer typisch dänischen Kleinstadt. Rund um den Marktplatz und in der Fußgängerzone "tote Hose". Schaut man genau hin, viel Leerstand, einige Häuser sind sich selbst überlassen oder bereits abgerissen. Lolland ist das Armenhaus im Königreich. Der Himmel auf Erden ist Lolland nicht. Eine seltsame Stimmung in der leeren Stadt. Mir fällt eins meiner Lieblingslieder von Franz Josef Degenhardt ein, „Sonntags in der kleinen Stadt", hör' mal hier …

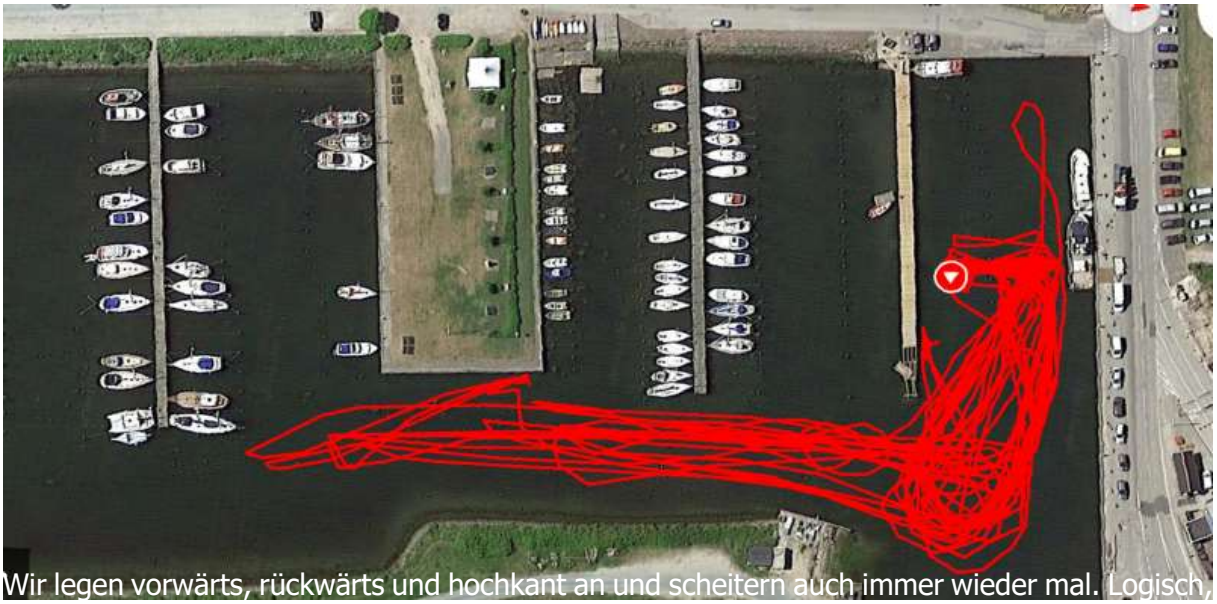
Wir wollen über ein anderes Fahrwasser raus. Dass es flach werden wird, wussten wir, aber so flach? Wir haben die Fahrt deutlich reduziert und tuckern mit 2,5 Knoten

über die Wasserwüste. Auf der Brücke gespannte Aufmerksamtkeit. Das Echolot meldet alarmierende 2,10 m und friert das Maß ein. Bei Seegang durch dieses Fahrwasser, unmöglich. Da hinten die letzte rote Tonne an Steuerbord. Noch eine Meile und wir sind draußen. Immer noch 2,10 m, es rumpelt leicht … und dann passiert es doch. Um 1320 geht nichts mehr, wir sitzen fest. Das Echolot steht immer noch bei 2,10 m. In wenigen Sekunden geht Dir einiges durch den Kopf: Was, wenn wir hier nicht mehr rauskommen?

Der Skipper beordert die Crew auf die Badeplattform und da hüpfen 240 kg im Takt, während die Maschine voll rückwärts gibt. Oha, da rührt sich nichts. Dann alle nach vorn und wieder hüpfen 240 kg im Gleichschritt. Nichts, nichts bewegt sich. Was nun? Wir rollen die Genua aus. Bft. 4 von der Seite sorgen für 10° Lage - aber auch für Vortrieb. Fahren wir jetzt den Berg rauf oder runter? In jedem Fall vorwärts. Die Maschine gibt ebenfalls volle Kraft voraus und langsam, langsam kommt Bewegung in die „Kalami Star". Ganz sutsche rumpeln wir über harten Sand und endlich kommen wir frei. Das Echolot steht wieder bei 2,20 m. Entspannte Gesichter … mehr lernen geht beim Skippertraining nicht.

Vier Stunden später machen wir auf Vejrø fest - Vorseite. Wir begeben uns auf eine paradiesische Inselrunde. Ich höre, wie der Skipper sagt, „… da geht mir das Herz auf!" Wir sind in zwei Stunden die Insel rund und ab sofort Vejrøfans. Schøn isses hier, sogar einen stegnahen Strand gibt es, wunderbare Sanitäranlagen und alles zum „Schnäppchenpreis" von umgerechnet 50 €!!! Warum das so teuer ist? Hier wird alles erklärt: https://vejroe.dk/ de/ueber-vejro/

Über die Inseln Femø und Fejø landen wir in Kragenæs. Die kleinen Inseln haben wir nicht weiter erkundet, Fahrräder wären hilfreich gewesen. Aus Fejø legen wir mit der Fock ab und dann Kragenæs. Der Skipper tauscht die Gasflasche für umgerechnet 24 € - in D bezahlste inzwischen 37 €. Doch wir sind nicht zum Vergnügen, sondern zum Skippertraining hier:



Wir legen vorwärts, rückwärts und hochkant an und scheitern auch immer wieder mal. Logisch, wenn alle Boxen leer sind, kann man sich nirgendwo anlehnen oder bekommt Windabdeckung.

Den Grillabend gibt's nach weiteren 32 nm in Spodsbjerg. Holger und der Skipper schüren das Feuer, Caroline und Frank bereiten einen wunderbaren Salat. Hier oben das Hafenkino beim Selfie. Am nächsten Tag ein Experiment:

Wir stecken Holger in den Überlebensanzug (aus der Berufsschifffahrt), oben drüber den Sicherheitsgurt mit D-Ring. Dann geht der „Mann über Bord" und wir steuern die Person vorsichtig mit der Maschine an, damit wir ihn an der Bbseite aufnehmen können.

Die Leinen-, bzw. Kettenverbindung wird hergestellt … und reicht dummerweise nicht bis ganz runter zum D-Ring. Holger, der Ingenieur, hilft von unten mit oder anders, das Opfer gibt Tipps für seine Bergung. Ein bisschen Jugend forscht ist immer. Endlich haben wir den Kerl am Haken und jetzt kommt die Ratsche zu ihrem Einsatz. Wie rum eigentlich? So rum? Nee, doch anders-

rum und endlich wird Holger geliftet. Kettenglied für Kettenglied ratscht Frank den „Mann über Bord" zurück auf die Yacht. Der Sicherheitsgurt drückt hier, der Schrittgurt da, doch so langsam holen wir den armen Kerl zurück ins Leben. Langsam, viel zu langsam nähert sich Holger der Reling und hilft kräftig mit, sich aus der unangenehmen Situation zu befreien. Nach drei Minuten ist es endlich geschafft, der Segler steht wieder an Deck. Üblicherweise bergen wir eine Person mit dem Spifall, das geht schneller. Der Kettenzug ist ein Experiment und bedarf der Optimierung, aber dafür machen wir das. Wann bist Du das letzte Bergemanöver mit einer Person im Wasser gefahren?

Von Spodsbjerg eine schnelle Reise zurück in den Heimathafen. Die Expedition ins Smalandsfarvandet hat sich wirklich gelohnt. Ein schönes, neues Revier mit interessanten Häfen. Eine ausführliche Beschreibung der Reise findeste hier …

SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn vom 17. – 24. Juni

Schauen wir uns die Frauen Power hoch^3 genauer an: Bettina (rechts) hat schon ein paar Segeltörns auf der „Kalami Star" im Kielwasser, den SKS bisher verdrängt, jetzt doch! Carina (Mitte) beschreibt sich als Mittelmeertyp und kennt den Skipper nur vom Segelkino in Hannover. Ihr Segelfilm reicht von der Ostsee über's Mittelmeer bis in die Karibik, „… mitsegeln war gestern, jetzt muss der SKS her, nur Skipper muss ich nicht sein!" Beide Ladies geben sich entspannt, „… wenn's nicht klappt, sind wir eben nächstes Jahr wieder da!" „Genau mein Geschäftsmodell," kommentiert der mittelständische Kleinunternehmer & Skipper, dann wird mein Boot immer voll. Connys Mann Peter, war im letzten Jahr beim Skippertrainingstörn dabei und hat längst den SKS inner Tasche. Offenbar habe ich beim Trainingstörn nicht so viel falsch gemacht, wenn er jetzt die Partnerin zum SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn an Bord der „Kalami Star" shanghait. Conny ist erfahrene Binnenseglerin, mit ersten Erfahrungen auf der hohen See und will zukünftig auf Augenhöhe mit Peter segeln – misst aber nur 1,68.

Am ersten Tag machen wir in Grömitz nahe dem Grillplatz fest. Die Männergriller kommentieren, „… wenn Frauen dabei sind, gibt's immer Salat!" Stimmt, ein super Grillabend!

Was noch geschah? Die angekündigten schweren Gewitter konnten uns nicht finden, aber die gewittrige Luft muss der Crew einer 46er Motoryacht völlig den Verstand geraubt haben. Mann war beim Anlegen und die Stimmung am Steuerstand in der 1. Etage schon hochgradig explosiv. Um Ruhe reinzubringen fuhr der Dampfer erstmal gegen den Steg, nix Schlimmes. Dann rückwärts fast wieder raus. So weit so gut, aber nun mit Anlauf ungebremst wieder rein und mit noch mehr Karacho gegen den Steg – der ist üblicherweise stärker. Ein Knall, ein knirschen, splittern, dann lag der Kahn sicher und fest in der Box – ohne Leinen. Yacht und Steg haben sich inzwischen wieder vertragen und die Gewitter sind, wie gesagt, durch. Vorhang – Hafenkino vom Feinsten.

Neuland: Noch nie segelte die „Kalami Star" in der Pötenitzer Wiek, ein Binnengewässer und gleichzeitig „Südostküste vom Priwall" – rechts. Das Gewässer ist tiefer als die Ostsee vor Neustadt und eignet sich hervorragend für das Segeltraining. Wir erinnern uns an den gestrigen Einstieg in die Segelmanöver. Heute gehen wir mit dem Boje-über-Bord-Manöver den nächsten Schritt. Die Binnensegler*innen lösen das prima, die anderen 50% tasten sich langsam ran. Für die Neuseglerinnen ein Kraftakt, deshalb ist um 1900 Schluss mit lustig, wir suchen uns einen Platz bei Böbs und da schlägt Peters große Stunde.

Über die Nachtfahrt habe ich hier schon viel geschrieben. Das wir ausgerechnet in der kürzesten Nacht des Jahres unterwegs sein werden hatte ich vorher wirklich nicht auf dem Schirm.

Nach zwei Tagen Muckibude endlich die Prüfung: Prüferin und Prüfer sind ab 0910 an Bord, es geht los, „D-Day!" Bettina legt beim Eindampfen in die Vorspring vor, Conny besorgt dem Skipper ne gelbe Karte und Carina bringt uns anschließend raus auf den SKS-Spielplatz. Da erwarten uns glatte 5 Bft.!

Unter Deck wird bereits der eher theoretische Teil abgefragt: Fragen zum Revier, Positionsbestimmung, Kursumwandlung, Wetter, Sicherheitseinweisung, Notrolle, Gasanlage. All das haben wir eine Woche lang täglich ausführlich besprochen. Jetzt zahlt sich das aus, läuft.

Die Segelmanöver bei ungewohnten 5 Bft. werden zu einer Herausforderung. An keinem Tag vorher hatten wir so viel Wind. Nicht alles gelingt auf Anhieb, am Ende aber doch. Um Punkt 1100 haben alle bestanden, die Prüfer gratulieren und wir sind so was von happy.

Der Skipper übernimmt das Ruder, Prüferin und Prüfer steigen auf das zweite Prüfungsboot über. Danach werden die Segel geborgen. Als alles erledigt ist, muss die Freude irgendwie raus. Die plötzlich ausgeschlafene Frauen Power hoch^3 Crew ist völlig aus dem Häuschen, Peter und der Skipper gleich mit. Die medial erfahrenen Mädels informieren die Welt und posieren, wie wir hier unten sehen, auf allen Kanälen. Herzlichen Glückwunsch und will-

kommen im Club. Das vollständige Logbuch gibt's hier …

Wo in Spätsommer und Herbst noch was geht

Hier gibt's tatsächlich noch Platz:

Termine	Törns	Kosten	Freie Kojen
2. - 16.9.	Zwei Wochen Nordsee	900,00 €	1
17.9. - 1.10.	Skagen Rund	900,00 €	2

Deine Wünsche für die Saison 2023

Ende Oktober, Anfang November veröffentliche ich die Törns & Termine für 2023 mit dem Newsletter. Wer im nächsten Jahr plant, einen Schnuppertörn oder die praktische SKS-Prüfung an Bord der „Kalami Star" zu absolvieren, sollte mir das schon bald mitteilen. Ebenso ist ein Törn mit Freunden oder der Familie (gern Eltern & Kinder) **und** dem erfahrenen Skipper möglich. Dann nehmen wir auch das Schlauchboot mit. Bei den letzten SKS-Törns entwickelte sich der Wunsch nach Törns mit der „alten" Crew - Stichwort „Klassentreffen". Anschieben müsst ihr das selbst, die Kontaktdaten habt ihr ja. Natürlich lassen sich die Törnziele wetterbedingt nicht vorab festlegen.

Im letzten Jahr habe ich nach „Kettentörns" gefragt, doch dazu reichen zwei Personen nicht. Der Bootsunterhalt kostet jedes Jahr rund 15.000 €. Damit ich das zu wuppen kann, brauchen wir eine weitgehend ausgelastete Yacht.

Also, was für ein Angebot wünschst Du und wohin soll die Reise gehen? Natürlich können wir auch im Winter chartern, wie z.B. auf den Kanarischen Inseln. Doch auch dafür brauchen wir ein volles Boot. Wie isses? Mail an segeln@ralfuka.de

Einen Wunsch habe ich noch. Außer www.ralfuka.de und die Videos bei Youtube kann ich keine Werbung finanzieren und rutsche bei den Suchmaschinen immer weiter nach hinten. Bisher lebt die „Kalami Star" vom Weitersagen, Empfehlungen und Seglerinnen und Seglern, die gern wieder kommen. Das soll auch so bleiben. Empfehlt mich deshalb bitte weiter, erzählt von den Törns, teilt und postet die Logbücher und diesen Newsletter.

Dir, Deiner Familie und Freunden wünsche ich einen friedlichen Sommer, einen erholsamen Urlaub und natürlich schöne Törns. Da seh'n wir uns.

Weißte Bescheid.
Fairwinds & lieben Gruß