

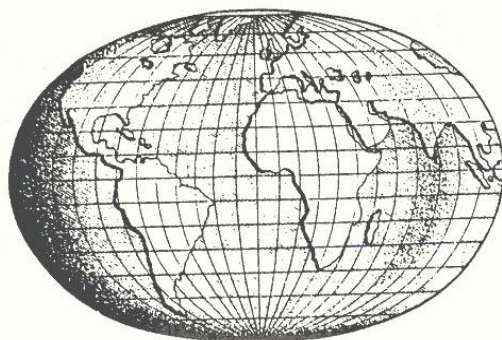
INTER



MAR [®]
Inc.

Amateur-Seefunk e.V.

JAHRESBERICHT 2001
DES
INTERMAR
AMATEUR-SEEFUNK E.V.



Herausgeber:

Intermar Amateur – Seefunk e.V.

Redaktion:

Günther Hirschberg (DL2FCG)

Höhenstr. 21, D-61476 Kronberg

Tel. + FAX: +49 (0)6173 66368

Email: guenther@hirschberg-home.de

Ergänzt durch INTERMAR Vorstand 2005

Vorstand:**1. Vorsitzender**

Günther Hirschberg DL2FCG

Höhenstr. 21, D-61476 Kronberg

Tel +FAX: +49 (0)6173 66368

Email: guenther@hirschberg-home.de

2. Vorsitzender

Rüdiger Hirche

Weinbergstr. 11, D-64285 Darmstadt

Tel. +49(0)6151 5049227

Email: kontakt@sy-kaya.de

Geschäftsführer:

Klaus Hilbert (DJ3CD)

Limesstr. 25, D-61381 Friedrichsdorf

Telefon: +49 (0)6175 7223

FAX: +49 (0)940328

Email: klaus.hilbertdj3cd@t-online.de

INTERMAR – Frequenz 14.313 KHz QRV

ab 16:30 UTC

Clubstationen: Günther Hirschberg (DL2FCG)

Höhenstr. 21, D-61476 Kronberg

Tel. + FAX: +49 (0)6173 66368

Email: guenther@hirschberg-home.de

**DL0NL – verantwortlich Günther Hirschberg
(DL2FCG)**

DL0IMA – verantwortlich Rolf Behnke (DK4XI)

DJ3CD - verantwortlich Klaus Hilbert (DJ3CD)

Vereinskonto:

Sparkasse Münsterland Ost, BLZ 400 501 50, Kto.-Nr.

26 002 758

Inhalt:



Herausgeber, Vereinsführung, Anschriften

Vereinsangelegenheiten

Berichte

Technik

Wetter

Allgemeines

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2001 des INTERMAR Amateur-Seefunk e.V.

Unser diesjähriges Treffen findet am Samstag dem 31.März 2001
ab 11,00 Uhr im Gasthof Hotel „Anker“ in Sommerhausen am Main statt.
Adresse: 97286 Sommerhausen am Main

Tel. 09333 232

Fax 09333 271

Internet-Adresse: www.gasthof-anker.de

Besitzer: Familie Fuchs

Tagesordnung :

1. Begrüßung der Mitglieder und Gäste
2. Feststellung der Beschlußfähigkeit
3. Wahl des Protokollführers
4. Anträge
5. Tätigkeitsbericht des Vorstandes
 - 5.1. Vorsitzender
 - 5.2. Geschäftsführer
6. Bericht der Kassenwartin
 - 6.1. Bericht der Kassenprüfer
 - 6.2. Entlastung der Kassenwartin
7. Entlastung des Vorstandes
8. Vorstandswahlen
 - 8.1. Bildung eines Wahlvorstandes
 - 8.2. Wahl des 1. Vorsitzenden
 - 8.3. Wahl des 2. Vorsitzenden
 - 8.4. Wahl des Geschäftsführers
9. Wahl des Kassenvates/der Kassenwartin
 - 9.1. Wahl eines Kassenprüfers
10. Behandlung der eingegangenen Anträge
11. Verschiedenes

Antäge zu Punkt 7 der Tagesordnung müssen bis zum 24.03.2001

Schriftlich beim 1. Vorsitzenden eingegangen sein.

Anschrift: Günther Hirschberg DL2FCG

Höhenstraße 21

61476 Kronberg

Tel.u.Fax: 06173 66368

e-mail: ghirsch599@aol.com

Im Anschluß an den offiziellen Teil findet statt ????????

Das Tagungslokal liegt direkt am Main an der B 13 Würzburg – Ansbach.

Wer mit dem Auto anreist verläßt die BAB A3 an der Anschlußstelle

Würzburg-Randesacker und fährt die B13 Richtung Ochsenfurt .

Nach Eibelstadt folgt als nächster Ort Sommerhausen.

Aus Richtung Würzburg kommend kann man am Ende von Sommerhausen von der B13 die Abfahrt Sommerhausen benutzen und gleich rechts am Main entlang einen asphaltierten Fahrweg benutzen. Hinweisschilder sind vorhanden.

Wer Übernachten möchte setzt sich bitte mit dem Gasthof direkt in Verbindung.

Eizel- und Doppelzimmer sind vorhanden.



...und auch der romantische Biergarten
ist an warmen Tagen ein
besonderer Anziehungspunkt.



So finden Sie uns

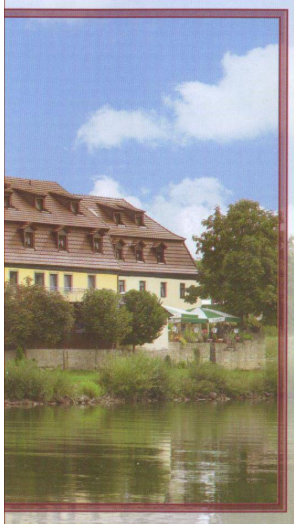
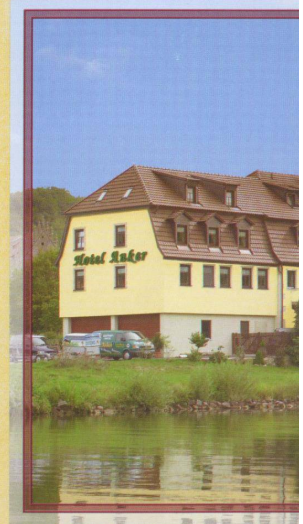
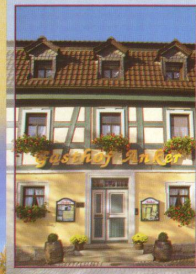
Mit dem PKW erreichen
Sie uns über die Abfahrt BAB Würzburg-
Randersacker, dann 4 km B13
in Richtung Ochsenfurt.
Einen großen Parkplatz finden Sie am
Haus. Direkt am Radweg Würzburg-
Ochsenfurt gelegen, sind wir mit
Fahrradverleih und Unterstellmöglichkeiten
ein Paradies für Radfahrer.

Hotelprojekte Deutschland, Tel. 0 43 31 18 42 49 © Hochdruck vertriebsGmbH

GASTHOF HOTEL

Anker

Anker



Sommerhausen
am Main

Bes.: Familie Fuchs
97286 Sommerhausen am Main
Tel.: 0 93 33/2 32
Fax.: 0 93 33/2 71
E-Mail: hotel.gasthof.anker@t-online.de
Internet: www.gasthof-anker.de

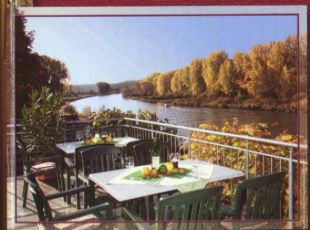
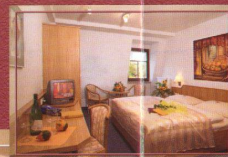
Herzlich
willkommen

Unser 1740 erbautes traditionsreiches Haus ist eine
der ältesten Gaststätten des Ortes und war schon vor
Jahrhunderten beliebter Einkehrort für Flößer, Schiffer und
„Treidler“, die hier die Pferde wechselten. In den 50er Jahren
als Künstlertreff bekannt geworden ist der „Anker“ heute
ein Treffpunkt fränkischer Gemütlichkeit.

Unsere Küche bietet
Ihnen sowohl Gutbürgerliches
als auch typisch fränkische
Spezialitäten, die noch
nach alten Rezepten
gekocht, ausschließlich
selbst gemacht und
immer frisch zubereitet
werden. Dafür haben wir
die Auszeichnungen „Hier wird
fränkisch gekocht“ und
„Bayerische Küche“ erhalten.
Und natürlich servieren wir
Ihnen ausgesuchte Rot- und
Weißweine aus der Weinbau-
gemeinde Sommerhausen.

Die Gasträume unseres direkt am Main gelegenen und mit 3 Sternen ausgezeichneten
Hauses strahlen fränkische Gemütlichkeit aus. Hier trifft man sich zum genüsslichen Essen,
zur Rast, zu einem Glas Wein mit Freunden und um den Tag in fröhlicher Runde ausklingen zu
lassen. Unsere Übernachtungsgäste wohnen in
modernen, ruhigen Zimmern, die alle mit unse-
rem Personenaufzug zu erreichen sind. Die mit
Dusche/WC, SAT-TV, Radio, Safe sowie Telefon
ausgestatteten Zimmer bieten einen herrlichen
Blick auf den Main. Zudem werden Sie morgens
von einem leckeren Frühstücksbuffet erwartet.

Unsere Terrasse mit ihrer
malerischen Aussicht auf den Main
ist ein beliebter Sommertreff...



Genießen Sie die gemütliche Atmosphäre

Egal von wo Sie kommen, viele Wege führen nach
Sommerhausen



Anfahrt über die Autobahn A 3

Sie kommen von der **BAB A 3 Frankfurt / Nürnberg - Würzburg**

dann benutzen Sie die Ausfahrt **Würzburg - Randersacker**.

Anschließend folgen Sie der Beschilderung Richtung

Ansbach / Ochsenfurt (B13).

Wenn sie auf der B13 sind sind es nur noch 5 km bis zum schönen **Sommerhausen**.

Anfahrt über die Autobahn A 7

Sie kommen von der **BAB A 7 Ulm - Würzburg**

dann benutzen Sie die Ausfahrt **Marktbreit**.

Anschließend folgen Sie der Beschilderung Richtung

Ochsenfurt - Würzburg

in Ochsenfurt folgen Sie dann der B 13 und sind nach 5 km in **Sommerhausen**.

Jahreshauptversammlung 2001 des INTERMAR Amateur-Seefunk e.V.

Achtung: Wahlvorschläge und Anträge auf Satzungsänderungen müssen bis **spätestens** 23.03.2001 beim Vorstand schriftlich eingegangen sein.

Tagesordnung

1. Begrüßung der Mitglieder und Gäste
2. Feststellung der Beschlussfähigkeit des JHV
3. Bestimmung des Protokollführers
4. Verlesung von Wahlvorschlägen, Anträgen auf Satzungsänderungen und sonstigen Vorschlägen der Mitglieder
5. Bericht des Vorstandes
6. Bericht der Kassenführerin
7. Bericht der Kassenprüfer
8. Entlastung des Vorstandes
9. Mitgliederbeschluss über Bildung eines Wahlvorstandes (Vorsitzender und Vertreter)
10. Feststellung ,ob die Wahlvorschläge wirksam sind
11. Wahl des 1. Vorsitzenden
Günther Hirschberg stellt sich zur Wiederwahl
12. Wahl des 2. Vorsitzenden
Rüdiger Hirsche stellt sich zur Neuwahl
13. Wahl des Geschäftsführers
Klaus Hilbert stellt sich zur Wiederwahl
14. Wahl eines Ehrenmitgliedes im Vorstand
Herbert Lüpke ist bereit, Ehrenmitglied im Vorstand zu werden.
15. Wahl des Kassenführers
Constanze Hirschberg stellt sich zur Wiederwahl
16. Wahl der Kassenprüfer
Herbert Burk und Karl Kellermann stellen sich zur Wiederwahl
17. Feststellung, ob die Anträge auf Satzungsänderungen wirksam sind
18. Mitgliederbeschluss über Satzungsänderungen
19. Mitgliederbeschluss über sonstige Vorschläge
20. Verschiedenes

Nach Beendigung der JHV können noch ein paar gemeinsame Stunden bei gutem Wetter auf der Terrasse des Ankers mit Blick auf die Mainschiffahrt verbracht Werden. Wer will, kann ein paar Bilder, z. B. von seiner Amateurfunkstation und seinen Segeltörns, mitbringen oder auslegen.

INTERMAR Amateur-Seefunk e.V.

Protokoll der Jahreshauptversammlung (Ordentliche Mitgliederversammlung) vom 31.März 2001 in Sommerhausen.

Tagungsort: Gasthof Hotel Anker
97286 Sommerhausen am Main

Beginn: 11,25 Uhr

Ende: 14,30 Uhr

Teilnehmer: 25 Personen, 19 Mitglieder, 6 Gäste
(Siehe Anwesenheitsliste)

Tagesordnung: Siehe Einladung im Jahresheft

Vers.Leitung: Günther Hirschberg DL2FCG

Protokollführer: Klaus Hilbert DJ3CD

TOP.1 Der 1.Vorsitzende Günther Hirschberg begrüßte die anwesenden Mitglieder und Gäste.In seiner Begrüßung bat Günther Hirschberg alle Mitglieder,das Interesse auch von jüngeren Menschen an der Sport-schifffahrt und am Amateurfunk zu wecken.

TOP.2 Die Mitgliederversammlung wurde Satzungsgerecht und unter Wahrung der Fristen einberufen.
Die Beschlußfähigkeit der Mitgliederversammlung wurde festgestellt.

TOP.3. Günther Hirschberg DL2FCG leitete die Mitgliederversammlung.
Vom Versammlungsleiter wurde Klaus Hilbert DJ3CD als Protokoll-führer bestimmt.

TOP. 4 Es lagen keine Anträge auf Satzungsänderungen,Wahlvorschläge und den Tagesordnungspunkten vor.

TOP. 5.1Günther Hirschberg gab den Bericht des Vorstandes für das abge-laufene Geschäftsjahr ab.Er führte aus,daß der Ton auf den Bändern wieder etwas moderater geworden sei.Das Hauptmerkmal im abgelau-fenen Jahr war wieder die Versorgung der segelnden Funkamateure mit aktuellen Wettermeldungen und Informationen zur Sicherung des menschlichen Lebens auf See sowie die Förderung des Hochsee-sportes.
Er betonte,daß der Mitgliederzugang wieder erfreulich zugenommen hat und den Abgang überwiegt.

TOP.5.2 Klaus Hilbert gab einen kurzen Überblick über die Tätigkeit der Geschäftsstelle ab.
Vorrangig wurde die Abgabe der vom Finanzamt Münster-Innenstadt geforderten Unterlagen zur Verlängerung der Gemeinnützigkeit bear-beitet.Der abschließende Bescheid liegt noch nicht vor.
Desweiteren wurde die von Johanna und Klaus übernommene

mitgliederdatei auf anderes System und Format portiert.

TOP. 6 Der Kassenbericht wurde von Günther Hirschberg der Versammlung zur Kenntnis gegeben. Der Kassenbericht ist als Anlage dem Protokoll beigelegt.

TOP. 7 Herbert Burk DJ2OV gab den Bericht der Kassenprüfer ab.
Die Kassenprüfer attestierten eine ordnungsgemäße Kassenführung.
Die Kassenprüfer empfahlen der Versammlung, den Stationen, welche die Wetterberichte ausstrahlen, die Lizenzgebühren für das Seewisprogramm des DWD und die anfallenden Telefongebühren zu erstatten.
Für die Telefongebührer sollte ein Pauschalbetrag erstattet werden, da eine Einzelabrechnung mangels Gebührenerfassung bei den Stationen nicht möglich ist.

TOP. 8 Dem Vorstand wurden auf Antrag mit 16 Ja Stimmen bei 3 Enthaltungen die Entlastung erteilt.

TOP. 9 Klaus Hilbert DJ3CD stellte den Antrag auf Bildung eines Wahlvorstandes.

Die Abstimmung ergab folgendes Ergebnis: 1 Ja Stimme
17 Nein Stimmen
1 Enthaltung

Somit war der Antrag abgelehnt.

TOP.10 Es lagen keine Wahlvorschläge aus der Mitgliedschaft zu den Vorstandsposten vor.

10.1 Der 1. Vorsitzende Günther Hirschberg DL2FCG kandidiert wieder zum 1. Vorsitzenden.

10.2 Rüdiger Hirche hat seine Bereitschaft bekundet als 2. Vorsitzender zu kandidieren.

10.3 Klaus Hilbert stellt sich als Geschäftsführer wieder zur Verfügung.

TOP.11 Wahl des 1. Vorsitzenden.

Die offene Wahl erbrachte folgendes Ergebnis: 18 Ja Stimmen
1 Enthaltung

Günther Hirschberg nahm die Wahl an.

TOP.12 Wahl des 2. Vorsitzenden.

Die offene Wahl erbrachte folgendes Ergebnis: 18 Ja Stimmen
1 Enthaltung

Rüdiger Hirche nahm die Wahl an.

TOP.13 Wahl des Geschäftsführers.

Die offene Wahl erbrachte folgendes Ergebnis: 18 Ja Stimmen
1 Enthaltung

Klaus Hilbert nahm die Wahl an.

TOP.14 Die Versammlung wählte Herbert Lüpke DL1YDM einstimmig zum Ehrenmitglied im Vorstand auf Lebenszeit.

Herbert Lüpke bedankte sich bei den Anwesenden für die ihm

erteilte Ehre.

TOP.15 Wahl der Kassenführerin.

Constanze Hirschberg kandidierte wieder für das Amt der Kassenführerin.

Die offene Wahl erbrachte folgendes Ergebnis: 18 Ja Stimmen

1 Enthaltung

Constanze Hirschberg nahm die Wahl an.

TOP. 16 Wahl der Kassenprüfer.

Karl Kellermann DL8ZMB und Herbert Burk DJ2OV wurden als Kassenprüfer vorgeschlagen.

Karl Kellermann und Herbert Burk wurden einstimmig, bei Enthaltung der Betroffenen, von der Versammlung als Kassenprüfer gewählt.

Beide nahmen die Wahl an.

TOP.17 Es lagen der Versammlung keine Anträge auf Satzungsänderung vor.

TOP.18 Entfällt

TOP.19 Es lagen keine sonstigen Vorschläge vor.

TOP.20 Verschiedenes.

20.1 Peter Höbel DL2MAS schlug vor, das Protokoll der diesjährigen JHV per E-mail an die Mitglieder zu versenden. Hierzu müssen jedoch die E-Mail Adressen der Mitglieder erfaßt werden.

Ein Kurzprotokoll wird vorab in der INTERMAR Homepage veröffentlicht.

20.1 Herbert Lüpke DL 1YDM schlug vor, das frühere, aus INTERMAR ausgeschlossene, Vorstandsmitglied Arno Müller-Henze zu ehren bzw. ihm eine Mitgliedschaft bei INTERMAR wieder anzubieten.

Die Versammlung kam hier zu keinem abschließenden Ergebnis.

20.3 Die Versammlung beschloß einen neuen Vereinswimpel, welcher von der Größe her dem TO Wimpel entsprechen sollte, anzuschaffen.

20.4 Es wurde über die Betriebstechnik beim Funkverkehr sowie bei der Verbreitung der Seewetterberichte diskutiert.

INTERMAR verbreitet grundsätzlich Seewetterberichte für Alle.

20.5 Funkverkehr mit Nichtlizenzierten Stationen wird gemäß der Empfehlung des Vorstandes, veröffentlicht im INTERMAR Jahreshaft, nicht durchgeführt.

20.6 INTERMAR wird die Seewetterberichte um 17,30 UTC auf 14,313 kHz ab sofort aktivieren. Als Ausweichfrequenz wird 14.307 kHz dienen.

Vorrangig werden Europäische und angrenzende Seegebiete bearbeitet. Andere Seegebiete werden bei Bedarf auch zu anderen Zeiten, entsprechend den jeweiligen Ausbreitungsbedingungen bedient.

20.7 Da sich für die Erstellung des nächsten Jahresberichtes keine Redaktion unter den Mitglieder hat finden lassen, wird die Erstellung nochmals von G.Hirschberg übernommen. Peter Höbel DL2MAS hat Unterstützung zugesagt.

20.8 Es wurden weitere Nachrichtenwege für Vereinsnachrichten diskutiert.

Mitteilung aus der Geschäftsstelle



Neuer Geschäftsführer ist:
Klaus Hilbert DJ3CD
Limesstraße 25
61381 Friedrichsdorf
Tel.:06175 7223
Fax :06175 940328
Mobil:0171 6239697
Email:
klaus-h@Intermar-eV.de

INTERMAR ist zu folgenden Zeiten und Frequenzen mit Seewetterberichten sowie weiteren Infos qrv:

Mo-So um 16,30 UTC auf 14.313 sowie um 06,30 UTC bedarfsweise mit Pacificwetter.

Die Ausstrahlungszeiten für den Pacific wird gemäß den Ausbreitungsbedingungen verändert.

Die Leitstellen sind:

- DL0NL Günther
- DL0IMA Rolf
- DJ3CD Klaus
- DJ9UE Rüdiger

Mitteilung aus der Geschäftsstelle ! 10/2001

- 1. Der Termin für die nächste INTERMAR Amateur- Seefunk Jahresversammlung wurde vom Vorstand auf Samstag den 16. April 2002 festgelegt. Der Tagungsort im Raum Frankfurt wird noch bekanntgegeben.**
- 2. Spendenbescheinigungen zwecks Vorlage beim Finanzamt werden auf Wunsch von der Geschäftsstelle ausgestellt. Es wird nochmals darauf hingewiesen, daß die Finanzämter bei Spenden bis DM 100,- keine separate Spendenbescheinigung verlangen. Der Einzahlungsbeleg zusammen mit Ihrem Kontoauszug oder mit einer Buchungsbestätigung der Bank wird von den Finanzämtern akzeptiert.**
- 3. Die Vereinssatzung wurde überarbeitet und auf den neuesten Stand gebracht. Die Neufassung kann bei der Geschäftsstelle angefordert werden.**

Mitteilungen aus der Geschäftsstelle 11/2001

Betr.: Vereinswimpel

Der Vorstand hat auf seiner Sitzung am 19.09.2001 - gemäß Vorgabe der JHV 2001- beschlossen, einen neuen Vereinswimpel zu beschaffen.

Der Wimpel wird in der Größe 60x40 cm- spitz zulaufend- angeschafft. Näheres hierzu zu einem späteren Zeitpunkt.

Aktuelle Mitteilung, Mittwoch, 28. November 2001

Da im Pacific nun langsam die Hurricane Saison beginnt und alle uns bekannten Segelyachten in sicheren Häfen sind wird das Pacific Netz von INTERMAR z.Zt. nicht bedient.

Nach Beendigung der Hurricane Saison und Bedarf wird INTERMAR im Pacific wieder aktiv.

Gruß

Klaus DJ3CD

Achtung !!!

Ab sofort wird bei der Prüfung zur Amateurfunklizenz der Klasse 1 nur noch Tempo 25 in Telegrafie anstatt Tempo 60 verlangt gemäß der zweiten Verordnung zur Änderung der Amateurfunkverordnung vom 13.12.2000.

Ich glaube, daß hiermit eine große Hürde für viele, welche Angst vor CW haben etwas abgebaut wurde.

Klaus DJ3CD /Geschäftsführer INTERMAR

Email: klaus-h@Intermar-eV.de

HAM- Radio- Equipment

Für den maritimen Einsatz geeignete Geräte

a.) Transceiver (Amateurfunk) *

Gerät Type	Frequenz	Ausgangsleistung	VK Preis DM
ALINCO DX 70	1,8 BIS 54 MHz.	100 Watt output	ca. 1.750, DM
KENWOOD TS 50 S	1,8 BIS 30 MHz.	100 Watt output	ca. 2.000, DM
YAESU FT 900	1,8 BIS 30 MHz.	100 Watt output	ca. 2.300, DM

*) Beim Alinco DX 70 und Yaesu FT 50 S lassen sich Bedieneinheit und Gerät durch ein zusätzliches Verbindungskabel voneinander trennen (bessere Einbaumöglichkeiten bei begrenztem Raum)

b.) Transceiver (Seefunk)

Gerät Type	Frequenz	Ausgangsleistung	VK Preis DM
SOG SG 2000	1,8 BIS 54 MHz.	150 Watt output	ca. 4.500, DM
SGC 2000 PT	1,8 BIS 30 MHz.	150 Watt output	ca. 5.700, DM
KENWOOD TKM 707	1,6 BIS 30 MHz.	150 Watt output	ca. 5.200, DM

c.) Antennentuner

- AEA Smartuner SG 230, automatische Anpassung von 1,8 MHz-30 MHz für Antennenlängen von 2,5m – 25m Außenmontage möglich, Preis ca. DM 1150 (einziger Tuner, der ohne Steuerkabel arbeitet)
- YAESU FC 800 (Daten wie SG 230, aber mit Steuerkabel), ca. DM 1200
- KENWOOD MAT 100, 1,6 – 30 MHz mit Anzeige des Antennenstroms, ca. DM 1400

Interessant für Leute mit viel Bordstrom:

SGC SG 500, eine transistorisierte Linear-Endstufe mit 500 Watt Ausgangsleistung, ca. DM 2800.-

d) Antennen

- Mit zwei Isolatoren isoliertes Achterstag, Strahlerlänge ca. 10m, Preis für 2 Isolatoren 500-600 DM
- Peitschenantenne HF 500, (5m Gesamtlänge, Heckkorbmontage), Frequenzbereich 1,4 MHz-30 MHz, Preis ca. DM 485. Alternative zur teureren und ineffektiveren Achterstagantenne.

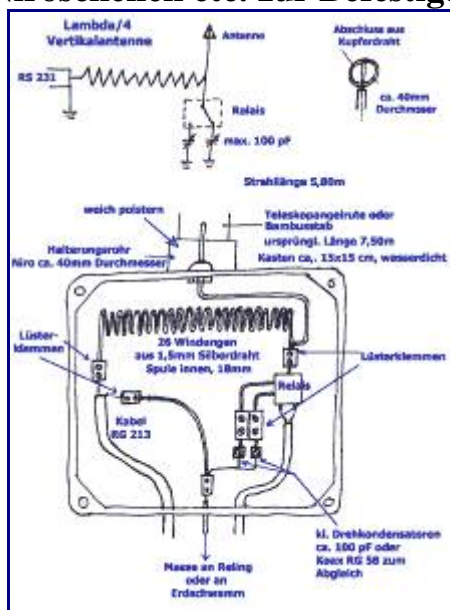
Die nicht für den Einsatz auf See gebauten Amateurfunkgeräte bedürfen in den meisten Fällen einer Modifizierung (isolierte Erdung), um Kriechströme und Schäden am Gerät durch atmosphärische Entladungen (Gewitter) zu verhindern. Auf diesem Gebiet hat Rolf Weller jahrelange Erfahrung

Bauanleitung für eine abgestimmte Vertikalantenne für Sportboote

von Klaus Nölter: (DL5HN)

Material:

V2A-Rohr, 40 mm Durchmesser, ca. 1400 mm lang
Teleskopangelrute, ca. 8m lang, nicht Carbonverstärkt
2 m lackisolierter Kupferdraht, 1,5-2mm Durchmesser
2 Schaltrelais (Autozubehör)
3m Koax-Kabel RG 58 anstelle von 2 Trimmkondensatoren (je 100 pF)
6-7 m Antennenkabel (isolierte Litze, 1 Quadrat)
Koax-Kabel RG 213 für Verbindung Transceiver-Antenne
2poliges Stromkabel für Relais
Wasserdichter Schaltkasten
Krokodil-Klemmen, Lüsterklemmen, Isolier- und Dichtungsmaterial,
Epoxykleber
Niroschellen etc. zur Befestigung von Halterung und Schaltkasten



Zeichnung gross

Arbeitsschritte:

Halterungsrohr für Montage am Heckkorb vorbereiten.

Letztes Glied der Angelrute entfernen (zu dünn!), Angelrute ausfahren und mit Epoxy verkleben. Antennenabschluß aus zwei Kupfermengen (Kupferdraht 1,5-2 mm. Ringdurchmesser ca. 30 mm, siehe Zeichnung) mit Antennendraht (6-7 m) verlöten.

Antennendraht von oben bis Bohrung oberhalb des Halterungsrohres einfädeln und Abschluß oben mit Epoxy versiegeln.

Schaltkasten mit Sperrholzbrett zur Befestigung der Innereien versehen, Befestigung an Halterungsrohr vorbereiten (Rundbügel, von innen verschraubt). Wickeln der Spule um geeigneten Rundstab (sehr fest, danach etwas auseinanderziehen).

Alle Teile im Schaltkasten montieren, verdrahten und verlöten, Löcher für alle Ein- und Ausgänge bohren und mit Schraubdichtungen versehen.

An Antenneneingängen des Relais für die Antennenumschaltung (20m und 15 m) je ein Kabel von 15 cm anlöten und am Ende mit einer Krokodil-Klemme versehen (zum späteren Abgreifen an der Spule).

Halterung und Antenne montieren, Schaltkasten befestigen und Antennenkabel an Relais anschließen.

Koax- Kabel (RG 213) mit Antennenumschalter (falls Zweitantenne mit Automatiktuner vorhanden).

Zwischen Transceiver und Schaltkasten verlegen und anschließen 12-Volt Leitung für Relais mit Schalter (in Transceivenähe) verlegen und anschließen. Erdungsleitung von Erdungsplatte über Heckkorb zum Schaltkasten verlegen und anschließen.

Stehwellen- Meßgerät (SWR- Meter) installieren (falls im Transceiver nicht vorhanden).

Abstimmen:

Relais einschalten und Krokodil-Klemme für die Abstimmung auf das 15m Band auf Spulenmitte setzen (Lackisolierung vorher abschmirgeln!). Abstimmung erfolgt nun auf Bandmitte (ca. 21.200 kHz) mit kleiner Sendeleistung (10 Watt) durch Abgreifen auf der Spule nach oben oder unten. Bei einem Stehwellenverhältnis von 1: 2 bis 1:3 wird der Trimmkondensator bzw. ein als Kondensator geschaltetes Koax- Kabel (RG 58) von 1 m Länge an den parallel zugeschalteten Eingang des zweiten Relais angeschlossen (über Lüsterklemme).

Durch vorsichtiges Verkürzen des Koax-Kabels bzw. Zurückdrehen des Trimmkondensators kann nun eine Feinabstimmung bis zu einem Stehwellenverhältnis von nahezu 1: 1 erreicht werden.

Falls eine optimale Abstimmung noch nicht erreicht wird, muß die Feinabstimmung bei einer Spulenwindung mehr oder weniger wiederholt werden.

Bei um- bzw ausgeschalteten Relais wird das Ganze für das 20 m Band wiederholt. Das längere Band erfordert voraussichtlich von vorne herein zwei bis drei Spulenwindungen mehr.

Die Menge der erforderlichen Spulenwindungen ist von vielen Faktoren abhängig und schwangt von 15-25 Windungen bei gleichen Durchmessern von Spule und Draht. Uns gelang es, das 15m und 20 m Band mit gleicher Spulengröße (Kapazität) und nur unterschiedlichen Kondensatoren (verschiedene Längen der Koax- Kabel) exakt abzustimmen. Dadurch entfiel das Relais für die Antennenumschaltung.

Die Koaxkabel werden nach der Feinabstimmung aufgerollt und im Schaltkasten befestigt. Dadurch kann sich die Abstimmung noch einmal verschlechtern Das Abschneiden der letzten Millimeter sollte daher möglichst schon im weitgehend aufgerollten Zustand erfolgen.

Liste der wichtigsten MM – Netze

Netz- Name	Frequenz	Zeit in UTC	Gebiet	Operator/ Call
Deutsches mm Netz	14.313	0700-0900 Mo-Sa	weltweit	Christoph DL9YCX
INTERMAR	14.313	1030-1100 Mo-Sa	MM & Atlantik	Christoph DL9YCX
INTERMAR	14.313	1015-1200 So.	weltweit	Günter DLØNL
INTERMAR	14.307	1630-1800 Mo-Sa	weltweit	Rolf DL Ø IMA
UK mm Net	14.303	0800-0900 tägl.	MM & Atlantik	Rudi G 4 FTO u.a.
Tranatlantic net	21.400	1300-1400 tägl.	Atlantic & Karibik	Trudi 8P6 QM u.a.
Tony's Net	14.315	2100-Mo-Sa	S- Pacifik	Tony WA 6 TL
Pacific mm net	14.314	0530-0630 tägl.	N & S Pacific	Don VK 4 NN
Arnold's net	14.318	0400-tägl.	S Pacific	Arnold ZK1DB
S- Africa net	14.316 07.045	0630 tägl. 1130-tägl.	Indic & S-Atlantic Indic & S-Atlantic	Alistair ZS5MU Alistair ZS5MU

Kurzbericht von der INTERMAR Jahreshauptversammlung.

Die diesjährige Jahreshauptversammlung am 31.März im Gasthof Anker

in Sommerhausen am Main wurde von 25 Teilnehmern besucht und war ein voller Erfolg.

Zu der, in der Einladung vorgelegten Tagesordnung, gab es keine Änderungswünsche. Ebenfalls lagen keine Anträge zu den Tagesordnungspunkten vor.

In seiner Begrüßung bat Günther Hirschberg alle Mitglieder, das Interesse auch von jüngeren Menschen an der Sportschiffahrt und dem Amateurfunk zu wecken und diese auf die Tätigkeit von INTERMAR aufmerksam zu machen.

Der 1.Vorsitzende Günther Hirschberg DL0NL sowie der Geschäftsführer Klaus Hilbert DJ3CD gaben den Bericht des Vorstandes ab.

Der Kassenbericht wurde von Günther Hirschberg der Versammlung zur Kenntnis gegeben. Die Kassenprüfer attestierten eine ordnungsgemäße Kassenführung.

Dem Vorstand wurde einstimmig, bei Enthaltung der Betroffenen, Entlastung erteilt.

Ein Wahlvorstand wurde auf Beschluss der Versammlung bei zwei Enthaltungen und einer Gegenstimme abgelehnt.

Die Vorstandswahlen erbrachten folgendes Ergebnis:

1. Vorsitzender Günther Hirschberg DL2FCG (DL0NL)

2. Vorsitzender Rüdiger Hirche DJ9UE

Geschäftsführer Klaus Hilbert DJ3CD

Alle Vorstandsmitglieder wurden einstimmig, bei Enthaltung der Betroffenen, gewählt.

Als Kassenführerin wurde Constanze Hirschberg gewählt.

Die Wahl erfolgte ebenfalls einstimmig, bei eigener Stimmenthaltung.

Herbert Lüpke DL1YDM wurde von der Versammlung einstimmig zum

Ehrenmitglied des Vorstandes auf Lebenszeit gewählt.

Karl Kellermann und Herbert Burk fungieren als Kassenprüfer.

Unter dem Punkt Verschiedenes wurde folgendes entschieden bzw. angeregt:

- 1. Es wird ein neuer Vereinswimpel angeschafft, welcher von der Größe her dem TO Wimpel entsprechen soll.**
- 2. INTERMAR verbreitet Seewetterberichte für Alle.**
- 3. Funkverkehr mit Nichtlizenzierten wird gemäß der Empfehlung des Vorstandes, veröffentlicht im INTERMAR Jahreshaft 1997, nicht durchgeführt.**
- 4. INTERMAR wird die Seewetterberichte um 17,30 Uhr UTC auf 14.313 kHz ab sofort aktivieren. Als Ausweichfrequenz wird 14.307 kHz dienen. Vorrangig werden Europäische und angrenzende Seegebiete bearbeitet. Andere Seegebiete werden bei Bedarf auch zu anderen Zeiten, entsprechend den jeweiligen Ausbreitungsbedingungen bedient.**
- 5. Da sich für die Erstellung des nächsten Jahresberichtes keine Redaktion unter den Mitglieder hat finden lassen, wird die Erstellung nochmals von G.Hirschberg übernommen. Peter Höbel DL2MAS hat Unterstützung zugesagt.**
- 6. Es wurden weitere Nachrichtenwege für Vereinsnachrichten diskutiert. Dieses könnten die INTERMAR Homepage, e-Mail, Pactor usw. sein.**

Hierzu müsste jedoch die Satzung ergänzt werde

Die Mitgliederversammlung beschloß einstimmig die Jahreshauptversammlung 2002 im Raum Frankfurt abzuhalten.

Der Termin sollte in den Monaten März/April, jedoch vor Ostern sein.

Klaus Hilbert DJ3CD

Geschäftsführer INTERMAR

Segeltaktik an der SO - Küste Australien

Ingrid und Timm Pfeiffer, SJ „SONNENSCHHEIN“

Liebe Freunde!

Noch sind wir in Tasmanien, aber schon auf dem Absprung in Richtung Norden. Den folgenden Bericht schicke ich an alle Segler, die hier vielleicht auch einmal hin wollen oder Spaß haben, unsere speziellen Segelerfahrungen in Tasmanien, einfach mal nachzulesen.

Tasmanien, März 2001

"Ahead of a southerly change a front is passing through....".

Wer einmal im Südosten Australiens von z.B. Sydney oder Coffs Harbour nach Süden in Richtung Eden oder gar Tasmanien gesegelt ist, dem wird dieser Satz nie mehr aus der Erinnerung gehen. Täglich begegnet man ihm in den regelmäßig über VHF oder SSB wiederholten WX-Berichten.

Oder auch in den Zeitungen oder in Gesprächen mit den Seglern. In den folgenden Zeilen will ich ein wenig die Bedeutung dieses Satzes "a front is passing through" erläutern und dabei auch etwas detailliert auf unsere Segelerfahrung an der SO-Küste Australiens auf der Strecke zwischen Coffs Harbour , Sydney , Eden und Hobart - Tasmanien eingehen:

Vor Beginn der Zyklonsaison - d.h. von Mitte November bis spätestens Mitte Dezember - bewegt sich auf der Südhalbkugel die Armada der Passatwindsegler in Richtung Australien bzw. Neuseeland. Nur ganz wenige bleiben in Neukaledonien, Fiji oder in der Nähe des Äquators, wo es keine Zyklone geben soll. Wir hatten uns für unseren ersten Landfall in Australien den kleinen Fischerhafen COFFS HARBOUR ausgesucht. Nach einem gründlichen WX-Studium unter Hinzuziehung von Wetterfaxkarten und Internetsatellitenkarten u.a.m. war die Überfahrt entsprechend harmlos und wir konnten den gelegentlich hier auftretenden Tiefs mit ihren unangenehmen Fronten ausweichen.

COFFS HARBOUR ist ein tideunabhängiger Hafen und leicht zu jeder Tages- und Nachtzeit anzulaufen. Die Aufnahme durch die Offiziellen von **CUSTOMS, IMMIGRATION und AGRICULTURE** war freundlich und problemlos. Der Hafen erinnert etwas an Dänemark, ist absolut sicher und auch die Liegeplatzpreise sind human. Man bekommt immer einen Platz und muss sich nicht anmelden. Leicht kann man von hier Ausflüge in den bisher unbekanntem riesigen Kontinent machen und sich richtig wohl fühlen. Und hat man erst mal Kontakt zu den freundlichen und unkomplizierten Australiern aufgenommen, ergibt sich alles von alleine. Am liebsten wären wir geblieben, aber es zog uns weiter nach Sydney usw....

Neue Karten mussten kopiert, der **NSW-CRUISE GUIDE** von A. Lucas gekauft und Informationen von den Einheimischen über das WX und den **EAST AUSTRALIEN CURRENT** eingezogen werden. Dieser Strom fließt über einer Meerestiefe von ca 200 Fuß mit 2 - 4 Knoten in Richtung Süden (Einzelheiten s. Guide). Nach Süden muss man also in Coffs Harbour weit raus.

Für die Rückreise von Süden nach Norden empfahlen uns die Australier dem Strom dadurch auszuweichen, dass man so nah wie nur möglich unter der Küste segelt. Dabei soll man in die Ferne der Küstenbewohner "schauen", oder die SRT Taktik (SRT=sheet-rock-tack !) anwenden.

Im Hinblick auf das WETTER muss man nun seine ganze Aufmerksamkeit in Richtung Süden ausrichten, natürlich auch auf die sich schnell in der Nähe von Sydney entwickelnden Tiefs. Von "oben" ,d.h. von Norden kommt jetzt nichts mehr. Das Wetter wird im süd pazifischen Sommer im Süden zwischen 35 S und 55 S von den von West nach Ost durchziehenden Hochs und Tiefs beherrscht. Etwa im 3 - Tagesrhythmus wechseln sich die aus dem Südpazifischen bzw. Indischen Ozean kommenden Drucksysteme ab. Dabei liegen die Hochs meist etwas nördlicher, d.h. zwischen 35 und 40 S und überlagern gelegentlich auch einmal die in der Regel etwas weiter zur Antarktis liegenden Tiefs .

Die Folge ist dann eine längere Schönwetterperiode. Leider geschieht dies nur selten. Der Normalfall ist allerdings der ständige 3 - tägige Wechsel von Hochs und Tiefs mit den hiermit verbundenen Frontendurchgängen und Winddrehungen: - "A front is passing through"-.

Da der Wind auf der Südhalbkugel gegen den Uhrzeigersinn aus dem Hoch heraus und mit dem Uhrzeigersinn in das Tief hinein weht , muss man sich dieses Gesetz auf seinem Weg nach Süden oder zurück nach Norden zu eigen machen, d.h. nach dem Durchgang der Front segelt man auf der Ostseite des Hochs (Südwind!) nach Norden und auf der Westseite (Nordwind) nach Süden - wenn die Druckgradienten es zulassen.

Hat man sich schließlich zum Ablegen entschlossen , sollte man nicht trödeln, im Gegenteil, schnell muss man sein. Mehr als 2 Tage hat man selten Zeit, dann kommt die nächste Front und man bekommt den Wind meist kräftig auf die Nase. Wohl dem, der dann schon einen Windschutz gefunden hat! Leider gibt es südlich von Sydney nur wenige tideunabhängige Häfen bzw. Buchten. Vor den Flussmündungen liegen fast immer Barren, die man nicht bei jedem Wetter passieren kann. Gute Karten und ein enger Kontakt über VHF zu der COASTAL PATROL sind unbedingt zu empfehlen. Nicht zuletzt sollte man sich bei seinen Tasmanienplanungen mit den Eigenheiten der BASS STRAIT beschäftigen. Das flache Wasser, die aus dem süd pazifischen Ozean kommende Strömung, die Tiden und die frontenabhängigen Winddrehungen rufen hier häufig eine sehr gefährliche See mit sehr hohen und kurzen Wellen hervor. Die Teilnehmer der Sydney - Hobart - Regatta, die ja durch alles durch müssen, berichten nahezu jährlich Schlimmes. Die Bass Strait ist der Highway der Hochs und Tiefs, die sich hier in kurzer Folge mit den dazugehörigen Fronten abwechseln. Das geht manchmal sehr, sehr schnell, so dass man vor der Passage der Bass - Strait das Wetter immer sehr aufmerksam beobachten sollte.



Und nun zu unseren persönlichen Erfahrungen:

COFFS HARBOUR - SYDNEY ca 240 sm. Tidenunabhängige Ankerplätze gibt es nur in PORT STEPHENS, NEWCASTLE (hässlich!), in der BROKEN BAY und natürlich in SYDNEY und PORT JACKSON.

Herrliche Häfen findet man in kleinen Flüssen ,vor denen allerdings immer Barren liegen. Von COFFS HARBOUR kommend entschieden wir uns für CAMDEN HAVEN als ersten Hafen am gleichnamigen Fluss, ca 80sm von Coffs Harbour. Bei allen Windrichtungen bis zu 15 kn ist die Barre immer bei allen Tiden passierbar. Camden Haven ist ein herrliches kleines Örtchen, geschützt, einfach traumhaft. Man könnte lange bleiben, aber die nächste Rückseite (West) einer Hochdruckbrücke mahnte uns zum Aufbruch. Ca 150sm zur BROKEN BAY/Pittwater. Ein schwacher NO Wind nebst Strom führte uns schnell in dieses Segelparadies nördlich von Sydney. Wir verbrachten dort die Weihnachtstage, beobachteten von der Steilküste Manlys den Start des Sydney - Hobart - Rennens und ließen bis zum endgültigen Wechsel des Ankerplatzes nach Sydney in die BLACKWATTLE BAY mehrere Fronten durch. Die ca. 20sm schafften wir jedoch noch gerade rechtzeitig zum Jahreswechsel und dem großen Feuerwerk anlässlich des 100. Jahrestages der Federation Australien. Im Fernsehen konnten uns unsere Kinder und Freunde in Deutschland an der W-Seite der HARBOUR-BRIGDE in unserer "SONNENSCHNEIN" beobachten.

SYDNEY - EDEN ca 250sm. In der Blackwattle-Bay hinter der Harbour-Bridge direkt am Fischmarkt liegt man kostenlos an der Pier und ankert dort auch absolut sicher. Das muss einfach erwähnt werden. Die ganze Stadt mit allen ihren Schönheiten und Möglichkeiten kann man von hier zu Fuß "erobern". In Sydney muss man einfach gewesen sein!! Mehr kann hier leider nicht über diese Stadt geschrieben werden. Es würde den Rahmen sprengen. Die Zeit vor Anker nutzten wir u.a. für Gespräche mit australischen Segelfreunden, die die Häfen an der SO-Küste von NSW gut kennen.

Wir folgten ihrem Rat und segelten in Tagesetappen über PORT HACKING (Tidehafen), der riesigen JERVISBAY, BATEMANSBAY und schließlich über den kleinen Fischerhafen BERMAGUI nach Eden. Natürlich gibt es noch andere Möglichkeiten. In der BATEMANS BAY zwang uns ein schwerer NW-Sturm, der aus der Wüste kam, zu einer Pause, die wir zu einem Besuch der Hauptstadt Canberra per Bus nutzten.

Immer verfolgten wir die Taktik: Front durchgehen lassen und dann auf der Ostseite des Hochs in Richtung Süden. Strom und Wind brachten uns so immer unerwartet schnell an den erwünschten Ort.

In EDEN, dem südlichsten Hafen an der Ostküste Australiens, trafen wir unsere Freunde Vera und Ernesto von der SJ "LIBERTEE" wieder. Ihr Schiff hatte sich nach einem Frontendurchgang mit einer Winddrehung von Nord auf Süd während ihrer Abwesenheit von der Mooring losgerissen und dabei ein anderes Boot beschädigt. Sie konnten zum Glück den Schaden schnell regulieren und warteten nun neben anderen Jachten auf die Weiterfahrt in Richtung Süden/Tasmanien. Es gab nur ein ganz kurzes Wiedersehen. Für uns schien auf Grund der Vorhersagen unseres Freundes und Meteorologen JOHN POHLE aus Nebraska, unserer eigenen WX-Faxe und der Vorhersagen von Radio Melbourne eine schnelle Weiterfahrt günstig.

12 Stunden nach unserer Ankunft in Eden brachen wir zusammen mit "LIBERTEE" und den anderen wartenden Jachten in Richtung Tasmanien auf. Einen schwachen Frontendurchgang wollten wir gerne in Kauf nehmen. Unsere Fahrt über die Bass Strait verlief dann auch wie erhofft. Die vorhergesagte Winddrehung mit dem Frontendurchgang war harmlos. Wir verzichteten auf den geschützten Ankerplatz bei BABEL

ISLAND/FLINDERS ISLAND, liefen "durch" und erreichten nach 2 1/2 Tagen morgens Tasmanien und nach einem zweiten Frontendurchgang mittags ST. HELENS PORT. Von dort wurden wir nach Kontaktaufnahme über VHF von der COASTAL PATROL kostenlos über die gefährliche und gefürchtete Barre in die sichere Bay von ST. HELENS gelotst. St .HELENS - HOBART ca 130sm. An der Ostküste segelnd erreichten wir die Hauptstadt Tasmaniens durch den DENISON - Kanal bei DUNALLEY. Der Kanal ist bei mittlerer Tide immer passierbar, gut ausgetonnt und hat eine starke Strömung. Die Strecke nach HOBART verkürzt sich dadurch um mindestens einen Tag.

In der STORM BAY südlich von Hobart herrschen nachmittags meist südliche und morgens nördliche Winde. Den Landfall in Hobart sollte man also nicht zu früh einplanen. Hobart selbst ist eine Traumstadt und man wird schnell verstehen, warum die Tasmanier diesen Ort für ihre Hauptstadt ausgesucht haben. Man fühlt sich hier wie zuhause. Man muss sich nur gelegentlich warm anziehen. Im RYCT liegt man ruhig und sicher, im Constitution Dock in der Stadt unruhiger, dafür aber billiger. Von Hobart aus kann man per Auto das herrliche Land erkunden oder in den umliegenden sehr geschützten Buchten segeln (D'Entrecasteaux-Channel bis Port Davey). Wir entschieden uns mehr für das Auto.

Die Rückreise von HOBART nach COFFS HARBOUR erfolgte dann nach der bewährten Taktik , d.h. wir ließen "The front passing through" und segelten auf der Westseite der von W nach O durchziehenden Hochs mit den südlichen Winden in Richtung Norden. Nicht selten zogen die Fronten täglich, manchmal sogar 2x täglich durch, so dass man in Anlehnung an die sehr guten WX-Berichte immer rechtzeitig Schutz suchen oder den Ankerplatz wechseln musste. Das kann gelegentlich auch nachts einmal erforderlich sein. Insgesamt lässt sich Tasmanien und die SO-Küste von NSW gut "besegeln" und dieser Teil Australiens wird zu einen unvergesslichen Erlebnis, das zur Nachahmung ohne Einschränkung empfohlen wird. Vielleicht machten wir den Fehler, dass wir nur vier Wochen in Tasmanien blieben und die Westküste seglerisch ausließen.

Handbücher für Tasmanien:

1. D'ENTRECASTREAUX (Guide to the waterways of the D'E....channel) RYC of Tasmania
2. ANCHORAGE-Guide -van Diemen Land Circumnavigation. RYCT
3. CRUISING-Guide around Tasmania RYCT
4. CRUISING the NEW SOUTH WALES COAST 5.Auflage von Alan Lucas

Seekarten:

Aus 148 (Kent-Group), Aus 174, Aus 179, Aus 422, Aus 354, Aus 353 (Westküste), Aus 356, Aus 795, Aus 3410 (Port Davey), Aus 4601 (Int601).

Weitere Seekarten hängen im RYCT aus und werden im Büro auf Wunsch gegen geringe Kosten kopiert.

Wetterinformationen für die australische Ostküste und Tasmanien:

1. Wetter-Fax: Australien- AXM-Melbourne: 5100khz, 11030khz, 13920khz
2. Radio MELBOURNE 2201khz, 6507khz LT 07 48, 13 48, 17 48, 19 48 und Warnungen alle 2 h
- 3a. TASMAN - Radio auf VHF ch16+67 sowie 2524 +4453khz um 07 45, 19 03
- 3b. MERSEY - Radio (Devonport): 4483khz um 06 50 und 20 10 LT + VHF
- 3c. Radio - LOCHPORT (Lake Entrance) 2525khz um 0710, 0820,1220, 1510, 1810 LT + VHF(beide speziell für die BASSTRAIT)
4. MW-Radio 1584KHZ 05 55 LT VHF ch6 +ch67 + ch73 u.a. :Sydney Radio und alle Coastal -Patrol Stationen
5. Rund um Australien werden die WX-Berichte in festen Abständen und auf Abruf jederzeit wiederholt.
6. An Land ergeben sich folgende Internet-WX Zugänge:
 - 6a. <http://web.archive.org/web/20030108082213/http://www.rses.vuw.ac.nz/> Uni-Wellington/NZ (24-72h)
 - 6b. grads.iges.org/pix oder ...pix/aus2.24hr.gif (bis 144h fcst)
 - 6c. www.bom.gov.au
 - 6d. telephone: 6233 9955 (S-TAS), 6323 2555 (N-Tas), 6376 0555 (E-Tas), 6498 7755 (N/W-Tas)

Savusavu ,Vanua Levu, Fidji von SY "Ole Hoop" Johanna und Klaus

Nach unvergesslichen Erlebnissen auf den südlichen Inseln Vanuatus, Erromango, Tana und Anatom, glaubten wir, dass Fiji uns kaum Vergleichbares zu bieten habe.

Unsere Zweifel basierten zum einen auf Berichte anderer Segler über raffgierige Dorfchefs, zum anderen auf unsere Vorbehalte gegenüber der obligatorischen Begrüßungszeremonie, bei der in jedem Dorf, das heißt an jedem neuen Ankerplatz, ein Bündel getrockneter Kavawurzeln abzugeben ist. (Bei 10 DM pro Bündel kann das bei häufigem Ankerplatzwechsel ganz schön teuer werden.) Nach dem quirligen Suva (80.000 Menschen aller Rassen und Kulturen mit einem großen indischen Anteil) suchten wir uns eine etwas abgelegene Insel östlich von Viti Levu, die Insel Ngau aus, um hier fijianischen Dorfleben ohne allzu viele Tourismuseinflüsse kennenzulernen.

Gemeinsam mit dem schon fijierfahrenen neuseeländischen Seglerpaar Ali und Peter landeten wir mit unseren Dingis am Strand des kleinen Dorfes Somosomo. Winkende und lachende Menschen und von allen Seiten wurden wir mit einem herzlichen „Bula,Bula!“ begrüßt, was soviel wie „Gesundheit“ oder „Leben“ bedeutet, ein traditioneller Gruß der Fijianer, den wir ebenso herzlich erwiderten. Dann schüttelten wir ein Dutzend Hände, hörten ein Dutzend Namen und fanden uns wenig später auf einer Pandanusmatte sitzend im Haus der Familie Tora wieder. Nach einer halben Stunde smalltalk ging es dann ab zum stellvertretenden Dorfchef. (Der alte war 3 Monate zuvor gestorben).

In einem Haus, das nur aus einem Raum bestand, im Kreis mit allen Dorfhonoratioren auf einer noch größeren Pandanusmatte sitzend fand dann die zügig abgewickelte Zeremonie statt. Begrüßungs- und Beschwörungsformeln, von denen wir kein Wort verstanden, zum Schluss ein gemeinsames dreimaliges Händeklatschen und wir waren nun Gäste des Dorfes, was den Gastgeber verpflichtete, für unser Wohlergehen und unseren Schutz zu sorgen. Und man sorgte sich! Geführt von dem 30jährigen Daniel, ein stämmiger Bursche mit der Figur eines Catchers und einem breiten, ansteckenden Lachen machten wir zunächst eine Dorfbesichtigung bis hin zur Dorfbadestelle, einem türkisgrünen Süßwasserpool. Überall beschäftigte Menschen, Männer und Frauen die das Abendessen vorbereiteten, Pandanusblätter zu Matten flochten oder Kavawurzeln zum Trocknen auslegten. Und wenn immer es ein schönes Motiv gab, war Daniel der erste, der uns darauf hinwies, doch hier unsere Videokamera aufzustellen. Und wie bei einem Familienbesuch freute sich jeder, wenn er gefilmt oder fotografiert wurde. Wie immer, ließen wir uns auch hier Adressen geben und versprachen, Fotos zuzuschicken - und wir haben uns fest vorgenommen, unser Versprechen nicht zu vergessen.

Jovesa ging vorneweg, einen frisch gefangenen ausgewachsenen Wahoo über der Schulter, gefolgt von der hochschwangeren Titi, seiner Frau, mit ihrem 18monatigen schlafenden Sohn im Arm. Danach folgten Johanna und ich mit Stativ und Kamarakoffern und mal vor mal hinter uns der 18jährige Bruce, der in Suva lebt und gerade holiday bei seiner Familie in Somosomo machte. Über schlammige, schmale und oft steile Pfade ging es quer durch den Busch zum 5 km entfernten Nachbardorf Waikama. Anlass für diesen Besuch, zu dem Jovesa und eingeladen hatte, war, dass seine Tochter Icereni die 6. Klasse in der dortigen Schule abgeschlossen hatte, was ebenso wie der Abschluss der 8. Klasse mit einer förmlichen Prüfung und einer anschließenden Feier mit großem Essen verbunden ist.

Als wir nach eineinhalb Stunden mit schlammverschmierten Schuhen - meine frischgewaschene weiße Hose war bis zu den Knien braun gesprenkelt - endlich die weite Flußebene erreichten, über die sich das Dorf Waikama erstreckte, waren wir ehrlich froh. Richtige feste Häuser, gepflegte Gärten und Rasenflächen und voll elektrifiziert - wir hatten weniger Komfort erwartet. Herzliche Begrüßung links und rechts - „Bula, Bula!“ von allen Seiten. Die Schule, vier große „Baracken“ mit schlichter Einrichtung, übrigens ohne Elektrizität, „weil der Unterricht ja nur bei Tageslicht stattfindet“, wie uns ein Lehrer erklärte. An verschiedenen Plätzen wurde mächtig gekocht und gebrutzelt, ein Unterrichtsraum war als Festsaal hergerichtet und während die Schüler noch über ihren Tests schwitzten und vor dem großen Fressen, saßen wir, natürlich auf Pandanusmatten, bei Kuchen und Kakao und unterhielten uns mit den an der Feier beteiligten Eltern der 6klässler, die großes Interesse an unserer Herkunft und unserer langen Seereise zeigten.

Der Rückweg mit schnell noch einem Abstecher zum hot spring pool, der, wie uns Jovesa erklärte die Lebenserwartung der Dorfbewohner von Waikama um mindestens zwei Jahrzehnte erhöhe, war nicht weniger anstrengend. Auch ich ging nun barfuß und zur Abwechslung wanderten wir bei Niedrigwasser durch knietiefes Wasser entlang des schlammigen Ufers der Bucht von Waikama und erreichten noch vor Sonnenuntergang Somosomo. Wir bedankten uns bei Jovesa und Tite für den interessanten Tag und das gute Essen, verabredeten uns für den nächsten Tag und brummen bei beginnender Dämmerung mit dem Dingi Richtung OLE HOOP, die über eine Meile entfernt in der Nachbarbucht vor Anker lag.

Dies, ein nur kleiner Ausschnitt unserer Reise, zum Einstimmen. Unsere Vorbehalte gegenüber Fiji haben sich in Luft aufgelöst und wie schon so oft stellen wir fest: Es gäbe noch so unendlich viel zu entdecken - Natur, Landschaften und Menschen - doch wir sind Reisende und die lassen sich bekanntlich nicht aufhalten.

Vor uns liegt nun der lange Weg durch den Ostpazifik und, wenn das Wetter stimmt, geht es schon in den nächsten Tagen in Richtung Samoa.

Liebe Freunde, wir hoffen, dass diese Mail euch diesmal alle erreicht, wir hatten da so manche Probleme mit dem Hotmail-Programm, und bedanken uns ganz herzlich bei Euch, Christoph, Jürgen, Wolfgang, Karin, Uriel, Bettina, Ingrid, Rolf, Dennis, die ihr uns geschrieben habt und bitten um Verständnis dafür, dass wir euch aus Zeit- und Organisationsgründen (klingt vielleicht witzig, ist aber so!) bisher noch nicht persönlich geantwortet haben.

*Alles Gute zu Euch allen und liebe Grüße
Johanna und Klaus*



Wir wollten um Kap Hoorn

Klaus + Johanna von der Ole Hoop



Valdivia, 2. Mai 2001

Liebe Freunde,

grau, rostig und von blauen Miesmuscheln bewachsen, liegt es fest, das deutsche Munitionsschiff aus dem 1. Weltkrieg und bietet den Yachten ein exzellentes Anbinden in Pto. Williams. Im Bauch der Schute der Club Micalvi mit gemütlicher Bar und wärmendem Kamin. Nebenan im Gang die Dusche. Schräglage des Schiffes erschwert den Duschvorgang, Gefahr des Abrutschens zur Bordwand im Duschbecken ist gegeben. Aber eine köstliche Dusche, prasselt und heiß, mit Bullaugenausblick.

Pto. Williams, das Militärdörfchen am Ende der Welt, nie hätten wir gedacht, ein so wuseliges Seglertreiben hier vorzufinden. Die "Santa Maria" mit Skipper Wolf und Gästen macht fest, gerade aus den Gletschern zurück und die "Spirit of Assy", die in der Antarktis war. Die französische Fahrtenyacht "Caouane" mit Helene, Remi und drei erwachsenen Kindern gehen westwärts in die Kanäle, kehren jedoch nach einem Monat zurück, geben die Reise wegen zu starker Winde durch die Kanäle auf.

Pto. Williams, gesäumt von chilenischen und argentinischen schneebedeckten Bergen, ein Flair von Antarktis, Eis, Gletschern.... Lange sitzen wir am Abend auf der "Sprit of Assy", Beate und Jürgen erzählen begeistert von der Antarktis, vom Licht, den Pinguinen und dem Jahrtausende altem Eis, über die Gefährlichkeit der Drakestraße, den Ankerbuchten mit treibenden Eisschollen in den Süd- Shetland -Inseln und schneidend eisigen Stürmen. Snowy, der Bordhund der Assy reiste nicht mit in die Antarktis, er verliebte sich in eine Husky-Hündin und verblieb während dieser Zeit in Pto. Williams.

Große Charteryachten mit 10,12, Chartergästen an Bord kommen und gehen., hier ist was los. Am Kamin im Club Micalvi tauscht Segler Tips, Gedanken und Seekarten aus.

Ja, Kap Hoorn, auch wir wollen "Kap Hoorniers" werden. Zweimal starten wir den Versuch, müssen bei SW-Stürmen abdrehen, nur einige Seemeilen davor. Verkrochen in einer Ankerbucht, vermurt mit Anker und zwei 150 m Leinen an Land, fliegen unsere Flügel vom Windgenerator bei 70 kn Wind davon..

Ein herber Verlust. Dank unserer Freunde auf dem Funk können wir sie in Deutschland rasch ordern. Rüdiger, DJ9UE, organisiert auch noch gleich den Wärmetauscher für den Motor, macht x Telefonate, regelt mit Mutter und Marcel die Vorabbezahlung und ordert die zwei Pakete nach Pto. Montt in Chile. Wir sind gespannt, ob das denn alles so klappen wird. Um es vorwegzunehmen, der Wärmetauscher ist in Chile angereist, zwei Tage benötigen wir, ihn aus dem Zoll zu holen. Die Flügel des Windgenerators tauchen nicht auf.. Auf Nachfrage beim SVB-Versand in Bremen verkündet man uns, der Auftrag sei storniert worden! Irgend ein Mensch in dieser Firma hat diesen Akt vollzogen. Kann man das glauben? Vor fünf Wochen hat Rüdiger den Auftrag erteilt. Eine Schlampfirma. Nun fangen sie an zu rödeln und innerhalb von fünf Tagen ist das 1Kg-Päckchen durch den DHL-Expressdienst im Club de Yate in Valdivia!

Eine grauenvolle Nacht in der Lienturbucht, Ingrid von der "Harlekin", in Venezuela liegend, kommt stündlich auf den Funk und betreut uns liebevoll mit tröstenden Worten, sie bangt mit uns mit.

Also kein Kap Hoorn!

Zufrieden sind wir nicht, doch hier oben in Valdivia, nachdem wir viele Kaps ,mehr als DAS Kap Hoorn von Südamerika umsegelt haben, feiern wir uns. Mit robinrotem Wein im Glas, blaugrauen Miesmuscheln im Topf

runden wir unser Bordfest ab. Schnuffelchen und ich prosten uns zu.

Am 4.3.01 starten wir zur Reise durch die Kanäle, bizarr die Gletscher, türkis leuchtend, gewaltig die Bergformationen, einsam die Ankerbuchten. Das Wetter wird zunehmend schlechter, bei zu starken westlichen Winden können wir es auch unter Maschine nicht mehr schaffen.. Welche Caletas, Senos sind wirklich gut geschützt gegen 9 und 10 Bft? Selbst mit dem guten Chile-Guide (von Seglern erstellt, mit Zeichnungen der Ankerplätze und wie man sich am besten verspannen sollte) ist es schwierig die richtige Auswahl zu treffen, denn die Ankerplätze sind zu unterschiedlichen Jahreszeiten und bei unterschiedlichen Windstärken "erpobt" worden. Unsere Erfahrung ist, je enger die Bucht und unter möglichst vielen Bäumen dicht an den Klippen desto geschützt ist der Platz.

Schneeschaue fegen über unseren Seno, wir warten mal wieder besseres Wetter ab, die Gletscher verhüllt, die Eisschollen driften am Schiff vorbei. Wir besuchen mit dem Dingi so einen dicht an unserer Ole Hoop driftenden Eisklumpen, legen das Ohr dran, Jahrtausende von Jahren knistern....

Der Herbst zieht ein in Feuerland. Sputen müssen wir uns um die 1000sm durch die Kanäle zu schaffen. Doch die Weststürme halten uns immer wieder in Ankerbuchten fest. Was tun?

Tage-nächtelang überlegen wir. Nur tagsüber ist es möglich in den Kanälen voranzukommen, doch vorausgesetzt, die Windstärken sind nicht so heftig.

Unter einem verhangenem Gletscher liegend, beschließen wir dann, durch den offenen Pazifik nach Norden zu segeln. Keine leichte Entscheidung, da wir dort auf Legerwall sind vor dieser verdammt langen Küste Südamerikas, denn wir haben natürlich auch "draußen" Westwinde zu erwarten .

Der erste Versuch von der Bahia Cook aus scheitert und wir laufen unter Sturmfock bei 9 Bft zurück an die Küste in den Canal Cockburn und warten in einem Winzloch, das sich Pto. Niemann nennt, während mindestens drei Stürme mit Dauerregen über uns hinwegziehen, auf ein Wetterloch!

Der zweite Versuch am 30.3.01 vom Canal Cockburn aus (54 Grad, 35 Minuten Süd und 72 Grad, 20 Minuten West) klappt. Früh morgens geht es los mit dem Leinen einholen, fünf an der Zahl, alles muß super seefest verstaut sein, zuletzt das Dingi. 4 Stunden Arbeit, wir sind klar für die offene See!

Unserer Strategie geht auf , wir machen viel West und haben einen Abstand zur Küste von ca. 200 sm. Es war keine leichte Strecke, drei Stürme, zwei aus NW und einen aus SW mit satten 9 Bft, gigantischen Wellen, die Kurslinie auf der Seekarte schlängelt sich so dahin, mal nach W, mal nach SW, mal nach N.. Gekämpft haben wir, um nach Norden zu kommen. Wir haben die Stürme nicht gelassen ertragen, nein, geflucht, geschrien haben wir und ich habe vor Verzweiflung geheult. Getröstet haben wir uns, mein Schnuffelchen und ich. Hat Klaus mich im Arm höre ich das Heulen des Sturmes nicht mehr so laut!!

Windstille über dem Rio Valdivia, der sich durch eine dicht bewaldet Hügellandschaft schlängelt und an dessen Ufer sich die herbstlich bunt gefärbten Bäume spiegeln. Von der Mündung 10sm flussaufwärts nahe der Stadt, machen wir nach 14 Tagen am Steg des Club de Yates fest.

So, ihr Lieben, verarbeiten müssen wir erstmal diesen Reiseabschnitt.

Klaus: " Dünn wie ein Bündel ist meine Johanna geworden in den hohen Breiten!" Nun füttert er mich mit der Räucherware von Fleischer Schwenke, damit ich wenigstens Reffbändseldicke erreiche. Mit 25 Kg Schinken, Lomo, Salamis und Räucherwürsten geht es die nächsten Tage ab in den Pazifik nach Westen.

Wir bedanken uns bei allen, die uns per Funk begleitet haben und ganz besonders bei unseren Wetterfröschen Günther und Klaus. Euch allen wünschen wir einen bunten Frühling, Eure Ole Hoop, Johanna und Klaus.

P.S. Klaus hat gerade die knallroten Flügel an den Windgenerator montiert. Beide schnurren nun, mein Klaus und die Windmühle.

"cq - Maritime Mobile" Amateurfunk auf hoher See

von Klaus Nölter

15. April 1993, 8.00 Uhr Bordzeit. Wir befinden uns auf 25° Süd und 129° West, mitten im Südpazifik in der Nähe der Insel Pitcairn. Der Südwest hat auf 8 Beaufort zugenommen, Schauerböen heulen durchs Rigg und aus dem Grau rollen mächtige Wellenberge heran. Von Regen und Gischt eingehüllt erkämpft sich die "Ole Hoop" mühsam ihren Weg nach Nordwesten. "Günther müßte gleich kommen" Mit diesen Worten beuge ich mich nach vorn und schalte das Amateurfunkgerät ein - Prasseln und Rauschen dringt aus dem eingebauten Lautsprecher, doch die Frequenz ist frei und so drückt Johanna nach einigen Minuten die Sendetaste: "Delta Lima Zwei Foxtrott Charly Golf von Delta Lima Fünf Hotel Yankee - Maritime Mobile." Sie wiederholt den Ruf noch ein paarmal und während draußen der Wind heult, die See sich lärmend an der Bordwand bricht und die heftigen Schiffsbewegungen uns fast durch die Gegend schleudern, lauschen wir gespannt in unsere kleine Funkkiste und warten auf die vertraute Stimme unseres Funkfreundes Günther, der uns nun schon über ein Jahr lang vom fernen Kronberg bei Frankfurt aus "begleitet". Dann, so laut und deutlich, als wäre er ganz in der Nähe und nicht fast 16 0000 km von uns entfernt, hören wir seine Stimme: "Delta Lima Fünf Hotel Yankee MM von Delta Lima Zwei Foxtrott Charly Golf, guten Abend Johanna und Klaus, entschuldigt meine Verspätung, aber die Arbeit in der Firma hat mich noch festgehalten."

So oder ähnlich begannen während unserer dreijährigen Weltumsegelung die fast täglichen Gespräche mit Günther und anderen Funkamateuren in Deutschland.¹ "Was soll das?" wird jetzt vielleicht mancher fragen, "Hat man in einer Situation wie der oben geschilderten, nicht wichtigeres zu tun, als einen Klönschnack mit Freunden zu halten?" Was das soll und was über den "Klönschnack" hinaus solche Funkverbindungen für Fahrtensegler wirklich wichtig, aber auch technisch und organisatorisch möglich macht, sollen die folgenden Ausführungen deutlich machen.

Im Amateurfunk werden nur Vornamen und persönliches Rufzeichen verwendet. Mit anderen Funkamateuren im Wechsel leitet Günther (DL 2 FCG) das deutsche "Maritime Mobile Netz, das es sich zur Aufgabe gemacht hat, weltweit die Sportschiffahrt per Funk zu betreuen. Die wichtigste Rolle spielt dabei der Austausch von Wetterinformationen. (siehe näheres dazu unter der Überschrift "Die MM-Netze dienen der Sicherheit auf See")

Amateurfunk ist kein Seefunk

In meinen Gesprächen mit anderen Fahrtenseglern hat sich oft gezeigt, daß viele nicht so recht wissen, was eigentlich Amateurfunk ist. "Wieso kann ich mit meinem Allgemeinen Sprechfunkzeugnis nicht auch Amateurfunk betreiben? Was soll das mit diesen

persönlichen Rufzeichen? Warum wird die Prüfung für eine Amateurfunklizenz so schwer gemacht? Wozu muß ich denn wissen, wie ein Sender funktioniert, wenn ich ihn bedienen kann? Und Morsetelegrafie ist sowieso Quatsch, das braucht doch heute kein Mensch mehr!"

Solche und ähnliche Fragen und Vorurteile sind weit verbreitet. Zunächst einmal ganz grundsätzlich: Amateurfunk, auch von Bord einer Yacht oder eines Handelsschiffes aus betrieben, hat nichts mit Seefunk zu tun und unterscheidet sich ganz grundsätzlich auch von allen anderen Funkdiensten. Amateurfunk ist in erster Linie Experimentalfunk, ohne wirtschaftliche Interessen und zweckfrei betrieben von technisch engagierten und entsprechend qualifizierten Funkern. Auch wenn die Zeiten der "Radiopioniere" vorbei sind, so ist dem Funkamateurler nach wie vor erlaubt, seine Sende- und Empfangsanlagen unter Einhaltung technischer Normen und gesetzlicher Bestimmungen selbst zu bauen und sozusagen selbst "abzunehmen". Während der Prototyp eines jeden Radioweckers ein technisches Prüfungsverfahren durchlaufen muß, bevor er mit staatlicher Genehmigung betrieben werden kann, ist der Amateurfunkler ermächtigt, den "hoheitlichen" Akt der Prüfung und "Zulassung" seiner Anlagen selbst vorzunehmen. Es versteht sich von selbst, daß es dieses einmalige Privileg nicht "umsonst" gibt. Anders gesagt, die dafür nötigen Fachkenntnisse auf dem Gebiet der Hochfrequenztechnik, der einschlägigen Gesetze und Verordnungen und der Betriebstechnik müssen in einer umfangreichen staatlichen Prüfung nachgewiesen werden. Und weder die Amateurfunkler noch ihre Verbände können ein Interesse daran haben diese Prüfungen "leichter" zu machen, denn damit würde mit Sicherheit auch jenes "Privileg" wegfallen, d.h. die Amateurfunkanlagen würden, wie bei allen anderen Funkdiensten, von staatlichen Behörden abgenommen werden, und damit wäre der Amateurfunk praktisch gestorben. Auch für den mehr an der Praxis orientierten, Amateurfunk betreibenden Fahrtensegler würde dies nur Nachteile mit sich bringen: Die Anlagen würden teurer werden und die Möglichkeiten, sie im Eigenbau technisch zu verbessern, erheblich eingeschränkt sein. (siehe dazu Kapitel Technik). Dies sollte man bedenken, wenn man über die zu schwierigen Amateurfunkprüfungen schimpft. In diesem Zusammenhang noch ein Wort zu der viel geschätzten Morsetelegraphie, auch CW (continuous waves) genannt. Natürlich scheint sie im Zeitalter weltweiter Satellitentelefonie überholt, doch noch werden viele Wetterberichte in CW ausgestrahlt, Auch ist das Lesen von Morsezeichen selbst dann noch möglich, wenn wenn das gesprochene Wort im atmosphärischen Rauschen untergeht. (Auch ein Sicherheitsfaktor!)

Allen, die vor der Prüfung zurückschrecken, sei gesagt, daß meine Frau Johanna und ich ohne irgendwelche Vorkenntnisse, nach einem 6monatigen Lehrgang beim örtlichen Amateur Radio Club, die amtliche Prüfung für die sog. B-Lizenz (höchste Lizenzstufe) erfolgreich abgelegt haben - und das bei voller Berufstätigkeit und während der "heißen" Schlußphase unserer Vorbereitungen zur Weltumsegelung. Es geht also; und allen, die sich mit geliehenen, gekauften oder erfundenen Rufzeichen als "Funkpiraten" auf den MM-Netzen tummeln, weil sie meinen, außerhalb der Dreimeilenzone gelten keine Gesetze mehr, sollten wissen, daß sie weder sich, noch den MM- Netzen und den übrigen Funkamateuren damit einen guten Dienst erweisen.

Die MM-Netze dienen der Sicherheit auf See

In dem Maß, wie die Kurzwellensender immer kleiner und effektiver wurden, konnte mit ihnen auch "mobil", außerhalb der "Heimstation", und "maritime mobile", von Schiffen aus, gearbeitet werden. Waren es anfangs eher Handelsschiffe, deren Funkoffiziere nebenbei Amateurfunk als Hobby betrieben, so entstand in den letzten 20 Jahren eine immer größere werdende "Gemeinde" von segelnden Funkamateuren, die beide

"Hobbys" miteinander verbanden. Internationale Verständigung und gegenseitige Hilfsbereitschaft, vor allem in Notfällen, war schon immer ein Merkmal des Amateurfunks und so bildeten sich bald sog. "Maritime Mobile Netze", deren Ziel es war, das nicht immer ungefährliche Offshore-Segeln der Funkfreunde durch regelmäßige Funkkontakte sicherer zu machen. Mittlerweile gibt es weltweit an die 80 solcher Netze, die tagtäglich zu festgelegten Sendezeiten und Frequenzen betrieben werden. (s. Kasten)

Eins davon ist das deutsche "Maritime Mobile-Netz". Es wird von erfahrenen Amateurfunkern und Seglern geleitet. Ihre Stationen sind mit leistungsstarken Sendern (Bis zu 750 Watt Sendeleistung sind erlaubt) und riesigen Richtantennen ausgestattet, die diese Leistung noch vervielfachen, (Mehrelement Yagi- oder Quadantennen auf bis zu 20 m hohen Sendemasten), wodurch sie jeden Punkt der Erde erreichen können. Diese starken Leitstationen sind das Herzstück, sozusagen das "Norddeich Radio" des MM-Netzes, denn die naturgemäß sehr viel schwächeren MM-Stationen auf den Jachten selbst würden nur regional begrenzte Netze möglich machen. Das Fehlen einer solchen Leitstation führt denn auch dazu, daß die mit Seefunk betriebenen sog. Schiff-Schiff-Verkehrskreise nur sporadisch und sehr begrenzt funktionieren.

Doch die MM-Netze dienen nicht in erster Linie dem "Klönnschnack" oder der nur "moralische" Betreuung der Segler, sondern seiner Sicherheit und dazu gehören in besonderem Maße zuverlässige Wetterinformationen. Auf allen MM-Netzen werden Wetterinformationen an die Segler gegeben. Grundlage dafür sind Informationen "offizieller" Wetterdienste, die dem Segler selbst nicht zur Verfügung stehen. In dieser Hinsicht sind besonders die deutschen Stationen hervorragend ausgestattet. Sie verfügen über professionelle Empfangsanlagen für Wettersatellitenbilder, Wetterfaxe, Analysen und Vorhersagen für alle Seegebiete der Erde.

In die Gespräche wurden stets auch unsere eigenen Wetterbeobachtungen miteinbezogen, und so hatten wir während unserer 3jährigen Weltumsegelung auch dann immer ein umfassendes Bild über das Wettergeschehen um uns herum, wenn lokale Wetterberichte nicht zu empfangen oder aus sprachlichen Gründen für uns nur schwer auszuwerten waren.

Doch nicht nur "Lizenzierte" profitieren von diesen Wetterinformationen, denn Amateurfunk darf von jedermann abgehört werden. Irgendein Weltempfänger und ein paar Meter Antennendraht genügen für den Empfang oft schon, und so gibt es hunderte von Seglern, besonders im Mittelmeer und Atlantik, die über die MM-Netze mit "Wetter" versorgt werden. Viele von ihnen werden durch das ständige "Hören" nach und nach "angesteckt" und machen dann irgendwann ihre Lizenz, um auch aktiv daran teilzunehmen.

Auch wenn wir über andere MM-Netze oder Küstenfunkstellen "Wetter". bekamen, hielten wir noch aus anderen Gründen, besonders auf See, täglich Kontakt mit den deutschen Stationen:

1. Unsere täglichen Angaben über Position, Wetter und Situation an Bord wurden vom Netzleiter notiert, und dies bietet über die Möglichkeiten des Seefunks hinaus zusätzliche Sicherheit in Notfällen.
2. Da der Inhalt der Amateurfunksendungen "öffentlich" ist, kann über den Inhalt auch mit Dritten gesprochen werden. Auf diese Weise konnten unsere manchmal besorgten Mütter sich per Telefon jederzeit bei unseren Funkfreunden darüber informieren, wie es uns geht und wo auf einem der großen Ozeane wir gerade herumschippeln. Eine große Beruhigung für sie und auch für uns. (Solche Informationen stellen keine "Nachrichten an Dritte dar, die nach dem deutschen

- Amateurfunkgesetz verboten sind.)
3. Durch die täglichen Funkgespräche, die natürlich auch über den Datenaustausch hinausgingen, entwickelte sich eine persönliche Beziehung zwischen uns und den fernen Funkfreunden und in schwierigen Situationen (Stürme, Flaute) tat es manchmal gut, durch die Anteilnahme und Zuspruch zu erfahren.

Wo wir auch waren, ob bei den fernen Osterinseln, in der Torresstraße oder im Süden des Indischen Ozeans, (fast) immer haben unsere Funkverbindungen geklappt. Wie dieses technische "Wunder" mit einer nur 100 Watt starken Kurzwellenanlage möglich ist, werde ich im folgenden Absatz darstellen.

Die Kurzwellenanlage auf Jachten

Mit UKW-Seefunk läßt sich maximal eine Reichweite von 50 Seemeilen erzielen. Die Kurzwelle hingegen (10m - 80m, bzw. 30.000 - 3.500 kHz) wird von der Erdoberfläche und elektrisch geladenen Luftschichten, der Ionosphäre reflektiert und breitet sich wellenförmig über den ganzen Erdball aus. Die Ausbreitungsbedingungen sind tageszeitlichen und anderen Schwankungen unterworfen. Je nach Tageszeit eignen sich für Fernverbindungen (DX) im Amateurfunk das 20m und das 15m-Band am besten (14.000-14.350 kHz und 21.000-21.450 kHz) und im Seefunk die dort verwendeten Frequenzbereiche von 12, 16, und 22 MHz.

Aufbau und Funktion von Amateurfunkanlagen unterscheiden sich im Prinzip nicht von Seefunkanlagen. Sie bestehen aus einem Sender und Empfänger (meist in einem Gerät, dem Transceiver), dem Antennenanpaßteil (Antennentuner) und der Antenne. Darüber hinaus ist eine gute Erdung aller Geräte nötig. (Bei Stahlschiffen kein Problem, bei Holz- und GFK benötigt man dafür außen am Unterwasserschiff angebrachte Erdungsplatten). Ein Amateurfunkgerät hat meistens 100 Watt Senderausgangsleistung, ein Seefunkgerät 150 Watt. Doch diese Leistung wird bei weitem nicht an der Antenne abgestrahlt.

Verluste treten auf in den Koaxialkabeln, im Antennentuner und in der Antenne selbst. Oft werden von der Senderausgangsleistung gerade noch 25% abgestrahlt.

Die meiste HF-Energie wird im Antennentuner "verheizt", der jedoch notwendig ist, wenn die Länge des Strahlers (Antenne) nicht exakt auf die Länge der elektromagnetischen Welle abgestimmt ist, die abgestrahlt werden soll.

Zu empfehlen ist ein wasserdichter Automatiktuner, der möglichst nahe der Antenne, bei Stahlschiffen sogar an Deck, montiert werden sollte. Eine zweite Verlustquelle ist die Antenne selbst, wobei die weitverbreitete "Achterstagantenne" die schlechteste aller möglichen Jachtantennen ist. Schuld daran ist der viel zu große Querschnitt, die schlechte elektrische Leitfähigkeit von V2A und der ungünstige Neigungswinkel. Ein zusätzlich gespannter Dipol (Halbwellenantenne, die in der Mitte eingespeist wird) oder eine sog. Peitschenantenne haben dagegen weitaus bessere Abstrahleigenschaften.

Der Verlust in den Koaxialkabeln ist bei Längen von maximal 10m nur geringfügig, vorausgesetzt man verwendet die richtigen Kabelquerschnitte (z.B. RG 213) und achtet auf einwandfreie Verbindungen.

Alle genannten Verluste fallen solange nicht ins Gewicht, wie man sich mit geringen Reichweiten, etwa innerhalb der europäischen Gewässer, zufrieden gibt, denn die gute "Erde", bedingt durch die 300x größere Leitfähigkeit von Meerwasser gegenüber dem idealsten Boden und das Fehlen jeglicher "Abschirmung" durch Bäume, Häuser oder Berge schafft auf See ideale Ausstrahlungsbedingungen. Wirkliche DX-Verbindungen aber, rund um den Globus, sind mit solchen Anlagen nicht zu erreichen. Da die begrenzte Bordnetzkapazität eine Erhöhung der Sendeleistung kaum zuläßt, müssen sowohl der

energiefressende Automatiktuner, als auch die ineffektive Achterstagantenne durch etwas besseres ersetzt werden. Die Lösung besteht in einer speziell auf die oben genannten DX-Bänder abgestimmten zusätzlichen Antenne, die ich im folgenden beschreiben will. Dabei handelt es sich um eine mit einfachen Mitteln selbst zu bauende Vertikalantenne (Peitschenantenne), die sowohl auf die Amateurfunkfrequenzen, als auch die entsprechenden Seefunkfrequenzen abstimmbare ist. "Erfinder" dieser Antenne ist der erfahrene Amateurfunker und Segler Fred, der uns in Las Palmas auch half, diese Antenne zu bauen. Das eindrucksvolle Ergebnis schon nach den ersten Tests: Wir hatten ein über 10x stärkeres Signal (bis zu 2 S-Stufen). Mit der alten Antennenanlage (Tuner + Achterstag) hätten wir dafür eine mindestens 1000 Watt Endstufe gebraucht.

Die Antenne selbst besteht aus einer ausgezogenen und mit Epoxy fest verklebten Teleskopangelroute, in die ein isoliertes Elektrokabel eingezogen wird. Ein am Heckkorb solide montiertes V2A-Rohr dient als Halterung. Am oberen Rohrausgang, über dem das Kabel herausgeführt wird, muß die Angelroute weich gelagert werden (Isolierband, Moosgummi), denn hier ist die potentielle Bruchstelle. (Unsere Antenne hielt 11 Beaufort aus) Ein wasserdichter Installationskasten, mit Schellen am Rohr befestigt dient der Aufnahme des Abstimmteils mit Spulen, Kondensatoren und Schaltrelais (s. Schaltzeichnung und Abbildungen). Beschränkt man sich auf ein Band, ist kein Relais und die damitverbundene 12 Volt Stromversorgung erforderlich. Unsere Antenne war vom Kartentisch aus über ein Relais vom 15m-Band auf das 20m-Band umschaltbar. Die Materialkosten der kompletten Antenne betragen ca. 200 DM. Funkten wir auf anderen Bändern, die wir nur im Nahbereich unterhalb von 500 Seemeilen brauchten, tat es nach wie vor die alte Anlage, auf die wir bei Bedarf umschalten konnten.

Kontakte und Infos

1. Über die bundesweit von Ortsverbänden des DARC durchgeführten Lehrgänge zur Vorbereitung auf Amateurfunkprüfungen informiert der Bundesdachverband, der Deutsche Amateur-Radio-Club, 34225 Baunatal, Lindenallee 6, Tel: 0561/94988-0, Fax: 0561/94988-50.
2. Der Verein INTERMAR Amateur-Seefunk e.V. unterhält Clubstationen, von denen aus das deutsche MM-Netz betrieben wird. Über die Ziele, die Arbeit des Vereins und alle praktischen Fragen des Amateurfunk auf See informiert Rolf Behnke (Geschäftsführer), Auf Mühlental 1, 66386 St. Inbert, Tel. 06894/962-0, Fax 06894/962-250 oder der Autor Klaus Nölter, Reeperbahn 157, 20359 Hamburg, Tel. + Fax 040/319 22 18.
3. Fachkundige Beratung für Einbau und Betrieb und Verkauf von See- und Amateurfunkanlagen durch die Firma RW-Elektronik GmbH, Menckesallee 11, 22089 Hamburg, Tel. 040/20 10 15/16, Fax 040/200 30 31. Der Inhaber der Firma, Rolf Weller, ist selbst Amateurfunker und Fahrtensegler.

Für den maritimen Einsatz geeignete Geräte und Preise

Kasten 3: Liste der wichtigsten MM-Netze

zusätzlich: Schaltzeichnung, Bauzeichnung der Antenne, Einbauschema für Kurzwellenanlagen auf Yachten, 3 Fotos (Antennenturm Landstation, Leitstelle im Betrieb, MM-Station im Betrieb)

**Um weitere Informationen zu erhalten, wenden Sie sich bitte an den Autor:
Klaus Nölter, Reeperbahn 157, 20359 Hamburg, Tel. + Fax 040/319 22 18.**

Über ihre Erfahrungen beim Eigenbau ihres Bootes und ihre anschließende Weltumseglung haben Johanna und Klaus [ein Buch geschrieben](#). Sehr lesenswert!

Ein "ganz normales" Paar erlebt das Abenteuer einer Weltumseglung. Packende Reiseerzählung mit informativem, praktischen Anhang für Nachahmer.



Klaus Nölter / Johanna Michaelis

**Der erfüllbare Traum
*Eine Weltumseglung***

"Wer will, kann sich den Traum von der Weltumseglung erfüllen!" Davon sind die Autoren nach ihrer Rückkehr in die Heimat überzeugt. Sie haben jahrelang gespart, hart an sich und ihrem Schiff gearbeitet. Doch die Erlebnisse ihrer Reise lohnen alle Mühen. Von den Kanaren aus überquert das Paar den Atlantik, verbringt ein Jahr in der Karibik, lebt monatelang mit den Kuna-Indianern der San-Blas-Inseln und lernt die Schönheiten und Schattenseiten Polynesiens kennen.



**Johanna und Klaus
auf Ihrer
"Ole Hoop" 25KB/jpg**

Sie besuchen Australien, Südafrika und Brasilien, ehe sie wieder heimische Gewässer ansteuern. Neben den Abenteuern enthält diese Reiseerzählung zahllose Praxishilfen zur Nachahmung in einem umfangreichen, nützlichen Anhang.

Empfehlungen des Vorstandes von INTERMAR Amateurfunkbetrieb mit nicht lizenzierten Funkstellen

Der Vorstand empfiehlt seinen Mitgliedern folgendes Verhalten:

1. Eine Funkstation gibt kein Amateurfunkrufzeichen, sondern lediglich den Namen des Schiffsführers oder der Segel-yacht an: ==>**Funkbetrieb sogleich einstellen**
2. Eine Funkstation meldet sich mit dem Rufzeichen einer Seefunkstelle: Ü Funkbetrieb sogleich einstellen
3. Eine Funkstation verwendet ein Amateurfunkrufzeichen, welches für den jeweiligen Betrieb nicht ausreicht: ==>**Funkbetrieb sogleich einstellen**
4. Eine Funkstation meldet sich mit einem den internationalen Regeln entsprechenden Amateurfunkrufzeichen, es liegt jedoch eine behördliche Auskunft vor, daß dieses Rufzeichen nicht legal verwendet wird. ==>**Funkbetrieb sogleich einstellen**
5. Eine Funkstation meldet sich mit einem den internationalen Regeln entsprechenden Amateurfunkrufzeichen,
 - verhält sich aber nicht regelgerecht bei der Betriebsabwicklung
 - verwendet ein exotisches Rufzeichen
 - die Eintragung in aktuellen Rufzeichenlisten ist nicht feststellbar
 - andere Funkamateure haben aufgrund eigener Feststellungen Zweifel an der legalen Verwendung des Amateurfunkrufzeichens mitgeteilt:

==>**Fragen an die verdächtige Funkstation stellen**, welche das ehemalige Prüfungsverfahren betreffen (Ort, Zeitpunkt, Gremium, ggf. Lizenznummer).

==>**Bei glaubwürdigen Angaben Funkbetrieb fortsetzen** und zwecks endgültiger Verdachtsbeseitigung bitten, bei nächster Gelegenheit eine Fotokopie der Genehmigungsurkunde zu überlassen.

==>**Bei einem "Geständnis" oder nicht überzeugenden Angaben zum Erwerb der Amateurfunklizenz Funkbetrieb mit Hinweis einstellen**, daß INTERMAR Ratschläge zur Erlangung der Lizenz gibt.

6.) Eine Funkstation legt glaubwürdig dar, daß ein Notfall vorliegt, z. B. schwere Schäden am Schiff oder gefährliche Erkrankung eines Besatzungsmitgliedes:

==>**Funkbetrieb bis zur Behebung der Notlage fortsetzen, selbst wenn keine gültige Amateurfunklizenz vorliegen sollte.**

[JETZT mit eigener Homepage](#)

Trotz Verletzung gesetzlicher Vorschriften, die nicht nur Ordnungswidrigkeiten, sondern Vergehen im Sinne des Strafrechtes darstellen, sollte sachlich argumentiert und beleidigende Äußerungen vermieden werden. **Es liegt im Ermessen eines jeden**, ob er die Ermittlungsbehörden einschaltet oder eine Strafanzeige abgibt. Eine gesetzliche Verpflichtung besteht insoweit nicht. Solche Maßnahmen sollten allerdings nur das letzte Mittel sein, beispielsweise bei einem andauernden Fehlverhalten der nicht lizenzierten Funkstation.

Eine entsprechende Vorgehensweise wird auch gegenüber denjenigen Amateurfunkstationen empfohlen, welche zwar eine Lizenz besitzen, jedoch den Funkbetrieb mit der anderen Funkstation fortsetzen, obwohl sie nachweislich erkennen, daß sie nicht legal ist.

Günther Hirschberg (1. Vorsitzender)

Herbert Lüpke (2. Vorsitzender)
Rolf Behnke (Geschäftsführer)

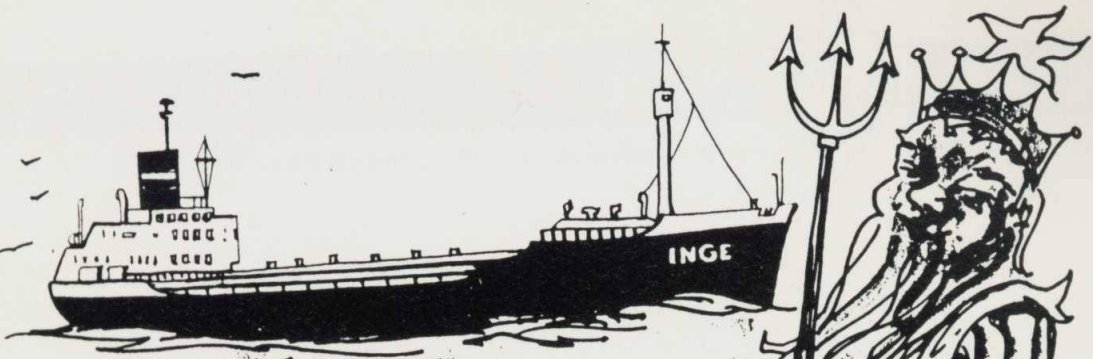
Ein guter Schiffsführer
besteht aus

10% Wissen

40% Erfahrung

49% Vorsicht

1% Wagemut



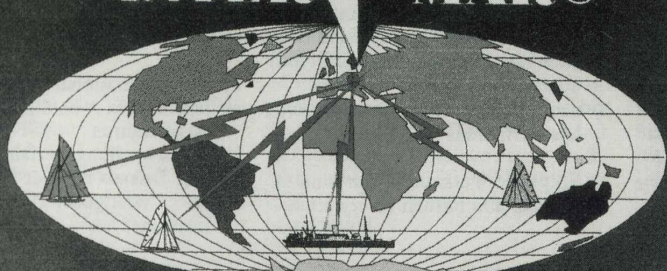
Wir Neptun, Beherrscher aller Meere,
Seen und Flüsse, Teiche und Tümpel
beurkundem hiermit, daß
der Staubgeborene ^{Arno Möller-Henza}
an Bord des uns wohlbekanntesten
Motorschiffes „INGE“
am heutigen Tage vom Schmutz der
europäischen Länder gereinigt und
nach unserem polarem Ritus auf
den Namen „SEEBAAR“
getauft worden ist, also daß
derselbige gehörig gesalbt und
wohl vorbereitet sei, unsere Gewässer
nördlich des Polarkreises zu befahren.
An Bord, Polarkreis
Zeuge:



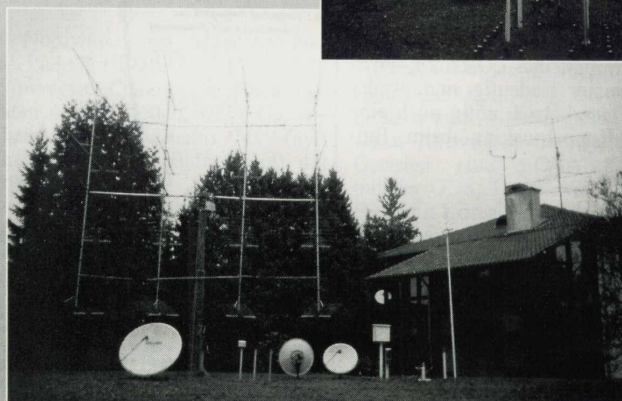
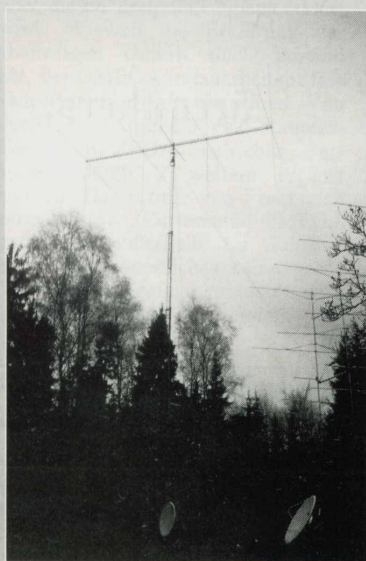
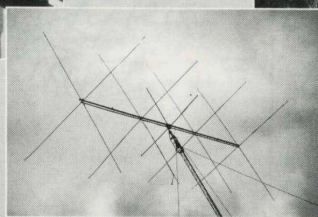
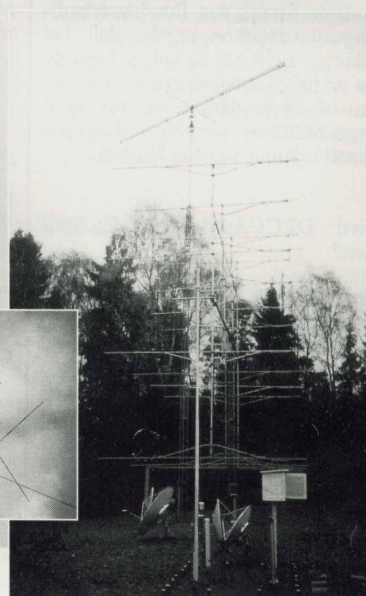
Die Clubstation DL Ø IMA von Rolf

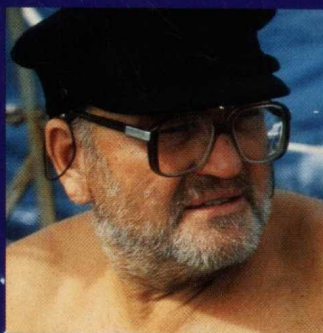
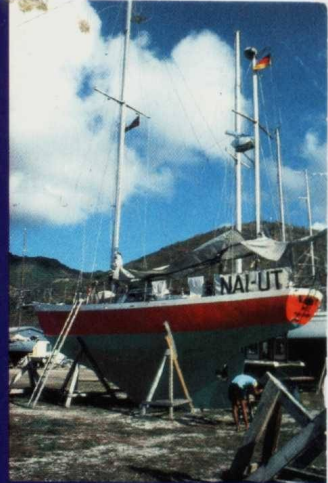
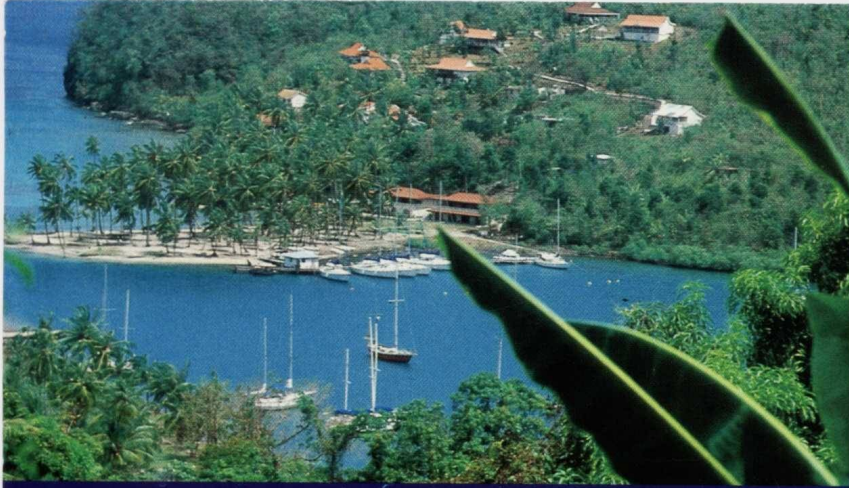


DLØIMA
INTER MAR®



MARITIME - MOBILE - NETWORK DAILY 17 UTC 14.313 Khz
OPERATOR: ROLF BEHNKE (DK4XI)
Auf Mühlental 1 D-66386 St. Ingbert Phone 49 - 6894 - 692111

The central graphic features a stylized world map with a grid of latitude and longitude lines. A large sailing ship is positioned in the center of the map, with several smaller sailing ships scattered across the globe. The text 'DLØIMA' is written in a large, bold, serif font at the top, and 'INTER MAR®' is written in a smaller, bold, sans-serif font below it. At the bottom of the graphic, there is a white rectangular box containing contact information in a bold, sans-serif font.



FROM: **DL I YDM**
DOK N 26

OP.: HERBERT LÜPKE
 QTH.: LAGESCHE STRASSE 125
 4920 LEMGO / GERMANY
 Ω 600 ☎ 05261 / 5161

DATE: Rundgespräch war

UTC: Klona ARG!

RST: Visual LW, AM, SSB, FM, RTTY

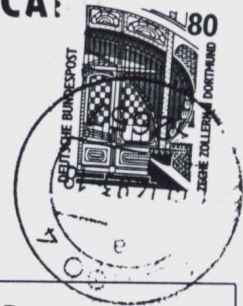
TX: _____ WATTS: _____

WX: _____

REMARKS: Aussicht Korilie

TNKS FOR QSO OM 73 HPE. U. CAGN

QSL CARD



TO RADIO:

DK 4XI

ROLF BEHNKE

auf Mühlental 1

66386 ST INGBERT