

INTER



MAR®
Inc.

Amateur-Seefunk e.V.

JAHRESBERICHT 2003

DES

INTERMAR

AMATEUR-SEEFUNK e.V.



Herausgeber:

Intermar Amateur – Seefunk e.V.

Redaktion:

Hedwig Lennartz (DL8ZAR)
Otto Lennartz (DJ8OL)
Quellenstr. 49, D-65321 Heidenrod
Telefon +49 (0) 6124 4625
Email: dj8ol@darf.de oder dj8ol@winlink.org
(max.150Kb)

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:

DL0NL – verantwortlich Günther Hirschberg
(DL2FCG)
DL0IMA – verantwortlich Rolf Behnke (DK4XI)
DJ3CD - verantwortlich Klaus Hilbert (DJ3CD)
DK0HBG - Verantwortlich Harald Adolph (DH1HA)

Vereinskonto:

Sparkasse Münsterland Ost, BLZ 400 501 50, Kto.-Nr.
26 002 758

Inhalt

Seite

Vereinsangelegenheiten

Inhaltsverzeichnis	3
Vorwort	4
Anmerkungen der Redaktion	4
Protokoll	5
Mitgliedsantrag	61
Mitgliederverzeichnis	63

Berichte

Grüße von St. Helena	7
CQ CQ CQ Maritim Mobil auf 14.313	9
Demütigung durch „Grinsemann“	11
Ein Schreck in der Morgenstunde	14
Verlust der SY MAPEMA	16
Zoll- und Einwanderungsbehörde	28
Hier ist EA6/DL7EU/p	29
Durch die „Kanarischen Inseln“	34
Von Neuseeland nach Tahiti	39
Honeymoon Habor, Bahamas	54
Momentaufnahme in Manhattan	57
An der Westküste von Australien	59
Besuch bei der Redaktion	60

Technik und Wetter

www.intermar-ev.com	10
AirMail V.3.1. 936, was bietet es	17
Wer gut schmiert, der gut fährt...	30
Winlink 2000, was ist das?	37
MicroVert-Antenne, eine Kurzbeschreibung	52
Fenderrecycling	58

Vorwort

Liebe Mitglieder,

Am 20. März 2004 hat die Jahreshauptversammlung mit reger Beteiligung in Herrsching stattgefunden.

Mit großer Mehrheit wurde Rolf Behnke DK4XI zum 1. Vorsitzenden gewählt.

2. Vorsitzender wurde Peter Höbel DL2MAS.

Geschäftsführer wurde Harald Adolph DH1HA.

Kassenwartin wurde Hedwig Lennartz DL8ZAR.

Wir wünschen dem neuen Vorstand viel Glück und immer „eine glückliche Hand“ bei seiner Arbeit.

Wir möchten aber auch dem ausgeschiedenen Vorstand ganz herzlich für seine geleistete Arbeit danken. Das gilt besonders für Günther DL2FCG, der ca. 15 Jahre den Verein geleitet und um manche Klippe gesteuert hat.
Alles Gute Günther für Dich und Deine Familie.

Anmerkungen der Redaktion:

zunächst gilt unser Dank allen Autoren, die uns mit Fotos bzw. mit Beiträgen und Bildern unterstützt haben. Für die teilweisen Kürzungen von Beiträgen bitten wir um Verständnis.
Nachdruck und Vervielfältigung dieses Jahresberichtes bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung der Redaktion.

Viel Vergnügen beim Lesen.

Hedwig und Otto

Protokoll

Intermar Jahreshauptversammlung 20.3.2004

Protokollführer: Rolf Behnke

- TOP 1 Begrüßung durch Gerhard DJ7MV
- TOP 2 Begrüßung durch Gastgeber Bernd DB2DI, OVV C 23 Ammersee
- TOP 3 Ehrung von Ehrenvorsitzenden Herbert DL1YDM (91 Jahre)
- TOP 4 Begrüßung durch Günther DL2FCG (DL0NL)
- TOP 5 Anwesend 26 Personen, davon 21 Stimmberechtigte
- TOP 6 Beschlußfähigkeit festgestellt
Versammlungsleiter: Günther Hirschberg DL2FCG
Protokollführer: Rolf Behnke DK4XI
- TOP 7 Bericht des 1. Vorsitzenden Günther Hirschberg
- TOP 8 Bericht des kommissarischen Geschäftsführers Günther Hirschberg
- TOP 9 Bericht der Kassenführerin Constanze Hirschberg
Der Jahresgeschäftsbericht 2003 weist ein ausgeglichenes Konto aus.
- | | |
|--------------------|----------------|
| Einnahmen | 10.702,60 Euro |
| Ausgaben | 10.702,60 Euro |
| Davon Bankguthaben | 9.189,92 Euro |
- TOP 10 Bericht des Kassenprüfers Otto Lennartz DJ8OL
- Kasse geprüft
 - Fehlbetrag von 3,59 Euro festgestellt
 - diverse Belege haben gefehlt, wurden nachgereicht
 - Eigenbelege wurden akzeptiert
 - alle in Ordnung
 - Wimpelbuchung war falsch, als Spende gebucht
 - Die Kassenführung ist nach Ansicht der Kassenführer desolat

- TOP 11 Redaktion der Clubzeitschrift
Otto DJ8OL schilderte die schwierige Situation der Redaktion.
Es wurde beschlossen, daß nach der Wahl der neue Vorstand über die Veröffentlichung entscheidet.
- TOP 12 Entlastung des Vorstandes
20 Ja-Stimmen
1 Nein.Stimme
- TOP 13 Wahl des 1. Vorsitzenden
Geheime Wahl wurde beschlossen und vom Wahlleiter genehmigt.
Wahlergebnis: 14 Stimmen für Rolf Behnke DK4XI
7 Stimmen für Günther Hirschberg DL2FCG
- TOP 14 Wahl des 2. Vorsitzenden
Wahlergebnis: 15 Stimmen für Peter Höbel DL2MAS
5 Stimmen für Otto Lennartz DJ8OL
1 Stimmenthaltung
- TOP 15 Wahl des Geschäftsführers
Wahlergebnis: 14 Stimmen für Harald Adolph DH1HA
5 Stimmenthaltungen
2 ungültige Stimmen
- TOP 16 Wahl des Kassenführers
Wahlergebnis: 12 Stimmen für Heswig Lennartz DL8ZAR
9 Stimmenthaltungen
- TOP 17 Wahl der Kassenprüfer
Herbert DJ2OV und Gerhard DJ7MV wurden einstimmig gewählt.
- TOP 18 Sonstiges
- Einrichtung eines Referates für technische Fragen im Internet, z.B.
 - Funktion von Pactor II oder III, Auskunft z.B. bei Otto DJ8OL und Jürgen
 - Die Frage über die Erscheinungsweise der Clubzeitschrift wird vom Vorstand zu einem Späteren Zeitpunkt entschieden.
 - Als nächster Versammlungsort wurde Edersee beschlossen.
 - Jürgen DK5ZS übernimmt die Versammlungsorganisation Edersee.

Herrsching, den 20.03.2004



Rolf Behnke DL0IMA, Protokollführer

Grüße von St. Helena

von Rudi DH3PP/mm SY NIEJE LEEV, 10.4.03

.....es scheint ja wieder ganz gut auf der Intermar-Frequenz zu klappen. Leider hatte ich in der letzten Zeit einige technische Probleme mit meiner Bordstation: nach fast fünfjährigem Bordeinsatz und wechselnden Aufenthalten zwischen tropischen und naßkalten Regionen, wie zuletzt die Umrundung des Kaps der Guten Hoffnung und dem folgenden Kurs im kalten



Benguelastrom an der afrikanischen Küste bis Walvish Bay / Namibia, waren Korrosionserscheinungen an einigen Lötstellen in meinem Transceiver für den Totalausfall des Gerätes verantwortlich.

Gott sei Dank hatte ich seit längerer Zeit einen sehr guten Kontakt mit Funkamateurfreunden in **Windhoek**, und so fand sich schnell eine hilfsbereite, kompetente "HAM" Hand zur Reparatur des Gerätes. Dann brach das Oberteil meiner Stabantenne ab und ging bei 4500m auf Tiefe.

Nach der Ankunft auf der Reede von St.Helena hieß es dann mit Bordmitteln ein Provisorium als Antenne zu installieren.



Und es hat geklappt! Hoffentlich hält es für einige Zeit durch.

Der Zwischenstop auf dieser Atlantik Insel ist eine über die normalen Erwartungen hinausgehende Besonderheit.

Diese zerklüftete Felseninsel hat keinen Flugplatz.

Einen befestigten Hafen vermiest man hier ebenfalls.

Es gibt nur eine einzige gegen den vorherrschenden Südostpassat geschützte Ankerbucht, an der auch die kleine "Hauptstadt" der Insel, Jamestown, mit ihren 900 Einwohnern gelegen ist.

Die Insel wird regelmäßig vom inseeigenen Versorgungsschiff "St. Helena" angelaufen, welches die Verbindung mit dem Mutterland England über die Kanarischen Inseln, die Kapverdischen Inseln und die Versorgung aus Kapstadt auch für



die zum gleichen Verwaltungsgebiet gehörende Inseln Ascension und Tristan sicherstellt.

Das Schiff ankert in der James - Bay und kleinere Leichter - Fahrzeuge bewerkstelligen dann das Löschen der Fracht. Gerade heute ist die St. Helena nach längerer Abwesenheit wieder hier vor Anker gegangen.

Kreuzfahrtschiffe, wie in der letzten Woche die " Saga Rose" aus Nassau, die " Queen Elizabeth 2 " und die " Caronia ", beide von der Cunard-Line aus Southampton, sowie alle anderen Besucherschiffe und anlaufende

Yachten müssen ebenfalls in der James Bay ankern.

Mein " Bruce" liegt hier auf 20m



Wassertiefe mit 60m Kette. Es ist trotz optimaler Wind - und Wetterbedingungen leicht rollig. Zum Landgang kann man zwar sein eigenes Dingi benutzen, aber es gibt hier den sogenannten " Ferry - Service ", ein kleines, offenes Boot, das man über UHF, Kanal 16, gegen eine geringe Gebühr anfordern kann.

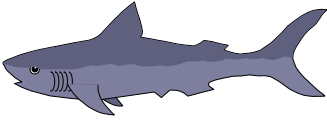


Der Zugang zur Insel ist dann für jeden Besucher nur über die sog " Landing steps " möglich. Das sind Steinstufen mit vorbereiteten " Manntauen ". Selbst bei sehr ruhigen Seegangs- und Wetterbedingungen muß man wegen des stets herrschenden leichten bis mittleren Schwells



den Sprung an Land mit dem festen Griff und Halt an den Manntauen zum richtigen Moment abpassen.

Und so hinterläßt schon der erste Schritt zum Betreten



der Insel einen unvergeßlichen und nachhaltigen Eindruck.

Den Ort **Jamestown** betritt man dann nach Überqueren des Burggrabens durch ein historisches Tor.

Die alte Burganlage mit schönem Burggarten, die alte Kirche sowie weitere altherwürdige Gebäude entlang der "Mainstreet " beherrschen auf den ersten Blick das Stadtbild.



Die Häuser sind schmuck restauriert, alles macht einen sehr sauberen Eindruck.

Die Menschen sind unbefangen, sehr freundlich und hilfsbereit, jeder grüßt hier jeden.

Ich habe mich sofort wohlgefühlt.

So schroff zerklüftet, felsig und unbewachsen die Insel von See her auch aussehen mag, das Landesinnere ist zwar auch gebirgig, aber überall grün, mit



farbenprächtigen Blumen übersäte, mit üppigem, tropischen Pflanzenwuchs überzogen, man gewinnt den Eindruck, in einem letzten Winkel friedlicher Abgeschlossenheit dieser Erde zu sein.

Und hier hat Napoleon sein letztes Exil verbracht.

Es gehört natürlich zur Pflichtübung, sein Haus in Longwood und seine Grabstätte in Sane Valley zu besuchen.

Der nächste Reiseabschnitt steht bevor. Der Abschied ist absehbar.

Morgen stehen noch die letzten Einkäufe zur Versorgung auf dem Programm, dann wird schon wieder ausklariert und es geht Anker auf zum nächsten Törn!



Viele Grüße

Rudi

Fotos: Otto DJ8OL

CQ CQ CQ Maritim Mobil auf 14313 KHz

hier ist DJ4UQ

so meldet sich Gerd Bahner aus Grossauheim einem Stadtteil von Hanau.

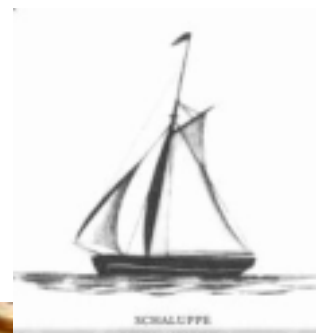
Gerd ist Jahrgang 1935 und feiert im Februar seinen 69. Geburtstag.

Seine Amateurfunkprüfung machte er im Jahre 1958. Seit dieser Zeit ist er weltweit mit seinem Hobby QRV.

Als Transceiver benutzt er einen TS 930 mit Monitor, TL 922 und die Antenne ist eine Cubicel – Quad für 20, 15 und 10 Meter.

Seine seglerischen Aktivitäten beschränken sich in den letzten Jahren auf dem Main, von der Schleuse Seligenstadt flussaufwärts bis Würzburg.

Gerd vielleicht hätten verzichten müssen.



1978 begann er sich für segelnde Funkamateure zu interessieren und hat seit 1980 die Kontakte in einer Datei festgehalten.

Am 1.1. 2004 befanden sich **9081** Einträge in der Datei.

Vermutlich könnte Gerd, wenn er nicht so bescheiden wäre, damit ins Guinnessbuch der Rekorde eingetragen werden.

Seine Fukausrüstung ist teilweise auf dem Foto zu sehen.

Obwohl Ruheständler im Allgemeinen wenig Zeit haben, fotografiert (ein weiteres Hobby) Gerd auf seinen Radtouren im Spessart und am Main .

Zum Schluß gilt unser Dank seiner Frau Margot, ohne deren jahrzehntelange „Fürsorge“ wir auf

www.intermar-ev.com

So lautet die neue Internetseite von Intermar Amateur-Seefunk e.V

The screenshot shows the homepage of the website www.intermar-ev.com. The browser address bar displays the URL. The header features the logo 'INTER MAR' with a blue diamond symbol and the text 'Amateur-Seefunk e.V.' to the right. A navigation menu below the header includes links for HOME, VEREIN, NEWS, FRAGEN (FAQ), TECHNIK, STORIES, LINKS, and KONTAKT. On the left side, there is a 'Quick-Links' section with links for Frequenzen/Funkzeiten, Mitglied werden, Unsere Clubstationen, and Alles zur Funklizenz (www.darc.de). Below this is a 'Seenotrettung' section with 'Alarmierung' and 'Infos: www.dozrs.de' next to the DZRS logo. Further down, there is a 'SOS-Seenotfall-aktuell' section with links for 'Text' and 'Bild', and a 'Seenotfall-Formular' section with an 'Online-Formular' link. The main content area features a welcome message: 'Herzlich willkommen bei INTERMAR Amateur-Seefunk e.V. – dem deutschen Maritim-Mobilen Service-Netz'. Below this is a banner titled 'Wetter gibt es immer und überall...' with a sub-header '...wir sagen Ihnen welches!' and a background image of a boat on the sea. To the right of the banner are links for 'Webcams: > Nordsee > Ostsee > Maritim'. At the bottom, there are two sections: 'Aktuelle Meldungen von 14.313 kHz' and 'Aktuelles von und für Yachten'.

Zu sehen ist hier nur ein Ausschnitt der Startseite.

Es gibt eine Vielzahl von Links zu verschiedenen Themenbereichen:

ob es sich um Wetter, Amateurfunk, Antennen, Software oder andere Wetternetze handelt, hier wird man fündig.

Es ist eine ausgezeichnet gestaltete und übersichtliche Internetseite.

Auf diesem Wege ein Dankeschön an Rolf DK4XI (DL0IMA)

Demütigung durch „Grinsemann“ in „Portsmouth“ bei Norfolk

Marlene Schuster SY IDUNA

Heute geht es mit Helga & Rolf von der SY „Wasa“, welche die Erdkugel schon umrundet und den Atlantik zweimal überquert haben, per Wassertaxi auf die andere Uferseite des Elizabeth Rivers, ins historische „Portsmouth“.

Im Visitor Center holen wir uns Info Material und Tickets für eine „Trolley-Tour“/Stadtrundfahrt. Wir werden gefragt ob wir Pässe oder Ausweiskarte dabei haben, Hauptsache etwas mit Foto. Die Tour führt nämlich auch ein Stück durch militärisches Gebiet, die Norfolk Naval Ship Yard. O.k., haben wir, - aber was da auf uns zukommt, das hätten wir vier Deutsche uns nicht träumen lassen.



Wie in all diesen historischen Städten fährt der Bus zuerst durch die gut renovierte Altstadt, hält vor interessanten Bauten, meist Privathäusern, und die Tour-Begleiterin erzählt und erklärt. Das sie dabei meist nur mich anschaut, wird mir immer peinlicher. Vielleicht lächle ich so „verstehend“ zurück. Aber

nicht, weil ich alles perfekt übersetzen kann, sondern weil ihre angegriffenen Stimmbänder mir leid tun. Räusper, räusper, dazwischen wieder ein Schluck Wasser, so steht sie ihre letzte Tour für heute durch.

Bei den drei gleich aussehenden Einzelhäusern, auf aneinander grenzenden Grundstücken, verstehe ich nur soviel, daß diese ein Mister „Sowieso“ für seine drei Töchter erbauen ließ. Da der Boden hier nicht sehr gefestigt war, ließ er zuerst nur jeweils das untere Stockwerk erstellen. Jahre später, nachdem sich der Untergrund gesetzt und verdichtet hatte, kam bei jedem der drei Häuser der erste Stock darauf und später einmal der zweite.

So entstanden mit den Jahren dreigeschoßige, stabile Häuser.



Bei einem anderen Gebäude erklärt sie uns, daß damals die Steuern nach Anzahl der Stockwerke erhoben wurde.



Ein findiger Bauherr gestaltete daraufhin seine zweite Etage gleich einem sehr geräumigen, fast senkrechten Dachstuhl, verkleidete ihn außen mit Dachschindeln und bezahlte infolgedessen nur für sein Erdgeschoß Steuern. Viele der Häuser haben ein, für eine bestimmte Epoche unverkennbares Merkmal, ein „outside-kitchen“, eine Küche außerhalb. Meist im gleichen Baustil wie das Wohnhaus, steht das kleine Häuschen, entweder separat oder direkt an das Haupthaus angegliedert. Entweder wegen der Wärmeentwicklung oder wegen der Kochgerüche, wer weiß? Gegen Ende der Tour fahren wir auf den Eingang der

militärischen Bootswerft zu. Die Schranke öffnet sich, der Bus passiert und stoppt erneut am inneren Wachhäuschen. Die Tourbegleiterin schaut fragend durchs Fenster zum wohlbeleibten Security-Mann hinunter.

Kontrolle, ja oder nein? - Ja! Schnell greift sie in ihre Handtasche und steckt ganz verstohlen einer Dame auf der vorletzten Bank ihre Ausweiskarte zu. Ha, ha, Marlene sieht alles!

Schwitzend keucht die „Kontrolle“ die Stufen des Busses hoch, grüßt und - grinst! Fragt nach den Ausweisen und grinst! Alle halten ihre Identifikationskarten hoch.



Auch wir vier Deutsche. Er grinst weiter. Sein Blick schweift über unsere Köpfe und bleibt an meinem Ausweis haften. Sein Grinsen wird noch breiter. Er nimmt mir meinen Ausweis ab und fragt grinsend: „Deitsch?“ „Oh, sie sprechen deutsch“ frag ich ihn. Er antwortet: „Bisserl“ und grinst noch unverschämter. Als er



meinen Ausweis lange und noch länger betrachtet, wendet und - grinst, beginnen unsere zwei Männer bereits mich zu frotzeln. „Grinseemann“ gibt mir meinen Ausweis zurück, verläßt den Bus, geht ans Telefon in seinem „Kabäuschen“, hievt seinen schwitzenden Körper anschließend wieder ins Innere des Busses und verkündet grinsend, dass wir vier Deutschen hier aussteigen müssen und am Schlagbaum warten. Wir vermuten zuerst einen schlechten Witz, merken aber sehr schnell, „Grinseemann“ meint es ernst.

Wie gut erzogene Kinder stehen wir folgsam auf und verlassen

unter den fragenden Blicken der Tourbegleiterin, der Busfahrerin und der anderen Fahrgäste total verdattert den Bus, der jetzt ohne uns weiter in das Gelände hineinfährt.

Ich frage „Grinseemann“ nach dem „Warum?“ „Wir haben eine Vorschrift, nach der dürfen keine Ausländer rein“, grinst er mir ins Gesicht. Aber jetzt schlägst dreizehn! Und das bei einer, für Touristen angebotenen Stadtrundfahrt!

Rolf macht etwa fünf Schritte nach vorn und schaut um die Hausecke. „Stop! Back!“ kommt es in scharfem Ton vom „Grinseemann“.

Bei 35 Grad, an der sonnenbeschienen Hausmauer wartend, beginnen wir langsam aber sicher, äußerlich und innerlich zu kochen. Erst jetzt wird uns die Unverschämtheit dieser Situation bewußt. „Warum sind wir nicht einfach im Bus sitzen geblieben“, ärgert sich Willy. „Es wäre doch interessant gewesen zu sehen wie „Grinseemann“ darauf reagiert hätte. Vielleicht hätte er grinsend seine umgeschnallte Pistole gezogen?“ - Zu spät! - Wir werden es nie erfahren.

Der Trolley kommt zurück zum Schlagbaum, wir dürfen einsteigen. Die Lady, welche während der Fahrt alles so schön erklärt, antwortet auf meine Frage ob dies normal sei, ganz verlegen, daß so etwas bei ihren Touren noch nie vorgekommen sei. „Sorry, sorry.“ Wir vier „Geächteten“ beschließen den Vorfall ruhig und sachlich im Visitor Center von Portsmouth zu melden.



Auch von der Dame hier ein „sorry, sorry“, das gibt es doch

nicht, das darf doch nicht wahr sein, unerhört!



Die Begleiterin unserer Rundfahrt stürzt herein und meldet ihr ebenfalls diesen Vorfall.

Die entrüstete Dame des Visitor Centers meint, daß sie natürlich einen Protest einlegen wird, nur jetzt am Wochenende sei niemand zu erreichen.

Wenig später kommt die Lady nochmals auf uns zu und übergibt uns im Auftrag ihres Chefs, den sie soeben telefonisch informiert hat, das

Geld für die Fahrt zurück. Das finden wir sehr anständig.

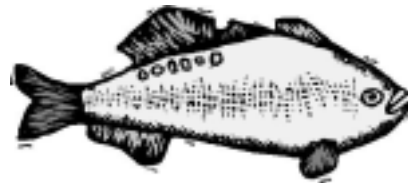
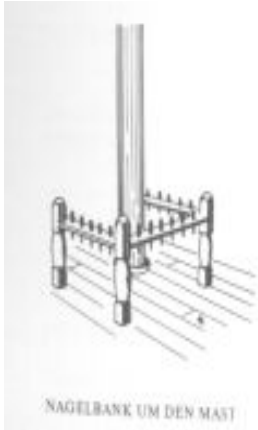
Thanks!

Dieses Geld setzen wir anschließend im „The Bier Garden“ in ein kühles deutsches Bier um.

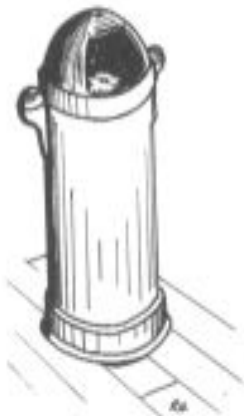
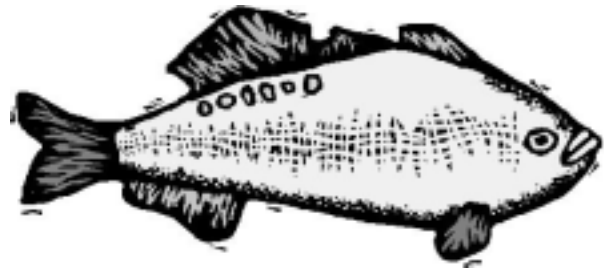
Auch die Wirtsleute, Deutsche aus Stuttgart, die seit über dreißig Jahren in den Staaten leben, finden den Vorfall unglaublich und wollen gleich beim Bürgermeister anrufen. Aber nein - es ist ja Wochenende! Hier in diesen heimeligen Räumen treffen wir noch auf weitere original „Spätzle-Schwoaba“.

Willy und ich haben dieses Erlebnis bereits lächelnd

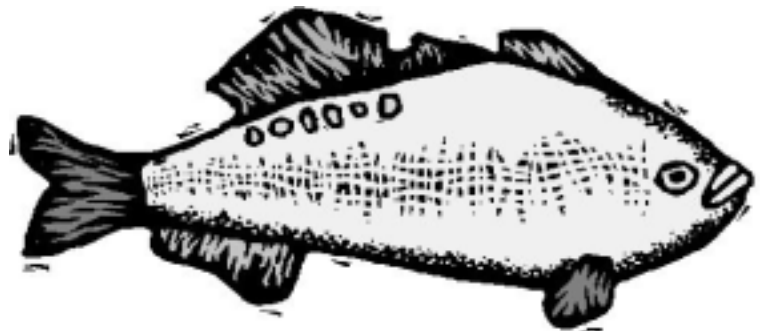
abgehakt, aber in Rolf arbeitet es weiter. Er fühlt sich geohrfeigt. Helga & Rolf sind mit ihrer Segelyacht bereits um die ganze Welt gesegelt, haben über fünfzig Länder besucht und waren bis zum heutigen Tag als Ausländer immer und überall willkommen.



Rolf kommt am Morgen nach dem Frühstück per Dingi zu uns an Bord und legt uns sein Protestschreiben an den Bürgermeister von Portsmouth vor.



Gut geschrieben, sachlich, ohne Polemik. Auch wir unterschreiben. In meinem Gehirn ruft ein kleiner schadenfroher Wicht: „Eines schwör ich dir, lieber „Grinseman“, falls du diesen Zirkus zu unrecht veranstaltet hast, hast du dies nicht umsonst getan. Deine Vorgesetzten werden davon erfahren!“



Ein Schreck in der Morgenstunde

von Harald Krüger DL2KHK SY NAXOS

Wir lagen mal wieder in einer der traumhaften Buchten von Meganision sicher vor Anker, die Bordfrau macht gerade das Frühstück und im Funk läuft die Intermar-Runde. Plötzlich rumpelt das ganze Schiff als wenn es über ein Geröllfeld gezogen wird.

Wir stürzten an Deck um nach einer möglichen Flutwelle Ausschau zu halten, denn nach der Schrecksekunde war mir klar, daß es sich nur um ein See- oder Erdbeben handeln konnte.

Später erfuhren wir, daß das Epizentrum ca 20 Sm draußen vor der Insel Lefkas war und die Stärke 6,4 auf der Richterskala hatte.

Wir lagen also auf der kleinen Insel Meganision recht gut geschützt. Am Nachmittag und gegen Abend erlebten wir noch zwei weitere kräftige Erdstöße.

An den Berghängen setzten sich Geröllhalden in Bewegung und verschütteten teilweise und in den Supermärkten kippten reihenweise Flaschen, auch mit recht edlen Inhalten, aus den Regalen. Das sind verschmerzbar Verluste für die Geschäftsleute, die sich demnächst, wie viele andere mit kippstabilen Regalen ausstatten werden.

Bei der Einfahrt in die Flychobay am nächsten Tag sahen wir, daß die eine oder andere Yacht an Land auch nicht mehr ganz senkrecht auf ihrem Bock stand. Aber richtig erschüttert hat uns dann der Anblick der guten alten Werft, wo die Schiffe noch wie zu Zeiten von Odysseus mit einem Holzschlitten aus dem Wasser gezogen und auf alten Ölfässern mit Holzkeilen und Pallhölzern abgestützt werden. Bildlich gesprochen bot sich uns ein Anblick als hätte jemand mit den Yachten die hoch und trocken



für die Werft. Nur wenige Yachten haben nichts abbekommen, der größte Teil hat sicher erhebliche Schäden, die auch erst später entdeckt werden und ganz sicher sind auch Totalverluste zu beklagen.

Das Foto mit den wieder aufgestellten Yachten ist übrigens eine Woche nach dem Erdbeben gemacht.

Ein Autokran hat in wenigen Tagen das Chaos rein optisch erst einmal beseitigt. Wobei ich mir nicht sicher bin, ob schon alle betroffenen Eigner wissen was auf sie zukommt, wenn sie wieder zu ihren gehegten und



Da wir jetzt dicht vor Stadt Nidry vor Anker lagen, konnten wir die Leute in der Stadt aufschreien hören.

standen Mikado gespielt. Ein Spiel mit traurigem Ausgang für alle Beteiligten, für die geschädigten Eigner, wie



gepflegten Schiffen nach Griechenland kommen.

Einige Schwerverletzte und erhebliche Schäden an Gebäuden und Straßen gab es hauptsächlich in der Stadt Lefkada.

Auch die neue Marina wurde leicht betroffen. Die Schwenkbrücke über den Lefkaskanal, die im Sommer täglich von ca 150-200 Yachten passiert wird, mußte ihren Betrieb wegen Uferbeschädigung für einige Tage ganz einstellen.

Aus eigener Erfahrung möchte ich anmerken, daß die Wassertiefe im Kanal zumindest an einer Stelle nicht mehr die alte ist, denn bei der letzten Durchfahrt Anfang September hatten wir mit 1.80m Tiefgang harte Grundberührung.



In ganz Südosteuropa sind Erd- und Seebeben keine Seltenheit, deshalb sollte man sich die Marina und besonders das Aufbocken vorher gut ansehen.

Bei den drei Marinas in Aktion/Preveza ist bei diesem Beben keine Yacht umgefallen oder beschädigt worden. Hier stehen die Schiffe auf Stahlböcken mit Gelenkstützen, die gut dimensioniert und mit Ketten verzurrt sind.

Anbei einige Fotos,

vy 73 von

Sitta und Harald

SY NAXOS



Verlust der SY MAPEMA

von Udo Trost DL4MDJ

Hallo Freunde,

nach nunmehr 5 Wochen, seit dem Verlust unserer MAPEMA, komme ich langsam, langsam mit der neuen Situation zurecht. Wir glauben zwar immer noch, daß unser „Urlaub“ bald zu Ende ist... aber... gleich drauf wissen wir, dass dieses Landrattendasein wohl noch einige Zeit andauern wird.

Für die Freunde, die noch nichts von unserem Unglück wissen, erzähle ich schnell einmal, was sich zugetragen hat.

Am 13.5. habe ich in English Harbour Ziel gesetzt, um den Atlantik, Richtung Azoren, zu überqueren.

Bis zum Bergfest(halbe Strecke)lief alles problemlos. Am 26.5.03 um 0:30 UT, dann ein fürchterlicher Ruck und Krach. Mapema wurde um 150° nach Luv geworfen... die Genua stand Back! Über Wasser war nichts zu sehen, dafür schockte mich ein Blick in die Bilge... nach 3 Minuten schon 40 cm Wasser im Boot. Ein Blick in die Motorbilge, die ja durch ein Schott total vom Salon

getrennt ist... das Gleiche, ebenfalls 30 cm Seewasser.

Mit meinen Beiden motorgetriebenen, sowie der elektrischen Lenzpumpe wollte ich das Boot lenzen... leider stieg das Wasser ständig höher.

Nach ca. 4 Stunden Kampf, mußte ich die Mapema aufgeben. Das Wasser stand zu diesem Zeitpunkt über dem Kartentisch (1,5m). Bevor die Batterien überflutet wurden, konnte ich noch, via Pactor, per EMail einen PanPan - Mitteilung an die Rettungsleitstelle in Bremen absetzen.

Als ich dann im Dinghy saß, die EPIRP gezündet hatte, hat mich der Schock umgehauen... ich war ohnmächtig bis das erste zarte Rot den östlichen Horizont zeigte. Davor, zu meiner großen Freude, 2 Dampferlichter und die Steuerbordlampe eines „großen Bruders“!!! Noch nie hat mich der Anblick eines Berufsschiffes so erfreut!!!!

Der russische Bananendampfer „Baltic Cloud“ nahm mich an Bord... im Logbuch stand:

**Distress Person:
Udo Trost
well and save on bord
8:30 local time (11UT)**

Mit 16-22kn jagte die Baltic Cloud nach NE. Streifte 2 Tagen später die Azoren und setzte mich am 3.6. in Kalundborg, Dänemark, an Land. Die große Gastfreundschaft und Herzenswärme der russischen Crew werde ich nie vergessen!!!!

Per Bahn bin ich dann nach Kempten gereist, wo mich Evi und die Kinder abholten. Vorläufig können wir bei Marions Schwiegereltern wohnen... schauermal... DL hat mich wieder... ich weiß nicht, ob ich weinen oder lachen soll.



Fragt uns nicht, wie es weitergehen soll, wir wissen es noch nicht.

Udo

AirMail Version 3.1. 936, was bietet es?

Otto Lennartz DJ8OL SY OLDY

Für den Segler an Bord erscheint es nach kurzer Nutzung unentbehrlich. Nicht nur die Übertragung von Nachrichten ins Emailnetz, den Direktverkehr im Keyboardmode – mit den Möglichkeiten zum weltweiten

Wetternachrichtenempfang bietet das Programm, auch den Empfang von FAX Karten, Synop Meldungen, Navtex und Klartext sind mit den zu integrierenden Programmen Getfax und Viewfax möglich.

Ein wichtiger Aspekt ist die Möglichkeit sich zu jeder Zeit Daten zu besorgen.

Je nach Ausbreitungsbedingungen, ein Propagationsfenster wird mit F8 geöffnet und zeigt die Möglichkeiten zum Connecten der PMBO,s in relativer Feldstärke oder in SNR an, wird die gewünschte Box ausgewählt.

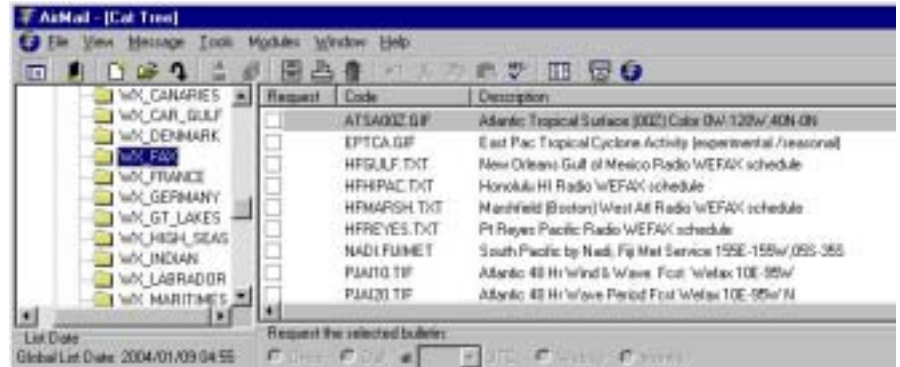
Wie kommt man nun zum „Catalog“ und an die angebotenen Dateien? Eine Grafik gibt einen Hinweis.

Nach Auswahl der gewünschten Datei besteht die Wahl, ob sie einmalig oder jeden Tag zur

gewünschten Zeit gesendet werden soll.

Der Angebotsumfang des Global „Cataloges“ kann hier nur angedeutet werden.

Da der Aufbau des Programms



einfach gehalten ist, erübrigen sich weitere Erklärungen.

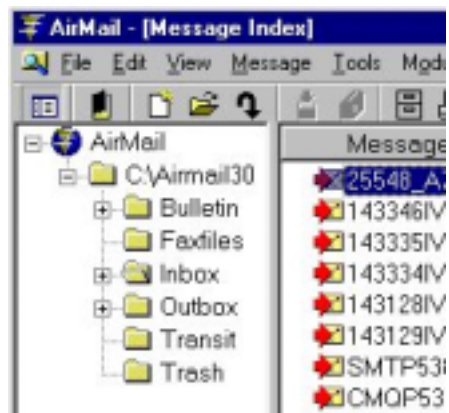
Auf den nachfolgenden Seiten noch ein paar Beispiele, was so alles vom Schiff via Amateurfunk möglich ist.

Zuvor noch ein Hinweis zum Versenden von Emails.

Das Procedere ist ähnlich wie bei dem Outlook Express.

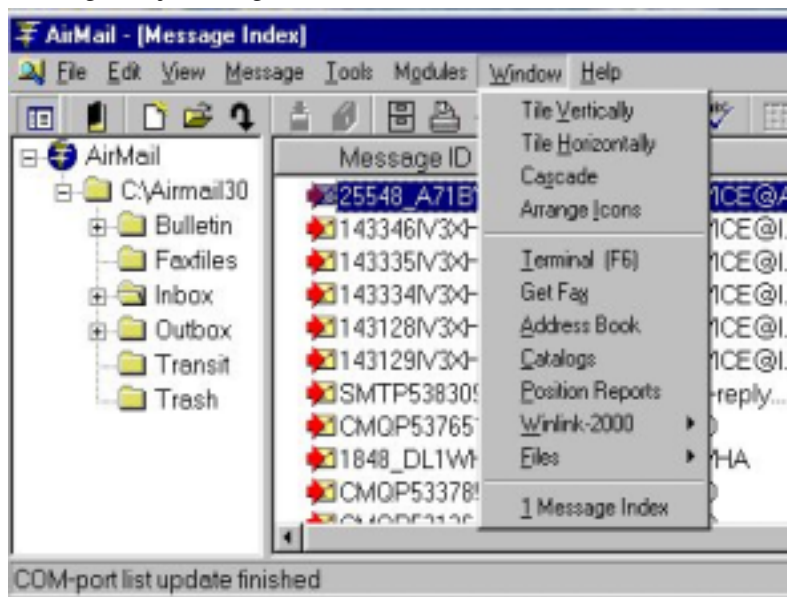
Es gibt ein Vorschreibfenster, Adressbuch (ein bestehendes kann

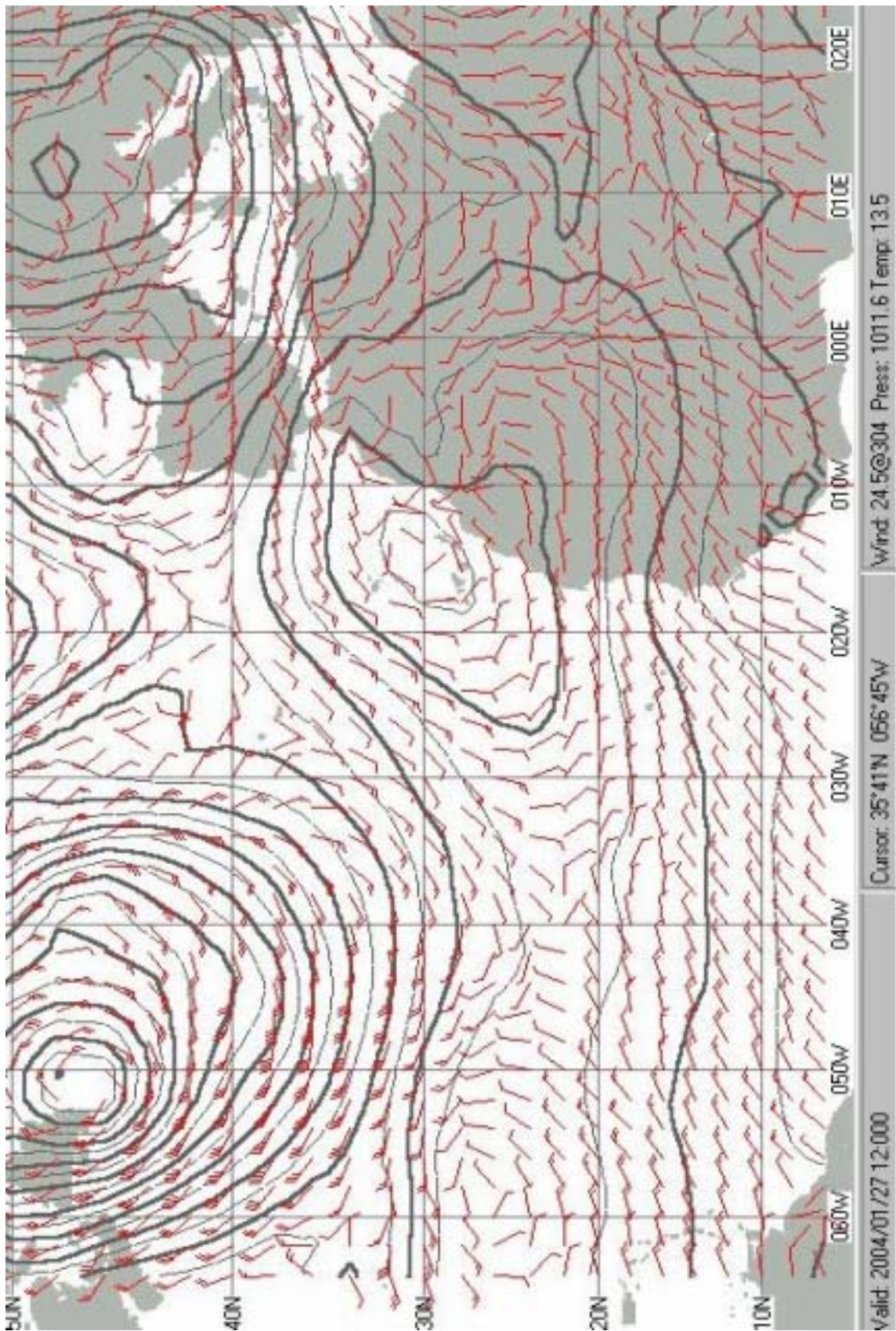
kopiert und verwendet werden) und einen Ausgangskasten. Das Symbol des Briefkastens ist sicherlich allen bekannt.



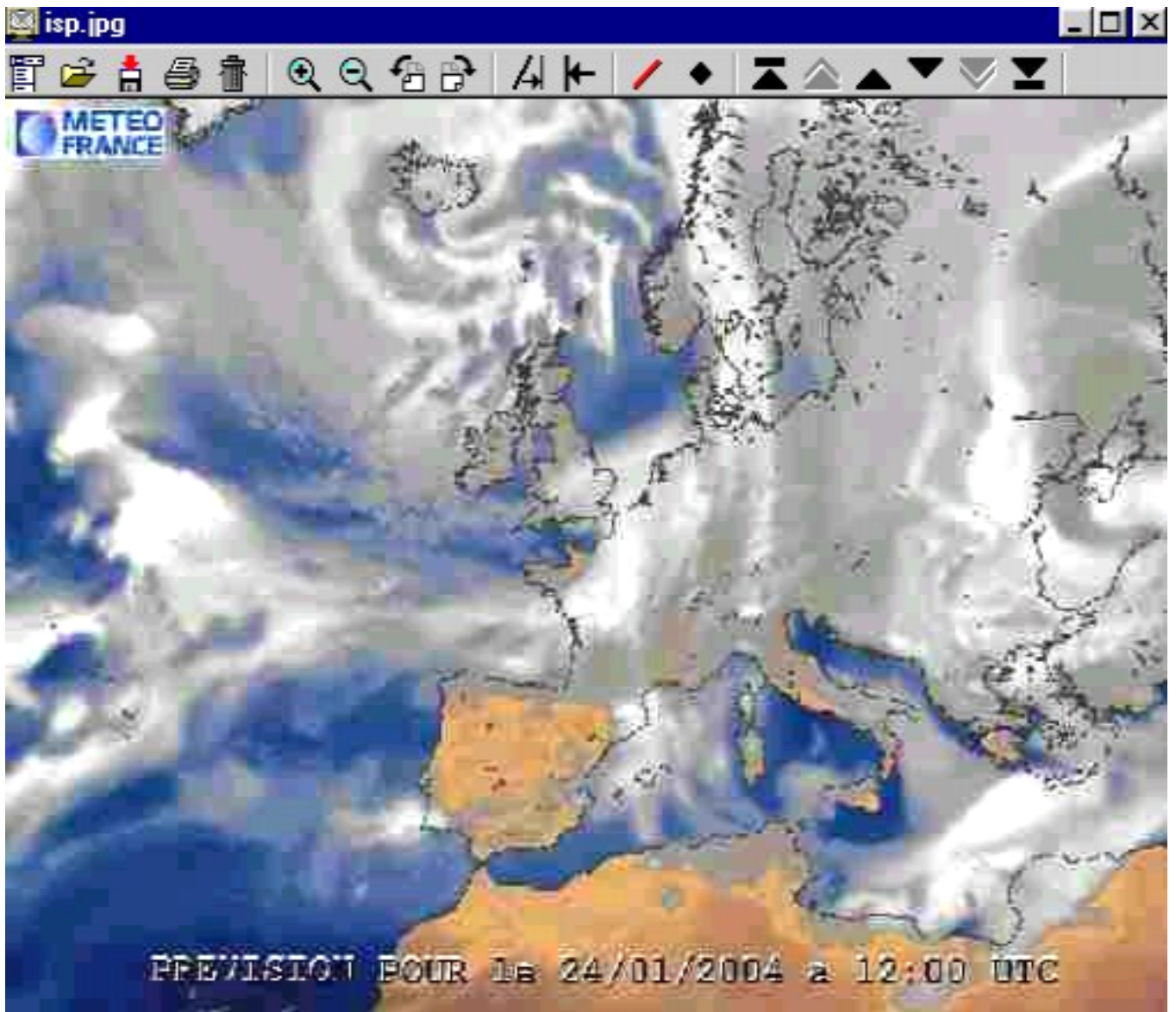
Verschickt wird die Mail beim nächsten Kontakt automatisch.

Eingegangene Mails findet man in der Inbox und sind im Message Fenster mit NEW gekennzeichnet.



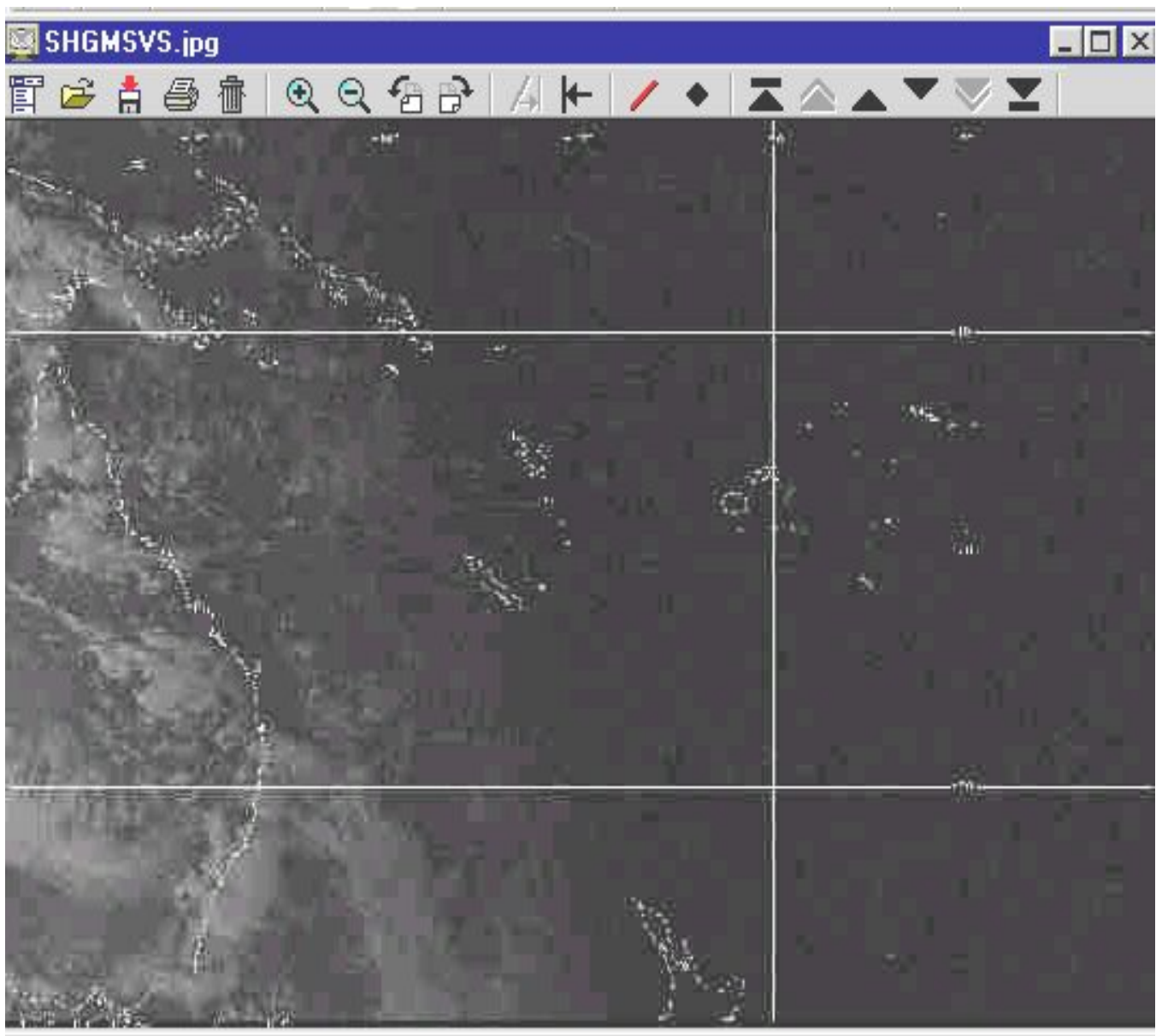


Bei dieser Grafik handelt es sich um eine Vorhersage der Wettersituation auf dem Nordatlantik. Der Ausschnitt ist frei wählbar. In der rechten Spalte findet man die Vorhersagedaten die sich an der Curserposition ergeben, diese können bis zu 84 Stunden weiter geblättert werden. Grundlage für diese Daten ist ein Extrakt für Saildoc von dem NOAA GFS/AVN Global Model.



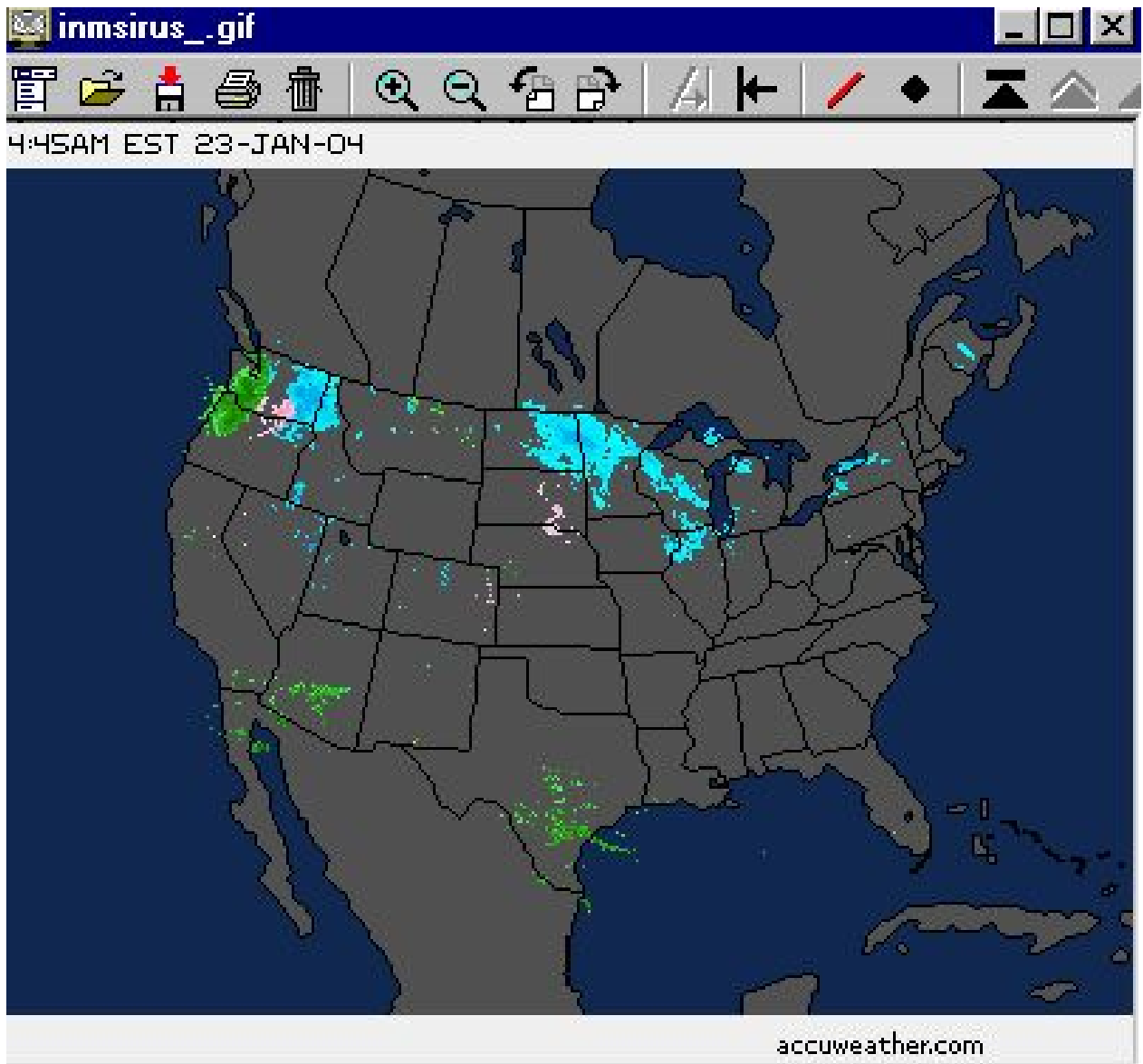
Zur Ergänzung von Wetterfaxkarten und Vorhersagekarten mit Isobaren und Windrichtung und -stärke kann dieses Bild dienen.

Es handelt sich hier um die Vorhersage der Wolkenfelder für die nächsten 24 Stunden.

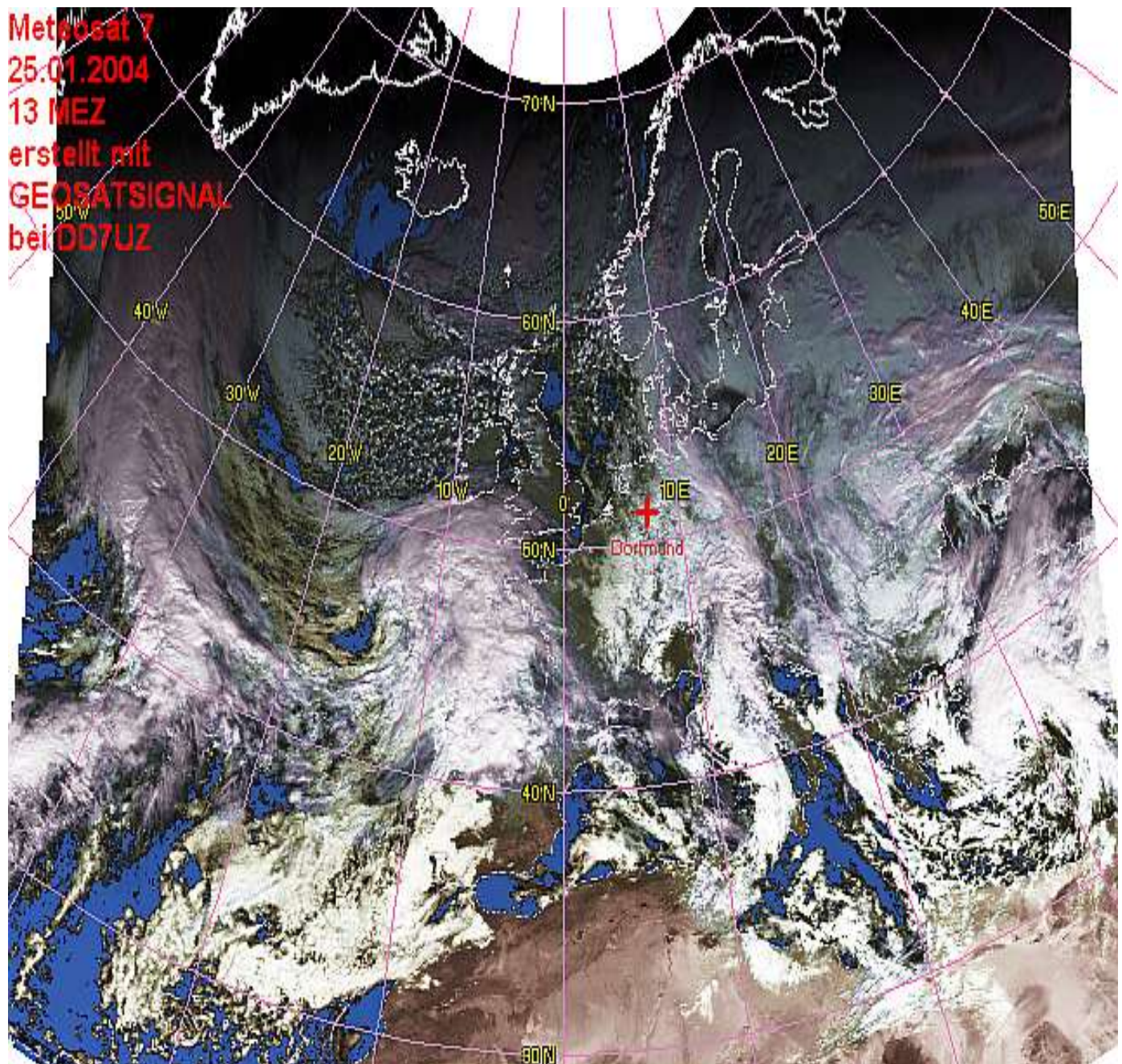


Auch Satellitenbilder von der südlichen Hemispähre sind möglich.

Die Umrisse von Australien und der Nordspitze von Neuseeland sind erkennbar.



Weterradarbilder sind eindrucksvoll, hier zeigen sie die Möglichkeiten des AirMail Programms.



Beispiel für ein Bild von Meteosat 7 vom 25.1.04
über den Weg:

AirMail Programm, Pactor modem, Kurzwellentransceiver in das Paket Radio Netz. Hier gibt es eine Fülle
von Infos.

Natürlich auch von den niedrig fliegenden Satelliten.

Aktuell vom 27.1.04 eine Cyclone Warnung

WTPN31 PGTW 27210

MSGID/GENADMIN/NAVPACMETOCCEN PEARL HARBOR HI/JTWC//
SUBJ/TROPICAL CYCLONE WARNING//
RMKS/

1. TROPICAL DEPRESSION 27W WARNING NR 015
01 ACTIVE TROPICAL CYCLONE IN NORTHWESTPAC
MAX SUSTAINED WINDS BASED ON ONE-MINUTE AVERAGE

WARNING POSITION:

271800Z8 --- NEAR 9.4N3 125.3E1
MOVEMENT PAST SIX HOURS - 230 DEGREES AT 09 KTS
POSITION ACCURATE TO WITHIN 060 NM
POSITION BASED ON CENTER LOCATED BY SATELLITE

PRESENT WIND DISTRIBUTION:

MAX SUSTAINED WINDS - 025 KT, GUSTS 035 KT
DISSIPATING AS A SIGNIFICANT TROPICAL CYCLONE OVER WATER
REPEAT POSIT: 9.4N3 125.3E1

FORECASTS:

12 HRS, VALID AT:
280600Z6 --- 8.6N4 123.7E3
MAX SUSTAINED WINDS - 020 KT, GUSTS 030 KT
DISSIPATING AS A SIGNIFICANT TROPICAL CYCLONE OVER LAND
VECTOR TO 24 HR POSIT: 260 DEG/ 09 KTS

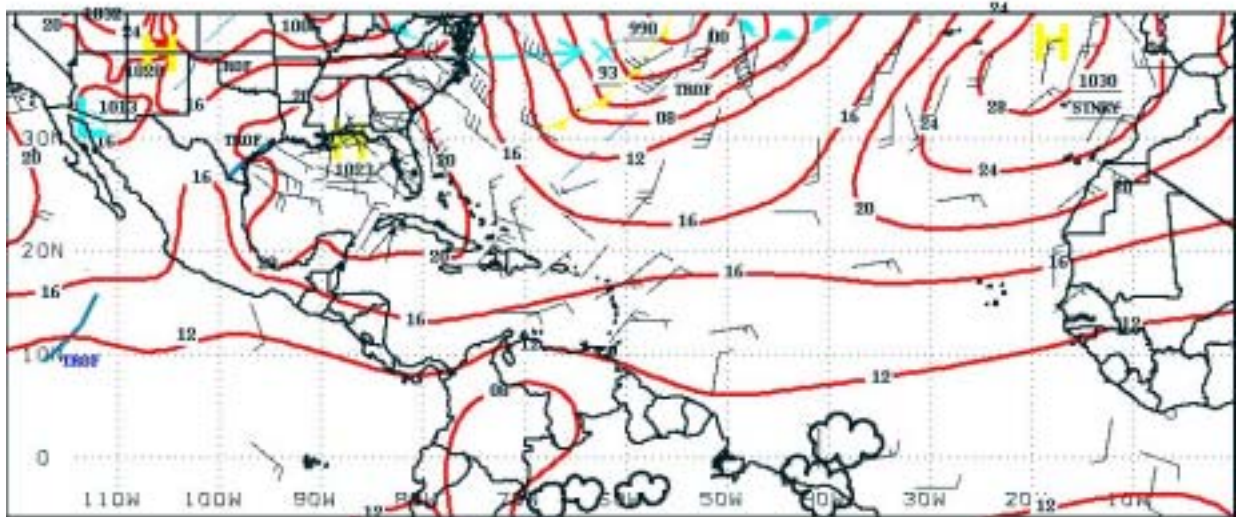
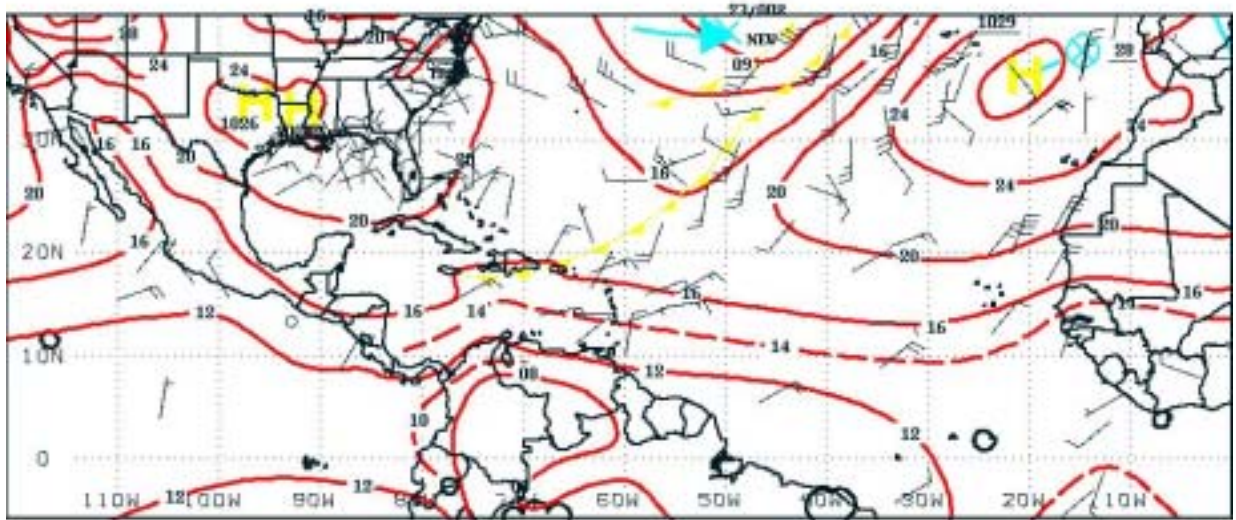
24 HRS, VALID AT:

281800Z9 --- 8.3N1 121.9E3
MAX SUSTAINED WINDS - 020 KT, GUSTS 030 KT
DISSIPATED AS A SIGNIFICANT TROPICAL CYCLONE OVER WATER

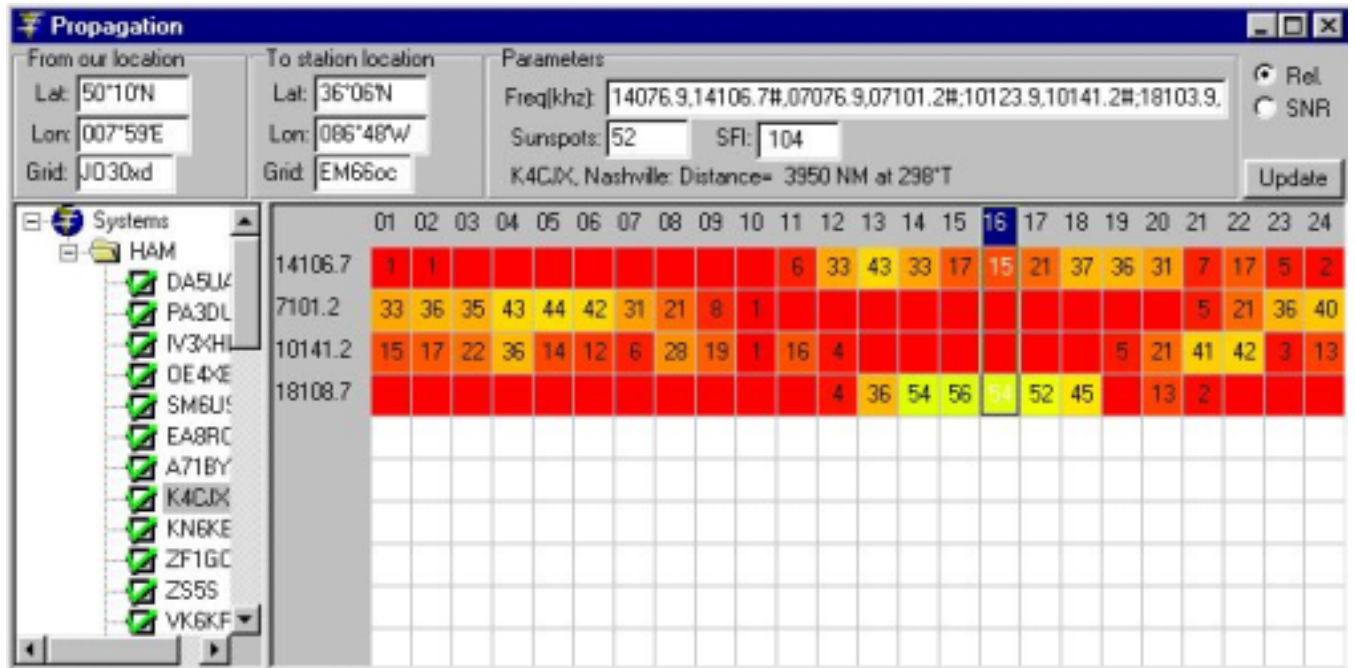
REMARKS:

272100Z2 POSITION NEAR 9.2N1 124.9E6.
TROPICAL DEPRESSION (TD) 27W, LOCATED APPROXIMATELY 40 NM WEST
OF DAPA, PHILIPPINES, HAS TRACKED SOUTHWEST AT 09 KNOTS OVER
THE PAST SIX HOURS. THE WARNING POSITION IS BASED ON 271730Z0
ENHANCED INFRARED SATELLITE IMAGERY. THE WARNING INTENSITY IS
BASED ON CURRENT SATELLITE INTENSITY ESTIMATES OF 25 TO 35 KNOTS
AND SYNOPTIC REPORTS. ANIMATED SATELLITE IMAGERY INDICATES THAT
CONVECTION CONTINUES TO WEAKEN OVER THE EXPOSED LOW LEVEL CIRCULATION
CENTER. MAXIMUM SIGNIFICANT WAVE HEIGHT AT 271800Z8 IS 10 FEET. REFER
TO WWPW31 RJTX FOR ADDITIONAL SEA HEIGHT INFORMATION. THIS IS THE
FINAL WARNING ON THIS SYSTEM BY THE JOINT TYPHOON WARNING CENTER
(NAVPACMETOCCEN). THE SYSTEM WILL BE CLOSELY MONITORED FOR SIGNS OF
REGENERATION.//

Wetterentwicklung von 0 bis 120 W



002 TROPICAL SURFACE ANALYSIS TROPICAL PREDICTION CENTER
ISSUED: Sat Jan 24 02:46:22 UTC 2003 PAMI, FLORIDA 33165-
ANALYST: FORMOSA 305-229-4425
Tropical Convection/Thunderstorms via U.S. COAST GUARD
... SCALLOP LINES NEW ORLEANS, LOUISIANA



Noch ein paar Bemerkungen zum Propagationsfenster.

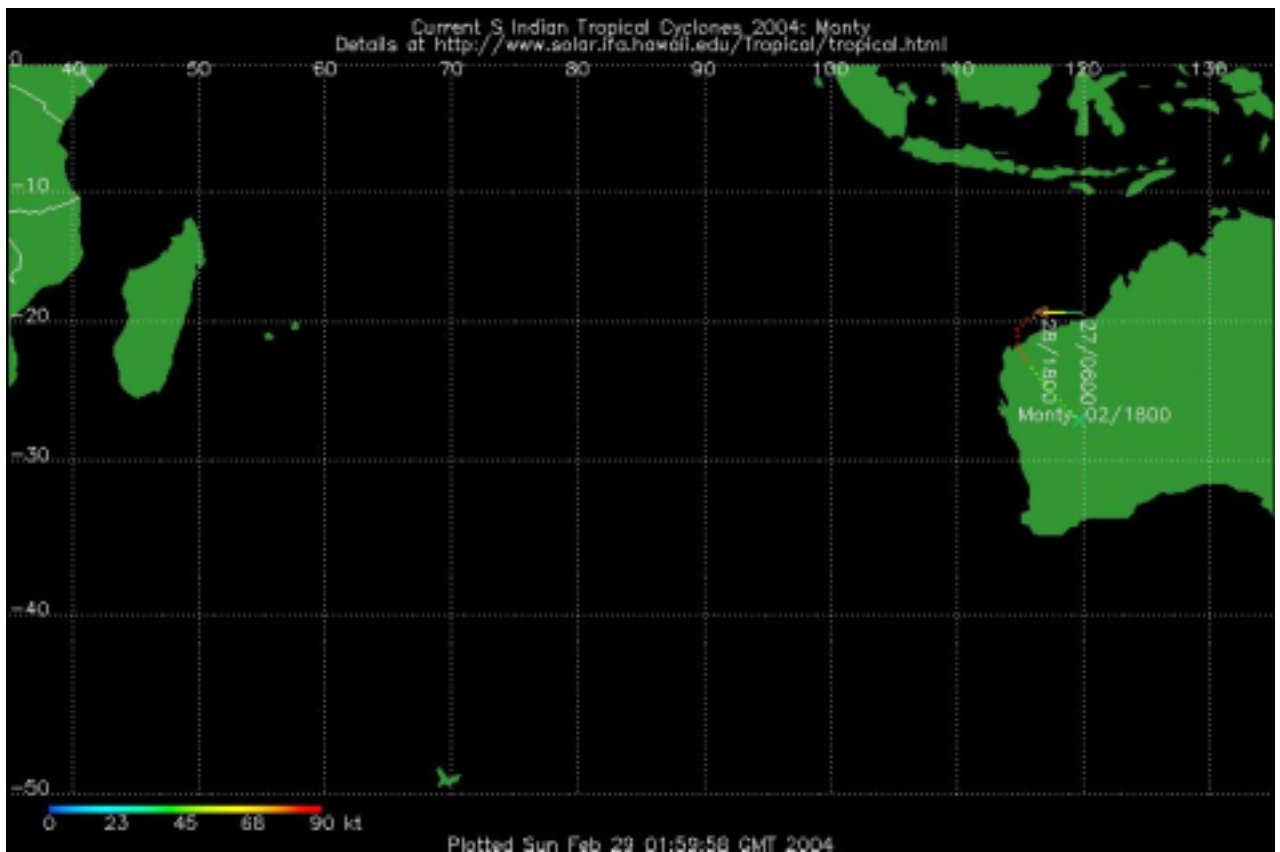
Hier ist die Station K4CJX gewählt worden.

Unter 16:00 UTC sieht man, daß die beste Möglichkeit zum Kontakt auf 18 MHz mit 54 % besteht.

Mit 100 Watt und einer Vertikalantenne sollte die Funkverbindung gelingen.

Selbstverständlich kann auch ein anderer Standort unter- to station location eingetragen werden.

Nach dem Klicken auf Update erscheint dann die Distanz und für Richtantennenbesitzer auch der Azimuthwinkel.



Hier ein Beispiel vom Tropical Cyclones MONTY am 29.2.2004.
Die Zugbahn und die Zunahme der Windgeschwindigkeit ist gut zu erkennen.

Der Nachfolgende Text beschreibt eindeutig das Bild oben.

532

TPIO10 PGTW 160937

A. TROPICAL CYCLONE 03B (INDIA)

B. 16/0830Z

C. XX.X

D. XXX.X

E. N/A/MET5

F. T1.5/2.5/W1.5/24HRS (16/0530Z)

G. IR/EIR/VIS/MSI

POSITION OF LOW LEVEL CIRCULATION CENTER COULD NOT BE FOUND. THIS WILL BE THE LAST FIX ON THIS SYSTEM. WE WILL CONTINUE TO MONITOR FOR ANY REGENERATION.

HEATH

648

TPXS10 PGTW 010322

A. TROPICAL CYCLONE 14S (MONTY)

B. 01/0230Z

C. 20.6S/8

D. 115.0E/7

E. THREE/GOES9
F. T5.5/6.0/D0.5/24HRS STT: W0.5/24HRS (29/2330Z)
G. IR/EIR/VIS/MSI LLCC
11A/PBO RAGGED EYE/ANMTN.

HEATH

077

ABIO10 PGTW 010400

MSGID/GENADMIN/NAVPACMETOCEN PEARL HARBOR HI/JTWC//
SUBJ/SIGNIFICANT TROPICAL WEATHER ADVISORY FOR THE INDIAN/
OCEAN REISSUED/010400Z-011800ZMAR2004//

REF/A/RMG/NAVPACMETOCEN PEARL HARBOR/010152ZMAR2004//
AMPN/REF A IS A TROPICAL CYCLONE WARNING//

RMKS/

1. NORTH INDIAN OCEAN AREA (MALAY PENINSULA WEST TO COAST OF
AFRICA):

A. TROPICAL CYCLONE SUMMARY: NONE.

B. TROPICAL DISTURBANCE SUMMARY: NONE.

2. SOUTH INDIAN OCEAN AREA (135E9 WEST TO COAST OF AFRICA):

A. TROPICAL CYCLONE SUMMARY:

B.

(1) AT 010000Z1, TROPICAL CYCLONE (TC) 14S (MONTY) WAS
LOCATED NEAR 20.5S7 115.2E9, APPROXIMATELY 125 NM NORTH-NORTHEAST
OF LEARMONTH, AUSTRALIA, TRACKING SOUTHWARD AT 04 KNOTS DURING
THE PAST SIX HOURS. MAXIMUM SUSTAINED WINDS ARE ESTIMATED AT 105
KNOTS GUSTING TO 130 KNOTS. SEE REF A (WTXS31 PGTW 010300) FOR
FURTHER INFORMATION.

(2) NO OTHER TROPICAL CYCLONES.

B. TROPICAL DISTURBANCE SUMMARY:

(1) THE AREA OF CONVECTION PREVIOUSLY LOCATED NEAR 13.7S1
72.7E6 IS NOW LOCATED NEAR 13.5S9 71.5E3, APPROXIMATELY 360 NM SOUTH
OF DIEGO GARCIA. A 010114Z7 QUIKSCAT PASS DEPICTS A WELL-DEFINED LOW
LEVEL CIRCULATION CENTER. ANIMATED MULTISPECTRAL IMAGERY INDICATES
IMPROVED ORGANIZATION OVER THE PAST 12 HOURS. THE 200 MB ANALYSIS
DEPICTS THE AREA EQUATORWARD OF THE UPPER LEVEL RIDGE AXIS WITH GOOD
DIFFLUENCE ALOFT AND WEAK VERTICAL WIND SHEAR. MAXIMUM SUSTAINED
SURFACE WINDS ARE ESTIMATED AT 25 TO 30 KNOTS. MINIMUM SEA LEVEL
PRESSURE IS ESTIMATED TO BE NEAR 1005 MB. DUE TO IMPROVED ORGANIZATION,
THE POTENTIAL FOR THE DEVELOPMENT OF A SIGNIFICANT TROPICAL CYCLONE
WITHIN THE NEXT 24 HOURS IS UPGRADED TO FAIR.

(2) NO OTHER SUSPECT AREAS.

3. JUSTIFICATION FOR REISSUE: UPGRADED PARA 2.B.(1) TO FAIR AND UPDATED
PARA 2.A.(1).

4. RELEASED BY: LT WINGEART, USN.

FORECAST TEAM: WINGEART/HEATH/TINOCO//

Zoll- und Einwanderungsbehörde

in Alice Town, Bahamas

von Marlene Schuster

Wir verlegen uns in eine der Marinas um die Formalitäten bequemer erledigen zu können. Morris der schwarze Hafengehilfe, hier sind etwa 90% der Einwohner schwarz, begrüßt uns mit einem breiten Lächeln, hilft uns beim Anlegen und übergibt uns die Papiere für Zoll- und Einwanderungsbehörde zum Ausfüllen. Das Zollgebäude ist nur einen Steinwurf weit entfernt. Die Fahrerlaubnis für das Schiff wird für 12 Monate ausgestellt. Alles geht problemlos, falls man den unerhört hohen Preis dafür außer Acht läßt. 100 Dollar knöpfen sie jedem aus dem Ausland anreisenden Schiff ab, also auch den Amerikanern. Im vergangenen Jahr lag der Preis für unser Schiff noch unter 20 Dollar. Vielleicht müssen wir die Beseitigung der fast alljährlich auftretenden Hurrikanschäden mitfinanzieren. Das im Nebengebäude untergebrachte Emigration Office ist nur als Schild anwesend, sonst jedoch geschlossen.



Die freundlichen schwarzen Mamis, die auf dem angrenzenden Grundstück vor ihren T-Shirt Buden sitzen raten mir, zurück zum Customs Officer zu gehen, der könnte dann die Lady von der

Einwanderungsbehörde anrufen und dann würde die schon kommen. Aber wie beginnen viele

Märchen so schön? „Es war einmal...“ und Sonne geschädigten, z.Z. spröden Fingernägel denke.

Der pingelig in Schwarz und Weiß gekleidete Beamte ruft nicht die schwarze Lady per Telefon, nein, er schickt die weiße Lady per Fuß in die Mitte des Dorfes „Alice Town“ in ein flaches Gebäude, in dem auch Polizei, Postamt und noch so einige Behörden untergebracht sind. Wir bekommen die Aufenthaltsgenehmigung für drei Monate kostenlos.

Ich bin fasziniert von der olivgrünen Uniform und dem Goldschmuck der Lady, was beides auf der schwarzen



Haut vortrefflich zur Geltung kommt. Der farblich hervorstechendste Punkt sind ihre orangeroten aufgeklebten Fingernägel. Die meisten der berufstätigen farbigen Frauen tragen diese künstlichen „Krallen“, die etwa drei Zentimeter lang sind. Für uns Europäer gewöhnungsbedürftig. Meist sind sie einfarbig lackiert. Aber manchmal sind es richtige kleine

Kunstwerke. Jedenfalls sehen sie immer perfekt gepflegt aus. Nichts splittert ab, nichts reißt ein.

Richtig neidisch könnte man werden, wenn ich da an meine von Salzwasser

Hier ist EA6/DL7 ECHO UNIFORM auf Formentera

so meldet sich Pit (Peter) Faehre von der Insel Formentera. Seit Jahrzehnten ist er im INTERMAR – Netz mit von der Party.

Wenn Segler die Insel Formentera ansteuern wollen, steht er mit Rat und Tat zur Seite.

Wir kannten Pit vom Funk schon lange, aber persönlich noch nicht.

Auf dem Törn (Schiffsüberführung der Iduna) von Riva di Traiano zum Mar Menor, machten wir einen Abstecher nach Formentera.

Schließlich wurden es zwei recht kurzweilige Tage.

Pit erwartete uns in der neuen Marina von Las Salinas. Da wir von Ibiza zeitig los segelten, konnten wir nach der Anmeldung im Hafencenter zu einer Inselbesichtigung mit Erklärungen zur Geschichte aufbrechen.

Einfach toll der „Service“ den Pit, ca. 20 Jahre schon auf der Insel heimisch, uns genießen lies.

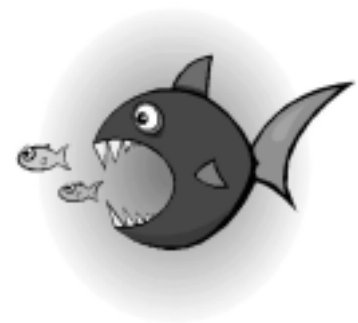
Ob Griechen, Phönizier oder Römer, zur gesamten Geschichte bis 2003, Fauna und Flora wußte Pit bestens Bescheid.

Bei einem gemeinsamen Tapasessen verabschiedeten wir uns am nächsten Abend.



Sollte einmal ein Ersatzteil benötigt werden, ist man bei Pit in den besten Händen. Uns war ein Ladegerät für Mignonzellen ausgefallen, die „geschossenen“ Dioden stellte er uns kostenlos zur Verfügung.

Pit DL7EU mit Hedwig DL8ZAR



Wer gut schmiert, der gut fährt...

Bericht von G. Willy Henrichs/DL1WHA SJ IDUNA

...nein, im Folgendem soll nicht von Politik die Rede sein! hi

Beim „Fachsimpeln“ an der Reling, wird oft die Frage diskutiert, nach wie viel Stunden soll man Öl- und Ölfilterwechsel machen und welche Ölqualität soll man nehmen? Diese Fragen sind auf Anhieb gar nicht so einfach zu beantworten: Unterschiedliche Motorenkonzepte	(Diesel, Turbo, Benziner etc.) stellen auch unterschiedliche Anforderungen an das Motorenöl. Vor allem während der Garantiezeit sollte man nur das Motorenöl verwenden, das vom Motorhersteller freigegeben wurde und auch die Ölwechselintervalle	sollten eingehalten werden, da in der Einlaufphase noch mit verstärktem Einlaufabrieb zurechnen ist. Daher ist es unbedingt notwendig die Ölklassifikation auf der Ölflasche mit der, in der Betriebsanleitung empfohlenen Ölqualität zu vergleichen.
--	--	---

Übersicht über die **API-Klassifikation** : (American Petroleum Institute)

API S – steht für Ottomotoren

API C – steht für Dieselmotoren

Der zweite Buchstabe steht für die Qualität. Je höher der Buchstabe im Alphabet, je besser die Qualität. Die derzeit höchsten **API Spezifikationen** sind **SJ** und **CE**. Die Klassen sind wie folgt Definiert:

OTTOMOTORENÖLE:

SA: für leichte Betriebsbedingungen evtl. mit Antischaummittel

SB: für niedrige Belastung, mit Zusätze gegen Alterung, Verschleiß und Korrosion

SC: für mittlere Belastung, wie **SB** mit Additive gegen Verkokung

SD: für schwere Betriebsbedingungen (von 1968 bis 1971)

SE: für sehr hohe Anforderungen (von 1971 bis 1972)

SF: für sehr hohe Anforderungen wie **SE** plus verbessertem Verschleißschutz und Schlammtragevermögen

SG: für höchste Anforderungen wie **SF** plus Schutz gegen (Schwarz-) Schlamm Bildung

SH: für höchste Anforderungen (ab 1993) wie **SG** plus zusätzliche Anforderungen HTHS

Verdampfung. (HTHS = High Temperatur High Shear / Hochtemperaturviskosität)

SJ: für höchste Anforderungen für Energieeinsparung für niedrig-viskose Öle 0W-20, 5W-

20, 10W-30) Erhöhter Standard zum Schutz der Lambda Sonde am Katalysator.

DIESELMOTORENÖLE

CC: für geringe Beanspruchungen

CD: für hohe Beanspruchungen, turbogetestet

CE: für höchste Beanspruchungen, turbogetestet

CF-4: wie **CE** mit geringem Anteil an metallorganischen Additiven und höheren Anforderungen in Bezug auf Ölverbrauch und Ablagerungen am Kolben.

Der Begriff **HD-Motorenöle** (**HD = Heavy Duty** = schwerste Beanspruchung) war eine Übergangs-

Spezifikation ab 1941, um von den einst reinen Mineralölen ohne Additive (unlegierte Öle = **API SA/CA**) zu den

legierten Motorenölen eine Unterscheidung zu setzen. Heute ist die Abkürzung **HD** ohne Bedeutung!

Die API-Klassifikationen werden zunehmend durch die **ACEA** (Association des Constructeurs Européens de l'Automobiles) ersetzt.

Die **ACEA-KLASSIFIKATION** beschreibt ebenfalls die Mindestanforderung an Motorenöle. Auch hier gibt die Buchstaben Zahlen Kombination Aufschluß über den Einsatzzweck

der Motoröle. Die Zahlen 1-4 hinter den Buchstaben geben die Leistungsklassen wieder, je höher die Zahl um so höher die Leistungsklasse.

A1/A2/A3 Leistungsklassen für Ottomotorenöle

B1/B2/B3/B4 Leistungsklassen für PKW-Dieselmotoröle

E1/E2/E3 Leistungsklassen für LKW-Dieselmotorenöle (Commercial)

Getriebeöle werden mit **GL1 bis GL5** spezifiziert. Dabei ist **GL4** für Wechselgetriebe und **GL5** für Hypoidantriebe vorgesehen.

Als **Hydrauliköl** kann Schmieröl zur sicheren Kennung eingefärbt werden, z.B. rot als **ATF-ÖL**

Schmieröle sowie Dieselkraftstoffe gehören zur Gefahrenklasse **AIII**.

Eine weitere wichtige Ölklassifikation ist die **Öl-Viskosität**:

Auch hier gilt schon lange nicht mehr die alte Seemaschinisten-Regel mit:

„Dick und Viel“ schmiert gut!

Die Viskosität ist ein Maß für die Zähflüssigkeit des Schmieröls und sagt nichts über dessen Qualität aus. Je höher die Viskosität desto zähflüssiger ist ein Öl.

Die Viskosität bezieht sich auf alle Flüssigkeiten.

Nach der Norm der Automobil-Ingenieure (**SAE** = Society of Automotive Engineers) besteht die Bezeichnung für die Viskosität aus je einer Zahl zwischen

0 und **60** vor und nach dem „W“. Bei Getriebeölen kommen Zahlen über **60** vor, wobei das Getriebeöl **SAE 90W-90** die gleiche Viskosität hat, wie das Motoröl **SAE 30W-30**.

Das „W“ steht für Winter und die Zahl vor dem W gibt die Viskosität bei Temperaturen unter Null an und ist für den Kaltstart und Kaltlauf wichtig. Die Zahl hinter dem W kennzeichnet das Temperaturverhalten bei 100°C.

Praktische Hinweise:

Bei niedrigen Außen-Temperaturen sollte der Motor nach einem Kaltstart zügig mit leichter Belastung warm gefahren werden, ein „nudeln“ lassen im Leerlauf ist nicht empfehlenswert.

Oberhalb 150°C altern Mineralöle stark. Die im Ölsumpf gemessenen Temperaturen sind allerdings nicht ausschlaggebend. Wann ein Motor „seinen Geist“ aufgibt ist sehr unterschiedlich. Einige vertragen Ölsumpftemperaturen von 160°C, bei anderen sind schon 125°C bedenklich.

Die höchsten Temperaturen entstehen

am Kolben im Bereich der 1. Ringnut und können bis zu 300°C betragen. Synthetische Öle halten Temperaturen bis 300°C aus.

Bei Motorschäden wird fast immer die Schuld beim Schmieröl gesucht, aus meiner Erfahrung ist dies selten der Fall. Meist ist Ölmangel an kritischen Stellen die Ursache des schmiertechnischen Problems. Schmutz, Feuchtigkeit, Verbrennungsprodukte (Wasser/Kraftstoff) im Öl, haben erhöhten Verschleiß zur Folge. Eine falsch gewählte Viskosität, sorgt für trägen Schmierungsbeginn und zu hohem Öldruck. Eine niedrige Ölqualität hält die langen Ölwechselperioden nicht durch und ist nicht beständig gegen hohe Betriebstemperaturen und führt zu einem Öldruckabfall bei hoher Belastung. Ein „heiß gefahrener“ Motor sollte auf keinen



Fall plötzlich abgestellt werden, ein

„kalt fahren“ im geboten.
 Leerlauf ist zwingend

Wer erinnert sich heute noch an die alte Viskositäts-Bezeichnung in **Engler-Graden**, als Verhältnis zu Wasser, in Sayboldt-Sekunden, Redwood-Sekunden oder in Centistokes angegeben.

bei V.I. = 0

bei V.I. = 100

Motorenöle	SAE 20...	4... 9 °E/50 °C	3,2... 6,3 °E/50 °C
	30...	9... 15	6,3... 9,3
	40...	15... 22	9,3... 13,5
	50...	22... 36	13,5... 20,0
	SAE 20W...	2,7...3,7	3,7... 7,5
	10W...	2,2...2,6	2,75... 3,6
	5W...	...2,4	...
Getriebeöle	SAE 80...	11... 13	13... 22
	90...	13... 22	
	140...	22... 42	
	250...		über... 42

V.I. = Viskositätsindex : Der Viskositätsindex gibt das Viskositäts-Temperaturverhalten des Motoröls an.

Das Motorenöl

Moderne Motorenöle basieren in ihrer Art und Leistungsfähigkeit auf unterschiedlichen Grundölen oder auf den sich daraus ergebenden Grundölmischungen. Zusätzlich werden Additive eingesetzt, die unterschiedliche Aufgaben wahrnehmen. Bei den Additiven handelt es sich um öllösliche Zusätze bzw. Wirkstoffe die dem Grundöl zugesetzt werden und „synergetisch“ zusammen wirken. Sie verändern oder verbessern durch chemische und/oder physikalische Wirkung die Eigenschaft des Schmieröls. Die Additive werden in zwei Gruppen unterteilt, in die chemische und

physikalisch wirkenden Additive.

Es würde über den Rahmen dieses Berichtes hinausgehen, hier die einzelnen Additive-Gruppen mit ihren speziellen Wirkungsspektrum aufzuführen.

Das Wissen über sie ist für den praktischen Bordmotorenbetrieb auch nicht wichtig.

So wie der Kraftstoff die „Nahrung“ für den Motor ist, ist das Motorenöl das „Blut“ für den Motor und hat folgende Aufgaben im Motor zu erfüllen: **Schmieren, Kühlen, Dichten, Reinigen und Schutz vor Korrosion!**

Wodurch wird das Motorenöl verschmutzt: **Verbrennungsrückstände**, (im „blow by“ Ruß, Schwefeloxide, unverbrannten Kraftstoff und Wasser), **Staub aus der Atmosphäre, Abrieb, Alterungsprodukte des Schmier- und Kraftstoffes.**

Unter „blow by“ wird die Eindringung von Verbrennungsrückständen am Kolben vorbei in das Kurbelgehäuse bewertet. Es wird in drei Arten von Motorölen unterschieden:

Einbereichsöle, das sind Öle die nur eine SAE-Klasse erfüllen z.B. SAE 30 ein Sommeröl oder SAE 10W ein Winteröl.

Mehrbereichöle, diese Öle erfüllen mindestens zwei SAE-Klassen z.B. SAE 15W-40 eine so

genanntes ganz Jahres Öl.

Leichtlauföle, sind Motorenöle die gegenüber Mehrbereichsölen die mechanischen Reibverluste minimieren und dadurch Kraftstoff einsparen können. Als Leichtlauföle werden Synthetische - oder Hydrocracköle mit hohem Viskositätsindex und geringen Verdampfungsverlusten eingesetzt.

Leichtlauföle haben immer eine Viskositätsklasse von SAE 0W-30, 0W-40, 5W-30 oder 5W-40.

Praktische Hinweise:

für die meisten unserer Bordmotoren mit und ohne Aufladung ist die SAE-Klasse **SAE 15W-40** mit der **API/ACE-Klassifikation CD / E2** als ganz Jahres Öl, schmieröltechnisch völlig ausreichend.

Der Einsatz von Leichtlaufölen an Bord, halte ich für wenig sinnvoll, zu mal es die „Bordkasse“ ganz schön belasten würde, ein Ölwechsel mehr mit einem preiswerteren Öl ist dann immer noch sinnvoller! Vor einer Umstellung auf Synthetiköl muß mit dem Motorhersteller abgestimmt werden, ob die Motordichtungen auch für diese Ölart geeignet sind. Auch die größere Reinigungsfähigkeit dieses Öltyps muß bei einer Ölumstellung an älteren Motoren berücksichtigt werden. Eine schnellere Auflösung von Ölablagerung im Motor sollte am Anfang durch häufigeren Öl- und Ölfilterwechsel aufgefangen werden.

Für Motoren mit großen „Spielen“ durch Altersverschleiß, kann es durchaus angezeigt sein, ein Einbereichsöl von SAE 30 / SAE 40 im Sommer, oder im Winter SAE 20 / SAE 30 ein zu setzen. Ölverbrauch und „blaues Qualmen“ werden durch das dickere Öl positiv beeinflusst. Bei einem Ölverbrauch von ca. 1 Liter pro 12 Betriebsstunden, sollten solche Überlegungen angestellt werden.

Und nun zu der häufig gestellten Frage, nach wie viel Betriebsstunden



kann/soll man Ölwechsel machen? Eine Orientierungshilfe ist hier natürlich die Empfehlung des Motorherstellers und die kann m. E. durchaus bis zu 25% überschritten werden. Setzt man als Referenzgröße einen PKW-Diesel mit einen Ölwechselintervall von ca. 10.000 km an, so ergibt sich bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h eine Ölwechselintervall von ca. 125 Betriebsstunden, was ein guter Bemessungszeitraum für unseren „Bordjockey“ ist. Nach dieser Zeit muß auch das Ölfilter „ohne wenn und aber“ gewechselt werden. Reste von Altöl und Ölfiltrat im Filter,

lassen neues Öl schneller altern!

Die längeren Ölwechselintervalle sind auch z. T. auf die besseren Ölfilter zurückzuführen.

Lagen sie früher meist im Nebenstrom, so sind sie heute fast ausschließlich Hauptstromfilter mit ca. 4 µ Filterfeinheit. Beim Zusetzen des Ölfilters, kann es daher aber auch sehr schnell zum Öldruckabfall kommen.

Grundsätzlich sollte mindestens einmal im Jahr Ölwechsel gemacht werden, auch wenn die Betriebsstundenzeit noch nicht erreicht wurde. Hier bietet sich dann ein Ölwechsel vor dem Winterlager an. Das neue Öl hat dann für die Winterzeit einen besseren

Korrosionsschutz für den Motor. Der beste Stillstandsschutz für unseren Schiffsmotor ist, ihn alle 2-3 Wochen, so lange laufen zu lassen, bis er seine Betriebstemperatur erreicht hat. Leider ist diese Vorsorge nicht immer realisierbar.

Ein Nachfüllen von Öl kann den Ölwechsel nicht ersetzen, vielleicht etwas in „die Länge ziehen.“ Motorenöle sind generelle untereinander mischbar, auch Mineralöle mit synthetischen Ölen.

Gute Fahrt und immer einen rundlaufenden Bordjockey der, wenn man ihn dann braucht auch klanglos seinen Dienst tut!

Durch die Kanarischen Inseln....

Von Romy und Beat HB9DTF SY NANA PARAHI

Nicht wie die meisten Segler, also im Schnellzugtempo haben wir die kanarischen Inseln besucht, sondern wir haben uns dazu gemächlich ein Jahr Zeit genommen.

Unser erster Landfall war auf der kleinen Insel La Graciosa. Diese Insel hatte es uns besonders angetan. Ruhig, ohne großen Tourismus mit einem bescheidenen



Warenangebot konnten wir uns so richtig darauf einstellen, daß man zum Leben keinerlei Luxus braucht.

So haben wir Weihnachten mit einem netten Pärchen aus Deutschland am Strand verbracht.

Es gab einen grillierten Fisch, Brot und ein Glas Wein. Keinen Streß beim Vorbereiten, keinen Abwasch hinterher.

Vier Monate waren wir auf La Graciosa und in dieser Zeit haben wir die Insel und die Hügel zu Fuß ausgiebig besichtigt, mehrmals natürlich da sie ja so klein ist.

Lanzerote war unsere nächste Insel. Es ist sicher sehr schade, wenn man sie nicht besucht hat.

Der Nationalpark Timanfaya mit seinen Feuerbergen ist wirklich einmalig und absolut sehenswert! Man fühlt sich wie in einer Mondlandschaft und kann es sich gar nicht vorstellen, wenn man dieses Vulkangebirge nicht selber gesehen hat.

Zwischen den Inseln gibt es durch den Düsenefekt viel Wind, so daß man immer ein bißchen "auf Draht" sein muß.

Nächster Stopp, Fuerteventura. Diese Insel war nicht nach unserem Geschmack. Aber für Leute die gerne am Strand liegen oder auch für Surfer ist sie sicher ideal. Fuerteventura ist auch sehr touristisch und es gibt genug Restaurants wo man, angefangen bei der spanischen über die chinesische- bis hin zur deutschen Küche, gut essen kann.

Leider gibt es hier, wie auch auf den anderen Kanareninseln nicht sehr viele gut geschützte Ankerplätze, so daß man immer wieder gezwungen ist einen Hafensplatz aufzusuchen

Nach Fuerteventura stand bei uns Gran Canaria auf dem Programm.



Diese Insel ist schon nicht mehr so kahl wie La Graciosa, Lanzerote und Fuerteventura.

Die Altstadt von Las Palmas ist sehenswert, aber die übrigen Bauten sind stilistisch eher ein Graus.

Von Las Palmas segelten wir weiter nach Arguineguin, einem kleinen Fischerhafen in dem man ruhig ankern, oder an einer Boje liegen kann. Unser nächster Ort der Hafen von Puerto Morgan.

Diese Anlage ist wunderschön angelegt. Die kleinen Häuser die ringsum mit Blumen geschmückt sind, sind eine Augenweide, aber ganz billig ist der Hafen nicht.

Teneriffa!

Das Erste was wir hier machten, war Kontakt mit Carlo, EA8CS aufzunehmen.

Schon lange vorher hatte er uns über Funk mitgeteilt, daß wir uns melden sollen, sobald wir auf "seiner" Insel seien.

Gleich am andern Tag kam er zu uns auf das Boot und lud uns auch zu sich nach Hause ein.

Wir konnten sein schönes Haus besichtigen mit der traumhaften Aussicht und natürlich begrüßten wir auch sein "Hündchen" Pascha.

Teneriffa besitzt ein sehr gut ausgebautes Autobusnetz, so daß man gut mit dem Bus unterwegs sein kann. Zum Beispiel: man fährt in den Südwesten der Insel, wo man sehr schöne Wanderungen unternehmen kann.

Aber da wir mit dem Boot unterwegs sind, muß das auch



gewartet werden. Also, Bootsreinigung war angesagt. Das Schiff kam an Land und das Unterwasser bekam einen neuen Anstrich. Die Seitenwände wurden poliert und nach einer Woche harter Arbeit konnte sich das Resultat sehen lassen.

Die Insel La Palma war als nächstes unser Ziel. Hier hatten wir eine Verabredung mit dem Schweizer Funkamateurl Federico, EA8AEW. Wir segelten bis nach Tazacorte, wo wir im Hafen anlegten.

Leider gab es hier keine Möglichkeit das Boot längere Zeit unbeaufsichtigt liegen zu lassen. Federico besuchte uns im Hafen und mit seinen guten Spanischkenntnissen hat er alle Hebel in Bewegung gesetzt, damit wir doch noch eine Möglichkeit

bekämen um zu bleiben, und uns die Insel anzuschauen. Leider waren am Schluß alle Bemühungen vergebens. So machte Federico uns freundlicherweise das Angebot bei ihm auf seiner Finca "Ferien" zu verbringen. Wir haben mit Freuden zugesagt, mußten aber erst noch unser Boot verhohlen. Da wir sowieso nach La Gomera wollen, segelten wir dorthin, ließen das Schiff im Hafen und fuhren mit der Fähre nach La Palma zurück.

Nun konnten wir beruhigt La Palma auf Schusters Rappen besichtigen, ohne Angst haben zu müssen, daß das Schiff beschädigt wird. Federico und seine XYL Rolande waren gute Gastgeber. Wir hatten ein tolle Unterkunft, das Gästehaus für uns alleine, den Swimmingpool und ringsherum einen schönen Garten. Auch zeigten sie uns einige Sehenswürdigkeiten der Insel. Es waren sehr schöne "Haus- und Wanderferien". Der Abschied fiel uns schwer, aber wir mußten ja wieder zurück nach La Gomera, da wir drei Wochen später in die Schweiz fliegen wollten.

La Gomera war eine wunderschöne Insel und wieder haben wir uns auf die "Socken" gemacht um die Insel zu erkunden. Doch die drei Wochen waren schnell vorbei und unser Abflug in die Schweiz stand auf dem Programm.

San Sebastian ist ein guter Hafen in dem das Boot auch gut aufgehoben ist und die Marineros sind sehr freundlich und auch hilfsbereit. Fünf Wochen wollen wir in der Schweiz verbringen und danach die letzten Vorbereitungen treffen für unsere Atlantiküberquerung.



Wieder auf La Gomera!

Das schöne an so einer Reise sind die vielen netten Leute die man kennen lernt. Auch hier auf La Gomera haben wir ein junges Schweizer Ehepaar getroffen, das eine Expedition macht und auf jedem Kontinent den höchsten Berg besteigen will.

Ihr Weg führt sie über alle 7 Erdteile, mit dem Segelschiff, dem Fahrrad und zu Fuß.

Begonnen haben sie in der Schweiz, wo sie in jedem Kanton auf den höchsten Gipfel geklettert sind. Ein tolles Paar!

Ihre Organisation nennt sich TOP to TOP.

Und wir, wir treffen die letzten Vorbereitungen für unsern Atlantik Törn. Wir möchten, wenn das Wetter stimmt, am 15. Dezember los segeln via Kap Verden in die Karibik.

Wir waren etwas mehr als ein Jahr auf den Kanarischen Inseln unterwegs, sie haben uns sehr gut gefallen und wir können sie wirklich allen empfehlen!

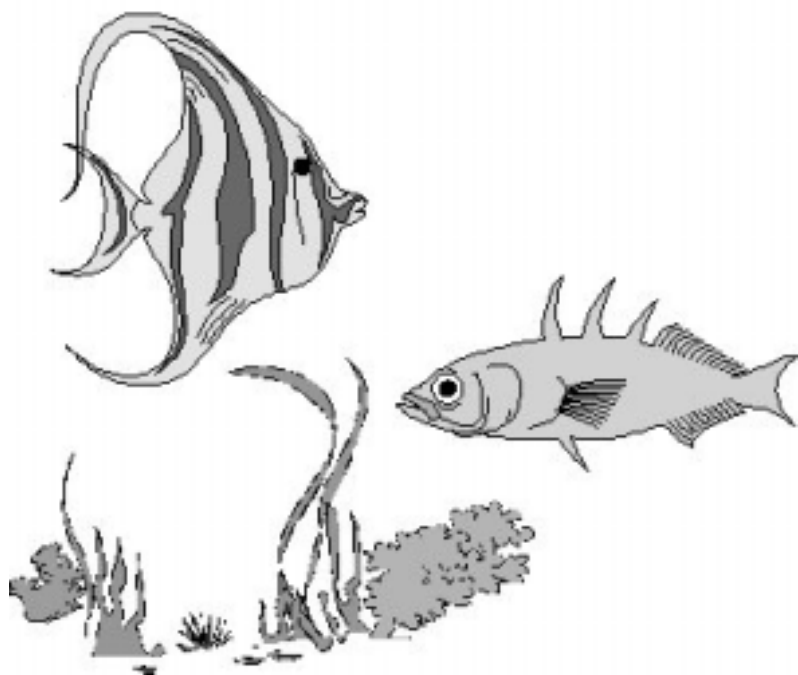


Glücklich können wir uns natürlich schätzen, daß wir auch genug Zeit haben.

Mir chemäd usäm Land vom Wilhelm Täll
Und d' Schwiizer sind halt nid so schnäll!

Das wars von der SY Nana Parahi !

Romy die XYL von Beat
HB9DTF/mm



Winlink 2000 was ist das?

Die meisten Segler, die Amateurfunk auf dem Boot betreiben, wissen sicherlich Bescheid. Darum nur eine kurze Einführung zu den grundlegenden Dingen die zum Betrieb notwendig sind.

Das System Winlink 2000 besteht zur Zeit aus ca. 40 PMBO,s (Pactor Mail Box). Bis auf wenige sind alle permanent mit dem Zentralrechner verbunden und übermitteln Nachrichten fast in Lifetime.

Die Standardzeit für die Benutzung des Systems beträgt 30 Minuten täglich. Die Benutzung ist für Funkamateure kostenlos.

Die EMail Adresse im System sieht so aus

Call@winlink.org

Was ist notwendig um in dem System QRV zu werden?: Hardware: einen Transceiver, ein Modem und ein Rechner. Es gibt von der Firma SCS in Hanau zwei Geräte: PTC II EX und PTC II Pro. An Bord reicht ein PTC II EX, wenn keine Transceiversteuerung vom AirMail Programm benötigt wird, aus. Andere Fabrikate die Pactor II und III und für das Übertragen von Binaerdaten geeignet sind, können ebenfalls Verwendung finden.

Eine Aufstellung findet man im AirMail Programm. Software : Das Programm AirMail in der neuesten Version (aktuell V 3.1 936) Das Programm ist unter der folgenden Adresse zu finden [www](http://www.airmail2000.com/).

airmail2000.com/

Beim Download ist es sinnvoll auch die Programme Getfax, Viewfax in den gleichen Ordner zu laden und auch zu entpacken. Das dort ebenfalls vorhandene Programm ICEPAC muß zum Funktionieren des Propagationsfensters auf die gleiche Festplatte installiert werden.

Nun zum AirMail Programm. Es ist selbstentpackend und wird vom Desktop aus gestartet. Es erscheint zunächst das Message Fenster und erwartet in der Menueleiste unter Tools und dann Options...unter Connection das Eintragen von Daten wie: Pactor Modem Type, Com Port und Baudrate (57600).

Unter Advanced Settings wird die evtl. vorhandene Lizenznummer für Pactor III eingetragen. Da in Europa eine Mittenfrequenz 1300 Hz Standard ist, wird diese eingetragen und USB gekennzeichnet.

Die FSK und PSK Werte sollten unbedingt überprüft und so niedrig wie möglich (70) eingetragen werden. Das ausgesendete Pactorsignal wird hierdurch beeinflusst!

Bei Settings: Callsign, bei FFB Binary Level 2 („B2F“) kennzeichnen. Unter Routing tragen wir ein, wie die Mail versandt werden soll. Um sich nicht nur auf eine PMBO für das Versenden festzulegen, schlage ich den Eintrag : Default= WL2K für beide Felder vor. Mit OK schließen wir diesen Vorgang ab.

Zum Betreiben des Programms muß nun noch eine Eintragung vorgenommen werden.

Wir gehen in die Menueleiste und öffnen unter Window, dann Winlink 2000 den Bereich Options Message.

Hier klicken wir Mobil User an, und tragen die Größe des Attachment Limit ein. Hier wird eine Begrenzung für die max. Dateigröße eingestellt. 60000 ist der Wert für 60Kb.

Wer Funkbetrieb im Ausland macht, trägt hier z.B. hinter Prefix EA und hinter Suffix p oder mm für maritim mobile ein. Die Schrägstriche ergänzt das Programm.

Zum Abschluß klicken wir auf send um die Message in den Postausgang zu befördern.

Weiter geht es im Menue unter View. Hier finden wir unter Frequency List die Rufzeichen und Frequenzen der PMBO,s. Die für eine Verbindung geeignete kennzeichnen wir und Schließen das Fenster.

Die weitere Bedienung ist selbsterklärend und erfolgt wie z.B. im Outlook Express.

Zum Inhalt des Catalogs: hier werden die Wetterberichte, Sat-Bilder, Fax – Karten usw. angeboten, gelangt man in der Menueleiste unter Window und dann Catalog.

Für den folgenden Schritt muß das Pactor Modem eingeschaltet und mit dem Rechner verbunden sein.

Mit der Taste F6 öffnen wir das Terminal Fenster.

Es erfolgt die Initialisierung des Pactor Modems, d.h. die bereits in AirMail Programm eingetragenen Daten werden zum Modem gesendet.

In einem Kästchen finden wir das ausgewählte Rufzeichen, daneben erscheint eine Frequenzangabe.

Hier wird die Markfrequenz angezeigt. In der letzten Zeile

des Fensters finden wir unter Dial Freq= die am Transceiver einzustellende Frequenz.

Sollte die Frequenz frei sein, es erscheint ein grüner Kreis, anklicken und der Transceiver geht auf Sendung.

Sobald der Kontakt mit der PMBO hergestellt ist, läuft der Vorgang automatisch ab.

Die im Postausgang befindlichen Mails werden versandt, danach werden vorhandene Mails vom Server in den Posteingang übertragen.

Bevor das System die Aussendung automatisch beendet, wird in FSK das eingetragene Rufzeichen zur Identifizierung ausgesendet.

Zur Identifizierung noch eine Bemerkung:

die Betreiber vom Winlink 2000 nehmen eine Überprüfung der Rufzeichen vor. Sollten sie in den vorhandenen Rufzeichendateien nicht fündig werden, wird die Vorlage der Lizenzurkunde verlangt.

Für Rückfragen und Tips stehe ich gerne zur Verfügung.

Otto Lennartz DJ8OL ,
dj8ol@winlink.org oder
 Tel. +49 (0) 6124 4625

Der PTC-Mjve

- Erweitertes und leistungsstärkeres 24 Bit/100 MHz DSP
- 2 MByte lattengepuffertes SRAM
- Eingebaute RS232-TTL C/W Steuerung für Kurzwellentransceiver
- Eingebauter NF Verstärker zum Anschluss des Sprechlautsprechers
- Umweltsichere elektronische Seriennummer im Chip
- Temperaturkompensierter Quarzfilter
- Stabiles und hochwertiges Gehäuse

• Simultaner Betrieb von bis zu drei Funkgeräten Kurzwellen und zweimal URM-Packet Radio

• Aufbaubar mit zwei Packet Radio-Modems

• Gateway von FACTOR hoch FI und von FI nach FACTOR

• Transc-Steuerung von ICOM, YAESU, SGC, RUNDI & SCHWAZ, KENWOOD

• Komplette Frequenzsteuerung des KW-Transceivers

• Frequenzliste, Scanscan, ortsungebundene Frequenzwechsel

• Großformatige Abstimmanszeige mit 15 mehrfarbigen Leuchtdioden

• Abmessungen: 172 x 43 x 206 mm

• Stromverbrauch ca. 200 mA bei 13,8 V

Der PTC-Me

- Erweitertes und leistungsstärkeres 24 Bit/100 MHz DSP
- 2 MByte lattengepuffertes SRAM
- Umweltsichere elektronische Seriennummer im Chip
- Temperaturkompensierter Quarzfilter

• Ein einziger Anschluss zum Transceiver für alle Betriebsarten

• Packet Radio mit 300, 1K2 u. 9K6 und 19K2 Baud über den eingebauten DSP

• Abstimmanszeige mit 10 einfarbigen Leuchtdioden

• Abmessungen: 125 x 43 x 183 mm

• Stromverbrauch nur 200 mA bei 13,8 V

SCS PTC-Me € 598,-

SCS PTC-Mjve € 849,-

Lieferung inkl. Anleitung, CD-ROM und Steckverbinder

Factor II Lizenz € 172,00

USB-RS232-Adapter € 60,-

Diverse Audio- u. Transceiverzubehörlinien sind für gängige Funkgeräte von YAESU, ICOM und KENWOOD erhältlich. Preise und Verfügbarkeit entnehmen Sie bitte unserer Homepage oder rufen Sie uns einfach an.

SCS Spezielle Communications Systeme GmbH & Co. KG
 Röntgenstraße 36 · D-63454 Hemsbach
 Tel. 0 61 81/85 60 60 · Fax 2 33 68
 E-Mail: info@scs-ptc.com

SCS

www.scs-ptc.com

DSP-Kurzwellenkommunikation und mehr...

Bestell-Funk! 061 81/ 99 02 38



NEUERST BEI UNS: Das neue DSP-Modem für FACTOR II ist ein 24-Bit-DSP mit 100 MHz und 2 MByte lattengepuffertes SRAM. Es ist ein 24-Bit-DSP mit 100 MHz und 2 MByte lattengepuffertes SRAM. Es ist ein 24-Bit-DSP mit 100 MHz und 2 MByte lattengepuffertes SRAM.

NEUERST BEI UNS: Das neue DSP-Modem für FACTOR II ist ein 24-Bit-DSP mit 100 MHz und 2 MByte lattengepuffertes SRAM. Es ist ein 24-Bit-DSP mit 100 MHz und 2 MByte lattengepuffertes SRAM.



NEUERST BEI UNS: Das neue DSP-Modem für FACTOR II ist ein 24-Bit-DSP mit 100 MHz und 2 MByte lattengepuffertes SRAM. Es ist ein 24-Bit-DSP mit 100 MHz und 2 MByte lattengepuffertes SRAM.

Von Neuseeland nach Tahiti

K. Michael Marquardt DL9LBX SY INNOEY

03-02-07

Opua

Der Empfang seitens der Behörden ist im letzten Schinken beschrieben, der Empfang seitens der deutschen Seglerflotte war überraschend freundlich und hilfsbereit. Lernte viele aus dem Funknetz persönlich kennen und einige bedankten sich noch einmal für die Wettervorhersagen. Es war ja auch eine gewisse tägliche Arbeit, insbesondere, weil die Zeit, ca. 16:30, uns den Tag doch recht verkürzte bzw. einteilte. Habe Probleme, mir all die neuen Gesichter und Namen dazu zu merken. Die Gegend ist hübsch, eine Mischung zwischen Südnorwegen und Cornwall. Im Sommer ist jedoch oft kühl, aber wenn die Sonne scheint wird es knackig warm, bis zu auf 35°, Sonne wie in Tunesien im Nordsommer.

03-02-11

In Opua konnten wir wegen der Katzenproblematik ohnehin nicht bleiben 165 NZ\$ die Woche, wenn der MAF-Bürokrat zum Checken der Anwesenheit aus Whangarei kommen muß. Dort kostet der Check nur \$ 16,50 pro Woche. Auch alle anderen Anstrengungen, etwas für das Boot zu schaffen oder zu unternehmen, schlugen fehl, weil die Lieferanten entweder nicht in die Hufe kamen oder zu teuer waren. Also wurden alle Arbeiten auf Whangarei verschoben. Wenigstens schaffte ich es noch am Sonntag, uns an einer Werft trockenfallen zu lassen, um Wasserlinie / AF neu zu streichen und das Schmieröl im Stevenrohr zu wechseln. Der Werftbesitzer verkauft mir loses AF günstig. Missy P muss leider unter Deck bleiben, damit sie nicht spazieren gehen kann.

Auslaufen Opua: gut getimed mit der Tide. Maschine lief wie ein Uhrwerk, aber 3 Meilen nach Opua, Höhe Pahia um 13:48 ging der Öldruck langsam gegen null. Motor abgestellt, treiben lassen, geguckt: Bilge voller Öl. Unter

Großsegel ging`s zu einem Ankerplatz außerhalb des Fahrwassers. Ergebnis: eine Hartlötstelle der Rohrleitung Schmierölpumpe zum Eintritt Ölkühler war gebrochen - wohl durch Vibration. Ausgebaut, Dinghi losgelascht, Baum aufgetakelt, AB-Motor angebaut, Dinghi ausgesetzt, rein ins Dinghi und 3 Sm wieder

fällig. Irrsinn.

03-02-12
auf See

Es war nachts kaum Wind, und unter der Küste gab es keinen Schlaf. Mit 4kn bis Marsden Point, der Einfahrt für das 12,5 Meilen lange Revier nach Whangarei. Wie berechnet, half der Tidenstrom im Fluß mit und somit kamen wir noch um 15:00 an die Pfähle, unserem Quarantäneplatz für die Dauer unseres NZ-Besuches. Whangarei Perod
Hier liegen viele Yachten längsseits des Flusses, der hier nur noch ca. 50m breit ist, darunter mehrere



zurück. Habe gerade vor 15:40 Uhr den Schweißer noch erwischt, Bruchstelle mit Silberlot hartgelötet, gut gemacht, 10 Ltr. Öl gekauft, zurück, Leitung montiert, Öl aufgefüllt und konnte um 18:00 Uhr Ankerplatz wieder verlassen. Nur unter Motor, da Schwachwind. Müssen bis morgen 17:00 wegen MAF in Whangarei sein. Der Katzen-Anwesenheitscheck für diese Woche ist

Deutsche. Herbie mit „Beule“, Bernd und Christine mit „FanChuan“, Margret und Henning mit „Diäthyl“. Letzterer half mir mit seinem Dinghi auch beim Festmachen. Im Mistrom zwischen zwei Pfähle zu gehen ist nicht ganz einfach, besonders wenn man müde ist.

Die Wasserfront ist hübsch gestaltet, mit kleinem Park und gut unterhaltenen Holzgebäuden, Marina

Office und Restaurant, letzteres touristisch teuer.

Der MAF (Ministry for Agriculture & Fishery) ist sofort nach dem Festmachen da und erkundigt sich nach der Anwesenheit (physical presence) von Miss P. Der Skipper wäre „ up shi creek“, wenn sie eventuell über Bord gegangen wäre, man ist also rührend um ihr Wohlergehen bemüht ...

03-02-14

Nun werden die einzelnen Stellen für Arbeiten und Ersatzteile angelaufen: Schweißfirma, Segelmacher, Schiffsausrüster, Holzfirmen, Schraubenhandlung, Farbläden, Schmierstoffhandel, Copyshop, Preise verglichen, Qualität verglichen. Alles, was nicht am Ort ist, muß telefonisch aus Auckland angefordert werden. Die dortigen „Bescheidwisser“ sind entweder nie da oder in einem Meeting und man will zurückrufen, aber dann warte ich stundenlang und bei meinerseitigem Rück-rückruf heißt es „, soo sorry...“
Manche Dinge gibt es in NZ einfach nicht, zB. Augringe oder Mantelschläuche für stehendes Gut. Günstig in Whangarei ist, daß die ganze relevante Szene von Schweißwerkstatt bis Farbendepot und Postamt sich im Umkreis von max. 1.5 km befindet. Zu den Schiffsausrüstern und Werften muß man allerdings über die Brücke und flußabwärts ca. 1 km gehen, aber Laufen tut ja bekanntlich gut. Der große und günstige Supermarkt „Pack `n save“ ist 3 Minuten entfernt. Man kann den Einkaufswagen bis zum Dhingisteeg rollen. Das ist im Normalfall nicht nötig, aber für die Reiseausrüstung spart es Arbeit und Zeit.
Für unser Problem mit Natas Hochzeit scheint sich eine Lösung zu ergeben. Die Budos können ja leider nicht, weil sie ihren Urlaub 2003 bereits fest verplant haben. Sie wären die Leute meiner Wahl, weil sie Missy P mögen und kennen. Aber aus heiterem Himmel meldete sich ein alter Clubkollege aus der MSW (einer der positiven), ob wir

nicht eine günstige Charter in der Karibik kennen würden. Zurück gemailt, warum chartern in der Karibik, wenn hier segeln mit catsitting kostenlos zu haben ist. Innerhalb weniger Tage war es perfekt. Nun konnten wir daran gehen unsere Flüge zu buchen ... Sonst hätten wir richtig in der Tinte gesessen bzw. hätten nicht kommen können, was auf das Selbe herauskommt. Diese Göre!
Allerdings fehlen immer noch 10 Tage, C & W können nur bis zum 30. September und Michael kann erst am 9.Oktober zurück sein

03-02-26
Whangarei

Das Wochenende hatte ich genutzt, um einen Erste Hilfe Kurs zu wiederholen, den die SeeBG fordert, um meine alten F&B- Scheine in das Basic Safety gem STCW95 umzutauschen. Weitere Lehrgänge gibt es hier nicht, die laufen in Auckland, eine Autostunde von hier. Die relevanten werden nicht vor Mai, Hazmat wird gar nicht angeboten. Seit gestern stürmt es und der Regen kommt waagrecht. Ausgerechnet jetzt, wo aus der Stb Backskiste der durchgerostete Rahmen ausgeschnitten ist, als Modell für eine Neuanfertigung aus Edelstahl. Dabei wird jetzt jede Minute gebraucht, um den Dampfer für eine recht lange ... Reise herzurichten. Nach PF soll es gehen, zu den Austral. Dann Tahiti-Mopelia-Fiji .. mit klarem Auftrag von meiner Commodore.

MO, 03-03-09
Whangarei

In der Bush-Road Klinik (großer Privat-Klinik Betrieb, einem von der NZ Maritime Authority aprobierten Institut, vergleichbar etwa dem Vertrauensarzt des SeeBG bei uns) bei Dr.R.Miller (Hi Michael, I m Richard) Gesundheitskarte gem. STCW für 2 Jahre erneuert. Gründlich aber fix. 105 Kiwi \$. In DL inzwischen wohl teurer. Urinprobe wird im Haus nur kurz

getestet auf Blut, Zucker und ?? vergessen. Die Probe geht aber weiter ins Zentrallabor und ich bekomme Bescheid, wenn etwas Ernstes festgestellt wird.

Zwei Tage Sonnenschein, vier Tage Regen, so könnte man den Wetterzyklus hier beschreiben. Inzwischen hat die Propellerwelle einen neuen Kupplungsflansch und eine neue Hardyscheibe erhalten. Jetzt muß ich nur noch den Motor richten, was bei einer teil-flexiblen Wellenlagerung ohne Meßuhr nicht einfach ist. Vorher muß ich die Welle um ca. 20 mm kürzen, leider haben die Spezialisten gerade keine super dünnen Schneidscheiben am Lager. Das ist negativ in NZ, kaum jemand hält sich an Termine oder ruft wie versprochen zurück. Im Vertrösten und Biertrinken sind sie groß, es gibt kein alkoholfreies Bier. Manana-country.. oder NZ.

Mit den Preisen geht es, wenn es sich um tägliche Artikel und Arbeitslohn handelt. Computer ET sind teuer, Importe aus Japan: Autos,



Bootsmotoren usw. sind günstig. Henk aus Holland, der mit dem Oesterreicher Fritz, (Berliner Akzent, jahrelang Kreuzberg) eine Edelstahl- und Schweißfirma betreibt, hatte zwischendurch für uns eine neue Backskistenumrandung hergestellt und genau über der Ice-Box eingeschweißt. Eine Angstpartie wegen der Brandgefahr. Deswegen habe ich vorsichtshalber eine Alu Platte und ein nasses Tuch unterlegt. Zum Glück ging alles gut. Hatten allerdings auch Wasserschlauch, Pützen und Feuerlöscher klar liegen. Andere Kunden mußten dafür länger warten. Aber sie sahen meine Lage ein. Henk (wohl Hendryk) ist selbst Schiffsbauer bzw. Segler. Interessant, daß fast alle deutschen Handwerker, die wir im Ausland trafen, studiert haben, mindestens HTL. So auch Fritz - Gausschule,

oder Herbie/Beule Beuthschule,
Bierbrauer Lehre bei Becks, Studium
TH Charlottenburg usw....

Ich fing an zu schleifen und zu
grundieren, dann kam der kalte
Regen. Wir haben den Ofen tagsüber
an, besonders um die Feuchtigkeit
aus dem Boot zu bekommen. Es lebe
Reflex! `Dieäthyl` hat auch einen
Reflex-Ofen, aber der neue
Schornstein ist noch bei Henk in
Arbeit, also müssen sie frieren.
MAF hat neue Richtlinien für die
Einbürgerung von Katzen geschickt,
es ist unglaublich. Da muß so ein
armes Vieh einen Monat in
Quarantäne.

Dieser Ort wird privat betrieben und
man muß u.a. eine Bestätigung des
Eigentümers vorlegen, daß sie die
Katze aufnehmen und diese
Bestätigung muß von einem MAF-
Beamten gegengezeichnet sein,
bevor man in das Land einreist. Man
sagt immer, die Deutschen hätten den
Papierkrieg erfunden

MO, 03-03-10

Es regnet immer noch, aber wir
machen das Beste daraus.
Erledigen Post und Innenarbeiten.
Der Tidenhub hier beträgt ca. 1.9 m,
und je nachdem ob wir hoch liegen
oder tief, bekommen wir PACTOR-
Verbindung mit Australien aber auch
lokal, oder nicht.

DI, 03-03-11

Regen waagerecht
Lasse mir den lokal MAF-Agenten
kommen (sie sind alle nett und
freundlich und jeder Zeit
ansprechbar, und haben offenbar
auch nicht viel zu tun) und zeige
ihm in den Katzen-
Einbürgerungspapieren, daß sie
etwas fordern von den `vets` der
anderen Inselstaaten, was diese gar
nicht können, nämlich für eine
Maßnahme unterschreiben, die NZ-
MAF in NZ durchführen ließ!
Der MAF-Bürokrat ruft also den
Oberbürokraten in Wellington an und
bekommt die Auskunft, für den Fall,
daß ein anderer, ausländischer `vet-
offizier` nicht für NZ unterschreiben

will, sollen wir den entsprechenden
Absatz des Dokumentes nach NZ
senden und diese würden ihn dann
unterschreiben und uns
zurücksenden, und dann könnten wir
den Importantrag vollständig nach
NZ senden!



SO, 03-03-09

Die `Renahara` mit Renate und
Harald wird eingeschleppt. Ihr
Detroit-2Takt-Diesel läuft nicht
mehr. Der Motor hat eine lange
Historie von fehlgeschlagenen
Instandsetzungen, das Zwischenrad
des Räderkastens gibt alle 1000
Stunden den Geist auf, bzw. wirft die
Zähne ab. Ein deutscher Fachmann
Karl? `Phiteas`) aus der Seglerszene
untersucht ihn und findet wieder das
zerbröselte Zwischenrad im
Rädertrieb, aber nicht die Ursache.
Da er sich nach Aussage `Diethyl`,
damit etwas Geld verdient, halte ich
mich heraus. Ich gebe nur meine
Meinung kund, daß man dieses
Zwischenrad neu fräsen lassen sollte,
aber mit ca.0,3mm geringererem
Grundkreis. Der Wellenabstand
scheint zu eng gebohrt worden zu
sein.

MI, 03-03-12

Erster regenfreier Tag nach 7 Tagen.
Missy P streckt sich vergnügt in der
Sonne. Zunächst muß die Maschine
neu ausgerichtet werden. Um 14:00
ist das geschafft. Und der Skipper ist
hungrig. Nach dem Lunch beginnt
das Entrostet und Grundieren des
Decks.

FR, 03-03-15

Anruf von Dr.Miller, Bush Road
Klink, steht am board der Marina.

Komme aber heute zu spät. Sieht
nach Ärger aus.

MO, 03-03-17

Rückruf bei Dr.Miller, Bush-Road-
Klinik,: man habe bei der
Harnanalyse eine Entzündung des
Nieren-Blasen-Systems festgestellt.
Ich brauchte aber nicht zu kommen,
er würde der Sargent-Apotheke in
Whangarei faxen und ich könne mir
dort das Antibiotikum abholen. Ich
bin sehr erleichtert, da ich etwas
Ernstes und die cancellation der
Gesundheitskarte befürchtete.

DO, 03-03-20

Dr.McKee kommt an Bord und impft
Missy P gegen Feline respiratory
disease usw. Wir beschließen an
Hand der MAF-Papiere, die
Blutentnahme nicht auszuführen. Er
kann auch nicht verstehen, warum
das doppelt gemacht werden muß.
Es regnet und regnet. Ich werde die
zunächst nur mit Sika eingeklebten
Fensterrahmen von innen neu
verschrauben.
Schneide Gewinde neu, dort wo M5
war, defekt, M6 und verschraube mit
Sechskant M5 oder M6.
Lehre: Wo immer möglich, keine
Kreuzschlitzschrauben benutzen!
Sechskant oder Inbus oder Albertson
(??) - Innenvierkant, aber nie
Phillips! Wenn Phillips festsitzen,
macht man beim Lösen auch mit
bestem Werkzeug den Kopf kaputt
und dann darf man schneiden und
bohren ...

FR, 03-03-21

Die Ersatzteile für den Fwerzeuger
sind eingetroffen, kleinste Ventilchen
und O-Ringe. Die O-Ringe für die
HD- Venntile haben einen
Gesamtdurchmesser von 9mm, sind
0,88mm dick und kosten pro Stück
NZ\$ 29 gleich Euro 14,50 !!!!!

SA, 03-03-22

Da der Supermarkt heute und morgen
bis 20:00 geöffnet hat, habe ich die
meisten Provianteinkäufe bis heute

zurückgestellt. Aber nun geht es los und so sieht die Einkaufsliste aus:

Haferflocken	10 kg
Zucker	5 kg
KaFu, trocken	8 kg
KaFu, ds, 200 gr.	25 EA
cat klitter in containern an deck 70 kg ((genau die hohe Seite, Luv ballast)	
cat litter in Tüten	39 kg 2
x 4,5, 3 x 10	
paper towel	5 EA
toi-Papier	12 EA
ketchup	1,5 kg
Reis	3 kg
Kartoffeln	5 kg
Karotten	2 kg
Zwiebeln	10 kg
Speck - Scheiben	500 gr
Kaffee decaf/normal	2 kg
Butter	500 gr
Brot	4 EA
mehr verschimmelt - Lagerproblem	
Eier	36 EA
Tomaten (Ds 400 gr)	15 EA
(commodore - Weisung)	
Curry Ds. 550 gr	3 EA
H-Milch 1 ltr.	26 EA
Rumpsteak	2 kg
Tee	1,5 kg
Pfeffer schwarz ganz	100 gr
Trockenfrüchte	1,5 kg
Canola - Öl	3 kg

Rest soll ich nach Weisung der commodore aus den alten Beständen verbrauchen, aye, aye, madam. Das sind ca. 185 kg Proviant/Betriebsstoffe und damit soll Missy Panama bis Fiji auskommen können, und der gelegentlich zu fangende Fisch als Notproviant für beide. Vier volle Einkaufswagen, zum Glück nur 300 m zu schieben, und mit dem Dthingi nur 100 m im Ententeich. Getränke:
verzollt: Soda Mate für 120 ltr
Soda/Limonade
330 ltr. Trinkwasser

zollfrei: 10 Whiskey/y, 6 Rum, 24 ltr. Wein, 188 ds. Bier
Ist nach Plan nicht zu verbrauchen, schon gar nicht auf See,
Da gibt es nicht einmal ein Bier)

SO, 03-03-23

Ich habe während der Regenschauer das Dthingi an Land geschrubbt, der Dreck im Fluß ist beachtlich. Nach den sonnigen Perioden die Kajütfenster von außen gemalt, wenn die Sonne scheint, ist ja alles im Wind schnell trocken. Im Cockpit ist das so eine Eierpartie. Ich kann nicht viel gleichzeitig lackieren, da ich alles abdecken muß, damit mir Missy P nicht durch die frische Farbe läuft, andererseits brauche ich auch Lebensraum. Margret von Diethyl meint, daß wir noch nicht nach `morgen auslaufen`aussehen.

DI, 03-03-25

Ausklariert mit Zoll und IMI war schnell und nett. Der nahm mich noch bis zur Polizei mit, wo ich mir die Schießseisen wieder abholen durfte. Der Diensthabe riet mir, beim nächsten Besuch eine Gastlizenz zu beantragen, dann dürfe ich die Flinte an Bord behalten und er müßte nur die 45er betreuen... und gab mir gleich das Antragsformular mit.

Wer nicht kam war MAF.
Gestern nur bis zur Calliope-Bucht,



Urquhart Bay, am Beginn des Whangarei-FW gelaufen und dort gegen 17:00 geankert. Auf 9m WT mit 45 m Kette und Draht. Es war starker Ostwind und dagegen nachts nach Osten aufzukreuzen ist sinnlos. Außerdem mußte noch vieles verstaut und richtig seeklar gemacht werden. Der Schiffshändler kam natürlich erst kurz vor dem Auslaufen mit dem Zollgut. Das steht noch an Bord herum. Informieren den Zoll über das delay per UKW via Marina Office und warten auf günstigeren Wind. Tags nahm der Wind noch zu, immer noch Ost, mit leichter N-Tendenz, soll morgen mit 30kn (Bft 7) auf

NE drehen, das ist schon besser. Sind nun gestaut und seeklar. Kurz vor der Abenddämmerung fangen wir noch einen kleineren Snapper, reines Fleisch ca. 1#, das gibt Abendbrot für Missy P und Angelköder für morgen.

MI, 03-03-26

Nach Mitternacht nehmen die Böen zu, aber die Bucht ist ruhig und weitere Ankerlieger sind weit genug entfernt (hoffentlich bleibt das so). Morgens konferiere ich mit Christian (ZL1DIY) einem Deutsch - Neuseeländer. Die NZ Coast Guard hat Sturmwarnung (gale warning) von E bis NE über 30 kn herausgegeben und ich weiß nicht aus eigener Erfahrung, wie ernst man die R (royal) NZCG nehmen sollte. Er meint ziemlich ernst, und ich solle mindestens noch einen Tag warten. Tagsüber ist es immer noch E, um max. 25 kn . Aber E kann ich nicht brauchen, da wir nach ESE wollen / müssen. Es sind noch 260 sm bis wir von NZ`s Bay of Plenty



und East Cape frei sein werden . Also erst einmal den Zoll informiert via Whangarei Maritime, daß wir noch bleiben. Aber die Zeit beginnt wegzulaufen ... Bitte Christian, MAF anzurufen, daß ihre Gelder beim Marina Manager liegen, wir wollen keinen Ärger haben, falls unsere commodore wirklich noch einmal nach NZ segeln möchte. Danach ruhige Umstau-Aktion der Getränke und des Proviantes nach achtern und verschiedene kleine Reparaturen. Das Wetter ist trübe, die niedrigen Hügelspitzen von ca. 350 m liegen in den Wolken. Es ist kühl. Die Fische wollen heute nicht beißen.

DO, 03-03-27

Ab Mittag fällt der Druck, die Böen nehmen zu, der Regen kommt waagrecht, ich frage Missy P ob sie wüßte, was wir hier eigentlich tun? Sie gibt keine zufriedenstellende Antwort.

Also wird weiter gerödelt, unter Deck, Strophen neu gespleist, Maschine gewartet, soweit man von vorne herankommt, gestaut und Navigation vorbereitet. Es gibt zwei mögliche Routen nach Tahiti, die südlichere über Rapa, die nördlichere über Tubulai, es sind nur 200 sm Unterschied.

Aber wir haben bereits 3 Tage verloren, wegen des schlechten Wetters, nein, eigentlich wegen der geographischen Lage. Wären wir z.B. in Napier, würden wir lossegeln, denn da läge der freie Pazifik vor uns, und auf SSE Kurs gehen. Aber hier geht das nicht, wir müssen uns erst bis zum East-Cape 250 sm nach ESE freisegeln. Und bei 25-30 kn gegenan, nein danke. Wir hören von den locals im Funk, daß das Wetter ungewöhnlich sei usw. Glaube ich nicht. Wir haben hier Herbstbeginn, und äquinoctiale Stürme und Frontdurchgänge sind normal. Nachmittags haben wir 35 kn in Böen und mehr, natürlich `warme`, waagerechte Regenflagen. Einer der Segler beginnt zu treiben, sie merken es rechtzeitig und gehen weiter in der Bucht erneut vor Anker. Wir haben auf 10m WT Kette, Draht und als zusätzliches, elastisches Glied noch 10m 20er Perlon gesteckt, insgesamt 50m. Das sollte eigentlich langen ...

03-03-28

Urquhart Bay

Um 10:15 kommt eine schwere Sturmbö und wir lassen den Diesel warmlaufen. Einer der Ankerlieger kommt ins Treiben, und unter Motor kann man wenigstens etwas ausweichen. Danach dreht der Wind auf NNE, jedenfalls hinter den Hügeln, wie es draußen aussieht, ist noch nicht klar. Jedenfalls sieht es nach Frontdurchgang aus, aber wir haben ja auch schon zwei und drei Front-Staffeln hintereinander erlebt,

also zunächst noch vorsichtig. Vor SU fangen wir noch viele kleine Makrelen, eine behalten wir für Missy P, die Anderen gehen wieder hinein, sollen noch etwas wachsen. Der irische Segler Àldebaran`, der mit uns vor Wind liegt, bietet an, meine Post, die ich gestern geschrieben habe, zu übernehmen und sie in Whangarei oder Russel aufzugeben. Vier Stücke sind frankiert, für das Fünfte bekommt er cash mit. Wir sind ja ausklariert und gehen nicht mehr an Land. Morgen früh werde ich sie mit dem Kescher übergeben.

Leider zeigen die Wetterkarten für morgen und die nächsten Tage Schwachwind, allerdings aus der richtigen Richtung, NW.

Abends zünden wir den Ofen an, um die Feuchtigkeit aus dem Schiff zu bekommen. Per Funk und QSO via Carlo wird unsere Commodore über unsere Pläne informiert.

S0, 03-03-30

Inzwischen sind wir auf S36°35 und Neuseeland liegt achteraus.

konnten. Paddy kam mit dem Dthingi längsseits um sie abzuholen. Sie versprachen, sie in Great Barrier Isl aufzugeben..

Und dann schlief gestern nach 21:00 der Wind ein und wir durften bis zum Hellwerden motoren, weil wir uns zwischen den Inseln des Hauraki Golfes nicht einfach treiben lassen oder ankern konnten, immerhin stand noch eine hohe Dünung aus NE ein und dadurch geht der Hauptschiffahrtsweg nach Auckland. Als wir dann um 05:30 frei waren, haben wir die Maschine abgestellt, den Strom eine Weile beobachtet, der uns in die Bay of Plenty mit gemüthlichen, vertretbaren o.2 kn setzte, und sind dann für 2 Stunden in die Kojen gegangen. Christian, den ich um 07:45 auf der Kurzwelle sprach, tröstete, wir würden sicher bald Segelwind bekommen. Die Reise über die Austral wird dennoch zeitlich knapp, evtl. muß ich einige Inseln streichen. Deadline ist für uns der 23. Mai in Lautoka, ich muß Karin noch ein Fax von Immigration senden, sie fliegt am 26. mit einem one-way-ticket ein. Die Zeit ist bereits um 3 Tage durch



Gestern morgen sind wir erst losgekommen, dh. wir haben 4 Tage vor Wind gelegen und effektiv verloren. Einziger guter Nebeneffekt war, daß wir noch drei Briefe und eine Geburtstagskarte schreiben und frankiert, Paddy und Moira von der irischen Àldebaran mitgeben

die blöde MAF gekürzt worden, denn wäre nicht der Blutabnahme Rummel für Missy P mit 14

Tagen nach der rabies - Impfung angesetzt gewesen, wären wir bereits am 21. abgesegelt. Nun weitere

4 Tage, eine Woche fehlt also. Es kommt darauf an, ob wir jetzt gut durchkommen nach S40 und W150 und wie die Winde sich entwickeln. Alle drei Brote, die nicht im Kühlschrank waren, sind nach 6 Tagen verschimmelt, es kam am So.23. März an Bord.

Dieses weiche Schnittbrot der Kiwis schmeckt zwar gut, hat aber offenbar entweder zu viel Hefe oder keine Konservierungsstoffe. Schade. Nun habe ich nur noch ein Brot in der Kühlbox.

Zur Zeit laufen wir gut, mit einem N4 und dabei 5 kn., das darf so bis Raivavae bleiben.

Um 18:30 Lt ist es dunkel. Die Nacht wird offenbar kühl, wir haben kaum Bewölkung.

Missy P schläft heute den ganzen Tag, sie muß nachholen. Sie mag das Motoren nicht und kommt dann nicht zur Ruhe.

MO, 03-04-01
S37 W179

Wir sind über die Datumsgrenze gesegelt und ich habe 2 Tage lang den 01. April. Das verbessert aber nicht unser Wetter!

Der Wind, der uns nachts bis zu 7kn bei relativ ruhiger See bescherte, ist auf 10 kn/bft 3 zurück gegangen und wir laufen noch lausige 3, allerdings in die richtigen 095°.

Achterraus braut sich etwas zusammen, ein Tief aus NW und eine Kaltfront aus W vereinen sich und bringen Schietwetter, Hauptsache, die Windrichtung stimmt! Nun beginnt wieder das Warten auf das nächste Wetterfax, um richtig vorhersagend reagieren zu können.

Glück beim Fischen, ein ca. 10kg reiner Fleisch - Thun an der Schleppangel und sicher an Bord. Viel Arbeit mit dem Eintüten und im kleinen Kühlschrank verstauen. Missy P befrüßt sich begeistert.

03-04-02

Nach Gegenwind und Regen nun schwacher Wind von achtern. Hohe Dünung aus NE macht stetige Fahrt zunichte. Soon schiet!! Motoren ca 8 Std. pro Tag, um überhaupt vorwärts zu kommen. Wir hätten im Ostwind auslaufen und zunächst nach Nord gehen sollen, aber wer macht

das schon bei angesagten 35 kn.? Aber das ist jetzt Schnee von gestern. Der NZ Bob Macdavitt ist der Wetterpapst NZ's und gibt wöchentlich ein Wetterbulletin heraus. Darin bittet er am Ende stets um Kommentare. Als ich ihm meinen Kommentar sandte, schrieb er zurück, er habe nur wenig Zeit, aber wenn ich ihm meine Kreditkarten Nr. geben würde, wäre er in der Lage, mir mehr Infos zu geben. Typisch Kiwi! Hier meine Antwort.:

to macdavitt weatherservice.nz
hi bob, tnx 4 ur offer to chat a little bit more in exchange for my credit card #. tnx, but no. I am already paying through my taxes 2 met services so this is enough. I am able to interprete the pattern pretty well enough after it emerges as such out of the chaos. grew up at sea in the period ante common fax of/by constructing surfana charts from sw tx data and predicting our own weather (and pay for it when we were wrong). with your big computers and models you might be a couple of days ahead of mine which is fine but seldom of significance to me with a slow sailboat.

73 michael
Das Wetter ändern kann er auch nicht, und was kommt, sehe ich in den Fax-Karten, so what?)

03-04-04
S38 W175

Immer noch Schwachwind und nur wenig Chance auf baldige Änderung. Es ist auch wenig in entfernterer Nähe, wo man mit vertretbarem Aufwand hin motoren könnte, der nächste Windstreifen liegt 400 sm im Süden, südlich von S45° entfernt.

Also müssen wir warten, bis die langsam ziehenden Druckgebilde sich besser gruppiert haben. Inzwischen machte ich mir das Vergnügen einer gekonnten Abendbeobachtung von 6 Sternen bei Dämmerung und kam nur 2,5nm südlicher heraus als der GPS. Dabei bemerkte ich, weil die erste Auswertung so weit weg lag und die einzelnen Standlinien so unzusammenhängend lagen, (so schlecht konnten meine Messungen nicht sein) , daß ich bei der Berechnung das Datum um einen Tag falsch hatte: die Datumsgrenze hatte mir einen Streich gespielt. Wir haben im Osten einen Tag weniger als in NZ, aber bei GMT/UTC/Z ist es natürlich deren Datum, auf das sich die Sterntafeln beziehen. Die Korrektur sah vielleicht gut aus in der Kladde!!



Prinzessin von Raiatea

03-04-05
S388 W175

Seit heute morgen 02:00 endlich Wind, NE5. Eigentlich wieder zu viel, weil hart am Wind, mußten schon reffen, aber besser als gar nichts und wir können 125° anlegen, was uns nach ESE führt, wo sowieso mehr und für uns günstigere Verhältnisse vorherrschen, mehr westliche Komponenten und höhere Windstärken.

So, 03-04-06
S39 W171

Wir laufen gut, der Wind hat geraumt, so daß wir evtl. gar nicht bis S40 herunter müssen, aber das entscheidet sich in 3-4 Tagen. Unser nächster WP liegt bei S40 W158, danach S36 W152. Der Kurs führt (Sicherheitsabstand 60nm) an einer wilden Gegend vorbei mit Untiefen und Inseln: markiert mit ED, PD, auch die berühmten Haymet Rocks, die um 1867 gesichtet aber nie wieder gefunden wurden. In dieser Gegend spielt der Hauptteil des Romans „The Navigator“ von Morris West. Der Seeboden ist offenbar vulkanisch und hebt und senkt sich gelegentlich. Allerdings hat West eine tropische Insel daraus gemacht, das dort ist maximal subtropisch und ohne Kleidung nicht auszuhalten, dennoch lesbare und nachdenkliche Lektüre.

Es ist spannend:

Vor uns im NE auf S30 W155 eine Depression, die wir, wenn es günstig läuft, an Stb lassen könnten und die uns dann mit SE bis SW später W nach Tahiti bringen könnte, wenn sie sich Zeit läßt und richtig zieht. Hinter uns eine Depression, E-lich von NZ, die uns den jetzigen N, der später NW werden soll, bringt. Heute mehrere Stagreiter der Fock erneuert, sie sägen sich an den Vorstagen durch. Danach Ölhose genäht und geklebt und später mich selbst verplastert. Ich bin im Cockpit gerutscht (kann nicht mehr barfuß gehen, zu kalt, deshalb helfen die inzwischen gewaschenen see - tropen - haftfüße nicht mehr) und habe mir Knie und Schienbein Stb aufgeschlagen, nicht wesentlich aber infektionssträftig bei der Minimalhygiene die z.Zt. nicht änderbar ist.

Per winlink/sailmail erfahre ich, daß Karin ihre SW-Besuchsreise wegen Bandscheibenproblemen abbrechen mußte, was uns sehr leid tut, denn sie hatte sich auf Julian gefreut..... und Klara sollte endlich ihre lange bezahlten Perlen aus Tahaa bekommen.

Meine Kartoffeln fangen an zu keimen und ich werde die nächsten Tage wohl Kartoffeln als

Hauptgericht einführen, sonst waren Kauf und Transport überflüssig, Reis und Nudeln halten sich länger ...Und zum Glück Zwiebeln, die unentbehrlichen Geschmacksverbesserer und Vitaminspender! Mein alter Marinesegelkamerad Rudi (Kulle) Arp SN Nie leecv sagte bereits 1967: Ohne Zwiebeln lohnt sich die Kocherei nicht...

MO, 03-04-07
S39 W196

Wir nähern uns den roaring fourties, und haben dementsprechend 30 kn Wind, bft 7, allerdings sollte er hier standortgemäß aus West kommen, wir haben NNE. Es ist ungemütlich, kühl und feucht, wir laufen unter G2R und roter Fock 6 kn nach 100° rw. Gischt kommt über und die Seitendecks werden sauber gewaschen.

Misy`s Klo steht in der Toilette, es ist unzumutbar daß sie herausgeht. Auch der Skipper läuft nur in Ölzeug herum, selbst für kleinere Maßnahmen, wie Schoten nachstellen oder Wind beobachten. Wir haben 4 Stagreiter an Genua und gestern Fock erneuert, sie sind aus Bronze und sägen sich auf langen Reisen langsam durch. Opferpolitik, sonst werden die Stagen aus Edelstahl angegriffen, das wäre nicht akzeptabel.

Gegen 17:30 lt ist es dunkel, bis Tahiti werden wir die Uhr nicht stellen.

Die Frequenz des PAC SEAFÄHRER NET 14313 war um 0330z mit Notverkehr belegt, das Netz lief auf 14300 weiter. Selbst hier hörten wir den Notruf einer Yacht vor der Hondurasküste, die auf `Cayo de media luna`N16°30, was wir gut kennen, aufgelaufen war und die Antworten der USCG aus Norfolk, VA. Zufällig war ein USCG Kutter in 60 nm Entfernung (wahrscheinlich mission drug interdiction) und bot an, sie wegen möglicher Hilfeleistung einheimischer Fischer abzugeben. Sie wollten aber ihr Schiff nicht aufgeben und baten darum, freigeschleppt zu werden, 8 Fuß Schwell, Wassereinbruch. Dort muß

es inzwischen Tag sein, hoffentlich schaffen sie es.

Bei uns nimmt der Wind langsam auf 25 kn ab, allerdings bei gleicher Richtung.

Und die Kombüse?? Es wird mindestens einmal täglich warm gekocht, für den nächsten Tag lunch mit Reis, Kartoffeln, Nudeln in Seewasser, hier im Süden das sauberste Wasser der Welt. Mit Trinkwasser muß ich sparen, weil ich bei diesem Steam Luftblasen in die Ansaugkanäle des FwErz bekomme und die lassen sich nicht schnell genug entlüften, sodaß er keine zureichende Kompression bringen würde, Strom genug ist vorhanden. Jeweils mit Zwiebeln in Schmortopf oder Pfanne. Was z.B. heute mit Rotwein und Kräutern der Provence gewürzt wurde, wird morgen mit Curry, Weißwein und Rosinen angerichtet und umgekehrt. Ich Kussel habe vergessen, Zitronen zu kaufen. Enttäuschung manchmal bei Konserven, Zürcher Kalbsgeschnetzeltes eines renommierten deutschen Herstellers war reine Sauce. An das ölkonservierte, gekühlte Frischfleisch komme ich z.Zt. nicht heran, das Cockpit ist voller Segel zum Wechseln der Stagreiter und Checken. Es ist noch 1/2 Brot für besondere Spiegeleierfeste da, sonst wird Bisquit (Zwieback) gegessen oder die unglaublich vielseitigen Haferflocken. Letztere nicht als Brei, kommt vielleicht noch wenn es noch kälter wird, sondern als Müsli Grundlage und schnelles Zwischenfutter.

Die Drucksysteme ziehen hier so schnell, daß selbst der Kiwi - Wetterdienst nicht nachkommt. Christian, der hier die Prognosen aus den veröffentlichten Windkarten übermittelt, (ich bekomme diese Karten leider nicht als Fax) ist bemüht aber frustriert. Wir sollten seit zwei Tagen NNW haben und es ist NNE, immerhin 45° falsch. Witterungsnavigation ist auch schwierig, dafür sind wir zu langsam, wenn man sich eine Strategie aufgebaut hat, dann sind die Systeme schon 600 nm weiter oder verschwunden. Es reduziert sich

auf ein Tagesgeschäft nach dem Motto: make the best of it ! Nun sind wir im Bereich der `roaring fourties`, dem erdumspannenden Gürtel der Starkwinde aus West. Wir haben Nord, Baft 6 - 88, unter kleiner Fock und Groß mit zwei Reffs, 5 - 6kn.

Vito Dumas 1940 und Bernard Moitessier um 1960 (Slocum segelte nach Westen) haben die gleichen Routen gesegelt, aber unter welchen Bedingungen.

!Unsichere Navigation (habe seit drei Tagen wegen Bewölkung weder eine Sonne noch eine Sternhöhe nehmen können, aber GPS funktioniert 95% der Zeit),

ungenauere Seekarten, (der Südpazifik ist erst ab 1944 in WWII von den Amerikanern richtig vermessen worden. Nicht daß die Inseln an sich nicht richtig dargestellt waren, aber für viele Details und genauere Koordinaten lag vorher kein besonderes Interesse vor) Keine Heizung, kein elektrische Licht, kein Perlon/Nylon, undichtes Holzschiff, letzteres Dumas. Kein vernünftiger, ausgewogener Proviant.

Kommunikation und Wetterkarten gab es nicht.

Sie hatten nur einen Vorteil: Sie waren ca. 20 Jahre jünger als Mmq. Aber sie hatten auch nicht so einen guten Bordkameraden wie ich: Missy P! Sie wird jetzt schon im Kiwi-Netz begrüßt. - Andererseits: Was an Technik und Annehmlichkeiten nicht an Bord war, konnte auch nicht ausfallen.

03-04-09
S40 W151

Die 30 h Vorhersage um 12:00 lt zeigt, daß da ein Schnellläuftief aus NW mit 25 kn direkt auf uns zueht. Wir ändern Kurs auf 070° um dem Kern auszuweichen, in ca. 24 Std. wird es dasein, mehr ist nicht möglich. Der Wind dreht aber gegen, so daß wir max.085 laufen können. Mal sehen.

Sturm über 40 kn mit plötzlicher Winddrehung 180°, Auge, 995 Hpc, treiben, später Sturmfock, naß und kalt. Dann wieder gute Fahrt. Zum Anzünden des Ofens habe ich 2 1/2

Schachteln Streichhölzer verbraucht; Windfahne abgebrochen. Ab 11. 01:00 Fock gesetzt, immer noch 5 1/2 kn. See wird wieder höher, Ofen pufft... Kaminski macht es in Grenzen gut.

Müde, aber gleich kommt Wetterfax. Kopple als Hobby (man hat ja sonst nichts zu tun) konventionell mit Unterstützung von Sonne und Sternbeobachtungen und komme auf ganz gute Ergebnisse, zwischen 25 und 10 nm am ow des Gps. Das erfordert Disziplin bei den regelmäßigen Aufschreibungen von Kurs und Fahrt(alle 2 Std.) Allerdings habe ich den

Vorteil, den KueG per Gps zu wissen, aber der Kurskorrektur - Winkel ((om+abdrift+dev) ist ziemlich konstant 30° hier, so daß das auch ohne dies zu wissen, das Koppeln recht genau macht. Einige der Fehler im Koppelort, die ich ja graphisch im Pilot sehe, gleichen sich durch Zufall der System aus. Ein guter Astro - Ort fängt das Ganze wieder ein.

03-04-12
S40 W 159



Wir haben wieder Starkwind zwischen 25 -35 kn, relativ günstig aus WSW. Dadurch machen wir gute Fahrt, allerdings mit der Gefahr des Übersteuerns oder Herabsurfen/fallen von den inzwischen 4/ 6 m hohen Seen und dem Backkommen des Luvsegels. Liefen zunächst mit Fock und Klüver, Passat bis zu 8 kn, dann Sturmfock und Fock, immer noch 6 1/2, ab 02:00 begann es öfter aufzuschließen, mit back stehender Fock, zunächst von Hand gesteuert, dann reduziert und schließlich den Kaminski zusätzlich auf das Rad `geschaltet`, nun schafft es die Windsteuerung.

Missy`s P Klo wieder in die Toilette geschifft, Luken dicht, Christian sagt: es sollte demnächst abnehmen. Wäre auch wünschenswert, denn ich muß noch einen Riß im Groß, Achterliek, wo die Backstagen trotz baggywinkle schamfilen, ca 80 cm nähen bevor das Segel wieder hoch geht. Zur Zeit machen wir jedenfalls schnell E. Ob die Zeit allerdings für Tahiti reicht, entscheidet sich erst in einer Woche. Zur Zeit stehen die Zeichen auf positiv.

03-04-14
S 36 W 157

Ich habe den Kampf verloren - gegen Miss Panama. Sie besteht darauf, wenn die Stituation unangenehm oder aus ihrer Sicht brenzlich wird, auf den Kartentisch zu gehen und sich zwischen Laptop und Rückwand zu legen ggf. zu krallen. Das darf ich nicht dulden, weil sie auf den Verbindungskabeln und Steckern liegt, sich an den Kabeln festhält und dabei leiden natürlich die Verbindungen. Liebe, gute Worte, ein Klaps, sogar ins Nackenfell beißen und sie schütteln, wie es eine Katzenmutter tun würde - alles vergeblich. Sie geht bei `present and imminent danger` - aus ihrer Sicht wohl gemerkt - auf diesen Platz. Der Skipper resigniert, ist aber nicht unfindig: hinter dem Laptop wurde ein Frotteetuch gespannt, darin krallt sie sich nun ein, sie hat ihren sicheren Platz und die Kabel werden geschont. Was der Skipper dabei allerdings nicht versteht, ist, daß der Platz so gut sein soll - die Seekoje ist bedeutend besser geschützt und abgeschottet, aber gegen ihre Logik ist kein Ankommen und also

03-04-15
S 35 W 156

Schwachwind aus Süd, setzten unseren Spinnaker, ein Leichtwettersegel, daß eigentlich wohl als fliegendes Großsegel für einen großen Schoner konzipiert wurde und das wir günstig aber gebraucht in ClearLake kaufen konnten. Wollten in USA keine 2000 \$US für einen Blister ausgeben. Vor beiden Spibäumen geht es ganz gut

und schafft 4 kn. Wir müssen vorankommen; noch 1150 nm bis Tahiti oder Raiatea! Die Wetterkarten sehen allerdings nicht gut aus: Schwachwind aus nördlichen Richtungen ist angesagt. Die Vergangenheit holte mich ein: ein Job-Angebot als Sachverständiger/Kontrolleur beim Corvetten-Bauprogramm der Blohm & Voss für Südafrika...

03-04-16
S 34 W 155

Eine Email nach Hause: geliebte Frau und alles, liebste Mammi, heute war kein sehr guter Tag, 08:00 Anstellen der Maschine und alles lief normal. Auf einmal: Seekühlwasseralarm (Abgasfühler), Seekühlwasserpumpe war fest, Keilriemen rutschte durch. Vermutlich der Impeller, da lange nicht gelaufen. Nach dem Klarieren wieder angestellt 08:40, nach zwei Stunden 10:48 (immerhin) wieder Kühlwasseralarm. Abgestellt, danach natürlich Seeventil geschlossen. Dann ca. 1/2 Std. gebraucht, um Cockpit freizuräumen und die Lenzer zu verstopfen, schließlich hatten wir noch ca. 1m Schwell. Als ich die Maschine untersuche, läuft mir blankes Seewasser aus dem Luftansaugfilter. Ich dachte: ich spinne!! Der Motor hatte sich offenbar durch Syphonwirkung rückwärts über die Pumpe das Seewasser angesaugt. Diesmal war der Grund für den Seekühlwassermangel leicht zu finden: die Madenschraube, welche die Keilriemenscheibe auf der Pumpenwelle hält, hatte sich gelockert bzw. hatte der Mechaniker Marquardt sie bei der Montage nicht genügend festgezogen. Es hatte sich noch kein Wasser im Kipphelbereich (ok Zylinderkopf) angesammelt, dh.: das Ganze war tatsächlich in der kurzen Zeit bei stehender Maschine passiert. Der Rest war Ü-Boot - Routine: Wasser ablassen, Ansaugkanal entfernen, Glühkerzen ausbauen, Wasser aus dem VC -(Kompressionsraum) Raum von Hand heraus tören, Öl in den VC - Raum spritzen, Öl und Ölfilter wechseln.

Wieder montieren, 10 Minuten laufen lassen, erneuter Öl- und Ölfilterwechsel. 13:00 angestellt und der Motor ist einwandfrei 2 1/2 Std. gelaufen, getestet bis 2400 rpm unter Last und 3000 rpm ohne prop, und er hat uns mit 4,5 kn nach Norden geschoben. 15:36 wieder abgestellt, nachdem etwas Wind aufkam. Daneben muß ich noch den Ballon nähen: die blöden Wichard - Stagreiter mit der offenen Niro-Feder hatten sich, als der Ballon gegen die Vorstagen kam, während das Schiff geigte, in die Vorstagen verhakt und das Liek ist ca. 1 m aufgerissen. Habe kein Reparaturband mehr deshalb habe ich erstmal die Stagreiter entfernt und das Ding liegt in der Kombüse und Missy P hat sich hineingekuschelt. Während der Motorsteuerung ist sie übrigens die superliebe Katze gewesen, hat sich in die Koje gelegt um aus dem Weg zu sein und den Mechaniker nicht zu stören. Soweit unser heutiger Lust-Yacht-Tag auf See. Hoffen, der Deine war besser. Bei der Email an B&V werde ich die Passage, daß ich 2003 nun nicht kann, herauslassen, sondern nur ein Telefonat bzw. mögliches Treffen im August stehen lassen. Vor dem Senden warte ich noch auf Deine Meinung zu dem Entwurf. Wir lieben Dich heiß und innig, wünschen Dich zu uns an Bord, Dein Mann und Katze

03-04-19
S 31 W 156

Zur Zeit machen wir gute Fahrt nach N, hoffentlich bleibt es noch eine Weile so. Habe Karin den Vorschlag gemacht, daß sie nach Tahiti kommt, dann können wir die ganze Reise downwind machen und nicht von Fiji upwind nach Tonga unter Zeitdruck ...Auch das Problem der Versorgung von Missy P scheint sich lösen zu lassen, in der Zeit, wo Christiane und Wilhelm nicht mehr können.



Elke und Werner ?? haben ein Grundstück in den Vava ù . Deren Nachbar Hans Schmeisser und seine Frau Mele betreuen E&W's Mooringboje und Anwesen. Innoey könnte an der Mooring liegen und Hans könnte Missy P an Bord füttern und betreuen. Das alles über Funk, E&W per Boot auf dem Wege nach NZ um von dort nach DL zu fliegen und wir auf dem Wege nach Tahiti.

03-04-20 Ostersonntag
S30 W 156



Das Desaster der letzten Tage ist beseitigt, Airmail funktioniert wieder. Der findige Skipper hatte im Airmail- Programm auf eine falsche Eingabe gedrückt und alle Mails wurden an innoey Web.de umgeleitet. Er konnte senden, empfangt aber keine Info mehr. Mittels Elkes Know How und auf SSB-Funk wurde das Problem erkannt und abgestellt. Zum Glück war das Wetterfax nicht betroffen. Nun segeln wir wieder informiert und mit Kontakt zu unserer lieben Karin. Die Winde kommen aus SSE, günstig aber schwach. Eingelagerte Schauerböen sorgen für Verstärkung und Speed, aber auch für Flaute, wenn die Großwolke vorbei ist. Das nervt und ermöglicht nur minimalen Schlaf, da man dauernd am Ein- und Ausreffeln bzw. Nachstellen des Windruders ist. Ob Karin ihren Flug nach Fiji in Flug nach Papeete (meine Präferenz) oder nach Rarotonga (ihre Präferenz) umbuchen kann, entscheidet sich erst nach Ostern. Bis dahin halte ich Kurs Papeete bzw. Mopelia, was sich bei einer Distanz von 800 nm nur 10° unterscheidet.

Muß ohnehin in eine zivilisierte Gegend, einige Teile erneuern,

dünnes Sperrholz für neue Windfahne, Trinkwasser, Gas und Diesel besorgen. Bin noch nicht dazugekommen den FwErz zu reparieren, zu viel mit Segeln zu tun oder Starkwind. Die ET's sind ja erst zwei Tage vor auslaufen gekommen. Da gab es anderes zu tun. Bei nächster Gelegenheit ist er dran.

Bevor ich es vergesse: Wir müssen mal etwas zur Windsteuerung sagen. Das Prinzip klingt einfach: eine Windfahne wird in einem bestimmten Winkel zum Wind angestellt und steuert das Boot über Ruder. Wenn sich der Kurs des Bootes ändert, ändert sich auch der Windwinkel an der Fahne. Es wird ein Rudermoment erzeugt und das Boot wieder auf den Winkel der Windfahne gebracht. Regelungstechnisch einfaches R-T1-Verhalten. Wenn es nur wirklich so wäre. Regelgröße ist Kurs des Bootes, Stellgröße der Ruderwinkel, Regelstrecke Änderungen unterworfen, denn bei jeder Krängung wird das umströmte Unterwasserschiff anders. Nur ein symmetrischer Torpedo würde gleicher Anströmung unterliegen. Bei jeder unterschiedlichen Krängung wird das Rudermoment anders, weil sich der Anströmwinkel und die Anströmgeschwindigkeit ändern. Bei Änderung der Windstärke ändert sich der scheinbare Wind auf die Windfahne und damit die Regelgrößen-Erfassung und zusätzlich das Schwerpunktsystem der Segel. Bei

mehr Wind verlegt sich normalerweise der Schwerpunkt nach vorne, bei weniger Wind achteraus. Gleichzeitig ziehen stärker angeströmte Segel mehr Luv als schwächer umströmte. Und dazu verändert sich die Ruderwirkung im Quadrat der Bootsgeschwindigkeit. Vielleicht habe ich noch etwas vergessen. Es ist also PT1-Verhalten mit einer Menge von zusätzlichen Störgrößen, die nur ein Großcomputer erfassen und beherrschen kann: Das menschliche Gehirn. Der Segler bemerkt die veränderte Krängung des Bootes bei

Windveränderung, wird dann die Segelfläche auf eine beherrschbare Größe reduziert (reffen oder ausreffen) und reguliert je nach Bootsgeschwindigkeit durch das Wasser (welche den scheinbaren Wind und die Reaktion des Bootes auf einen bestimmten Ruderwinkel erzeugt), den Windwinkel im Verhältnis zum Zielkurs. Simpel,



nicht? aber das ist es, was man auf See tagein tagaus 20 mal und mehr macht und was einem die Langeweile in den Nächten vertreibt. Hi,hi.

03-04-23
S 26 W 155

Die Entscheidung ist gefallen: meine Karin kommt nach Papeete, hurra! Das hat folgende Vorteile: wir können einkaufen, was es bis Fiji nicht gibt: cat litter. Die c&w sollen es ja möglichst einfach haben und Hans auch... - wir können noch gemeinsam Perlen aussuchen Karin braucht die Inseln, die sie noch einmal besuchen möchte, nämlich Samoa, Tonga und Niue nicht gegen den Wind anzukreuzen sondern downwind. Was kürzer ist und weniger anstrengend und sicherer vor den Wetterbedingungen Wir kommen wettermäßig nicht unter Zeitdruck auf dem Törn Fiji-Tonga um das Boot an C&W zu übergeben

Michael hat in Tahiti Zeit, das Schiff shishape zu machen und auszurüsten. Wenn er nach Lautoka ginge, blieben ihm dazu max 3 Tage nach Eintreffen und vor Karins Ankunft am 26. Mai der Flug ist für Karin 2 Std. kürzer als nach Nadi. Lüfter für Wäco

03-04-24
S 25 W 152

Ab 19:00 was zunächst als einfache Schauerbö aussah mit 25 kn - also 6-8 -, das hielt bis 01:00 an. Groß wurde sofort 2 mal gerefft, weil sie sonst nicht gut steuert, Genua war zuviel ab 21:00, also rote Fock, ab 22:00 Groß geborgen und immer noch 6,6 kn ueG und auf der Kurslinie, also günstig. Ab 24:00 wurden die Böen schwächer und geringer und ab 01:00 waren es nur 6 Bft und der Skipper traute sich nicht in die Kojen zu gehen, Kaminski hatte es schon ab 22:00 übernommen. Das als Antwort auf die Frage: was macht ihr denn nachts auf See?? Solche Nächte sind häufiger als uns lieb ist.

03-04-25
S 25 W 150

Wind drehte auf NNE, nix Tubau heute, 090° that`s all 06:30 die Insel ausgemacht, peilte hohe 010°, 25 nm, wir können inzwischen wieder 050° anliegen, aber das ist nun zu wenig. Es beginnt

das mühselige Kreuzen - Gegenanmotoren bei 1,5 m Seegang schließt sich aus. Das kann man mal bei 5 nm machen, aber nicht bei 25. Wie immer in solcher Situation frage ich mich, was ich in den vergangenen 500 nm falsch gemacht habe. Natürlich hätte ich über die letzten 200 nm 30° vorhalten können, aber dann wäre ich bei anderer Winddrehung vorbeigesegelt und immer noch in Lee. Pech. Also

arbeiten und aufkreuzen. Nach Tahiti sind es noch mehr und auch gegen den Wind... Später wieder eine kurze Front mit Schauerböen und Starkwind. Ich wechsele wieder mehrere Stagreiter der Vorsegel aus, der Verschleiß ist enorm. Jetzt wird es richtig schön warm, 32°C, wir sind in den Tropen angelangt. Nicht mehr frieren an Deck bei Nässe und Segelwechsel - ist schon was Gutes. Von hier ist es schwierig Winlink/Airmail-MBO's zu erreichen. San Diego, W6IM kommt nachmittags schon besser durch als NZ ZL2UT, Hawaii gar nicht und Australien VK88HF inzwischen zu weit entfernt.

03-04-26
Tubuai

Nach 29 Tagen und 11 Std. fallen Anker in Tubuai, Austral-Ins, PF Diesmal aber nicht fallen gelassen, sondern geworfen. Wie es immer fälschlicherweise heißt: der Kapitän ließ die

Anker werfen. Derartigen Deckssport hält heute kein Seemann mehr aus (und früher auch nicht). Aber diesmal war es so, denn ich hatte Anker und Ketten nach Mitschiffs gestaut, an den Mast, damit sich der Bug im Seegang leichter hebt und wir nicht so oft U-Boot fahren. Die Ansteuerung war unangenehm genug. Zunächst ab Mittag schwachwindig, dann zunehmender SW, dann Frontdurchgang mit 34 kn (Wetterstation Tubuai 17m/sec), waagerechter Regen. Nautisch

problemlos weil das französische Befeuerungssystem europäischen Standard hat, alle Feuer brannten, alle unbeleuchteten Marker hatten Rückstrahler und mit Radar, Handscheinwerfer, den uns vor unzweifelhaftem Cang mal geschenkt hatte, und so beleuchtet auf den Ankerplatz.



Missy P geküßt, weil sie besonders die letzten 3 Std. unter Maschine weder gemault noch gedrängelt hatte. Anker geworfen, getestet, Ankerlampe gesetzt, Whisky und Kaffee als Einlauftrunk und dann in die Koje. 2678 nm ab Whangarei..

MO, 03-04-28
Tubuai

Der Gendarm vom Dienst war gestern schon auf der Pier erschienen, aber wir hatten uns verständigt, daß ich sein Büro nicht am Sonntag heimsuchen müsse. Die Insel erinnert ein wenig an Moorea. Zwar ist der Ankerplatz hier rolliger und die Berge nicht so hoch, dennoch

Heute dann einklariert, eigentlich nur Einlaufmeldung, denn die richtige Klärung kann nur in Papeete vollzogen werden. Alles sehr freundlich und professionell. Als er wegen Missy P und den Waffen

anfang mir eine Instruktion zu erteilen, bat ich ihn, doch in seinen Computer zu schauen. Und siehe da, unsere beiden letzten Aufenthalte waren sauber mit allen Details vorhanden. Der Gendarm lachte und meinte Bienvenue pour le séjour. Er hatte 4 Jahre Dienst in den Aufrals und dann zu seinem Leidwesen`la

Metropole`, kann sich aber danach für weitere 4 Jahre erneut bewerben ... Unter den Lokals die fettesten Vahines, die wir je gesehen haben, stellt sogar Curacao in den Schatten. Aber sehr freundlich, eine die in der Nähe des Hafens wohnt, bot mir ihr Fahrrad an, viele stoppten und offerierten einen Lift, aber ich dankte und lief lieber, nach 30 Tagen an Bord soll der Kreislauf mal wieder in Gang kommen. Mit Karin telefoniert, Frischobst von Ständen an der Straße eingekauft. Und auch das ist typisch französisch: Das Telefon am Hafen war defekt als ich los ging. Dies teilte ich dem Posthalter im Dorf mit, der mir zwei Briefmarken verkaufte. Er griff zum Telefon, sprach mit jemandem und als ich zwei Stunden später wieder am Hafen war, funktionierte das Telefon wieder. Kann natürlich Zufall sein, aber glaube ich nicht. Eine Kleinigkeit, aber wichtig für den Segler und Fremden.

Besuch bei der Wetterstation, leider waren keine Meteorologen für eine Diskussion anwesend, nur Wettertechniker, die die Meßdaten aufschreiben und nach Papeete weiterleiten. Sie ließen mich in ihr Log sehen und gaben die Prognosen aus Papeete weiter: Mittwoch Starker SE, genau das, was wir brauchen, um nach Tahiti zu kommen. Hier ist der Landgang immer ein Abenteuer wegen der Brandung. Um es einfacher zu haben, müßte ich 1/2 Meile rudern um in den Bootshafen zu kommen, aber für drei Tage den Außenbordmotor zu montieren lohnt sich nicht. Trinkwasser übernommen, der PUR funktioniert immer noch nicht, Wäsche an Land gründlich klar gespült. Kleinere Reparaturen, wie Bolzen auswechseln am Kaminski, Lazy an Stb erneuern, Tampen takeln... Abends ein Mosquito-überfall, wir hatten eine Winddrehung, nun aus N und gegen den Wind kommen die Viecher bei Dämmerung heraus. Nur massiver Spiraleinsatz von `dos-Tigres` hilft.

03-05-01
S 21 W 149

Gestern morgen einen ausgiebigen Klönschnack mit meiner Karin gehabt, denn das Telefon am Hafen funktionierte ja wieder. Ich erzählte, daß ich östlich an Tahiti herangehen wolle, Karin erinnerte an die lange Abdeckung ab Pointe Venus und daß man schon bei Passe de Taina ins Innenfahrwasser käme. Also werden wir die Insel an Stb. lassen. Noch zur Meteo um die neueste Vorhersage der „Expperde“ (hessisch) zu erfahren, Wasser nachgefüllt, gemütlich seeklar gemacht und abgesegelt. Der Wind stand aus ESE mit 5 im Landschutz, es konnten draußen gut die 20 - 25 kn sein, die Meteo france avisierte. Also nur kleine Fock, Anker auf und los. Im Fahrwasser 1 kn Mitstrom, ab Ansteuerungstonne Maschine abgestellt und Windfahne getrimmt. Seitdem laufen wir, zwar etwas ungemütlich, aber

like a train auf 005° mit 5 kn auf Tahiti zu. Regenschauer und noch recht rollig am Morgen, aber wir laufen...

03-05-03
Maeva / Papeete / Punaaiuna

Es mag sentimentaler oder primitiv klingen, inzwischen ist aber „ nach Tahiti kommen, wie nach Hause kommen.“
Michel von der „ Teva „ (franz./deutsch/ engl) gab uns eine Mooring für die ersten zwei Nächte.



Ihr habt ja eine lange Reise hinter euch - Danach kamen die Eigentümer der Mooring wieder, aber wir mußten ohnehin nach Papeete.

03-05-05
Papeete

Wir kamen abends an die Pier bei Quai Bir Hakeim?, mit langen Heckkleinen und zwei Ankern voraus. Vor dem Temple Paofai kann man nicht mehr ankern, weil dort zur Zeit gebaggert und Landgewinnung betrieben wird. Missy P bekam einen Zivilisations/Kultur-schock: Die Lautstärke am Boulevard Pomare und das helle Licht und überhaupt war ihr ungewohnt und furchterregend, sie verkroch sich unter das Vorluk und

kam nur nachts in die Kojen als der Verkehrslärm nachließ.

Am nächsten Morgen bei IMI brauchten wir nicht einmal einen Antrag auszufüllen, er holte den alten Aktendeckel hervor, stempelte den Paß und gab uns eine Kopie seiner vorbereiteten Meldung für die Douane. Ich mußte nur schriftlich erklären, daß ich während der letzten 15 Tage nicht in Hong Kong, Singapore oder Toronto gewesen wäre. Als ich sagte, daß geht doch

gar nicht, meinte er

freundlich: Klappe halten und unterschreiben. Es ging um die Grippe, die hier unter „disease resperatoire“ firmiert. Ein fetter Engländer von einer Superyacht „Blackwater“, die ich schon in Tubuai gesehen hatte, knurrte, aber er hatte beim Eintreten nicht einmal bon jour gesagt. Also wurde er erst einmal mit einem langen Privattelefonat des IMI bestraft. Viel später bekam ich mit, daß es sich um Karin handelte und er dem Air - NZ Papeete aufgetragen hatte, nach London zu faxen, daß Karin auch mit einem one.way ticket in Tahiti willkommen wäre. Das aber auf tahitisch. Als ich dann mein Fax an Air NZ wegen Karins One - Way nach Papeete abgestempelt haben wollte, sagte er, er würde das mit Air NZ regeln und

ansonsten sollte ich zu Captaine Vierling in Fa“ aa Aeroporte gehen. Dann kam er noch hinterher, um mir eine Telefonnummer von Air NZ zu geben und eine Zigarette draußen zu rauchen und um den unhöflichen Briten ein wenig schmoren zu lassen. Der Douanier hatte zwar keinen Aktendeckel von Innoey mehr, aber wir waren im ordinateur, und er fragte nach den Schießseisen, hätte keine Zeit sie zu verplomben, worüber er eine Notiz machte, das war`s.

Hafenkapitän grinste und sagte „ Un moment, Innoey ? vraie und richtig, sein ordinateur spuckte alle alten Daten aus. Es tat ihm leid, daß uns die neue Pier in Papeete zu laut sei, aber sie wäre doch “tres imposant“ - ist sie auch. Sogar die Festmacherringe und Betonkantenabrundungen mit Radius 300 mm!! sind aus 15 mm massivem Edelstahl. Aber wir könnten ja jederzeit nach Moorea oder Maeva ausweichen.

Dr. Antraz vom Development Rural hatte gar keine Zeit, demain ? Als ich ihr sagte, daß der Liegeplatz Gift für la chat wäre, fragte sie noch einmal nach nombre de bateau, Innoey??, sie käme um drei, aber es könne auch später werden, es wurde vier und der Kaffee war schon kalt und der Decksmann war gerade dabei, die letzte Heckleine zu lösen. Sie hatte einen schlimmen Tag im Büro mit Früchteimporten hinter sich und brauchte erst einmal Luft. Also schnackten wir über NZ und die Bürokraten von

der MAF. Sie rechnete und sagte, der letzte Veterinär, der Missy P Blut abnehmen und versenden könnte, und wenn wir wirklich noch einmal

nach NZ wollten, sei das sehr anzuraten, befände sich in Raiatea.

tun hat, die die EG zum größten Teil bezahlt hat.



Dann mußte ich Missy aus der Koje zerren und eine ungnädige, verschlafene Maus wurde kurz besichtigt und ohne Quarantäneauflagen in Poly-France aufgenommen was sagt ihr nun ???

03-05-11
MAEVA

Inzwischen ist die Tropen-Bordroutine angelaufen: Bei Sonnenaufgang aufstehen, Solarpaneele Nachrichten, Decksarbeit, Generator gewechselt auf den neuen 85 A, Segel vorbereitet zum Nähen, neuen Bootshaken aus Bambus, usw....

Das Wasser in Maeva ist sauber und klar wie nie zuvor. Wir liegen auf 12 m WT und man kann von oben den Grund sehen. Vermute, daß das mit der neuen Kläranlage für Papeete zu

Bekamen eine Begrüßungsmail von C&W, die an das Einlaufen von Moitessier in Papeete erinnerte, wie er über die Neuerungen lamentierte. Sicherlich gefällt auch mir nicht alles, der Verkehr in der engen Innenstadt ist ein Chaos, aber per Bus nach Paofai und dann ab Parque Bourgainville zu Fuß, schlägt jedes Auto. Übrigens Bus: die „ le trucks“ werden jetzt langsam tatsächlich von Großbussen ersetzt, allerdings ohne Klimatisation. Fahrer/Kassierer nur Frauen (Servolenkung) , jobs pour femmes, aber es sind keine Chinesen, wie damals angekündigt, sondern Busse aus Brasilien, mit Mercedes - Look, aber ohne Stern, das lasse ich mir gefallen. Preise sind geblieben.

Wenn man Südsee pur wie vor 50 Jahren haben will, braucht man nur auf die Südseite nach Port Paeton bzw. Tahiti Iti zu segeln, wo Karin und ich 2002 waren, da gibt es nicht einmal eine Straße.

FINI

Fotos: Udo Grözinger
DLIFUG



MicroVert-Antenne eine Kurzbeschreibung

Otto Lennartz DJ8OL SY OLDY

Ist „DIE“ Antenne für den Funkbetrieb an Bord gefunden, sicherlich nicht! Es handelt sich hier um eine Monoband Vertikal Antenne die wegen ihrer geringen Abmessungen auch an Bord ihre Verwendung finden wird.

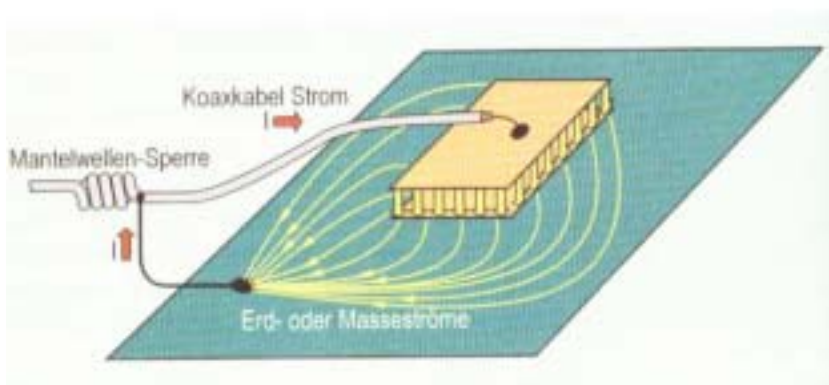
Nach welchem Prinzip funktioniert sie eigentlich?

Vertikalantennen gibt es eine ganze Menge z.B.: GP, vertikaler Dipol, vertikaler Langdraht (Achterstak) usw..

Die MV (MicroVert Antennen) ist eine unsymmetrische Monoband Antennen aus dem Hause der kurzen Strahler. Ein Gegengewicht (Erde) ist

mit dem heißen Koaxialgegengewicht und der sich daraus ergeben kapazitiven Kopplung zur Masse. Bei dieser Anordnung strahlt nur das Antennensystem und nicht mehr die Zuleitung und evtl. das Tx-Gehäuse (siehe Bild 2).

Das „heiße“ Gegengewicht ist in diesem System immer wesentlich kürzer als $\lambda/4$ und dient der Massekopplung. Die definierten Verhältnisse werden nicht gestört, da die Massekopplung das Abstrahlen der Wellen verhindert.



also zwingend erforderlich, damit sich ein Stromfluss zwischen dem TX und Antenne einstellt und für eine kontinuierliche Strahlung sorgt (siehe Bild 1).

Da wahrscheinlich jeder schon einmal „ heiße“ Finger beim Anfassen des Transceiver, auf Grund eines schlechten Antennensystems bekommen hat, wird er die Einfügung einer Mantelwellensperre sicher verstehen.

Durch die Mantelwellensperre ergibt sich erst ein wirksames Antennensystem und zwar in Verbindung

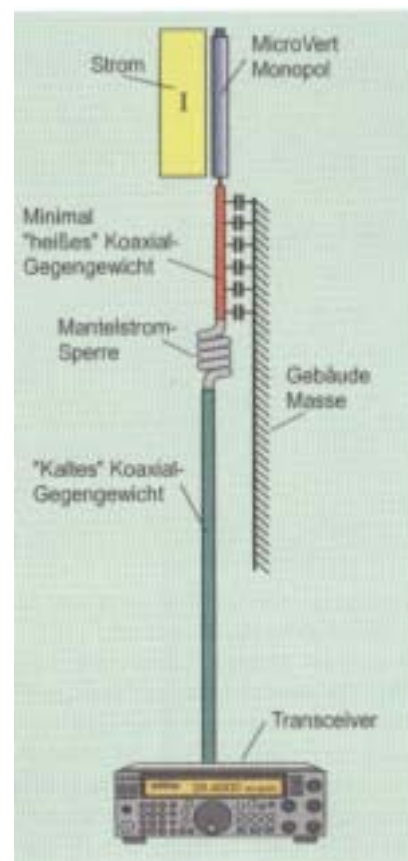


Bild 2

Zum Betrieb auf einem Boot ist das Bild 3 zu betrachten.
 Hier werden die erzielten Abstrahlungsergebnisse gezeigt.
 Die schraffierte Grundlinie markiert die natürliche Erde. Darüber befindet sich der „heiße“ Teil des Koaxialkabels, daß über die kleinen Kapazitäten zur Masse gekoppelt ist.

Bei den kurzen Mobilfunkstrahlern wird das „heiße“ Koaxialkabel durch den Schiffskörper ersetzt und dieser koppelt kapazitiv zur Erde.
 C1 ist die Teilkapazität die keinen Anteil zur Strahlung hat.
 C2 koppelt die Welle zum Raum als Verbraucher. So stellen die roten Feldlinien die abgestrahlte HF-Energie dar, also die gewünschte

Wirkleistung, während die blauen Linien unterhalb der gestrichelten Linie A-B Blindleistung darstellt also Feldenergie, die direkt zum Transceiver zurückfließt.

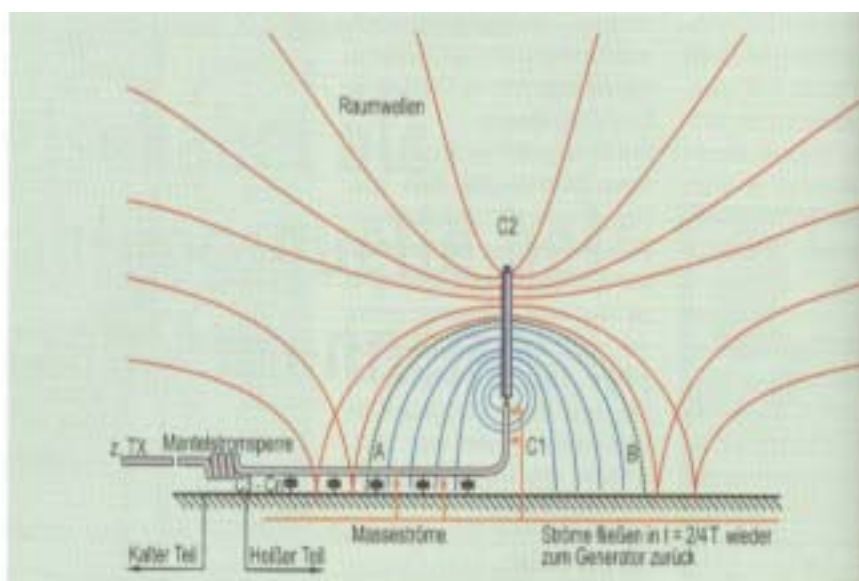
In orange sind die Masseströme kenntlich gemacht.

Alle Feldlinien haben nach $1/4 \lambda$ nahezu gleiche Spannung.

Fazit: die MicroVert Antenne mit einem frei aufgehängtem Dipol oder einem Richtstrahler zu vergleichen ist sicherlich der falsche Weg, aber im Verhältnis zu seinen

Abmessungen ist diese Antennen besser als nur ein Kompromis. Praxisergebnisse belegen dieses eindrucksvoll.

Quelle: CQ DL 1-2003



MicroVert gefertigt

Die überarbeiteten MicroVert-Classic-Antennen sind nun auch als Fertigantennen zu haben. Bisher wurden lediglich Nachbaunterlagen angeboten. Die Antennen sind auf verbesserte Leistungsdaten und leichteres Handling ausgelegt, geringfügig länger und sollen sich höher belasten lassen (400 W SSB/CW, kurzzeitig auch 500 W). Es gibt Typen für die Bänder von 10–80 m. Das Material besteht aus eloxiertem Aluminium. Sie sind ab 89 € erhältlich.

Info: IS-Versandservice Ilse Schäfer
 Ahornring 1, 82024 Taufkirchen
www.i-online.de/home/dl7pe/afv.htm

Honeymoon Harbor, Bahamas

von Marlene Schuster

„Honeymoon Harbor“. Klingt das nicht romantisch und verlockend zugleich? Jeder Segler mit dem wir über unsere weiteren Routenpläne sprechen, empfiehlt uns diese paradiesische Ankerbucht südlich von Bimini zu besuchen. Also nichts wie hin!

Happy sailing! Sonne, türkisfarbenes Wasser, guter Segelwind – ausnahmsweise auch mal aus der optimalen Richtung. Im Laufe des Nachmittags segeln wir westlich der Turtle, Triangle und Picquet Rocks Richtung Süden. Zwischen zwei dieser fast kahlen Felseninseln gleitet unser Blick nach Osten zum Wrack der im flachen Wasser liegenden „Sapona“. Imposant ragt das rostige braune Gerippe in den Himmel. Eine gewaltige Flutwelle muß es dort hin getragen haben. Wie man aus Info-Blätter entnehmen kann, ein beliebtes Ziel für Taucher.

Nach dem Holm Cay erreichen wir das Gun Cay, an dessen nördlichem Ende zwei sichelförmige Buchten, mit jeweils einem kleinen Sandstrand, fast Rücken an Rücken liegen. Von der Südspitze dieser Insel grüßt der halb mattrote, halb beige Leuchtturm.

Wir biegen in die westliche Bucht ein, in welcher bereits sechs Boote vor Anker liegen. Da in der anderen nur zwei liegen, gehen wir davon aus, daß diese hier die bessere ist – was immer das bedeuten mag.

Vor Anker im Honeymoon Harbor! Nun ja, meine Begeisterung hält sich in Grenzen. Die Insel ist hier spärlich mit flachwüchsigen Sträuchern begrünt. Nur am südlichen Teil sieht es etwas freundlicher aus. Dort stehen sogar vereinzelt Palmen. Warum nur müssen manche Leute bei ihren Empfehlungen so maßlos übertreiben? Der im späten Sonnenlicht hell strahlende Sandstrand gleicht meine Enttäuschung wieder aus. Wir freuen uns auf einige faule Tage mit Lesen, Schwimmen und kleinen Ruderpartien mit unserem Beiboot.

Beim Abendessen sitzen wir zwei uns am Salontisch gegenüber. Die Situation erinnert uns an den Rummelplatz, an eine Fahrt in der Schiffschaukel. Mal sitzt Willy höher, mal ich. Schwell aus Richtung Golfstrom steht plötzlich in die Bucht. Wind oder Strömung legen uns quer zu ihm. Die IDUNA schaukelt sich immer wieder kräftig auf um danach für einige Sekunden fast bewegungslos zu liegen. Anschließend beginnt das Spiel von vorn. Immer und immer wieder. Fragend blicken wir uns an. Sollen wir, oder sollen wir nicht verholten?

Wir beruhigen uns gegenseitig mit der Hoffnung, daß der Wind ja gegen Abend meist einschläft.

Das Abspülen des Geschirrs



verschieben wir auf morgen Vormittag, zünden die Ankerlaternen an, fieren die Ankerkette um zusätzliche fünf Meter und machen es uns gemütlich. Das heißt, Willy holt sich ein Buch und ich lege mich aufs kuschelige Sofa. So kann ich die Schiffbewegungen besser ertragen. Jetzt schaukele ich allerdings seitlich. Ich klemme mich mit den Ellbogen zwischen Tisch und Sofarückwand. Das ist nicht gerade eine entspannte

Lage. Das Schaukeln wird immer schlimmer.

Dazu scheppert das Rigg und das ganze Schiff vibriert. Mein Magen macht dieses Theater nicht länger mit! Raus! Raus! Nichts wie raus! Ich brauch` Luft! Frische Luft! Viel frische Luft! Jetzt gibt es für mich kein Zurück mehr. Die Nacht eventuell doch noch in der Koje zu verbringen, kann ich mir bereits abschminken. Ein Blick auf die Uhr zeigt mir, daß die Nacht noch lange ist. Es ist noch nicht einmal Mitternacht. Resigniert lasse ich mich auf dem Holzgitter der Plicht nieder und schaukele nun in frischer, gischt -durchsetzter Nachtluft heftig weiter.

Da „El capitano“ mich nicht dazu

überreden kann das Innere des Schiffes nochmals zu betreten, reicht er mir alles an Deck was meinen nachts einschlafenden Wind fällt wohl unter die Rubrik: „Es war einmal...“! Aufenthalt angenehmer gestalten könnte. Was da sind, Jogginganzug und jede Menge Schaumstoffkissen.

Das Märchen von dem Auch für diese „Lagerstätte“ in der Pflicht bin ich zu kurz und nicht breit genug um mich bequem irgendwo abstützen zu können. Nur wenn ich meine Glieder verrenke und mich schräg lagere habe ich eine Chance mich abzustimmen und finde dadurch etwas Halt.

Natürlich nehmen dies die beanspruchten Muskeln mit der Zeit übel und revanchieren sich ihrerseits mit krampfartigen Erscheinungen. Nach wie vor schaukelt sich die IDUNA hemmungslos auf um nach der extremsten Schräglage für einen kurzen Moment fast still zu liegen. Ach könnte ich doch in solch einem Moment schlagartig einschlafen und alles vergessen. Verflucht, auch das noch – ich verspüre einen gewissen Drang! Nichts da – das verschieben wir auf morgen früh!



Immer wieder schiele ich neidisch auf die zwei Boote welche in der anderen Bucht liegen, bzw. ich beobachte ihre Masten mit dem Ankerlicht. Die schaukeln erheblich weniger, bilde ich mir ein. Aber wir sieben Boote in dieser Ankerbucht teilen alle das gleiche Schicksal. Irgendwo an diesem Sternenhimmel muß der Mond stehen. Ich sehe ihn zwar nicht unter meinem Sonnendach, aber irgendwie ist es gespenstisch hell. Ich kann die weißen Schaumkronen auf den Wellen gut erkennen, die seitlich an unser Schiff klatschen. Oft bin ich in Augenhöhe mit ihnen und wundere mich, daß die See bei diesem Schauspiel trotzdem nicht „einsteigt“.

Mein Magen rebelliert. Nach kurzem Kampf gebe ich nach, hänge meinen Kopf zwischen die Reling und fühle mich anschließend gleich viel besser. Wenn nur der andere Drang nicht wäre!

Die See ist laut. Die Wellen knallen manchmal wie ein Schlag mit einem Brett gegen die Bordwand.



GANGSPILL

Auf den anderen Schiffen gehen überall die Lichter an. Nein, eines bleibt dunkel. Vielleicht hat seine Besatzung die ganze unangenehme Situation im Alkohol ertränkt.

In nüchternem Zustand ist im Moment an ein Schlafen nicht zu denken. Auch mein „El capitano“ kriecht genervt aus der Koje und macht sich Sorgen um mich. Im Moment geht es mir gut, sage ich ihm und hänge wenig später abermals zwischen der Reling. Die Fischlein werden sich freuen. Erschöpft, aber mit einem guten Gefühl im Magen, sinke ich zwischen meine weiche Polsterungen. Die Ankerlichter der anderen Schiffe, sowie auch alle Sterne, flitzen wie Kometen am Himmel hin und her, hin und her, immer wieder.

O je, o je, was soll ich nur machen? Der gewisse Drang wird immer stärker und die Nacht ist längst noch nicht vorbei.



RÜFFER

Ja, ich weiß, darüber spricht man nicht! Aber ihr könnt euch gar nicht vorstellen, was diese Folgeerscheinung des Essens, in

diesem Moment für ein Problem für mich darstellt.

Lange kann ich nicht mehr warten. Aber ich habe eine Heidenangst unter Deck zu gehen und die Toilette aufzusuchen. Ich brauche frische Luft! Viel frische Luft! Ohne Unterbrechung viel frische Luft! In Gedanken gehe ich einige andere Möglichkeiten durch und verwerfe sie alle wieder. Badeleiter?

Zu gefährlich! Eimer? Nicht vorbereitet!

Zum dritten Male hänge ich zwischen der Reling und entleere meinen doch bereits leeren Magen. Jetzt wird's brenzlig. Warten ist nicht mehr möglich. Ich entkleide mich bereits an Deck, um den Aufenthalt im Inneren des Schiffes so kurz wie möglich zu gestalten.

Nach dem nächsten Aufschaukeln der IDUNA hole ich tief Luft, flitze runter, reiße die Toilettentür auf, sinke



KLAMPE

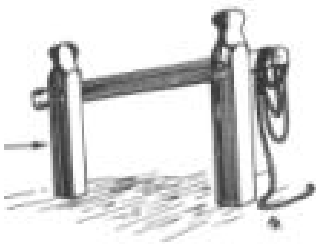
schweißgebadet und kreislaufgeschwächt auf die Schüssel und hinterlasse in wenigen Sekunden eine ganze Wochenration. Schnell noch durchpumpen und raus an die frische Luft.

Meinen Magen lupft's schon wieder. Außer Galle kommt nichts mehr. Alles leer, nicht nur der Magen. Ich fühle mich in diesem Moment herrlich schlank!

Beim Ankleiden werfe ich einen Blick Richtung Meer und bin fasziniert. Vor mir steht eine dicke schwarze Wolke am Sternenhimmel mit hell erleuchteten Rändern. Gleich einer indirekten Beleuchtung. Es gibt

hierfür nur eine Erklärung, der Mond steckt dahinter.

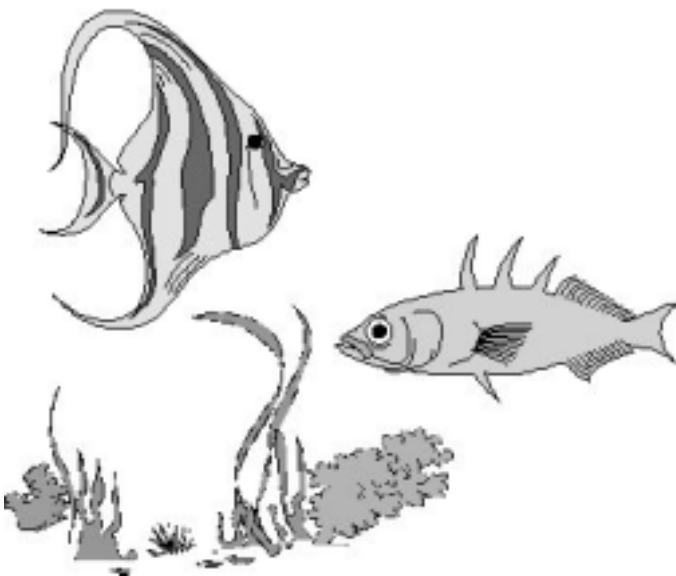
Ich denke an meine Videokamera, bin maßlos enttäuscht darüber, daß ich in dieser Situation zu keiner Aufnahme fähig bin, sinke kraftlos und unsagbar müde zwischen meine Polster, schließe die Augen und schauke unentwegt weiter von links nach rechts und wieder zurück.



Für eine kurze Zeit war mir wohl Schlaf vergönnt, denn als mich der harte krachende Schlag einer Welle hochschrecken läßt, beginnt es leicht zu dämmern.

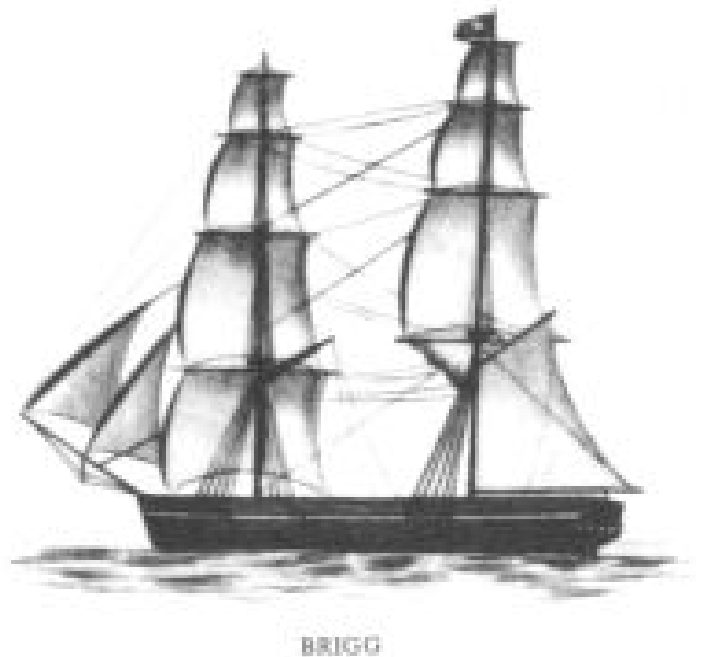
Ein Glücksgefühl überkommt mich. Die Nacht ist überstanden. Sobald es hell genug ist verholen wir in die nebenan liegende geschütztere Bucht. Auch die anderen Schiffe lichten eines nach dem anderen den Anker und ergreifen nun bei Tageslicht die Flucht. Wegen der Riffe hatte nachts niemand den Mut dazu.

Im Inneren des Schiffes sieht es aus wie nach einem Wirbelsturm. Vieles liegt auf dem Boden, gleichmäßig im ganzen Salon verstreut. Ich ignoriere es, flüstere schwach „später“, steige mit großen Schritten darüber hinweg, verschwinde in die Kojen, lege meine



flache Hand auf meinen, jetzt ach so schlanken Bauch und entschwinde augenblicklich ins Land der Träume

Das war für mich die anstrengendste Nacht meines Lebens, Kinderkriegen einbezogen! Zwei Tage waren nötig bis ich mich davon wieder erholte.



Momentaufnahmen in Manhattan, Schuhputzer

von Marlene Schuster

Ich habe nicht den Mut meine Videokamera auszupacken und einfach draufzuhalten. Nur den Schuhputzer, an der einen Wand der Wartehalle, banne ich dezent über Willys Schulter auf den Film.

Auf einem Podest stehen nebeneinander drei bequeme gepolsterte Sessel für seine Kunden. Zu beiden Seiten eines jeden Fußschemels sind Messinghalterungen verankert, für die diversen Poliertücher. Jedoch die Kundschaft ist rar, angesichts der heutigen Turnschuh Generation.

Das einfache Wort „Turnschuh“, ist ja fast eine Beleidigung für diese aerodynamisch geformte, modisch gestylte und designte Fußbekleidung.

Ein einziger „business-Mensch“ nimmt seine Dienste in Anspruch, bevor er mit Anzug, Aktenköfferchen auf Rädern und jetzt auf Hochglanz polierten, schwarzen Lederschuhen ins „gelobte Land“ nach Manhattan übersetzt.

In einem Tunnel fahren wir unter dem „East River“ hindurch und steigen wenig später im „Penn Station“ in Manhattan aus. Hier machen wir bereits die erste Pause. Der unterirdische Bahnhof

alleine ist schon ein Erlebnis. Wir bummeln die Geschäftsebene entlang und ich bleibe plötzlich wie angewurzelt stehen. In einem schmalen Geschäftslokal ist eine ganze Front mit hochgestellten bequemen Sesseln.

Alle sind besetzt. Davor



arbeitet eine Reihe flinker, singender „shoeshineboys“.

Aber Schuhputzer ist nicht gleich Schuhputzer. Hier sind sie elegant gekleidet. Schwarze Hose, weißes Hemd, und schwarzen breitkrempigen Hut.

Mit einem Wort: piekfein!

Trotz vorgertückter Stunde füllt sich die „Ferry“ schnell.

Ein beliebter Schwarzer schlürft herein, mit schmutzigem T-Shirt und fleckiger Hose. In der linken Hand trägt er eine kleine hölzerne Kiste mit Henkel in der verschiedene Lappen und mehrere Bürsten liegen, in der rechten hält er ein dickes,

rotweiß kariertes, längliches Kopfkissen. „Shined, shined“, ruft er etwas undeutlich, was wohl „shoeshine“ Schuhputzer heißen soll.

Der Ruf verstummt, er klemmt sich das Kissen unter den linken Arm, greift sich in den Mund, holt sein oberes Gebiß heraus, betrachtet es eindringlich von allen Seiten, legt es anschließend wieder dorthin zurück von wo er es hergeholt hat, wischt sich die feuchten Finger an der Hose ab und schlürft weiter.

Auch bei den Schuhputzern gibt es eben „solche“ und „solche“.



Fenderrecycling

Von Harald Adolph DH1HA SY Trident

Einen alten Fender sollte man nicht so schnell entsorgen. Denn er kann auch im Alter noch über die Winterzeit seinen Dienst tun.

Zwar in abgeänderter Form.
Mit einem gutem



Teppichmesser aufgeschnitten oder halbiert, erfüllt er seinen Dienst als Ankerwischen-Schutz.

Kleinere Fender werden von mir



über die normalen Winschen gestülpt. Anbinden auch kein Problem, da ja alle ein Tauauge besitzen. In aufgeschnitten Fendern lassen sich sogar lange Taue am Mast geschützt überwintern.

Bei großen Fendern lassen sich so mehrere Taue auf einmal schützen.

Im Frühjahr kommt das Tau dann ohne Algen und Moos aus dem Fender.

Oben ein Einlaß, an der Seite ein Schlitz und schon kann das Tau ins Innere gelegt werden. Danach Fender am Mast befestigen.



An der Westküste von Australien

Ruthard DF4EL und Doris SY EL GECCO



.....in diesem Rhythmus ging es seit ich hier bin. Man arbeitete am Schiff, bis man Teile, Installation, painting, was auch immer, bis zu dreimal wiederholte. Deshalb sind wir immer noch hier.

Es ist geplant, Mitte Februar Richtung S zu starten. Wir werden dann in Albany auf ein Wetterfenster warten um falsch herum gegen O zu segeln. Der N Australiens ist um diese Jahreszeit von Cyclonen heimgesucht. Daher erklärt sich unser Weg.

Die ersten Segelausflüge waren für uns

überraschend und ein wenig angsteinflößend.

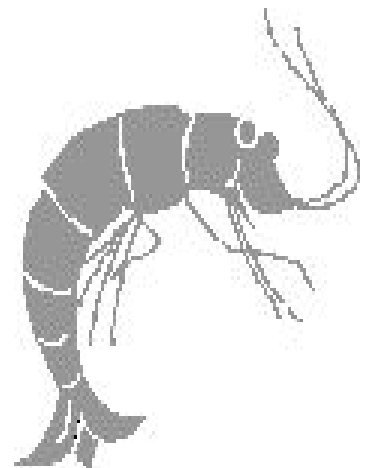
Wir segelten in einer Brise von 15 Kn 14,5kn am GPS. Der Kat ist 15 x 7.50 m groß. Also das Ganze ein wenig gewöhnungsbedürftig.

Das Erste was wir lernten war reffen. Ich hoffe, den Pactorkram noch bis zu unserer Abreise ans Laufen zu bringen, ich benötige dringend die Wetterinformationen.

Soweit die Berichte eines Vorzeitpensionärs.

Seid begrüßt, hoffentlich bald über Funk.

Ruthard DF4EL/mm



Besuch bei der Redaktion

Bernhard DF3BK und Sharmilla SY MEERSTERN



via Winlink 2000:

Lieber Otto, liebe Hedwig!

Die Tage habe ich Dich kurz bei Intermar gehört, konnte dann aber keinen richtigen Kontakt mit Dir machen. Wie geht es Euch im neuen Jahr? Gesund und munter? Wie Du weisst segeln wir gerade von Panama nach Galapagos. Wenig Wind, der dann noch aus der falschen Richtung kommt macht uns das Segeln schwer. Dafür ist der Ozean glatt wie gebügelt und das Leben an Bord sehr gemütlich.

Otto, ich würde gerne mal ein richtiges QSO mit Dir versuchen, Du

hast ja eine gute Richtantenne. Ich denke z.Zt. wäre 15.00 UTC geeignet, 10.00 h hier. Oder lieber eine halbe Stunde vor Intermar? Ich schlage 14135 kHz vor, die ist meistens frei um diese Zeit, nur abends läuft da das Pacific-Island-Net von Günter auf Contadora, jedenfalls keine verrückten Amerikaner(Entschuldigung). Den Tag würde ich Dir gerne überlassen, wenn Du mir eine kurze Mail schicken würdest.

Habt Ihr mal was von Ernst, DL1KCA gehört? Würde gerne, wie es ihm geht.

Euch wünschen wir eine schöne Zeit im Deutschen Winter.

Liebe Grüße

Bernhard und Sharmilla

Mitgliedsantrag

Um eine aktuelle Mitgliederdatei einzurichten bittet der Vorstand alle Mitglieder die in der nachfolgenden Maske aufgeführte Daten erneut zur Verfügung zu stellen. Am einfachsten geht es über die WEB Seite – Verein – Mitgliedsantrag stellen.

Ja, ich möchte Mitglied werden!

Name*		Geburtsdatum*	
Vorname*		Staatsangehörigkeit*	
Straße*		Amateurfunkrufzeichen	
PLZ/Ort*		Seefunkrufzeichen*	
Tel.		Schiffsname*	
Fax		Schiffstyp	SY ▾ z.B. HR 42
eMail		Weitere Mitgliedschaften	z.B. DARC

Bitte füllen Sie möglichst alle Felder aus. Die mit * gekennzeichneten Felder müssen ausgefüllt sein, damit wir Ihre Anfrage beantworten können.

Begründung: um den Mitgliedern bei Änderungen der Stammdaten den Zugriff auf die geschützte Mitgliederdatei zu ermöglichen, wird ein Zugangscod benötigt. Dieser Code wird jedem Mitglied mitgeteilt.

Email Adresse: wetterinfo@intermar-ev.de , diese Adresse dient ausschließlich dazu, den „Wetterfröschen“ die Position und die Fahrtziele bekanntzugeben. Das entsprechende Wetter wird dann ausschließlich über Amateurfunk um 16:30 UTC auf 14.313 bekanntgegeben!

Durch dieses Emailfenster haben alle Netzstationen die Möglichkeiten sich über die Wetterwünsche zu informieren. Auch bei schlechten Ausbreitungsbedingungen besteht so die Möglichkeit für alle die Email von Bord aus versenden können Wünsche zum Wetter zu äußern.

Wichtige Infos und rechtliche Hinweise

- 1 eMails von Yachten
via Winlink und Sailmail an unsere eMail-Adresse
wetterinfo@intermar-ev.com werden bei
Eingang bis 16:30 UTC noch am selben Tag im Abendnetz per
Amateurfunk auf 14.313 kHz
wieder abgestrahlt.

Eingehende eMails werden auf unserer Homepage veröffentlicht.
Beantwortet werden sie ausschließlich per Funk!

- 2 eMails für Yachten werden werden wie unter beschrieben behandelt.

3 Inhalt der eMails:

Der Inhalt der eMails an wetterinfo@intermar-ev.com ist zu beschränken auf:

- > Wetteranfragen (für alle Seegebiete)
- > Seenotmeldungen
- > Nautische Informationen
- > Suchmeldungen
- > Sonstige wichtige Nachrichten

Nicht erlaubt sind Werbung, geschäftliche und sonstige allgemeine Informationen.

Reiseberichte usw. bitte an info@intermar-ev.com senden.

eMails an INTERMAR Amateur-Seefunk e.V. bitte an info@intermar-ev.com richten.

4 Rechtliche Hinweise / Haftungsausschlüsse

Der INTERMAR Amateur-Seefunk e.V. sowie der Vorstand, die Geschäftsführung und die Clubstationen (Leitstellen) übernehmen keine Gewähr und Haftung für die Richtigkeit der übermittelten Wetterdaten sowie anderer Informationen. Ebenfalls ausgeschlossen ist eine Haftung aus Übermittlungsfehlern.

Alle übermittelten Wetterdaten basieren auf den frei verfügbaren Wetterinformationen im World Wide Web sowie denen des Deutschen Seewetterdienstes (DWD).

Die Schiffsführer haben stets weitere Quellen und Möglichkeiten auszuschöpfen. Sie handeln zu jeder Zeit eigenverantwortlich.

Der Service von INTERMAR ist kostenfrei. Der Verein lebt von Spenden, die ausschließlich der Vereinsarbeit zugute kommen. Nicht ausgeschlossen sind Spenden des Vereins z.B. zugunsten des DGZRS u.s.w.

Alle Aktiven arbeiten ehrenamtlich und aus nicht kommerziellen bzw. finanziellen Gründen.

Zum Schluß noch eine Bitte an alle Skipper die im Winlinksystem arbeiten: nutzt doch bitte den automatischen Positions Report. Klickt bitte das Kästchen – Send report on each connection – an.

Dieses dient der Sicherheit und die Position wird auf der Intermar – Web Seite auf einer Karte dargestellt und in einem Logbuch registriert. In kritischen Gebieten ist die Angabe der genauen Position natürlich zu bedenken.

Mitgliederliste INTERMAR

Stand : 08.Januar 2004

Adressenänderungen oder sonstige Änderungswünsche bitte an die Geschäftsstelle senden.

Andreas Eller	DG8BE		J. Goudoever van		
Anton Praxmarer		SY Stubai	Karin Marquard-Steinkamp	DK9LBY	SY Innoy
Armin Eigenmann	HB9KNZ		Karl Durner		SY Maria
Annette Freisen			Karl Kellermann	DL8ZBM	
Arnulf Jursa		SY Galeb	Karl Helmut Koch	DJ1LW	
Bärbel Por		SY Maed Boerkel	Karl-Heinz Kitz		
Beat Herger	HB9DTF	SY Nana Pahari	Kirsten Hohlt	DF1PIR	SY Pirol
Beate Roters			Klaus Hilbert	DJ3CD	
Benno Dielmann	DL3BD		Klaus Plume		SY Escapade
Bernard Moschkon	WP3JN/DH6BM	SY Jambo	Klaus Rosenkranz	DF5XG	
Bernd Grossmann	DL2FX		Klaus Sorgenfrei	DL8LCA	SY Sanssouci
Bernd Hänsch	DL1INN	SY Second Life	Klaus Ziemann	DK5OE	
Bernd Schwittalla			Kurt Graupner	DC1OT	
Bend Vietmeyer	DH1LBV		Kurt Krüger		
Berhard Zemke	DL1KZB		Leopold Krenn	OE1LKS	
Bodo Stratmann			Lisbeth Jursa		SY Garleb
Brigitte Wedderer		SY Helios	Lothar Walz		
Britt Hänsch		SY Second Life	Ludwig Müller	DJ6QH	
Chlodwig Wallner	DF1NA		Manfred Köhler	DJ6CG	SY Birgit III
Christa Strauß			Manfred Urich		SY La Rossa
Christian Huth	DL1GHC		Margareta Priester	SM7TGB	SY Lewanna
Claudia Siebrecht			Marlene Henrichs		SY Iduna
Claus Heyd v.d.	DL1PHS	SY Jonathan	Martin Algemissen		
Claus Sauer			Martin Gernhardt		
Constanze Hirschberg		SY Moana	Mathias Gräfle	DL1WAG	SY Wai Lua
Detlef Vogel			Mathias Selbmann	DF7FY	
Dierk Hoge	DJ5OH	SY Fine Paulette	Michael Marquard-Steinkamp	DL9LBX	SY Innoy
Dieter H. Dröge		SY NAUTICA	Michael Rodens	DL1MEA	
Eckehard Lubahn	DL3CEL		Michael Zahn	DH12M	SY Jöke
Ekko Schreiber	DJ5UT		Manfred Krischak	DL1EMD	SY Zigzag III
Elisabeth Petersik	DL6MBQ	SY Outspan	Nicolette Vendeloo van	DJ0MEV	
Elisabeth Riemann	DK2OER	SY Kathinka F.	Norbert Joemann		SY Harlekin
Elke Erkelenz	DL4DCF	SY Pico	Norbert Kox	DH1NK	
Elke Zinn		SY Orion	Olav Wedderer	DH4CC	SY Helios
Elvira Schulze	SWL		Oskar Funk	DL3GAI	
Erhard Goertz	DL2DO		Otto Lennartz	DJ8OL	SY OLDY
Ernst Hamacher	DL1KCA	SY TOPAS	Otto Schulz	DH1NGS	
Ernst Tries	DK8ZE		Paul Petersik	DL3MBZ	SY Outspan
Ernst Trunk			Peter Böttcher	DJ5PB	SY Lara
Evi Trost	DJ0XQ	SY Mapema	Peter Franke	DF2SX	
Ferdinand Hesse			Peter Dettmann	DK8UL	SY MUXERBER
Florian (Bobby) Schenk	DK8CL	SY Thalassa	Peter Höbel	DL2MAS	SY Pandarea
Frank Priester	DK5QI		Peter Hohlt		SY Pirol
Freimut März			Peter Vietheer		
Friedrich Kriwan	DL2SBX		Peter Vörsmann		
Fritz Fechner	DL1CN	SY TALOFA	Peter Wagemann	DG4PWA	SY CATS
Gaby Kinsberger	DL2FØZ	SY KAYA	Petra Dettmann	DK1HP	SY MUXERBER
Georg Schlabs	DL2AT		Petra Selbmann		
Gerd Bahner	DJ4UQ		Piet Fähre	DL7EU	
Gerhard Jäger			Rainer Fuchs		
Gerhard Miosga	DJ7MV	SY Oreade	Rainer Schiemann	DF2XX	
Gerhard Tamm	DF9ZO	SY COMODO	Ralph Saade	DL1KRA	
Gisela Gose			Reinhard Hölk		
Gottlieb Brunner	HB9CNE		Renate Hauser-urich		SY La Rossa
Günther Augustin	DK6ZZ		Rinaldo Martinaglia	HB9WNE	SY Anea II
Günter Brouwer		SY Pernne	Roland Pfeifle	DK4XI	
Günther Hirschberg	DL2FCG/DL0NL	SY Moana	Rolf Behnke	DK4XI/DL0IMA	SY JOY
Günther Schelauske	DL8KCF/EA6AAF		Rolf Rumpf	DL3EAM	
Günther Voigt	DL1HBV		Rolf Zimmermann		
Hans Kirschning	DL2KDD		Romy Hotz		SY Nan Pahari
Hans Zorn	OE7HZT	SY La Tromba	Roswitha Hahnen		SY Highlife
Hans Ernst Marcolin	DK5VD		Rotraut Ludwig	DH3RST	SY Nievee Leev
Hans-Joachim Schlüter	DL3MH		Rudolf Arp	DH3PP	SY Nievee Leev
Hans-Jörg Karow	DK2LF		Rudolf Eberhard		
Hans Otto Schulz	DH1NGS		Rudolf Hägermann		
Hans Werner Böttcher	DL5VN		Rüdiger Hirche	DJ9UE	SY KAYA
Harald Adolph	DH1HA	SY Trident	Siegfried Rothbauer	DL6GK	
Harald Krüger	DL2KHK	SY Naxos	Siegfried Staben	DL2LSS	SY White Lady
Harald Neumann	DL9EAI		Sigrid Plume		SY Escapade
Harald Porath	DL5XH	SY Maed Boerkel	Theo Eich	DL6KC	
Harald Schnare	DL3SAL		Theo Jong de	DL1EEI	SY Paer den Schuymer
Hedwig Lennartz	DL8ZAR	SY OLDY	Timm Pfeiffer	DL2XAT	SY Sonnenschein
Heinrich Axel Gernhard	DL2LAE		Udo Grözingler	DL1FUG	
Heinz Geller	DL2OBM		Udo Nuffer	DL3NFU	
Heinz Wlodarcak	DL9RDI		Udo Thelen		
Heinz-Jürgen Scheld	HB9BFX		Udo Trost	DL4MDJ	SY Mapema
Helga Sostmann-Kitz			Ugur Ücer	DH7UG	
Heiko Sauber		SY MOMO	Ueli Herren		
Helmut Hauck	DH1ABC		Ursel Autzen	DL4FDB	
Hellmut Andersen	DJ5LAB		Uwe Petersen		
Helmut Burbach	DBZSHB	SY Nuku`alofa	Walter Mittasch	DL7MEK	SY Atlantis
Helmut Hartmann	DL1KHH	SY Kismet	Werner Bothe		SY Ipsa
Helmut Schiele	DJ7YP		Werner Hähnen	DK6GW	SY Highlife
Helmut Siebrecht		SY Lop to	Werner Lürsen	DF4BY	
Helmut Straelen van		SY Josef Haydn	Werner Rund		
Helmut Werthmann	DH6HW	SY Bella	Werner Will	DL1KWW	
Herbert Burk	DJ2OV	SY Sarilika	Wichard Kehr	DJ1WK	
Herbert Heße	DL4VBD		Willi Kreutz		
Herbert Lüpke	DL1YDM		Winfried Heider	DG1BBW	SY Meldilorny
Herribert Stegmann	DL4HS	SY KANTAPPER	Willy Henrichs	DL1WHA	SY Iduna
Hermann Sprogies	DJ7XU/AA6HS	SY Shirin	Wolfgang Dix	DL9FDD/5B4AAM	
Holger Strauß	DL7ATT		Wolfgang Eggersmann	DL4OBQ	
Horst Krüger	DH1EHK	SY Bel-Ami	Wolfgang Klier		
H.Boettcher			Wolfgang Koops		
Ingrid Burk	DL3SAR	SY Sarilika	Wolfgang Molz	DL1SM	
Ingrid Joemann	DL1YJI	SY Harlekin	Wolfgang Schneider	DG2YIR	
Ingrid Mohns		SY Josi	Wolfgang Spoden	DF5EW	SY ELA
Ingrid Pfeiffer		SY Sonnenschein	Wolfgang Wilhelmi	DJ3WW	
Jens Möller	DL7JMA	SY Utopia too	Wolfram Göbner	DJ3JK	SY Kalimera
Joachim Bergens	DH1JB	SY je t`aime	Wolfram Winkler	DB2NY	
Josef Maier	OE1JIS		Jutta Richter	KB1HXB	SY MOMO
Jürgen Breitenbach		SY Good Fellow	Wolfram Zinn	DL1WZ	SY Orion
Jürgen Mohns	DL5HJ	SY Josi	W. Schlitco		
Jürgen Nack	DJ3YV				
Jürgen Schulte	DL8EA				
Jürgen Timm	DJ4IQ	MY Runkholt			
Jürgen Wallenwein	DK5JWW	SY JOJO III			

Liebe INTERMAR Mitglieder !!! An die Geschäftsstelle sind auch im vergangenen Jahr wieder eine große Anzahl von Jahresheften wegen



Was wir jetzt brauchen...

1. Ein gutes Schiff (haben wir)
2. Eine Portion Mut (haben wir)
3. Ihre Spende (...)

Wir danken für die
gespendete Anzeige



DGzRS
Postfach 10 63 40
28063 Bremen
Telefon: (0421) 53 707-0
Internet: www.dgzrs.de
E-mail: info@dgzrs.de
Spendenkonto
Postbank Nl. Hamburg:
(BLZ 200 100 20) 70 46-200

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

