

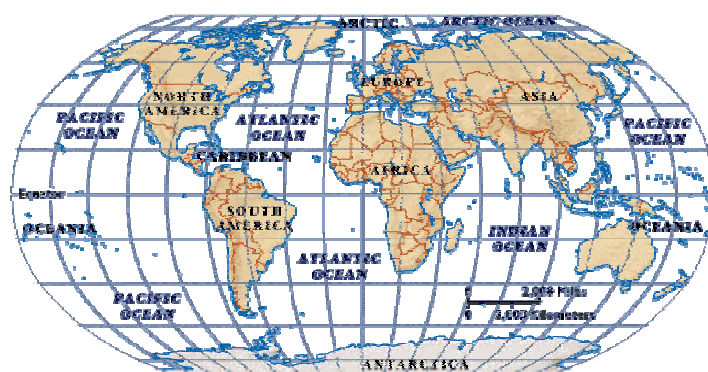
INTER



MAR[®] Inc.

Amateur-Seefunk e.V.

JAHRESBERICHT 2004
DES
INTERMAR
AMATEUR-SEEFUNK e.V



Herausgeber:

Offizielle Vereinsbezeichnung:
INTERMAR Amateur- Seefunk e.V.
Registereintragung AG Hannover VR 110326

Zusammengestellt von:

Rolf Behnke DK4XI
Thomas Andreas DJ4WL

Vereinsführung:**1. Vorsitzender**

Rolf Behnke DK4XI
Am Gimpelwald 1
D-66500 Hornbach
Tel: 06841-8177100
Fax: 06841-8177750
E-Mail: DL0IMA@intermar-ev.de

2. Vorsitzender

Peter Höbel DL2MAS

Geschäftsführer

Harald Adolph
Ursula Straße 7a
D-44388 Dortmund
Tel: 0231-695521
Fax: 0231-695521
E-Mail: DH1HA@intermar-ev.de

Geschäftsstelle:

Intermar Amateur-Seefunk e.V.
Geschäftsstelle
Harald Adolph
Ursula Straße 7a
D-44388 Dortmund

Vereinskonto:

Sparkasse Münsterland Ost
BLZ: 400 501 50
Konto: 26 002 758
IBAN: DE 3240 0501 5000 2600 2758
Bic: WELADED1MST

Funknetzbetrieb:

14313 Khz täglich 16:30 UTC mit Übertragung auf Echolink
Intermar Konferenceserver DL0IMA-R Node 219386

Internetdomain:

www.intermar-ev.de
www.intermar-ev.com
www.intermar-ev.org

E-Mailadressen:

wetterinfo@intermar-ev.de
info@intermar-ev.de

Clubstation:

DL0IMA verantwortlich Rolf Behnke DK4XI
DL0IMA-L Echolink Konferenceserver Node 254306

Netcontrols:

DL0IMA Rolf Behnke DK4XI
Am Gimpelwald 1
D-66500 Hornbach
Tel: 06841-8177100
Fax: 06841-8177750
E-Mail: DL0IMA@intermar-ev.de

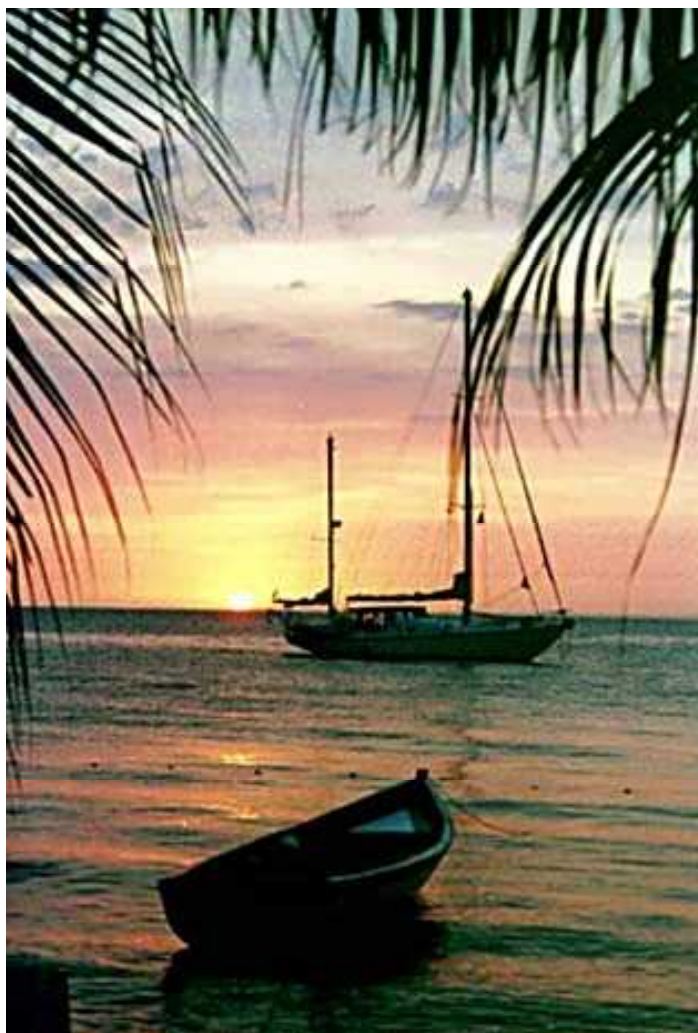
DJ3CD Klaus Hilbert
Limesstraße 25
D-61381 Friedrichsdorf-Köppern
Tel: 06175-7223
Fax: 06175-940328
E-mail: DJ3CD@intermar-ev.de

DL2KHK Harald Krüger
Landgrafenstraße 55
D-53842 Troisdorf
Tel: 02241-42794
E-Mail: DL2KHK@freenet.de

EB3GFN Fritz Schumacher
Aptat 102
E-17251 Calogne Gerona
Spanien
Tel: 0034 972-653518
E-Mail: EB3GFN@ya.com

DJ4WL Thomas Andreas
Obere Straße 36
D-66957 Hilst
Tel: 06335-7222
E-Mail: DJ4WL@intermar-ev.de

Inhalt:



Herausgeber, Vereinsführung, Anschriften

Vereinsangelegenheiten

Unsere Aktivitäten

Stories

Technik

Wetter

Allgemeines

Vorwort:



Hornbach, den 24. April 2004

Liebe INTERMAR-Mitglieder,

Das Jahr 2004 bringt einige Veränderungen in unserem Clubleben. Wie Ihr sicherlich schon erfahren habt, gab es auf der letzten Jahreshauptversammlung eine komplette Neubesetzung des Vorstandes und der Geschäftsführung.

Wir, die Neuen, haben uns vorgenommen, Bewährtes zu erhalten, aber auch dem Zeitgeist entsprechend viel Neues einzuführen.

Günther Hirschberg DL2FCG steht aufgrund dessen, dass er nicht mehr im Vorstand ist, INTERMAR nicht mehr für Vereinsarbeit, auch nicht mehr für Wetter, zur Verfügung.

Unsere neuen Ideen, Visionen und Vorschläge sind:

- intensiver Netzbetrieb mit neuen Net Controls und immer gleichem Ablaufschema
- Optimierung unseres Internetauftrittes
- Verlagerung des Geschäftsablaufs auf eine elektronische Datenbank im Internet
- Zugang für jedes Mitglied in den geschützten Servicebereich. Dort stehen Daten für die Mitglieder zur Verfügung.
- Aufbau eines Positionsreport Online-Fensters für Yachten via AirMail und SailMail (mit einer neuen Software), also nutzbar sowohl für Yachten mit Amateurfunk als auch für Yachten ohne Amateurfunk. Leistungsmerkmale sind z. B. ICON als Boot, bei Anklicken erscheinen alle Infos zum Schiff inklusive Foto, Logbucharchiv, allgemeine Infos zu Schiff und Crew, Karten in verschiedenen Versionen, z. B. Seekarte, Satelitenkarte und plastische Karten.
- In Planung ist ein Duobandbetrieb 20 m und 40 m, das heißt, das Netz läuft gleichzeitig auf 20 m und 40 m. Damit erreichen wir auch Yachten an Ostsee und Nordsee.
- Standby sind wir auch während des Netzbetriebes auf Echolink. Erreichbar ist DL0IMA vom Handfunkgerät weltweit unter NODE 181480
- Werbe- und Infoaktivitäten sind schon angelaufen bei DARC, TO, Kreuzer Abt., Yacht, Segeln und anderen Vereinigungen.
- INTERMAR wird und ist schon Mitglied in einigen Verbänden, z. B. DARC.
- Unterstützung werden wir leisten an z. B. DGzRS.

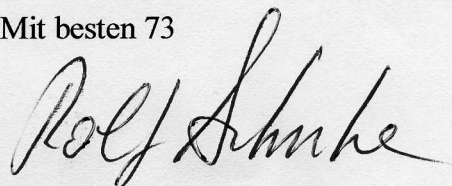
- Zur Absicherung von Schäden schließt der Club eine Rechtsschutz- und Haftpflichtversicherung ab.
- Fördern werden wir durch eine Zusammenarbeit mit dem DARC auch die Möglichkeit, durch einen Fernlehrgang die deutsche Amateurfunklizenz vorzubereiten und die Prüfung bei einem deutschen Konsulat im Ausland weltweit ablegen zu können.
- Fördern werden wir auch die Zusammenarbeit mit TO. Hier wird sich unser wetterinfo@intermar-ev.de Online-Fenster und unser neues Positionsreport Online-Fenster für alle Yachten sehr von Nutzen erweisen.

Die Liste könnten wir noch fortsetzen, aber packen wir zunächst dieses erst einmal an.

In Abänderung des Vorschlages bei unserer letzten Jahreshauptversammlung, die nächste Jahreshauptversammlung in der Nähe von Kassel am Edersee abzuhalten, möchten wir Euch für 2005 zur Jahreshauptversammlung mit Rahmenprogramm nach Bremen einladen. Geplant ist eine Veranstaltung über zwei Tage, Freitag und Samstag, mit Besuch freitags bei der DGzRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger), danach Stadtführung, anschließend Bunter Abend, am Samstag dann die Jahreshauptversammlung.

Wir, der Vorstand und die Geschäftsführung, wünschen Euch viele schöne Segelerlebnisse und ein Wiederhören auf 14.313 KHZ.

Mit besten 73



Rolf Behnke DL0IMA

Anmerkung

Bitte meldet Euch über unsere Internet-Hompag www.intermar-ev.de, unter „Kontakt“, neu an, damit wir Euch eine INTERMAR-Mitgliedsnummer zuteilen können. Mit dieser Nummer und Eurem Geburtsdatum könnt Ihr auf den Mitglieder-Service-Bereich zugreifen.

Einladung
zur
Jahreshauptversammlung 2005
des
INTERMAR Amateur-Seefunk e.V.
in Bremen

Termin: 18. – 19. März 2005

Ort: Hotel zum Kuhhirten
Kuhhirtenweg 7
28201 Bremen

Tagungsablauf

Anreise 18. März 2005

14.00 Uhr Vortrag, Besichtigung bei der DGzRS
Werderstraße 2, 28199 Bremen

17.00 Uhr Kaffeeklatsch im Restaurant zum Kuhhirten

19.00 Uhr Abendveranstaltung im Restaurant Zum Kuh-
hirten
Essen à la carte
Musikunterhaltung durch Alleinunterhalter
Gespräche, Infos, Geselligkeit
Ehrung des Weitestangereisten

19. März 2005

10.00 Uhr Jahrestagung im Hotel Zum Kuhhirten

ca. 13.00 Uhr Mittagessen

- ca. 14.00 Uhr Ausklang der Tagung
- 15.00 Uhr Stadtführung durch Touristikzentrale in Bremen
Bitte mind. 14 Tage vorher anmelden bei
DL0IMA Rolf, Tel. 06841/8177 100 oder
DL0ima@intermar-ev.de
- 19.00 Uhr Abschlußessen (für die Dagebliebenen)

Hotelreservierung

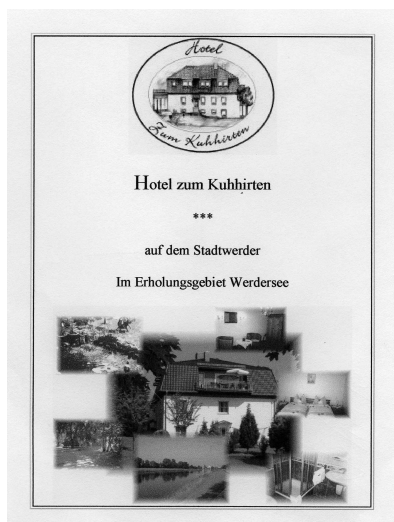
Bitte sofort nach Erhalt der Einladung Zimmer im Hotel bzw. Restaurant (4 Zimmer verfügbar) reservieren. Zimmer sind von INTERMAR vorbestellt.

Restaurant zum Kuhhirten
Kuhhirtenweg 7
28201 Bremen

Tel. 0421/55 5337, Fax 53 5804
E-Mail mail@hotel-zum-kuhhirten.de
www.hotel-zum-kuhhirten.de

Restaurant zum Kuhhirten
Kuhhirtenweg 9
28201 Bremen

Tel. 0421/555 202



Jahresgeschäftsbericht 2004

Einnahmen	Euro	Ausgaben	Euro
Bankguthaben 31.12.2003	9189,92	Auslagen Geschäftsführung	720,73
Bankzinsen	42,96	Kosten Jahresheft 2003	71,28
Spenden	3818,56	Kosten Kontoführung	85,40
Wimpelverkauf	84,00	Ausrüstung Net - Kontrolle	9297,56
Bargeldbestand	50,00	Bankguthaben 31.12.2004	2995,56
		Barkasse 31.12.2004	14,91
	13185,44		13185,44

Heidenrod, den 9.01.2005

Bitte spenden Sie!



Jahreshauptversammlung 2004

Vorstand neu gewählt:

Auf der diesjährigen Jahresversammlung am 20. März wurde u.a. per Mitgliederbeschluss ein neuer Vorstand gewählt:

1. Vorsitzender: Rolf Behnke, DK4Xi

2. Vorsitzender: Peter Hoebel, DL2MAS

Geschäftsführer: Harald Adolph, DH1HA

Wir danken dem bisherigen Vorstand für die wertvolle Arbeit im und für den Verein.



Tsunami



-----Original Message-----

Date: Tue, 4 Jan 2005 06:49:00 +0100

Subject: Marianne und Manfred melden sich

From: DJ8183@sailmail.com

Hallo Ihr Lieben, wir müssen immer noch in Sammelmails eure netten besorgten mails beantworten, da unser Provider sonst wegen der vielen Sendezeit meckert. Phuket verlassen und ganz woanders hingehen mögen wir in dem Sinne nicht, wie es manche von euch vorgeschlagen haben. Wir sind ja seit dem Unglück auf der sicheren Ostseite geblieben; da wir aber am 8.1. wegen neuer Visa aus Thailand raus müssen, werden wir - wie sowieso geplant - nach Malaysia gehen, auf die von hier zuerst zu erreichende Insel Langkawi. Dort hat es zwar auch 2 von 3 Marinas total zerstört, wir werden sehen, was uns dort erwartet. Wir sind seit gestern in Richtung Krabi unterwegs, das ist gegenüber von Phuket, aber noch Thailand. Auch hier hat es die Gegend etwas erwischt, aber längst nicht so wie woanders. Im Moment liegen wir für die kommende Nacht vor der kleinen Insel Ko Hong, auf der wir nun zum erstenmal Folgen der Tsunamis entdeckt haben. An dem kleinen Strand liegen einige hölzerne Fischerboote in und zwischen den Bäumen und div. Einheimische räumen dort auf. (Ich werde in Zukunft unsere Position regelmäßiger über Pangolin absetzen. Ihr könnt sie dann über die Homepage oder direkt abrufen). Aber hier hat keiner gewohnt! Wenn wir morgen weiter in die AO

Nang Bay vor Krabi gehen , wir müssen nach Krabi wegen der Ausreiseformalitäten, wird wohl mehr zerstört sein. Von Krabi gehen wir dann an der Küste Thailands bis nach Langkawi / Malaysia weiter, das sind rund 200 km, von Insel zu Insel und wir werden sehen, wie es sich uns zeigt. Egal, wo wir nun hingehen wollen, überall im Indischen Ozean war bzw. ist evtl. Gefahrengebiet. Mir persönlich ist auch nicht ganz wohl in der Haut, aber mehr können wir nicht tun. Manfred startet erst im April in Richtung Südafrika, also bleiben wir am besten in diesem Gebiet. In Malaysia, außer eben Langkawi und vielleicht unmittelbar daneben, ist nicht so viel passiert, dort haben wir vor, eine Weile zu bleiben. So schlimm es sich anhört, das normale Leben hier muß ja weiter gehen...Ich kopiere euch mal ein mail von Manfred an Freunde, die nähere Einzelheiten wissen wollten, vielleicht interessiert es euch: "Wir haben in den letzten 6 Tagen über 100 mails von all unseren besorgten Freunden und Bekannten aus aller Welt bekommen und die in Sammelmails kurz zu beantworten, hat eine Menge Arbeit und vor allem Sendezeit gekostet. Daß uns Sailmail nicht wieder gesperrt hat, ist ein Wunder, aber vielleicht hat er wegen des Unglücks ein Auge zugeedrückt. Wir haben fast ein schlechtes Gewissen, daß es uns, hier mitten in dem Chaos und Elend vor Anker liegend, so gut geht und wir auch von den ganzen Aufräumarbeiten oder evtl. Versorgungsschwierigkeiten kaum etwas mitbekommen. Wir waren und sind auf der Ostseite von Phuket in der Phang Nah Bay, die relativ sicher war, obwohl ja nur rund 20 km entfernt div. zerstört wurde. Aber sie ist wohl tief genug und lag im Wellenschatten, so daß das Wasser nichts ausrichten konnte. Krabi, wo wir auch nun auch hin wollen, hat aber auch eine Menge abbekommen. Am schlimmsten traf es hier in Thailand die Westküste von Phuket bis hoch nach Kao Lak. Wir sind ja auch dort wochenlang überall gewesen Auf Lankawi, Malaysia, sind die beiden Marinas Reebock und Telaga stark beschädigt, das war eigentlich unser nächstes Ziel! Wir liegen seit gestern in der unversehrten Yachthaven Marina, immer noch auf der Ostseite, um Lebensmittel und Wasser zu bunkern, was alles zu bekommen ist. Hier haben wir von anderen Seglern mitbekommen, was ihnen und anderen passiert ist. Auf den Schiffen passiert bei so einem Fall noch am wenigsten, wenn es außerhalb des Brandungsbereiches ankert. Es hebt sich, bekommt Wasser in Luken und Pflicht, es bricht evtl. der Anker, rummst evtl. gegen ein anderes Schiff und das war es. Liegt es im Brandungsbereich, und einige Schiffe ankerten so dicht am Beach, ist es fürchterlich zugegangen. Sie wurden flach gelegt, setzten mehrmals mit dem Kiel auf Grund auf und von den Wassermassen überflutet. Aber die Menschen an Land, egal was sie gerade machten, hat es so grausam getroffen. Eine nette Holländerin gestern abend im Restaurant erzählte, wie sie gerade nach einer Massage herumstand, auf einmal den undefinierten Lärm von Wasser hörte und dann ist sie gerannt und gerannt, wohl bergauf und wurde dann wohl naß und herumgeschleudert, aber das war es dann für sie. Die Tsunamis kamen, mit 3-5 m gar nicht so hoch, mit einer ungeheueren Geschwindigkeit, von bis zu 600 Stdkm angefegt und nahmen mit oder zerschlugen alles sich ihnen in den Weg stellte. Aber das habt Ihr sicher alles viel besser sehen können als wir. Über Funk sind wir mit einer dt. Seglerrunde verbunden und einer, SY Jöke, ist 2 Std. vor dem Ausbruch aus der Reebock Marina in Lankawi losgesegelt, 30 Std nach Phuket durchgesegelt und hat absolut nichts mitbekommen. Er hatte die Marina morgens verlassen. 1 Std später war sie total zerstört. Erst durch unsere Funkrunde hat er erfahren, was los war. Hier in der Yachthaven Marina und auch in der Boat Lagoon Marina, in der wir ja insgesamt wegen der Reparaturarbeiten fast 7 Wochen lagen, gibt es keine Liegeplätze mehr, da viele beschädigte Schiffe Schutz und Hilfe suchen. Aber das ist für uns kein Problem, wir ankern draußen und kommen mit unserem Dinghi ja hier leicht an Land." Ende

So, jetzt habt ihr einen Eindruck von unserem Leben. Sylvester haben wir mit div. Seglern zusammen gefeiert und nochmal auf unseren Schutzengel angestoßen. Viele Grüße an Euch alle Marianne und Manfred

Es ist doch nicht zu fassen!

Ein Bericht von der Lewanna [02.04.2004]

Fotos von den Schäden an der Lewanna:



Es ist wirklich nicht zu fassen! Heute Nacht hat es uns erwischt, und das ist leider kein Aprilscherz.



Es geschah auf meiner Wache. Nach über 3000 Seemeilen, ohne ein Schiff zu sehen, sichtete ich heute morgen gegen 3Uhr einen Fischtrawler auf Gegenkurs zu uns an Backbord. Er schien parallel zu uns zu fahren, also keine Gefahr. Plötzlich änderte er seinen Kurs und kam näher. Als er einige 100m entfernt war, ging ich zum UKW Funkgerät und rief: „Motorvessel on my portside, this is sailingyacht Lewanna, do you see me“, und schaltete gleichzeitig mein Radargerät an. In diesem Augenblick, er antwortete nicht, muß er mich gesehen haben, änderte seinen Kurs nach links und versuchte vor mir durchzugehen, was gegen alle Kollisionsverhütungsregeln ist, denn man muß vom Kurs dann immer nach rechts abbiegen.



Ich konnte überhaupt nicht mehr reagieren, denn ich segelte hoch am Wind, und ausserdem war ich als Segelfahrzeug sowieso vorfahrberechtigt. Es war wie ein Alptraum, ich stürzte die Treppe hoch, sah die rostfleckige Bordwand des Trawlers hoch vor mir aufragen, und fuhr ihm direkt in die Seite. Es gab einen fürchterlichen Ruck und Knall, mein Boot wurde rechts herum geschleudert, krachte mit der Backbordseite noch einmal gegen den Rumpf und dann war es vorbei.

Mein erster Gedanke war: Das wars dann wohl mit der Weltumsegelung, ab in die Rettungsinsel, aber dann stürzte ich nach unten, startete die Lenzpumpe und schaute in die Bilge. Gottseidank kein Wasser! Dann ins Vorschiff, alles soweit in Ordnung. Dann an Deck zum Bug zusammen mit Greta, von woher ein lautes hämmerndes Geräusch kam. Hier sah es furchtbar aus: Der gesamte Bugbeschlag war eine zerfetzte, verdrehte Metallmasse, das GFK-

Material des Bugs zersplittert und der Anker hing an Steuerbord und hämmerte gegen die Bordwand.

Zuerst haben wir den Anker an Deck gelascht, dann nochmal die Bilge kontrolliert und wieder zum Bug, um uns ein Bild den Schaden zu machen. Die Risse im Bugbereich waren zum Glück über der Wasserlinie, und trotzdem eindringendes Wasser lief in den Ankerkasten, der ja selbstluzend ist.

Wir hatten großes Glück gehabt, denn das Metallband, an dem das Vorstag befestigt ist war noch da. Zwar ist der Bolzen, der durch den Toggle läuft total verbogen, aber er scheint zu halten, und so blieb der Mast oben. Zur Sicherheit haben wir dann das Spinnakerfall und das 2.Genuafall am Kettenstopper festgewünscht, um das Vorstag zu schützen.

Wir sind jetzt in der wenig beneidenswerten Lage, mit einem angeknaxten Rigg 2000 sm gegen den Nordostpassat anbolzen zu dürfen, immer mit dem miesen Gefühl, daß jeden Augenblick das Vorstag reißen kann. Wünscht uns Glück, daß alles gut geht! Greta und Frank, Lewanna.

Ach ja, vom Trawler war direkt vor dem Zusammenstoß ein lautes OH zu hören, dann verschwand er in der Nacht und reagierte auch nicht auf meine wüsten Beschimpfungen per UKW. Ihm schien es egal zu sein, was aus uns wurde, Hauptsache, man konnte ihn nicht ermitteln.

Ein bisschen Geschichte:

das Chagos Archipel von Ingrid und Timm Pfeiffer [05.04.2004]



Leider standen uns zur Geschichte des Chagos Archipels nur sehr wenige Unterlagen zur Verfügung: das LAENDERLEXIKON von Jimmy Cornell, die Encarta und die Aussagen der Segler, die schon mehrfach das Archipel besuchten.

Danach ist folgendes anzunehmen: Das Territorium des Chagos Archipel war bis zur politischen Selbstständigkeit von MAURITIUS 1968 ein Teil der englischen Kolonie MAURITIUS und wurde von dort aus seit 158 Jahren von den Briten verwaltet. Ebenso wie auf Mauritius wurde auch auf den Chagos Inseln französisch gesprochen, da die Inseln einschliesslich Mauritius vor den Engländern von den

Franzosen annektiert worden waren und diese dort ihren Sklavenhandel getrieben hatten.

Nach Erhalt der Selbstständigkeit von MAURITIUS 1968 wurde das Chagos Archipel ein Teil des BRITISCHEN INDIAN OCEAN TERRITORIUMS – war also nicht mehr Kolonie – und wurde mit allen seinen Inseln von DIEGO GARCIA aus verwaltet.

Die Entstehung des Militärstützpunktes Diego Garcia steht in Zusammenhang mit der Selbstständigkeit der REPUBLIK MALEDIVEN, die bis 1965 unter dem Proktorat der Briten stand und 1965 ihre Unabhängigkeit erhielt. Lediglich der Militärstützpunkt ADDOO, südlichste der maledivischen Atolle, wurde übergangsweise bis 1986 von den Maledivern noch an die Briten verpachtet.

Bis zum Abzug der Engländer war Addoo der bedeutendste Luftüberwachungsstützpunkt der Erde bzw. des Indischen Ozeans. Da die Malidiviern nach Ablauf des Pachtvertrages mit den Engländern keine weitere Supermacht auf ihrem Territorium mehr duldeten (auch die Russ. Fischerflotte nicht, Spionageschiffe...), mussten die Briten Addoo schließlich aufgeben und siedelten nach DIEGO GARCIA über. Schon vor dem endgültigen Abzug aus Addoo verpachteten die Briten den Stützpunkt Diego Garcia an die USA, nämlich 1970.

GLEICHZEITIG wurde zwischen England und den USA vertraglich vereinbart, dass alle Bewohner des Chagos Archipels aus Gründen der Gefährdung des Militärgeheimnisses die Inseln zu verlassen haben. Sie wurden 1965 vor der Selbstständigkeit von Mauritius dorthin umgesiedelt und erhielten dafür von England eine finanzielle Entschädigung, vermutlich sehr gering.

Die Briten wiederum verpflichteten sich, die Grabstätten der Verstorbenen auf den ehemaligen Friedhöfen zu pflegen. Das Ergebnis ist äusserst dürftig, wie wir selbst sahen.

Uns Seglern aber ist als einzige Ausnahme erlaubt, abgesehen von Diago Garcia, in den Atollen zu ankern und die Inseln zu betreten. Es wird eine Gebühr von 95,- US\$ fuer 3 Monate erhoben, die von den Briten per Boat eingezogen werden.

Strenge Naturschutzaufgaben sind strikt zu befolgen: Schutz der Korallen, keine baulichen Veränderungen auf den Inseln, keine Einfuhr von fremden Pflanzen, kein Harpunieren, Verbot von Lobster- und Cocoskrabbenfang usw. Das Gebiet des Chagos Archipels erstreckt sich von ca 4 35 bis 7 30 Sued und 71 bis 73 Ost, d.h. es umfasst ca 53 000 qkm.

Inzwischen wurde – wie wir hörten – in England von den ehemaligen Bewohnern ein Prozess ueber die Rechtmässigkeit der Zwangsumsiedlung nach Mauritius geführt und gewonnen.

Es bleibt abzuwarten, ob Ehemalige wieder auf die Inseln zurückkehren oder ob England weitere finanziell Entschädigungen zahlen muss.

Eine Erzählung zur Erinnerung an unseren lieben Freund Rudi Weber G4FTO [24.04.2004]



Autoren: Christa und Holger DL7ATT

Es war im Jahre 1986, da waren wir mit unserem Boot GOLEM auf der Rückkehr von unserer Weltumseglung. Schon auf dem Südatlantik checkten wir regelmäßig beim UK-Maritime Mobil Netz ein. Es waren damals drei ständige Operators, die das Netz mit großem Fleiß und Zuverlässigkeit führten, Bill, G4FRN und Bruce G4YZH und dann, mit leichtem Akzent - der aber unverkennbar deutsch war - arbeitete auch **Rudi G4FTO** regelmäßig das Netz ab. Es ist ja wohl so, dass fast alle Segler, die regelmäßig bei Intermar eincheckten, auch das UK-Netz kannten und dort auch oft eincheckten. Wir machten beides sehr gerne und wurden auch im UK-Netz sehr nett und immer sehr persönlich-freundlich begleitet.

Während der langen Reise über den Süd- und Nordatlantik und als wir die Küste Englands vor uns hatten, ließen es uns natürlich nicht nehmen, als ersten hafen Falmouth anzusteuern. Wir ankerten in der St. Mawes Bay um mit Rudi - der ganz dicht an der Bay wohnt - ein Eye-Ball-QSO zu haben. Wir verbrachten einen netten Nachmittag dort, waren begeistert von Rudis sympathischer Art und hörten viel über sein interessantes Leben, dass ihn irgendwann in früheren Jahren wegen der großen Liebe zu seiner Frau nach England verschlug.

Als wir 1990 wieder los segelten besuchten wir Rudi natürlich auch wieder. Rudi begleitete uns wieder, besonders schön war es seine beruhigend wirkende Stimme zu hören, als uns ein schrecklicher Biskaya Sturm beutelte. (Siehe YACHT 5/98 S. 38 ff).

In späteren Jahren, als wir dann unser QTH in Spanien hatten, blieben wir natürlich oft und gerne im Kontakt mit dem UK-Netz und waren traurig, dass Rudi dann nur noch selten aktiv teilnahm, weil es schlecht mit seiner Gesundheit stand. Und nun hörten wir mit großem Bedauern, dass er leider ein Silent Key geworden ist. Wir werden uns immer gerne an ihn erinnern.

Christa und Holger DL7ATT

Oh wie schön ist Panama... [05.05.2004]

Autorin: Ingrid Joemann DL1YJI

Wer kennt nicht die Geschichte vom Kinderbuchautor Janosch?



Hier unsere Erfahrungen und Erlebnisse in Panama:

Nach Weihnachten brachen wir nun endlich in Cartagena/Columbien auf um nach Panama zu segeln. Obwohl das Wetter für diese Jahreszeit noch immer nicht normal ist (viel zu heiß, schwache, wechselnde Winde) konnten wir den größten Teil segeln. Unterwegs bissen 3 große Doraden an, die wir aber leider nicht an Bord gekriegt haben, - im letztem Moment rissen sich diese kämpfenden Fische wieder vom Haken.



In den **SAN BLAS INSELN/ PANAMA** erwarteten uns schon einige Yachten, mit denen wir Sylvester feiern wollten. Sie loteten uns auch durch die Riffpassage und nun liegen wir in einem riesigem türkisfarbenem Swimmingpool vor Anker.

Nicht nur die Namen der Inseln wie **TIA TUPA, QUINQUINDUP, KALUGIR TUPU** usw. vermitteln einen Hauch Südsee, auch die Inseln selber mit Kokospalmen, die bis ins Wasser reichen und feinen Sandstränden lassen uns erahnen, was uns im Pazifik erwartet.

Das **SAN BLAS ARCHIPEL** gehört zu Panama, ist aber seit 1930 autonom. Hier leben etwa 20.000 Kuna Indianer auf 50 der insgesamt 365 Inseln. Obwohl sie auch das moderne westliche Leben in Panama City + Colon kennen, bevorzugen sie die traditionelle Lebensweise auf ihren Inseln.

Sie leben in Bambushütten und schlafen in Hängematten. Die Männer haben für den Fischfang zu sorgen, die Frauen nähen in mühevoller Kleinarbeit **MOLAS**.

Das sind bunte Stoffstücke mit denen sie ihre Blusen verzieren. Nachdem die Missionare ihnen das Nacktsein verboten hatten, übertrugen sie die Muster ihrer Körperbemalungen später auf ihre Kleidungsstücke. Diese MOLAS sind zu einem bedeutendem Wirtschaftszweig in Panama geworden, und ich war eine Stunde nachdem der Anker unten war, schon stolze Besitzerin mehrerer solcher kunstvollen Teile.

Für den Sylvesterabend wurden wir deutschsprachigen Yachtcrews (**SY IDEMO, SY MIRA, SY WINDPOCKE, SY ORION** und wir von der **HARLEKIN**) von einer Familie an Land eingeladen. Tagsüber wurden dafür Fische gefangen, die die Kunas dann zubereiteten, außerdem brachte jeder noch irgendwas anderes Eßbares und Getränke mit. Gemeinsam wurde dann bei Lagerfeuer und Petroleumlicht bis Mitternacht gegessen, getrunken, geplaudert und mit Quetschkomodenbegleitung gesungen. Eine mal ganz andere Sylvesterfeier!

Wir durften sogar „kostenlos“ Fotos machen. Das ist nicht selbstverständlich: die geschäftstüchtigen Kunas haben bei ihren Besuchen in den Städten gesehen, daß Fotos von ihnen als Postkarten gegen Dollars verkauft werden und so beschloß man, daß die farbenprächtigen Kunafrauen für das Fotografieren ihrer Person ebenfalls Geld nehmen sollen. Irgendwie verständlich, - oder ?

Ein weiterer Wirtschaftszweig ist der Panamakanal, durch den wir Ende Januar mit unserer **HARLEKIN** wollen. Davon aber später mehr!

In den letzten Wochen haben wir uns an Ankerplätzen aufgehalten, die von Riffen und kleinen Inseln umgeben waren. Dort gab es gute Schnorchel und Tauchplätze und da Norbert in der großen Runde der Ankerlieger einige Tauchpartner hatte, ging es fast täglich hinaus zum Riff. Haibegegnungen, zum Glück harmlose, waren an der Tagesordnung.

Einmal lag Norbert faul in Cockpit, da kamen ganz aufgeregt zwei Kunas mit ihrem **Cayuco (Einbaumboot)** angerudert: er solle doch mitkommen und seine Harpune mitbringen, sie hätten einen „grande pescado“ gesehen! Unter einer Hirnkoralle saß tatsächlich ein Riesenfisch von über 1 m Länge und in ihm steckte die abgebrochene Speerspitze des Kunas. Ein Schuß mit der Harpune brachte ihn aber immer noch nicht zum Erliegen. Erst nachdem eine weitere Harpune zum Einsatz kam, gab der Fisch auf. Zu Dritt hieften sie ihn dann ins Dingi und brachten ihn zum Zerlegen an Land.

Ohne Norberts Tauchermesser, an dem es eine Säge gab, wär das Zerlegen kaum möglich gewesen, so dick und schuppig war die Haut. Jeder bekam seinen Anteil und hatte Fisch satt für mehrere Mahlzeiten. Ich muß ja sagen, daß mir der schöne riesige Fisch, der übrigens 700 Pfund schwer und 3 m lang werden kann, irgendwie leid getan hat. Aber so wie wir einkaufen gehen, werden hier eben Fische gefangen!

Die **Kuna Indianer** sind sehr kleinwüchsige Menschen, nicht größer als ca. 1,50 m.

Es gibt viele, viele Kinder, die ernährt werden müssen und so bieten sie uns auch auf Spaziergängen um die Inseln immer wieder ihre selbstangefertigten Molas an. In Windeseile werden diese herausgekramt und an Wäscheleinen aufgehängt. Es fällt oft schwer, NEIN zu sagen! Trotzdem sind alle sehr, sehr freundlich und nicht aufdringlich. Alle Kunafrauen tragen ihre Molablusen und Tücher in bunten Farben, die verheirateten einen goldenen Nasenring. Arme und Beine sind geschmückt mit endlosen Perlenketten, die ihnen fast das Blut abschnüren.

Die Männer tragen eher westliche Kleidung: T-Shirt und Shorts. Während auf vielen Inseln oft nur eine Kunafamilie lebt, sind die Inseln nahe dem Festland unserer Meinung nach überbevölkert. Bambushütte reiht sich an Bambushütte mit oft nur schmalen, aber sehr sauber geharkten Wegen dazwischen. Wäsche wird auf den Palmwedelgedeckten Dächern zum Trocknen ausgebreitet, denn es ist kaum Platz für eine Wäscheleine.

Die Inselgruppe CARTI, die wir besucht haben, hatte sogar ein kleines Krankenhaus, aber es ist unglaublich für uns Europäer, wie es darin aussieht. Es gab auch einige Shops mit Grundnahrungsmitteln. Ab und zu kommt ein Versorgungsdampfer aus Kolumbien herüber und verkauft Obst und Gemüse. Für einen Dollar hab ich eine ganze Kiste Bananen abstauben können.

Nur schwer haben wir uns von den Kuna Indianern auf dem **SAN BLAS ARCHIPEL** trennen können, sie sind wirklich was Besonderes und Einmaliges!

Nun sind wir auf dem Weg nach **COLON**, der Karibikseite des Panamakanals und wieder in einer ganz anderen Welt. Die Vegetation ist sehr tropisch, viel Regenwald aber auch Weiden mit Rinderherden, die Landschaft ist hügelig, es gibt viele Bäche und Flüsse, fast wie im Allgäu. Auf den Wiesen blühen Calla, wie bei uns der Löwenzahn. Was leider negativ auffällt, ist der überall herumliegende Müll.

Eine Busfahrt vom Ankerplatz zum 50 KM entfernten Supermarkt, war ein kleines Abenteuer.

Teils uralte Busse, die aussehen wie fahrende Graffiti-Kunstwerke, werden vollgepackt mit Passagieren und obwohl schon einige auf der Trittstufe halb außenbords hingen, wurde noch eine Frau mit zwei lebenden Hühnern mitgenommen. Der Fahrer schaute immer grinsend in den Rückspiegel, als er mit atemberaubendem Tempo durch die kurvenreiche und hügelige Landschaft raste! Im Moment diskutieren wir mit anderen darüber, was wohl gefährlicher ist, mit einem kleinem Schiff um die Welt zu segeln oder sich an Land in einen öffentlichen Bus zu setzen, - was meint Ihr dazu?

Im Moment ankern wir an einem historisch bedeutsamen Ort: vor genau 500 Jahren (1502)

erreichte Christoph Columbus **PORTOBELLO**. Der Ort wurde später Umschlagplatz für Gold und Silber aus Peru.

Von hier aus wurde es über den Atlantik nach Europa geschippert. Darum wurde diese Stadt durch mehrerer Festungen gesichert, von denen allerdings nur noch die Ruinen zu sehen sind. Auch Sir Francis Drake und der Freibeuter Henry Morgan ankerten in diesem sehr geschütztem Naturhafen.

Morgen wollen wir nun nach COLON segeln, dem letztem Hafen im Atlantik. Dort werden wir uns für den ersten Teil der Kanalpassage vorbereiten. Wer sich dafür interessiert, kann ja mal im Internet nachschauen unter: www.pancanal.com

Unwetter über Tahiti

mit Windstärken von 50 bis 60 Knoten Wind. [28.06.2004]

Autoren: Harald DL7AQL und Bärbel



Am Sonntagmorgen, den 27.6. zog eine Unwetterfront über Tahiti. Die Wettervorhersage sprach von 50 bis 60 Knoten Wind in den Spitzen, erst aus NW, dann aus SE. Zwischen 02:00 Uhr und 02:30 Uhr ging der Tanz los.

Gleich nach den ersten starken Windböen trieb eine Yacht ca. 10 m entfernt an TUCAN vorbei, deren Anker nicht gehalten hatte.

Es waren während der Nacht einige Yachten, die mehr oder weniger nah an TUCAN vorbeitrieben. Wir waren froh, dass keines der Boote TUCAN zu nahe kam.

Eine schwedische Yacht (Einhandsegler) zog gut eine Stunde unter ausgebrachten Anker, der aber nicht hielt, und unter Maschine ihre Kreise nahe vor TUCAN und über unsere Ankerkette.

Der Skip konnte dem Schiffsführer der schwedischen Yacht aber klar machen, dass dies keine gute Idee sei, so dass er seine Kreise neben TUCAN zog, was weniger problematisch für uns war.

Während der Nacht wurden nach unseren Informationen mindestens ca. 50 Knoten Wind gemessen. Viele Yachten gingen auf Drift und trieben durch die Lagune von Maeva Beach, dem Ankerplatz von Tahiti. Es war schwierig für diese Yachten bei den starken Winden einen neuen Ankerplatz zu finden (Wassertiefe um die 18 m). Yachten verloren ihre Dingis, die Sonnensegel und diverse andere Utensilien. Eine große amerikanische Yacht machte bei ihrer Drift durch die Lagune eine blinkende Untiefenmarkierung nieder.

TUCAN behielt ihre Position mit 55 m, 10 mm Kette und einem Bügelanker von 31 Kg Gewicht. Das Wetter hielt mit starken Winden bis Sonntagnachmittag an, dann flaute der Wind ab und wir trauten uns in die Koje zu gehen.

Für die Nacht zum Montag sind immer noch Gewitterböen zwischen 40 und 50 Knoten Wind angesagt. Wir haben, wie viele andere Yachten auch, noch einen 2. Anker (Bügelanker, 18 Kg) mit 15 m Kettenvorlauf und 80 Leine ausgelegt. Wir hoffen, daß es eine ruhigere Nacht wird.

73 de Harald/dl7aql es Bärbel, SY TUCAN

Unterwegs mit der TOPAS

Autoren: Brigitte und Ernst DL1KCA

Topas ist gestern in Sao Miguel angekommen. Alles ok hier. Liegen an unserem alten Mooringplatz wie vor 3 Jahren und geniessen es sehr wieder hier in Ponta Delgada zu sein.

Ein unangenehmes Stueck Wasser liegt zwischen den beiden Inseln und der alte Schwell ist hoch am Wind; eine der Herausforderungen, die das Leben bieten kann..hi..hi.. Um 0530 standen wir schon 2 sm vor der Insel und die duenne Mondsichel gab uns gerade so viel Licht, um nicht von den vielen Sternschnuppen dieser Nacht geblendet zu sein...



Radar ist eine feine Sache in solchen Situationen. Vor der Insel liegen in angemessenem Abstand einige gut in der Seekarte verzeichnete Klippen. Leider standen wir ca. 10 sm oestlich von unserem Zielhafen und mussten den Rest Aufkreuzen.

Auf zu neuen Abenteuern...

Gruesse an die Intermar-Crew
von Brigitte und Ernst
SY-TOPAS
73 and fair winds
de Ernst

Mit der Dolphin Sky auf Weltumsegelung:

> www.dolphinsky.com

Autor: Joachim Herborn



Die Proa „Dolphin Sky“ wurde von Joachim Herborn entwickelt und ist in Art und Größe weltweit einzigartig. Durch die Kombination uralter Bauarten mit modernen Materialien und Techniken, sowie einer gehörigen Portion Respekt vor überlieferten Schiffsbautraditionen entstand dieses einzigartige Boot. Das Boot ist eine Hommage an die Erfinder dieses Boottyps – den Einwohnern der Fiji-Inseln.

Scharlatans „Die Schutzengel“

„Feuer bekämpfen, Leben retten und dabei jede Menge Chaos stiften: Das sind „Die Schutzengel“. Moderne Abenteurer, die ein spektakuläres und eigenwilliges Spiel mit dem Feuer zeigen. Mit inbrünstig verzehrender Begeisterung und heroischer Tapferkeit retten diese Helden vor allem die gute Laune der staunenden Audienz. Scharlatan aus Hamburg inszeniert seit über 19 Jahren Straßentheater in ganz Europa. Auf ihrer internationalen Sommertournee sind sie zu Gast bei Theaterfestivals in England, Spanien, Polen, Frankreich, Belgien, Italien, Holland und Deutschland. Mit explosiven Bildern und grotesker Komik verwandelten sie für kurze Zeit den Fernsehgarten in eine absurde Theaterwelt.

Andrey Koltsov – Equilibristik

Andrey Koltsov startete seine sportliche Laufbahn bereits im Alter von fünf Jahren in Moskau. Mit 15 Jahren errang er den Titel „Master of Sport“ in Russland und begann seine Karriere als Trapez-Künstler beim russischen Staatszirkus.

Chagos- Madagaskar:

Pest?, Cholera?, Malaria?, Wetterfrösche und WP's.

SY SONNENSCHHEIN(12 x 355 x 1,6 m) Ingrid und Timm Pfeiffer

Email: DL2XAT@WINLINK.ORG

Mehr als 2 Monate fesselte uns das herrliche Chagosarchipel mit seinen Weissen Straenden, den verlassenene Inseln, den einmaligen Fischen und Korallen. Selten waren sich die Segler waehrend unserer Weltumseglung so einig. Man traf sich zum Fishing, Tauchen, Schnorcheln, langen Gesprächen, abendlichen Parties und zum taeglichen Volleyball. Wenn es auch bitter war, Ende Mai, Anfang Juni 04 mahnte uns der erste langsam aufkommende Passatwind zum Aufbruch. Noch einmal „parkten“ wir vor den Inseln ANGLAISE , TAKAMAKA und PERHOS BANHOS .

Auch wenn die zuletzt geschlossenen Freundschaften die intensivsten waren, Madagaskar /Suedafrika hatten sich in unseren Gehirnen festgesetzt.

So trennten wir uns am 4. Juni 04 von unserem Aquarium und hofften, dass der Suedostpassat des 1. kraeftigen Hochs uns auch schon auf 5 Grad suedlicher Breite erfassen wuerde. Wirklich, unsere Wetterfroesche Rolf/ DL0IMA und Klaus/DJ3CD von Intermar hatten recht: noch ein bisschen (6 h) mussten wir nach Sueden motoren und schon sassen wir im Passat, der mit jedem Grad gen Sueden an Staerke zunahm und gelegentlich noch von Squalls bis zu 40 Knoten unterstuetzt wurde.

Um unser Fortkommen nach Westen brauchten wir uns keine Sorgen machen. „Runter“ ging's zu unserem 1. Wegpunkt 12 S 62 E, zwischen den SAYA DE MALHA und NAZARETH BANKS hindurch (sehr unangenehme Stroemungen und Wellen soll man auf den Baenken antreffen) und dann Kurs 270 auf die Nordspitze von Madagaskar/cape Ambre. Wegen Ablenkung der Aequatorialstromes und des SE Passates nach Norden durch das Massiv der hohen Insel MADAGASKAR setzen wir den 2.Wegpunkt suedlich von DIEGO SUAREZ. Man vermeidet so , dass sehr eng zu nehmende Nordkap/Cape de Ambre zu verfehlen und mit den Stroemungen westlich des Kaps moeglichweise in Mayotte zu landen. So manchem Segler ist dies schon passiert. Fuer die Umrundung gilt unter erfahreneren Magaskarseglern das ungeschriebene Gesetz: Umsegle das Kap in einem Abstand von „100“ Metern oder segle gleich nach Mayotte.

Das gereifte Vorsegel liess uns gut in der See des Indischen Oceans liegen. Die taeglichen WX-berichte aus DL und Suedafrika (**s.Tabelle unten**) bestaetigten uns die konstanten Winde aus dem sich langsam nach Osten bewegenden Hoch. Wir lagen richtig und hatten ein wenig Zeit fuer uns, obwohl uns eine konfuse See manchmal ganz schoen durchruettelte. Der INDIC hat es doch in sich... Nach 5 Tagen hatte sich die Bordroutine eingestellt. Jeder erledigte seine Aufgaben. In der „Freizeit“ genossen wir das Cockpit zum Schmoeckern, Doesen, langen Gesprächen und anderen Dingen.

Nach langer Zeit holte Ingrid mal wieder ihre Floete aus dem Versteck .Sie spielte, ich sang (Werner vom „Damischa Ridda“ haette sich geschuettelt). Das alte, nachdenkliche Seemannslied von Madagaskar mit der lustigen Melodie musste natuerlich auch herhalten. Wer hat es nicht mal in seiner Jugend gesungen!?:



Wir lagen vor Madagaskar (Melodie von Just Scheu)

1. Wir lagen vor Madagaskar und hatten die Pest an Bord. In den Kesseln da faulte das Wasser und taglich ging einer ueber...

Ahoi,Kameraden..ahoi..Leb'wohl kleines Maedel...

2. Wir lagen schon 14 Tage, kein Wind durch die Segel pfiiff. Der Durst war die groesste Plage, dann liefen wir auf ein Riff.

3. Der Langhein war der 1ste. Er soff von der faulen Nass. Die Pest, sie gab ihm das letzte und wir ihm ein Seemannsgrab.

Refrain: Ahoi.

Wir schaukelten so durch den Indic und sangen wieder ud wieder dieses Lied. Es machte Spass und war wie ein Ohrwurm. Schliesslich begannen wir, uns ueber den Inhalt Gedanken zu machen. Wir hatten ja Zeit: In der 1.Strophe wird von der Pest und dem faulenden Wasser gesprochen. Sollte das H₂O wirklich als Uebertraeger der Krankheit in Betracht kommen? Eigentlich unwahrscheinlich. Der Krankheitsuebertraeger ist der Floh, der von der Ratte auf Menschen ueberwechselt ist. Der Flohbiss fuehrt zur Keimuebertragung und Krankheit. Beulen, grosse Lymphknoten und Lungeninfektionen koennen dann sehr schnell zum Tode fuehren.



Ratten waren bestimmt an Bord. Pest an Bord durch Ratten ist denkbar, Pest durch H₂O unwahrscheinlich. War es vielleicht die Cholera? Diese wird in den warmen Regionen der Erde durch Wasser und andere Nahrungsmittels uebertragen, die mit dem Stuhl von Erkrankten in Beruehrung gekommen sind. Auch in den Faessern koennte sich schon beim Fuellen der die Krankheit ausloesende Keim befunden haben. Auch diese Erkrankung kann schnell zum Tode fuehren. Welcher Hamburger erinnert sich nicht an die Cholera ! Die Toiletten wurden damals in Elbe entleert und aus dieser wiederum das Trinkwasser entnommen... Das war vor ca 100- 200 Jahren. Auch in der 3.Strophe wird auf das „faulende Nass „ als Todesursache verwiesen. Die Cholera erscheint uns wahrscheinlicher als die Pest. Kommen evtl. noch andere Erkrankungen in Betracht? Die Malaria? Sicher,

ausschliessen kann man das nicht. Auch diese Krankheit mit dem hohen Fieber und dem begleitenden Durst kann schnell zum Tode fuehren.



Skorbut? Sicher litten die Seeleute damals alle unter Vit.C- Mangel. Aber die beschriebenen Krankheitssymptome passen nicht in das Bild des Liedes. Eine Verschlechterung haette der Skorbut aber sicher ausloesen koennen. Vielleicht ist auch keine der erwaehten Erkrankungen fuer den Tod der Seeleute verantwortlich, sondern die schoepferische Phantasie liess den Dichter halt einfach auf die Pest zurueckgreifen. Vielleicht sind die Seeleute damals aber auch nur auf dem in der 2. Strophe erwaehten Riff gestrandet und

verdurstet. Es bleibt also vieles offen.

Die froehliche Melodie von Just Scheu passt eigentlich nicht zu dem tragischen Ereignis.

Unendlich lange kann man waehrend wochenlanger Seereisen ueber solche und aehnliche Dinge philosophieren. Viel ist in einem die Erde umsegelnden Segler ja ohnehin nicht mehr drin. So und so aehnlich naeherten wir uns der Nordostkueste Madagaskars, die Ingrid am 14.6. nachmittags entdeckte.

Ein Glueck, dass wir unseren WP noch deutlich suedlich von Diego Suarez korrigiert hatten. Der Wind wehte nun mit 30 Knoten direkt aus Sueden und der Suedaequatorialstrom hatte nun auch auf 3 bis Knoten in Richtung Norden zugelegt. Mit grossem Speed „sausten“ wir in Richtung Kap. Wir reduzieren die Segel, um bei Tageslicht das Kap zu umrunden. Zwecklos, wir waren zu schnell. Zum Glueck hatten wir die WPs von unserem Kanadischen Freund Glenn, der tags zuvor das Kap bei Licht problemlos schon geschafft hatte. So mussten wir bei Neumond, sprich absoluter Dunkelheit und ueber 30 Knoten aus SSE „rum“.



Mit Radar und den Wps (11 59.107S - 049 19.945E, 11 57.976S - 049 18.168E, 11 57.371S - 049 17.075E, 11 57.111 - 049 16.646E, 11 56.829S - 049 16.109E-) umrundeten wir sicher Cape Ambre. Auf der Elektronischen Seekarte CMAP segelten wir ueber Land. Um 0300 morgens ankerten wir im flachen, windgeschuetzten, offenen Wasser an der MW-Ecke Madagaskars.

Wieder einmal waren wir froh und stolz einen so wichtigen Abschnitt unserer Reise geschafft zu haben. Einen Tag spaeter feierten wir Des „Kaeptens“ 65 sten Geburtstag zusammen mit Glenn und Erya von der SY AKU ANKKA hinter der Insel Nosi Hara.

WEATHER AND RADIO SKEDS

Western Indian Ocean

Note: Local skeds between yachts in the area are not listed. They change from year to year.

All frequencies are USB unless noted

Other SA Weatherfax frequencies are: 4014, 7508,13358 and 18.238

Time UTC	Frequency	Broadcast Station	Description
0030-0100	14323	Rowdies Net/Richard	gesprochener WX von Mad.bs Hongkong
0403	6216	Mayotte Radio CT	Voice Weather in French
0430	8164	Mayotte Radio CT	Voice Weather in English
0500	8292	Fred "Peri Peri" SSB net	positions & weather, run by South African in Durban
0500	13.358	SA Weatherfax	Surface Analysis
0515	12.353	Fred "Peri Peri"	on 12 megs only if required
0530	14.316	Fred ZS5MU	same guy, on ham frequency
0630	7.045 LSB	Alistair ZS5MU	SA Coastal Weather reports
		Davina ZS5GC	his wife does this net on weekends
0730	13.358	SA Weatherfax	5 day Prognosis
1030	13.358	SA Weatherfax	Surface Analysis
1100	13.358	SA Weatherfax	5 day Prognosis update
1130	14.316	Alistair ZS5MU Ham Net	positions & weather

1200	7.045 LSB	Alistair ZS5MU	same Net for yachts (approx) close to SA
1500	8101	Fred "Peri Peri"	SSB Net, positions & weather
1530	13.358	SA Weatherfax	Surface Analysis (shipping)
1630	14314	INTERMAR:	weltweiter WX-bericht
		DLØIMA, DJ3CD DJ4WL	

Australia / Indian Ocean (180 to 00 00, Aquator to 60 S)

Time UTC	Frequency	Broadcast Station	Description
0730	15615	OZ.WX fax	surfanalyse
1245	15615	OZ.Fax 36h	Prognosisoice Weather in French
1915	18060	OZ.Fax	surfanalyse
2345	20469	OZ.Fax	48h Prognosis

Hallo, hallo - TOSIMOH ist angekommen...

Bericht von Heinz und Patricia



Telaga Harbour Malaysia

...wenn auch unter etwas dramatischen Umständen. Hier eine kleine Schilderung der Vorgänge, wie wir sie erlebt haben.

Als Voraufinformation muss man erwähnen, dass Tosimoh's Hauptmaschine bereits kurz nach Addu nicht mehr ansprang, der Autopilot steuerte nur um Kurs 90°, alle anderen Kurse mussten von Hand gesteuert werden und dies mit einer Hydraulik, die auch nicht mehr so ganz wollte. Zudem hatten sie auf der Höhe von Sri Lanka ihre Rollgenau zerfetzt und am Grosssegel waren die unteren 6 Rutscher ausgerissen. So humpelten sie also unter kleiner Fock und gerefftem Gross gen Osten. In der Andaman See ging dann der Wind aus und sie brauchten fast drei Tage für die letzten 180 Seemeilen.

Nachts um Eins des 19.08. waren sie bis auf vier Meilen an dem von uns angegebenen Ankerplatz vor Telaga und wurden vom Unwetter heimgesucht. Von der ersten Bö mit

noch zuviel Segelfläche überrascht, mussten sie erst mal auf SSE-Kurs und hatten die Bucht südlich von Rebak im Visier. Doch Wind (aus ca. W) und Seegang nahmen immer mehr zu, so dass sie sich nicht mehr in Landnähe trauten. Beim Versuch, irgendwie freizukommen ist ihnen dann der letzte Rest Grosseegel gerissen. Und im Eifer des Gefechts brachten sie auch den Generator nicht mehr zum laufen (der Dekompressionshebel war offen geblieben) mit dem Erfolg, dass der Strom knapp wurde und C-map, bzw. der Computer nicht mehr wollte. Sie hatten zwar auch Papierkarten, waren jedoch so durcheinander und erschöpft, dass einfach alles zuviel wurde.

Wir waren seit ihrem ersten Anruf um 01:00 Uhr per VHF in Kontakt und nun forderten sie Hilfe an. Um 02:00 Uhr holten wir Helmut (Coco de Mer) aus dem Bett und der Hafenbeamte hier in Telaga wurde gestört, doch: "hier gibt es keine Rettungsfahrzeuge". Unsere Funkversuche zu den verschiedenen Behörden blieben auch unbeantwortet. Um 02:30 gingen wir Anker auf und Tosimoh hinterher - kein Vergnügen bei Winden um 25-30 Knoten, einem Squall nach dem anderen, Gewitter und ziemlich hoher und steiler See auf dem flachen Wasser. Und dann die Angst im Nacken vor Blitzeinschlag und all dem Müll und Treibgut im Meer (wir hatten uns ja in der letzten Nacht vor unserer Ankunft ein Ruder durch Kollision beschädigt) - jetzt zur Regenzeit ist es ja ganz besonders schlimm. Natürlich bestand absolut keine Hoffnung, sie unter diesen Verhältnissen auf den Haken zu nehmen, aber unsere Nähe war wohl ein wichtiger und beruhigender Faktor.

Als Tosimoh zum Schluss mehr oder weniger manövrierunfähig immer näher ans Land getrieben wurde forderten wir sie auf, das letzte Segel zu bergen und den Anker fallen zu lassen auf Pos. N 06°14.97' E 099°41.70'. Sie rollte jämmerlich quer zur Brandung, aber war für's erste sicher. Wir verzogen uns hinter die Insel Tepor ins etwas ruhigere Wasser. Am morgen konnten wir mit Helmut's Unterstützung die grosse Australische Yacht DONE WORKIN als Schlepper organisieren, doch sie mussten umkehren - geplatzter Wassersammler. Dann konnte man endlich den Skipper eines umgebauten alten Rettungskreuzers mobilisieren. Die Skipper mehrerer Yachten sind mitgefahren, um mitzuhelfen und endlich, um 15:30 Uhr, liefen wir gemeinsam in Telaga ein. Draussen bliess es immer noch mit 16-19 Knoten.

Liebe Grüsse, Heinz und Patricia

Telaga, 20.08.04

Celler Ehepaar vor Weltumsegelung



Stolz präsentieren sich Detlev und Beate Schmandt auf dem Deck ihrer „Kira von Celle“. Sie sind bereit für das Abenteuer.

Am Sonnabend, 7. August, sticht das Celler Ehepaar Detlev und Beate Schmandt mit seiner Yacht „Kira von Celle“ zu einer Weltumsegelung von Cuxhaven aus in See. Lange Zeit haben sich die beiden auf die große Fahrt vorbereitet. Jetzt ist die Hochseeyacht, die bereits Segelgeschichte geschrieben hat, reisefertig. Das Paar freut sich auf viele Erlebnisse auf hoher See und die Besuche in fernen Ländern.

Am 7. August beginnt für das Celler Ehepaar Detlev (55) und Beate (54) Schmandt ein neues Leben. Von Cuxhaven aus starten die beiden erfahrenen Segler mit ihrer Yacht „Kira von Celle“ eine Reise rund um den Globus. „Die Reise ist ein langgehegter Wunsch von uns und wir freuen uns auf jeden Segeltag,“ sagt Detlev Schmandt. Dem Tag bis zur Abreise ging eine fast dreijährige Planungsphase voraus, in der sie sich nicht nur persönlich intensiv auf das Vorhaben vorbereiteten, sondern auch die 13 Meter lange Yacht hochseetüchtig machten.

Das Paar investierte rund 2800 Arbeitsstunden in deren Generalüberholung. Dass das Boot bestens für die Fahrt über die Ozeane geeignet ist, hat es schon bewiesen: Vor über zwanzig Jahren absolvierte der bekannte Segler Rollo Gebhard mit der „Kira von Celle“ – damals hieß sie noch Solveig IV – seine dritte Weltumsegelung und schrieb damit Segelgeschichte.

Sicherheit und Komfort standen bei der Wahl der Segelyacht im Vordergrund. Daher wurde sie neben einer Tonne Proviant auch mit moderner Navigationselektronik ausgerüstet, um die für Segler anspruchsvolle Route durch den Ärmelkanal und die Biskaya sicher befahren zu können. Diese Arbeit überließen die beiden Segler, die früher in kaufmännischen Berufen tätig waren, lieber technisch versierten Fachmännern. Aber auch die Ästhetik spielt für das Paar eine Rolle. „Damit die ‚Kira‘ in jedem Hafen eine Augenweide ist, hat sich insbesondere meine Frau um ein schönes Erscheinungsbild der Yacht gekümmert,“ betont der Segler.

Über die Niederlande und Frankreich geht es zunächst nach Spanien. Ende November steht ein erster Höhepunkt der Reise bevor: Die Nonstop- Atlantiküberquerung von Lanzarote zur Karibikinsel Martinique. Dreitausend Seemeilen müssen dabei bewältigt werden. Die Routenplanung für das nächste Jahr steht noch nicht fest. Sie wird kurzfristig – je nach Wetterlage und den Gegebenheiten vor Ort – bestimmt. Das Paar will jedoch nicht auf Geschwindigkeit segeln, sondern das Leben auf dem Meer genießen und es für sich erkunden.

Soziale Kontakte sind für die Schmandts ebenfalls sehr wichtig. Sie möchten viele Menschen anderer Länder und Kulturen kennenlernen und nehmen gern einmal einen erfahrenen Segler eine Strecke auf ihrer Fahrt mit. Kein Wunder, denn in den vielen Tagen und Nächten auf hoher See muß ein Crewmitglied ständig Dienst auf Deck schieben, während das andere sich unter Deck ausruhen kann. So wird es vorkommen, dass sich die Ehepartner viele Stunden am Tag gar nicht zu Gesicht bekommen. Etwas Hilfe und Abwechslung ist da sicherlich ab und zu willkommen.

Angst vor der eigenen Courage, ein solch großes Unternehmen anzugehen und das bisherige Alltagsleben hinter sich zu lassen, bekamen Detlev und Beate Schmandt zu keinem Zeitpunkt. „Es war keine Frage des Selbstvertrauens, sondern eher eine des Budgets und der eigenen Gesundheit, da die Segeltour als Reise mit zeitlich offenem Ende geplant ist,“ meint Detlev Schmandt.

Die Verbindung nach Celle will das Ehepaar aber nicht abreißen lassen. Mittels Handy, E-Mail und Funk halten die beiden die Verbindung zur Heimat. Darüber hinaus soll eine Internetseite Interessierte über die große Fahrt informieren. Nach einer solch perfekten Vorbereitung steht dem Abenteuer nun nichts mehr im Weg.

Christian Weingärtner

04.08.2004 21:29; aktualisiert:04.08.2004 21:31

Von Jambo [WP3JN]

soooooo, leider sind unsere 5 wochen frankreichurlaub morgen vergangenheit... am donnerstag geht es wieder zurueck nach DL und jede menge arbeit will erledigt werden.

naja....fuer viele sind ja selbst 5 wochen urlaub kaum machbar am stueck, aber fuer uns weltumsegler ist es gerade mal der beruehmte tropfen auf den heissen stein. eben erst haben wir uns an bord eingelebt und wuerden am liebsten mal schnell hier vom golfe du lion richtung griechenland segeln. sind ja nur 1100 sm/10 tage oneway. so hat sich die sichtweise nach einigen jahren ``berufssegeln`` geaendert.

ach, apropos sichtweise...zum abschied hier habe ich heute noch mal schnell über alle antennen getoppt....delta/angelrute/dipol/achterstag on the air. so gegen 10 Z erwische ich ein S9 signal einer tuning station auf der 14313...natürlich ein idealer testpartner für meinen antennenwald...QRZ hier ist DH6BM/mm...danach gibt sich der tuner per call zu erkennen... schon nach der kurzen vorstellung kommen meinem gegenueber aus deutschland aber erhebliche bedenken. er kann mein call im deutschen callbook nicht finden und hat zweifel an der echtheit. ausserdem sei er immer auf der 14313 qrv und muesste mich doch eigentlich kennen von der weltumsegelung, fuegte er hinzu. also habe ich ihm erkluert, dass ich auch mit WP3JN QRV war(kannte er auch nicht !) und meine beiden calls in www.qrz.com inkl. anschriften nachzulesen sind.

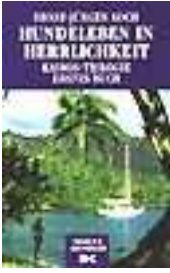
bei der weiteren vorstellung dann hatte mein qso partner vor lauter callsign suchen nebenher im internet nicht einmal seine antennendaten ohne 25 versprecher parat..hihi..ich bot ihm also an, einen besonders langen durchgang zu reden, damit dieser dann waehrend ich spreche, sich in ruhe von der echt/unechtheit meines calls DH6BM ueberzeugen kann...mein antennentest kam danach noch zu stande, jedoch hat mir das qso keinen spass mehr bereitet.

habe ich nun unzaehlig viele gespraechе mit fremdlaendischen stationen hinter mir...egal ob in suedamerika... feuerland... patagonien... pacific... australien... indic... oder se asien, immer war die erste frage des fremden OM nach meiner momentanen QTH/position, mit dem gedanken im hinterkopf:...kann ich den OM auf dem kleinen segelboot in mein dorf einladen, ihm meine familie zeigen und ihm meine gastfreundschaft anbieten ???? und hier in DL...???? `` guten tag lieber OM, kann dein call echt sein ?????`` aber zum grossen glueck ist das ja nicht die regel !!!

vy 73 an euch 3 und stets herzlichen dank für eure muehe mit uns seglern auf allen weltmeeren.!!!!

Wir trauern um Ernst- Jürgen Koch

Leider verstarb im November 2003 Ernst-Jürgen Koch, den wohl jeder Segler kennt. Gemeinsam mit seiner Frau Elga hat er als erstes deutsches Ehepaar die Erde umsegelt.



Timm DL2XAT hat einen Beitrag angekündigt, den wir sobald er uns vorliegt, gerne hier veröffentlichen werden.

Bis dahin empfehlen wir allen Segel-Interessierten das großartige Buch „Hundeleben in Herrlichkeit“ von Ernst-Jürgen Koch:

[Bestellen beim Delius-Klasing-Verlag](#)

Auszug eines Artikels zur Schiffsgröße von Bobby Schenk:

<http://www.yacht.de/schenk/leanship.html>

Eben eine Frage der Sportlichkeit: Ich hab ein Ehepaar getroffen, die mit einer SHARK 24, also gerade mal 7 Meter lang, immerhin von England nach Australien gesegelt waren - zusammen mit ihrem Kleinkind. Nach dem 2. Weltkrieg, als das Fahrtsegeln populär wurde, galt eine 10-Meter-Yacht als groß und mehr als ausreichend für eine Weltumsegelung. Die WANDERER III des großen Eric Hiscock war nur 30 Fuß lang und trotzdem haben Eric und Susan die Yacht zweimal um die Erde gesegelt. Das erste deutsche Weltumseglerpaar, die Kochs, steuerten ihre KAIROS (siehe das auch heute noch lesenswerte Buch "Hundeleben in Herrlichkeit") über die Ozeane bei einer Länge über alles von neun Meter.

Wenn also mein Budget beschränkt ist, würde ich 10 Meter Schiffslänge (über Alles) anpeilen. Aber in Einem muß man sich im klaren sein: Grundsätzlich steigt mit der Schiffsgröße die Sicherheit, daneben der Komfort. Daß es geht und auch ausreichend sicher ist - siehe oben.

Von Dieter Feldhuesen [SY Oceanis]



Hallo Rolf, hallo Thomas,

ich moechte mich nochmals herzlich fuer die ausfuehrlichen Wetterinfos waehrend meines Einhandtrips von Madeira zum Festland nach Cadiz bedanken.

Ich war von den Kanaren kommend ueber Madeira im Zeitraum vom 17. Aug. bis zum 24. Aug. d. J. nach Cadiz unterwegs. Hierbei waren die von Euch uebermittelten Wetterprognosen fuer meine Segeltaktik eine wertvolle Hilfe, denn von den spanischen u. portugiesischen Wetterdiensten erhielt ich ueber Navtex lediglich Tagesprognosen. So habe ich aufgrund Eurer Prognose einmal einen Kreuzschlag von 24 std. nach NW gefahren u. damit eine gute Hoehe herausgefahren, was sich als richtig erwies.

Am 22. Aug. wurde es fuer mich hart, denn bei 24- 28 Kts Wind brach beim Reffen meine Genua-Rollrefftrommel und blockierte bei einem Reff. Trotz 3 Reffs im Grossegel hatte ich beim Amwindkurs erheblich zuviel Segelflaeche bei gemeldeter 3m Welle querab. Das ergab staendig 25 Grad Kraenkung mit freiem Duschen; soviel Seegang habe ich noch niemals ueber Bord gespuelet bekommen. Zu diesem Zeitpunkt bfand ich mich noch 230 Sm von Cadiz entfernt.

Jedoch alles ist gut verlaufen. Herzliche Gruesse, Dieter

Den Piraten entgangen

Tatjana Hartmann
Thomas Witt

aboard SY-BREAKPOINT



Am Montag den 13.09.2004 befand sich die SY-Breakpoint auf der Reise von Portimao/Algarve/Portugal nach Porto Santo/Madeira Archipel.

Die Crew bestand aus dem Ehepaar Tatjana Hartmann und Thomas Witt. Gegen 2000 LT befanden wir uns gemäß GPS Position auf 35°22'8" N 11°23'0" W. Gegen 2115 LT sichteten wir ein mit einem grünen und 2 weißen Lichtern beleuchtetes Motorschiff von ca 25 m Länge. Das Schiff machte zunächst nur geringe Fahrt parallel zu unserem Kurs von 240°. Die Wolkenbedeckung betrug 80 %. Die Sichtverhältnisse waren stark eingeschränkt. Das Motorschiff befand sich zu diesem Zeitpunkt gemäß Radarscan 3 nm backbord achteraus. Wir beobachteten das Aussetzen von einem Beiboot welches beim Ablegen kurz angestrahlt wurde. Das Beiboot selbst führte keine Lichter. Wir liefen unter Segeln mit einer Geschwindigkeit von ca. 5,5 kn. Auf dem Radar waren 2 Objekte zu erkennen, welche sich vom Motorschiff lösten und Positionen rechts und links unserer Kurslinie ca 2 nm voraus einnahmen.

Parallel dazu näherte sich das Motorschiff von hinten weiter an. Wir führten eine Dreifarbenlaterne im Masttop, so das wir davon ausgehen mussten gesehen zu werden. Insgesamt 3 Mal rief ich das Motorschiff auf UKW Kanal 16 in englischer Sprache. Übermittelte Schiffsnamen und Rufzeichen und fragte nach ob man uns gesehen hatte und was für Absichten hinter den Manövern standen. Es erfolgte **keine Antwort**. Statt dessen konnten wir ebenfalls auf Kanal 16 kurze, nach Anweisungen klingende

Gesprächsfetzen in einer unserer Meinung nach nordafrikanischen, arabisch klingenden Sprache hören. Als sich das Motorschiff noch ca. 1/2 nm hinter uns befand und sich weiter näherte, sendete ich auf UKW Kanal 16 einen Mayday Ruf aus und versuchte Kontakt zu Schiffen in der Nähe aufzunehmen. Zunächst meldete sich niemand. Als ich den Ruf wiederholte, antwortete eine Stimme mit starkem UKW Signal und arabischem Akzent. Die Meldung erfolgte ohne Nennung von Schiffsnamen oder Rufzeichen. Es wurde nach unserem Schiffsnamen und der Crew gefragt. Wir sind davon ausgegangen, das es sich um die Verfolger selbst gehandelt hat und haben den Ruf, der auch nicht wiederholt wurde unbeantwortet gelassen. Meine Frau und ich waren in höchster Weise beunruhigt.

Während ich im Cockpit weiter die Situation beobachtete versuchte meine Frau mit dem Suchlauf unseres Kurzwellentransceivers Kontakt zu einer Station aufzunehmen. Der Scan war auf die Amateurfunkbänder eingestellt und auf 21323 kHz gelang es ihr mit zwei Deutschen Amateurfunkern mit den Rufzeichen DL1VAA und DJ3NR Kontakt herzustellen. Diese leiteten umgehend den **Notruf** mit Angabe der GPS Position 35°19'906" N 11°31'502 W an das MRCC Bremen weiter. Das Motorschiff befand sich inzwischen ca. 200 m an Backbord querab. Über UKW forderte ich das Motorschiff erneut auf seine Absichten zu offenbaren und teilt mit, das wir über Kurzwelle mit offiziellen Stellen in Kontakt standen und den Vorfall gemeldet hatten. Das Motorschiff nahm Fahrt auf und lief direkt in unsere Kurslinie. Wir hatten unsere Maschine gestartet und änderten den Kurs direkt in die entgegengesetzte Richtung. Durch den Start unserer Maschine war die weitere Kommunikation mit den Amateurfunkern und MRCC Bremen, welches sich auf der Frequenz gemeldet hatte unmöglich. Gegen die Welle von 2-3 m und den NW Wind konnten wir AK 5,7 kn über Grund erreichen. Die ausgesetzten Beiboote konnten wir mit dem Radar nicht mehr erfassen. Parallel haben wir jegliche Beleuchtung ausgeschaltet und das gesetzte Groß und die Fock herunter genommen. Wir vermuten, das das Motorschiff die beiden Beiboote wieder an Bord genommen hat und keinen Versuch unternahm uns zu folgen. Um unsere Position nicht zu verraten haben wir uns nur mit Hilfe einzelner Radarscans orientiert und uns zunächst ca. 6nm von dem Motorschiff entfernt. Hierbei ist uns ein weiteres Objekt in dem Gebiet aufgefallen. Unserer Meinung nach hätte dieses den Sprechfunkverkehr auf UKW Kanal 16 ebenfalls verfolgen können. Gegen 0015 LT waren auf dem 36 nm Radarscan keine Objekte mehr zu erkennen und wir haben unseren ursprünglichen Kurs von 240° wieder aufgenommen. Gegen 0120 LT wurden wir auf UKW Kanal 16 gerufen. Auf unsere Antwort erfolgte keine Reaktion.

Gegen 0230 LT wurden wir von dem Motorschiff SSNI Ancud, Rufzeichen V7CQ2 gerufen. Es wurde **Hilfe angeboten** und die aktuelle Position abgefragt. Ebenfalls wurde mitgeteilt, das sich in dem Gebiet zwei Aufklärungsflugzeuge, deren Positionslichter wir auch ausmachen konnten befanden. Die SSNI Ancud konnte die Aufhebung des Notrufes an MRCC Bremen weiterleiten. Unsere Position haben wir über UKW Sprechfunk nicht preisgegeben. Als sich Aufklärer näherten haben wir die Positionslampen wieder eingeschaltet und mit einem Strahler das Segel beleuchtet, sind jedoch offensichtlich unbemerkt geblieben. Unsere GPS Position zu diesem Zeitpunkt war 35°13'030" N 11°43'645 W.

In den folgenden 3 Tagen konnten wir unsere Reise nach Porto Santo ungehindert fortsetzen.

-

E-Mail von DH1HA

Hallo Netzleitstationen INTERMAR 14.313 MHZ

Heute Nacht Ist Tom Witt DC0SYB/mm und seine XYL Tatjana Hartmann, SY Breakpoint Mitglieds Nr. 1109 & 1110 von 3 Piraten / Fischerbooten wahrscheinlich aufgebracht worden.

Der Überfall wurde um 20:30 UTC durch die Hilferufe der XYL auf 14,313 MHz und auf 21.323 MHz gemeldet. Wahrscheinlich Überfall auf N35`19" W 11`31" ca 20.45Uhr UTC.

Seenotrettung SAR Bremen wurde informiert. An den Hilfsaktionen sind: US Navy, Portugal und Marokkanische Küstenwache sowie Berufsschiffahrt beteiligt. Alle mir vorliegenden Daten wurden von mir an Herr Goldammer / SAR weitergegeben, um schnellstens den INTERMAR Mitgliedern Tom und Tati zu helfen. Eltern wurden von SAR informiert.

Eine Bandwache, wurde von mir bis 01.00 UTC auf der 14.313 MHz eingerichtet, falls noch Infos für Bremen zu erhalten waren. Herr Goldammer war sehr froh, über die Daten die ihm weiterhalfen, und lobte die gute Zusammenarbeit mit der INTERMAR AMATEUR-SEEFUNK e.V.. Um 00,03 UTC der Anruf von Herr Goldammer, Zwei F16 (Flugzeuge) sind auf dem Weg um weitere Ermittlungen über die Piratenschiffe zu machen. Ein Frachtschiff ist noch 44 SM von der Pos. der SY-Breakpoint entfernt.

Um 01.59UTC dann erneuter Rückruf von Herr Goldammer / SAR Bremen. Frachter hat Kontakt zu der SY-Breakpoint über Kanal 16 UKW, Besatzung ist wohlauf, und die Sache mit den Fischern ist ein Versehen von widrigen Umständen gewesen. Herr Goldammer bedankt sich nochmal´s für die hervorragende Zusammenarbeit mit der Intermar e.V. Informierte wieder die Eltern und bedankte sich auch telef. bei den 2 anzeigenden OM´s. DJ3NR Manfred, und DK2JO Erwin.

Anfragen bitte an DH1HA INTERMAR GF

73 DH1HA Harald 13.Sept.2004 05.00 UTC

-

Nachricht über Website von INTERMAR von Axel Raab

Ein Notruf auf 21323 MHZ

Leider keinen Namen des Schiffe und Anzahl der Personen .
Pos 35.19 Nord 11.32W
Frauenstimme in Deutsch
berichtet von Drei Schiffen
Sie vermutet Piraten Info von DG9NED

Nachricht von Tatjana und Thomas / SY Breakpoint

Hallo Rolf !

Zur weiteren Klärung hier unser Bericht der Ereignisse. Wie er allen an der Rettungskette beteiligten Stellen uebermittelt wurde. Zur Zeit haben wir leider keine Verbindung ueber Paktor/Winlink. Hoffen, das sich die Ausbreitungsbedingungen bald wieder bessern. Wir danken Euch fuer Eure Hilfe und die positive Erfahrung in diesen Stunden der Angst nicht allein gewesen zu sein.

Liebe Grusse
Tati und Tom

Die Gefahrensituation besteht nicht länger fort. Schiff und Crew haben am Donnerstag, 16.09.2004 gegen 0600 UTC den Ankerplatz vor Porto Santo erreicht.

Meine Frau und ich danken Ihnen außerordentlich für die schnelle und umfangreiche Hilfsaktion. Es war eine besonders positive Erfahrung für uns, das man uns in der Stunde der Not mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln unterstützt hat.

Zu Ihrer vollständigen Information senden wir Ihnen hiermit den vollständigen Bericht über den Vorfall, wie wir ihn auch in unserem Logbuch dokumentiert haben.

Mit herzlichem Gruß

Tatjana Hartmann
Thomas Witt
aboard SY-BREAKPOINT

Von Klaus Hympehdahl



Freunde,
gestern war ein Freudentag. Ich habe mein neues Südsee-Kanu ausprobiert. Genauer gesagt ist es ein Einbaum mit Ausleger. Es kam mit dem Schiff aus Honiara, Solomon Inseln, in Hamburg an und per LKW-Beiladung in der letzten Woche zu mir.

Das Kanu ist ein Geschenk der Häuptlinge von Tikopia für die Errichtung der im Zyklon zerstörten Krankenstation, für die wir (Help Tikopia e.V.) gesammelt haben.

Mehr darüber unter www.helptikopia.de

Jedenfalls haben wir es im Hafenbecken des DYC zu Wasser gelassen. Ein Tipp von Mithelfer Christoph Strakeljahn war Gold wert: "Willst du nicht vorher Handy und Portemonnai an Land lassen?" Fünf Kilo mehr und das Kanu hätte mich nicht getragen. Schließlich ist es für Salzwasser konstruiert, was einen besseren Auftrieb bedeutet und das Freibord höher herauskommen lässt.

Eine falsche Bewegung und man liegt im Bach.
Aber als alter Fahrensmann hatte ich schnell die Balance gefunden. Das Kanu, das von Dorothee auf den Namen TAMURE (Polynesischer Tanz) getauft worden war, zeigte sich als "tänzerische" wendig, ließ sich perfekt steuern und war überraschend schnell. Und wie fast alle Einbäume machte es Wasser.

Nun kann ich jeden Interessierten zur Kanufahrt in einem original polynesischen Ausleger-Einbaum einladen. Voraussetzung: Nicht schwerer als 80 Kilo – bitte Gummistiefel und Hawaii-Hemd mitbringen.

aloha

Klaus Hympehdahl

Transatlantiktörn der Wahkeena 2003/2004

von Albert Lankhorst DF3LA



Im Kopf war es wohl wie bei jedem Fahrtensegler schon lange, der Traum und die Sehnsucht mit dem eigenen Boot eine große Reise -vorzugsweise einmal Karibik und zurück- zu machen; doch wie ist das zu verwirklichen, wenn man kein Aussteigertyp ist, kein Sabbatjahr nehmen kann und kein Millionär ist? Hier die wichtigsten Grundzüge des Konzeptes:

Erstens: Nimm das Boot das Du hast, sofern es einigermaßen hochseetüchtig ist, rüste es für die Notwendigkeiten aus, und suche nicht nach der idealen Fahrtenyacht. In unserem Falle war es der in drei Wintern selbst ausgebaute Alurumpf einer Reinke Euro.



Zweitens: Besinne Dich der vielen befreundeten Segler um Dich herum und bringe den Mut auf, den Besten das eigene Schiff anzuvertrauen für die Zeit, in der Du nicht selbst an Bord sein kannst. Damit Du nicht ständig wegen kleiner Probleme angerufen wirst, habe eine ausführliches Bedienungshandbuch der Yacht und für jedes Gerät eine Beschreibung an Bord.

Drittens: Werde nicht müde von einer langwierigen materiellen und personellen Vorplanung, denn auch Deine zunächst begeisterten Freunde haben nur begrenzt Zeit und die Materiallisten für Werkzeug, Geräte und Ersatzteile werden länger und länger.

Viertens: Lege fest, welche Strecken und Gegenden Du selbst in der nur begrenzten Urlaubszeit besegeln willst und welche Du Deinen Freunden überlässt. Und begrenzen heißt hier wirklich begrenzen. Für mich bestand die Begrenzung in dem Verzicht auf Törns in den verschiedenen Revieren zugunsten der Langstrecken auf See, weil ich lieber Langstrecken als Tagesausflüge segele. Trotzdem hat es weh getan, die Karibikausflüge und Azorentörns den Freunden zu überlassen, aber davon später.

Vorerfahrung: Wie die meisten Kieler Segler meines Jahrganges habe ich viele Törns in die Ostsee und einige Törns in die Nordsee gemacht, im Laufe der Jahre für alle Segelscheine gebüffelt und einmal mit einer baugleichen Yacht die Passatroute abgesegelt. Trotz des schon hinter den Kapverden verlorenen Mastes hatte das Transatlantiksegeln auch mit Notrigg viel Spaß gemacht. Leider war die Rücktour ausgefallen, beides eine Motivation zur Wiederholung. Im Prinzip ist wohl Verantwortungsbewußtsein und Umsicht wichtiger als Vorerfahrung und Scheine. Man kann sich auch dem ARC, einer Transatlantikrally anschließen, die jedes Jahr von Gran Canaria nach St. Lucia gesegelt wird. Da gibt es auch Zu- und Rückkreiserennen und

Ratschläge für Ausrüstung etc.. Hilfe von der Regatta hatten wir allerdings damals bei unserem Riggverlust nicht, die war von den Funkamateuren gekommen- auch hierzu später.

Planung: Wie gesagt, im Kopf war es schon länger, die konkrete Planung begann dann im Spätsommer 2002 mit den definitiven Zu- oder Absagen der noch unentschiedenen Freunde, wobei ich mich auf die in Frage kommenden Skipper begrenzt habe, die für ihre eigenen Törns und Crews Verantwortung übernehmen sollten. Anfang Februar 2003 haben wir uns zusammen gesetzt und tagesgenau die Vergaben und Übergaben des Bootes bis zum Rücktörn festgelegt; die Skipper haben dann nach wenigen Tagen ihre Mannschaften selbst zusammengestellt. Besonderer Wert wurde darauf gelegt, dass die Skipper engen Kontakt zwecks Informationsaustausch über Anreise und Zustand des Schiffes miteinander halten sollten. Jetzt haben wir auch die Kosten- und Risiken- Verteilung festgelegt. Die personelle Planung für die Rückreise blieb zunächst lose, die wurde erst Anfang 2004 festgelegt.



Die Zeit- und Routenplanung ergab sich zwangsweise durch die Saisonvorgaben: Nordsee, Ärmelkanal und Biskaya bis Ende August, Iberische Halbinsel bis Kanaren im September, Liege- oder Nutzzeit auf den Kanaren von September bis Mitte Dezember, Kanaren – Karibik über den Jahreswechsel, um die Feiertage zur Urlaubszeit hinzu zu gewinnen, Karibiktörns bis Mai, Rückreise bis Azoren vor Juni, Azoren bis Ärmelkanal bis Ende August, danach den Rest. Angedachte Routen mit Besuch der Kapverden, der Bermudas und Schottlands (durch den Caledonian Canal) mussten aus Zeitgründen entfallen.



Die materielle Planung, sprich die Ausrüstung des Bootes, hatte natürlich schon eher mit dem Ausbau des Bootes begonnen, aber das umfangreiche Werkzeug und die langfahrtypischen Teile wie erweiterte Batteriekapazität, Windgenerator und Solarpaneele, Epirb, KW- Transceiver, sehr viele Ersatzteile und erweiterte Sicherheitsausrüstung haben wir uns erst in den letzten zwei Jahren vor der Reise angeschafft. Windfahnensteuerung und Autopilot waren aber schon länger an Bord.

Versicherung: Mein langjähriger Versicherer lehnte –ebenso wie einige andere- das Transatlantik Versicherungsrisiko mit der Begründung gestiegener Schadensfälle und fehlender Agenten vor Ort ab. Die Firma Pantaenius hat uns dann versichert, allerdings war die Prämie trotz 3000,- Selbstbeteiligung erschreckend hoch, was aber wieder etwas abgemildert wurde dadurch, dass der Atlantik bis 30 Grad West günstiger versichert war und hier nur 1000 Selbstbeteiligung fällig gewesen wären. Zum Glück haben wir die

Versicherung nicht in Anspruch nehmen müssen.

Kosten- und Risikoverteilung: Das Eignerehepaar hat Schiff und Ausrüstung gestellt. Seekarten und Handbücher für die Reviere sowie verursachte Schäden bis zur Höhe der Selbstbeteiligung der Kaskoversicherung waren verabredungsgemäß aus der Bordkasse der verursachenden Crew zu bezahlen. Die Teilnehmer haben vor der Reise Eigner, Skipper und Mitsegler von eventuellen Haftpflichtansprüchen schriftlich entbunden. Verpflegung wurde aus der Bordkasse bezahlt und für die Flugreisen bezahlte natürlich jeder selbst.

Die Segelrouten

1. Kiel - Lissabon

Diese Strecke hat Jochen Schlüter mit drei verschiedenen Crews innerhalb von sechs Wochen

zurückgelegt. Mitte Juli hatte das Eignerehepaar die erste Mannschaft an den Holtener Schleusen des Nord-Ostsee Kanals verabschiedet. Die Strecke wurde über Helgoland, Norderney und Terschelling gewählt. Südwestlicher Starkwind zwang die erste Mannschaft zu einem Ankeraufenthalt vor Ameland und zur Vorverlegung des Crewwechsels bereits in Nordholland. Die zweite Mannschaft bogelte sich geschickt zwischen Starkwind und Flaute am Nordwestrand des Azorenhochs nach Cherbourg vor, und die dritte Mannschaft genoss die Erfahrungen mit maximalem Tidenhub an der französischen Kanalküste inklusive Trockenfallen. Die Lust daran wurde allerdings eingeschränkt, als starker mitlaufender Strom sie an der Landseite von Ushant entlang riss, und Nebel ihnen zusätzlich die Sicht auf die vielen Felsen verwehrte. Unter GPS-Kontrolle retteten sie sich an eine Mooring in der Bucht von Ushant. Eine andere Yacht – wohl im gleichen Nebelstress – fand dieselbe Mooring aber Schwell ließ die beiden Masttopps aneinander schlagen, was den Geber der Windmessaanlage kostete.



Die anschließende Querung der Biskaya bescherte schönes Segeln bei achterlichem Wind und ein Besuch bei portugiesischen Freunden unbezahlbar wertvollen Portwein. Diese Freuden konnte auch ein Fischernetz in der Schraube vor Lissabon und der Nebel im Tejo nicht mehr trüben.

Die Übergabe in Lissabon klappte prima, außer Nachnähen des Großsegels und einem ausgerissenen Beschlag des Baumniederholers am Mastfuß waren keine weiteren Schäden zu verzeichnen. Danke Jochen, das war wohl der schwierigste Teil der Reise!

2. Lissabon - Teneriffa

Die 600 Seemeilen von Lissabon nach Santa Cruz de Tenerife gehörten unserem Sohn Matthias und seiner fünfköpfigen studentischen Crew. Es war sein erster Langstreckentörn in selbstständiger Verantwortung.

Nach einigen Tagen Aufenthalt für Bunkern Bootspflege und Sightseeing starteten sie am 30.08.03 – wieder bei Nebel im Tejo Mündungsgebiet ohne Sicht auf die große Tejobrücke – und wurden von dem leichten portugiesischen Norder nach Süden getrieben. Die Enge unter Deck – Wahkeena hat nur vier feste Seekojen – hat die jungen Leute nicht

gestört sondern offenbar beflügelt. Dazu beigetragen haben wohl nicht nur die paritätische Geschlechterverteilung, sondern auch das schöne Segelwetter und unvergessliche Begegnungen auf hoher See mit Delphinschulen und Meeresschildkröten.

Dann sind der jungen Crew aber doch noch richtige Seebeine gewachsen, als nördlich der Kanaren kräftiger Nordostpassat einsetzte und ihnen eine entsprechende achterliche See präsentierte, die das Rudergehen schwer machte und schnell aufzeigte, wie Seekojen beschaffen sein sollten. Insgesamt ein Segelerlebnis, das seinen schönen Abschluss in einigen Wanderungen auf Teneriffa unter ortskundiger Anleitung von den dort lebenden Verwandten Guido und Pino fand. Drei Wochen Urlaub und eine siebentägige Hochseereise ohne Probleme, ein schöner Start ins Hochseesegeln!

3. Liegezeit in Santa Cruz de Tenerife

Vom 6. September bis 9. Dezember lag Wahkeena mehr oder weniger als Hotelunterkunft in der Marina del Atlantico von Santa Cruz de Tenerife. Schade, dass Wolfgang Steude aus gesundheitlichen Gründen seinen Kanarentörn ausfallen lassen musste. Immerhin haben Anna Jureit und der Eigner mit Ehefrau und ein anderes Mal mit einem Freund die Zeit für Urlaub auf Teneriffa –mal anders als am Südstrand- nutzen können. Während der gesamten Liegezeit hatten Guido und Pino von ihrem Wohnsitz aus ein gutes Auge auf das Boot und haben die jeweils anwesenden Bootsgäste reizend betreut. Die Marina liegt direkt am Stadtzentrum und bietet dadurch beste Einkaufs- und Unternehmungsmöglichkeiten. Sie ist gut bewacht, preiswert und es treffen sich dort viele Hochseeyachten im November für die anschließende Atlantikquerung.

4. Kanaren – Karibik

Am 9. Dezember habe ich mit Benno Jureit und Horst Brandt die Wahkeena zwecks Vorbereitung für die Transatlantikreise bezogen. Täglich haben wir mit einem Mietauto Verpflegung rangeschafft, gebunkert und Kleinreparaturen gemacht. Zwischendurch haben wir Wahkeena noch aufgeslippt und den Antifoulinganstrich erneuert. Systematisch haben wir Motor und Rigg inspiziert, dabei dem Baumniederholer eine neue Verankerung im Mastfußbereich gegeben und noch die Segel geprüft und übernähen lassen.

Ein wenig Zeit blieb auch für Sightseeing und Kontakte zu den anderen Yachten. Zuletzt kam noch ein Auto voll Obst und Frischgemüse vom Markt dazu. Das alles geschah unter liebevoller Betreuung von Cousin Guido und seiner tinesensischen Ehefrau Pino. Am 18.12. komplettierte sich die Mannschaft mit Eignerehefrau Margarete und Bennos Partnerin Christiane, und am 19.12. sind wir südwärts zur großen Reise in See gestochen. Wahkeena war in ihrer Wasserlinie sichtbar abgesackt, schließlich ist sie für so viel Zuladung nicht gebaut.

Die Besatzung hat sich für die Reise eine gute, wenn auch konservative Arbeitsteilung gegeben: Wir drei Männer haben rund um die Uhr dreistündlich Wache gewechselt und die Decksarbeit gemacht, die zwei Frauen haben gekocht und unter Deck Ordnung gehalten.

Auf so einem kleinen Schiff ist auf Langfahrt erstaunlich viel Arbeit zu leisten: Segelwechsel, tägliche Funkkontakte, Kontrolle von Obst und Gemüse, Reparaturen von defekten Geräten wie Klopumpen, Motorinspektion nach längerer Motorfahrt, Spülen, Kochen und vieles andere, und das alles bei jedem also wirklich jedem Seegang. Ich war oft froh, dass wir uns die Arbeiten zu fünft teilen konnten, und so jeder seine ausreichenden Ruhezeiten hatte, meist mit Ohrstöpseln und in einer Kojenecke verkeilt oder später in irgendeiner ruhigen Ecke an Deck in der Sonne. Dieser Rhythmus hat wohl wesentlich dazu beigetragen, dass wir alle gut miteinander ausgekommen sind und so

das tägliche gemeinsame Frühstück und Abendessen zu schönen Gemeinschaftsereignissen wurden.



In der ersten Nacht hat uns der Düseneffekt zwischen Teneriffa und Gran Canaria südlichen Starkwind beschert und einen Seegang, dass wir fast bereit haben, losgefahren zu sein. Am nächsten Tag war das aber vorbei und wir mussten uns gegen ein atlantisches festliegendes Tief weiter westlich vorankämpfen. Es bescherte uns wechselnde Winde unterschiedlicher Stärke aus südwestlicher Richtung und eine Nacht mit zuckenden Blitzen und Donnerschlägen, die mich das Fürchten lehrte. So ging es weiter bis zur Nordostecke der Kapverden.

Erst jetzt setzte der Passat ein und hielt in Starkwindausgabe bis in die Karibik durch. Tägliche Funkkontakte über Amateur- und Seefunk brachten Informationen über Wetter, umliegende andere Yachten und Kontaktmöglichkeiten mit zuhause. Der Verein der Funkamateure auf See, Intermar e.V., war eine ebenso große Hilfe wie Herb Hilgenberg mit seinen sehr präzisen auf die Yachtposition bezogenen Wetterprognosen. Intermar betreut von Deutschland aus deutsche Yachten auf allen Weltmeeren mit unterschiedlichen Hilfsangeboten, auch vorgelesene Wetterprognosen, und fördert den Kontakt der Yachten untereinander, während Herb von Kanada aus sich auf Wetterprognosen mit sich daraus ergebenden Routenvorschlägen begrenzt. Das alles macht er für 20 bis 40 Yachten in verschiedenen atlantischen Seerevieren mit großer Präzision, kostenlos und in einem nicht immer leicht zu verstehenden englisch. Dafür muss die Yacht täglich präsent sein und selbst Seegangsstärke, Windstärke, Wetterphänomene und Luftdruck durchgeben. Herb plottet mit und hat dann sehr genaue Informationen über Lage von Fronten, Geschwindigkeiten der Tiefs, Bewölkung, Passatstörungen, etc..

Hier zeigte sich: Der Kurzwellentransceiver mit der dazugehörigen Amateurfunklizenz und dem alten allgemeinen Seefunksprechzeugnis waren die beste Ausrüstung für die Reise. Wegen der guten Wetterprognosen wussten wir dadurch immer, welche Segel für die Nacht stehen mussten, wobei wir meist etwas untertakelt gefahren sind. Ich wollte ja nicht ein zweites Mal das Rigg verlieren.

Schiffsbegegnungen waren selten, aber zwei Frachter auf Kollisionskurs mussten wir über Ukw wegen dangerous approach anrufen. Mit den meist stehenden zwei ausgebaumten Vorsegeln waren wir platt vor den Laken ja auch nicht so gut manovrierfähig.

Heiligabend und Neujahr auf See waren schöne, von Angelglück und Delphinbesuch, einem kleinen Weihnachtsbaum und heimlich eingeschmuggelten Geschenken gekrönte Ereignisse.

Am schwersten zu ertragen waren die langen dunklen Nächte, sodass der Mond als besonderes Geschenk erlebt wurde. Auch die Faszination, die von den plötzlich sich auflösenden und wieder zusammenbrauenden Wolken in der Passatzone, den sogenannten squalls, ausgeht, konnte das nicht lindern. In der Dunkelheit bekam der hohe achterliche Seegang, bei dem jede Welle ein Angriff auf die Kursstabilität darstellt, manchmal einen unheimlichen Charakter. Aber der elektrische Steuerautomat, Autohelm 4000 GP, hat gut durchgehalten, und wir haben uns langsam gewöhnt. Die Windfahnensteuerung hat diesen Kurs nicht so gut steuern können, das besserte sich erst nach einer Änderung der Steuerleinenführung auf der nächsten Reise.

Weil alles so glatt ging und wir wegen der anfänglichen Wettersituation schon länger als geplant auf See waren, konnten wir auf den Landfall auf Trinidad verzichten. Den Landfall dort hatten wir ursprünglich wegen möglicherweise notwendigen umfangreicheren Reparaturen gewählt. Auf den übrigen Inseln ist die Versorgung nicht so gut.

Am 26. Tag haben wir dann nach 3008 sm auf der Logge an einer Mooring in Clifton Harbour / Union Island festgemacht, uns dort neu verpflegt und gebunkert und sind zwei Tage später ins Paradies der Grenadinen, den Tobago Cays vor Anker gegangen. Dort liegt man in glasklarem

27 Grad warmen Wasser auf flachem Korallensand, vom freien Atlantik nur durch das schützende Horseshoereef getrennt. Von da aus ging es zügig in Tagestörns weiter in Lee der Windwards über St. Vincent und St. Lucia nach Martinique. Das waren noch elf schöne Segel- und Hafentage, und zuletzt noch ein schönes Abschiedsessen mit französisch - karibischem Flair. Alles viel zu wenig, aber der Flieger und die Arbeit daheim warteten.

Christiane hatte noch ein paar Tage Galgenfrist Martinique mit Benno zu genießen, und Benno hat dann die neue Crew in den folgenden zwei Wochen von Martinique nach Guadeloupe und zurück gesegelt. Wie gern wären wir alle noch etwas länger geblieben! Aber das war die Sache mit der Begrenzung. Die Übergabe an die nächste Crew war problemlos, weil Benno als Skipper an Bord blieb und mit allem vertraut war. Nach der langen Strecke waren wieder Segelreparaturen notwendig, Inspektion von Motor- und Rigg, das Übliche, es kommt Routine rein....

5. Karibik

In den folgenden drei Monaten haben fünf Skipper, nämlich Benno Jureit, Walter Stoffers, Bernhard Möllmann, Matthias Lankhorst und Jochen Schlüter die Wahkeena zwischen Grenada und Guadeloupe mit ihren jeweiligen Freunden bzw. Familienangehörigen als Crews besegelt. Von ihren Segelerlebnissen und Logbucheinträgen habe ich durchweg Positives gehört und viel Danke erfahren. Die Meisten waren das erste Mal in der Karibik und fasziniert von dem warmen Wasser, den wunderbaren Ankerplätzen, der Natur und den Menschen. Dadurch, dass Wahkeena immer belegt war, hatten wir keine Liegeplatzkosten und kein Diebstahlrisiko. Die Crewwechsel fanden auf Martinique im Port de plaisance Point du Bout statt. Einige Ablösecrews haben dazu auch im Trans Ocean Stützpunkt von Manfred Renz – gleich um die Ecke- gewohnt. Unser Sohn Matthias war nach einer Forschungsreise in der Karibik direkt in Fort de France von der Meteor auf die Wahkeena umgestiegen. Meistens hatten die Mannschaften sich ein kleines Auto gemietet und damit den Transfer zum nahe gelegenen Flughafen und den Einkauf vor Ort bewerkstelligt.

Die Bootsübergaben haben sehr gut geklappt, kleinere Schäden wurden von den Crews erledigt und Verluste ersetzt. Das Schlimmste war wohl das langsame Sterben der Kühlbox, die wegen fehlender Zeit der Crews und mangelnder Einbaukenntnis erst mit meiner Crew und einem gefundenen Fachmann repariert werden konnte. Der jetzt eingebaute tropentaugliche Kompressor mit einem Verdampfer in der alten Box ist wesentlich leistungsfähiger und hält hoffentlich ein paar Jahre.

Vielleicht kann ich an dieser Stelle später noch Törnberichte der einzelnen Crews einfügen.



6. Karibik – Azoren

Vor diesem Törn hatte ich einige Wochen lang Personalstress, weil unser bewährter Mitsiegler Horst Brandt, der fest für die Rückreise eingeplant war und vorher noch vierzehn Tage Urlaub auf Wahkeena mit Transozeanvorbereitungen hätte machen sollen - schließlich kannte er die Prozedur von Teneriffa schon – seine Teilnahme aus Geschäftsgründen absagen musste. Das war ein nur schwer zu ersetzender Verlust und eine herbe Enttäuschung, weil wir uns auf der Hinreise ja so gut bewährt hatten! Benno und ich waren aber fest entschlossen Wahkeena gegebenenfalls auch alleine zurück zu holen, und für Notfälle hatte auch Jochen noch Hilfe zugesagt. Schließlich aber gesellten sich Bennos Jugendfreund Heiner Struwe und Sepp Fischbacher zu uns. Sepp hatten wir über befreundete Hochseesegler empfohlen bekommen. Jetzt waren wir eine Crew aus zwei erfahrenen Seglern und zwei Gelegenheitssegelern, die sich zusammenraufen mussten.

Das ist dann auch bei den Vorbereitungen auf Martinique, wo wir am 19. April eintrafen, gut gelungen. Die erneute Prozedur, Rigginspektion, Segelinspektion, Motorinspektion.....usw..

ging schon viel leichter... Die Verpflegungslisten von Teneriffa wurden neu aufgelegt, das Schiff mit Wasser- und noch mehr Dieselvorräten als Decklast bis zum Absinken unter die Wasserlinie beladen; und nach viel Hin und Her war auch die Kühlbox repariert. Zwischendurch gab es Badeeinlagen am nahen Strand. Der Obst- und Gemüsemarkt in Fort de France war ein Erlebnis!

Am Samstag, den 24. April gegen Mittag dann Ablegen von Fort de France und nordwärts bis nach Portsmouth / Dominika, wo wir nach Mitternacht vor Anker gingen, um dort einer deutschen Familie ein Paket von Angehörigen aus Kiel zu übergeben. Diese und die nächste Teilstrecke nach Deshaies / Guadeloupe, wo wir ebenfalls nach Mitternacht vor Anker gingen, waren zum Eingewöhnen der Mannschaft an Schiff, Nachfahrt und Zusammenleben wichtig.

Am Tag darauf hat Wahkeena die Karibik nordwärts von Guadeloupe und Antigua an Backbord mit 320 l Diesel und 450 l Wasser gegen einen steifen Nordostpassat mit geschlossenen Luken und entsprechender feuchter Hitze unter Deck verlassen. Erst als Antigua nach Mitternacht an Backbord achteraus lag und wir die Legerwallsituation gemeistert hatten, kehrte Bordroutine mit regelmäßigen Mahlzeiten, täglichen Funkkontakten zu Intermar in Deutschland und Herb Hilgenberg in Kanada sowie einem fünfstündlichen Wachrhythmus zu zweit ein, aber der steife Passat gegenan mit hoher atlantischer Welle und der Hitze unter Deck blieben uns für die nächsten Tage auf Nordkurs erhalten. Die Windfahne steuerte auf diesem Kurs allerbest, was uns sehr entlastete. Die Luken und ein Fenster waren ein wenig undicht, aber richtig erschreckt hat uns ein erneuter Wassereinbruch über das nicht verschlossene Lüftungsventil des Vorschiffes in den Ankerkasten, der sich nächtens voll Wasser geschaufelt hatte, weil ein Handschuh den Ablauf versperrte. Schluss damit, jetzt wird das letzte Lüftungsloch mit Handtüchern dicht gestopft und der Ankerkasten von Leinen und Segelsäcken befreit, damit das Vorschiff leichter wird! Eine nächtliche Aktion von 2 Stunden Dauer bei Seegangsstärke 5 in stockdunkler Nacht! Auch eine Bewährungsprobe für die Mannschaft, die das Zusammengehörigkeitsgefühl stärkt! Nächtliches Reffen und Segelwechsel waren schon zur Routine geworden.

Am 7. Tag auf See und 750 sm gegenan verlassen wir die Passatwindzone und der Wind dreht schwach auf Südost. Wir entscheiden, die Bermudas an Backbord liegen zu lassen und nehmen direkten Kurs auf die Azoren. Die Nächte sind jetzt ruhig, was Sepp dazu bringt, die übrige Mannschaft beim Skatspiel bis Mitternacht abzuzocken. So manche

Flasche Wein wird geleert, abends der rote und tagsüber beim selbst gefangenen Fisch der schön gekühlte weiße. Endlich können wir die Luken auf lassen und die inzwischen kühlere Luft genießen. Nachts ziehen wir zur Wache schon Jacken über. Die Wassertemperatur von 20 Grad reicht noch für ein tägliches Bad auf der Badeplattform. Süßwasser gibt es nur zum Haare nachspülen. Die Tage verbringen wir mit Lesen, Sonnenbaden, gute Geschichten und schlechte Witze erzählen und den Routinearbeiten wie Frischgemüse umschichten, Funkkontakte, Riggprüfungen, Kochen und Spülen. Nicht nur deswegen haben wir die Frauen vermisst, und die Fata Morgana von dem Frauenfloß am Horizont erfunden.....

Am 12. Tag auf See nähert sich ein Sturmtief von achtern auf recht südlicher Zugbahn, das uns vier Tage lang Starkwind mit Sturmböen und sich immer höher auftürmender See bringt. Um nicht auf die gefährliche Windseite des Tiefs zu gelangen kämpfen wir uns gegen den Südost auf ostnordöstlichem Kurs gegenan. Wieder vier Tage alle Luken dicht, aber diesmal heftige Regenschauern, eine immer kleiner werdende Welt in grau, und die See von vorn wird höher und höher. Nach seiner Wache will jeder nur noch mit Ohrstöpseln in die Koje; unter Deck ist es feucht vom nassen Ölzeug und den kleinen Leckagen und laut vom Windgenerator und dem in die Seen donnernden Vorschiff. Die Segelflächen werden immer kleiner aber die Mannschaft gewinnt zunehmend Vertrauen in die Seetüchtigkeit des Bootes und der Windfahnensteuerung, die Wahkeena auf Kurs 70 Grad gegen den Wind hält. Nach vier Tagen ist es vorbei und Zeit fürs Trocknen und Reparieren: Festgefressene Reff- und Fallwisch, beschädigtes Kopfbrett der Arbeitsfock, verbogener Patentschäkel des Genuafalls und Schadstellen daran durch Schamfilen des Falles am Mastbeschlag. Dann Sonnenbaden und ein kleiner Schnack über UKW mit dem Frachter BEA, der mit 23 Mann Besatzung an Bord auf dem Weg nach Rotterdam uns eine halbe Meile an Backbord überholt und uns mitteilt, dass unser Radarreflektor nur 6sm weit Signal in der hohen See gibt, weil er relativ niedrig sitzt.



Es folgen einige Tage mit leichten Winden von vorn, sodass wir weiterhin deutlich südlich der geplanten Kurslinie bleiben. Als wir dann am 19. Tag auf See gegen die Schwache Brise aus Nord den Motor zu Hilfe nehmen wollen –schließlich haben wir noch nichts von dem Diesel für 500 sm gebraucht und es sind nur noch 670 sm zu den Azoren- ist der Schreck groß, weil er sich nicht in Bewegung setzen lassen will. Wir denken, die Starterbatterie ist in die Knie gegangen und müssen nach Umpolen feststellen, dass auch die Verbraucherbatterien schwach sind. Leider ist der Wind zu schwach für den Windgenerator, und die Solarpaneele bringen nicht viel Ladestrom. Also Geduld, glücklicherweise hat der Wind auf Süd gedreht und etwas aufgefrischt, dass die Segel uns ziehen. Das Motorproblem lässt uns aber auch den nächsten Tag nicht los, wir grübeln und probieren, bis wir am dritten Tag das Problem finden: Das Schauglas vom Wasserabscheider ist nicht so ungetrübt, weil nur Diesel drin ist, sondern weil reines Wasser drin ist! Zudem ist Wasser in allen Filtern und dann haben wir noch einen Eimer voll Wasser aus dem Sprittank geholt.

Dank Bennos Motorkenntnis haben wir schließlich den Jockel wieder in Gang gekriegt, nicht ohne uns vorher noch ein Eigentor durch wassern der Zylinder über den

Wassersammler zu erlauben. Glücklicherweise hatten wir beim Starten dekomprimiert als das Wasser aus dem Luftfilter raus kam! Welch ein Jubel als der kleine Bukh wieder schnurrte! Dagegen konnte auch das nächste von hinten anrollende Tief nichts machen, sodass wir zwar verspätet aber gut gelaunt nach 28 Tagen auf See und runden 3000 sm auf der Logge stolz in Ponta Delgada auf Sao Miguel auf den Azoren ankamen. Eine Stippvisite in Horta auf Faial musste mal wieder aus Zeitgründen ausfallen. Unsere Funkfreunde hatten schon geholfen die Heimflüge umzubuchen, so blieben uns wenigstens noch ein paar Tage zur Besichtigung der Insel und für die Bootsinspektion...Rigg- und Motorkontrolle,.... Segelreparatur....das kennen wir schon. Wiederum musste ich feststellen, dass ich gern lange Strecken segele aber gern hätte ich auch wieder etwas mehr Zeit an Land gehabt. Die war aber schon überzogen und die Arbeit daheim wartete.

7. Azoren

Wahkeena befand sich dann von Ende Mai bis Anfang August auf den Azoren, die meiste Zeit in der Marina Ponta Delgada auf Sao Miguel in der östlichen Inselgruppe.



Während dieser Zeit hat Andre Cymbron, ein Bekannter um drei Ecken, der dort lebt, nach dem Boot geschaut. Es war aber in der preiswerten Marina auch sehr gut bewacht, und die Inseln gelten sowieso als wenig von Diebstahl geplagt. Die Marina wollte auch einen Ansprechpartner vor Ort haben, um ggf. das Boot mal verlegen zu können. Im Juli ist Jochen für 14 Tage übergeflogen, nach Horta übergesegelt (150sm), von dort mit der Fähre nach Pico gefahren und hat dort mit seinem Bergsteigerfreund und Mitsegler Jörn-Paul Enk den Pico bestiegen. Seinem Bericht zufolge war die Besteigung des Gipfels und die Nacht im Krater unter sternenklaarem Himmel das ultimative Erlebnis, das weder durch eine körperliche Grenzerfahrung noch durch die anschließende Segelerfahrung der besonderen Art getrübt werden konnte. Dank der Übernachtung in Horta wurde Wahkeena dort schließlich auch noch auf der Hafenmole traditionsgemäß unter den zahlreichen anderen Transatlantikyachten in vergänglicher Kreide verewigt. Das besondere Segelerlebnis hatten die beiden Freunde dann auf der Rückreise: 20 sm in der Flaute vor Sao Miguel, ließ sich das Boot nicht mehr vorwärts motoren. Auf sechs Seemeilen haben sie sich dann noch mit Segeln vorgearbeitet, gerade in das nächste Mobilfunknetz um den Eigner in hektische Aktivitäten zu versetzen und um dann rückwärts (!) die letzte Strecke in den Hafen zu gelangen. Hat einer von Euch schon einmal nur mit dem Rückwärtsgang sechs Seemeilen zurückgelegt und dann nur mit dem Rückwärtsgang im Hafen angelegt? Lasst es Euch von den beiden selbst erzählen!

Jedenfalls waren sie dann spät dran, mussten ihren Flieger kriegen, gerade noch um Albert zu berichten, dass der Propeller und das Schaltgestänge wohl intakt sind. Dieser hat darauf Nächte nicht geschlafen, sich zum Getriebefachmann weiter gebildet und ist später mit einem neuen Propeller bewaffnet aber doch mit der Sorge, den Saildrive alleine ohne das übrige Schiff mit nach Hause nehmen zu müssen, nach Ponta Delgada geflogen.

Vorher haben seine Frau Margarete mit ihrer Freundin Gunhild Mehring-Leupold aber die Wahkeena noch als Urlaubsdomizil genutzt. Ich glaube, die zwei haben sich ihre Ferien nicht wegen der Antriebsprobleme verderben lassen sondern haben die Insel kreuz und quer mit einem kleinen Mietauto erkundet.

Ende Juli bin ich dann mit Guido hinzugestoßen, konnte es vor lauter Stress nicht mehr aushalten bis wir zwei Tage später die Wahkeena an Land stehen hatten. Margarete und Gunhild hatten das Aufslippen schon gut vororganisiert. Und was war die Ursache für den nicht funktionierenden Vorwärtsgang? Zwanzig Meter Angelsehne, die sich von außen unsichtbar um die Welle gewickelt hatten! Glücklicherweise war der Dichtring der Welle nicht beschädigt, aber der Kopf der 6mm starken Halteschraube der Zinkanode abgerissen. In dem freudigen Schwung über die harmloseste aller möglichen Übel haben wir noch am gleichen Tag das Unterwasserschiff von seinen Muscheln befreit, Antifouling aufgebracht, und am nächsten Tag war Wahkeena wieder in ihrem Element. Wir hatten danach noch ein paar wunderschöne Urlaubstage auf Sao Miguel, haben Gunhild ins Flugzeug gesetzt, Wahkeena für die Reise nach bewährtem Muster vorbereitet, und sind am Montagabend, den 2. August, zu dritt mit direktem Kurs auf Brest in See gestochen.

8. Azoren - Brest

Vor uns liegen circa tausend Seemeilen offener Atlantik, und wir müssen uns zunächst als Crew einspielen, was dank des handigen Wetters schnell gelingt. Die erste warme und flautige Nacht bringt uns südlich um Sao Miguel herum, dann reiten wir auf der Nordwestflanke des Azorenhochs vier Tage lang raumschots mit schöner Segelbrise nach Nordosten.



Nachts werden die Segelflächen verkleinert, damit kein Stress aufkommt. Unsere Funkfreunde von Intermar geben uns täglich Wetter, einen kleinen Schnack und setzen unsere Position auf ihre Internetseite, damit Freunde und Verwandte immer wissen, wo wir gerade sind. Uns geht es in der kleinen Welt blendend, Guido und ich fahren die Wachen, von Margarete unterstützt und bekocht. Zeitsynchron zum Segeln gestaltet Guido schon den Diavortrag auf dem Laptop, nur dass die

versprochenen Delphine und das Angelglück ausbleiben hat er zu bemängeln. Das idyllische Segeln findet dann aber jäh ein Ende als am 5. Tag, 650 Seemeilen vor Brest und schon auf der Höhe von Kap Finisterre aber weit draußen auf dem Atlantik die Nachricht über Funk kommt, dass wir auf Kurs direkt in ein Sturmtief aus dem Exhurrikan „Alex“ hineinfahren! Also das ist die Ursache der schon bemerkten Dünung aus Nord!

Vor lauter Schreck kippt Margarete die Pfanne mit Bratkartoffeln hinter den Herd, wir sammeln sie wieder ein und essen erst mal und gehen dann auf südsüdöstlichen Fluchtkurs Richtung Gibraltar. Jetzt segeln wir mit maximal möglicher Segelfläche um möglichst viel Zeit und Distanz zwischen uns und dem Orkanfeld des Sturms zu bringen. Der Halbwind beschert uns Geschwindigkeiten von 7 Knoten. Unsere Funkfreunde haben uns ab jetzt ständig unter Kontrolle und schildern uns jede Wetteränderung. Nach einem Tag scheinen wir auf der sicheren Seite zu sein und beschließen, die portugiesische Küste bei Porto anzulaufen und dort abzuwarten, bis die Biskaya sturmfrei ist. Der nordwestliche Starkwind mit Böen bis 35 Knoten und hohem aufländigem Seegang schiebt uns schließlich in den frühen Morgenstunden unseres 10. Segeltages in den Fischerei- und Industriehafen Leixoes/Porto, wo wir die kleine Marina in der Nordecke verschlossen vorfinden. Bei aller Freude, vor dem stürmischen Wind jetzt in Sicherheit zu sein, hätte ich beinahe noch durch ein dummes Anlegemanöver an die Dalben einer salingshohen Pier im reißenden Flutstrom und aufländigen Böen Rigg und Geräteträger

verloren, aber die Crew hat geackert und das Schlimmste verhindert. Später lagen wir dann im Hafen vor Anker, haben ausgeschlafen und Guido hat uns zum Fischessen ausgeführt. Schweren Herzens hat Guido uns dann am nächsten Tag per Flugzeug Richtung Heimat verlassen, nicht ohne sich immer wieder von uns vergewissern zu lassen, dass wir den Rest auch alleine hinkriegen. Daheim wartete nämlich ein Kunde für sein zu verkaufendes Haus auf ihn.

Noch am Folgeabend des Ankunftstages sind Margarete und ich Anker auf gegangen, haben in der zweiten Nacht Finisterre passiert und dann das gute aber knappe Wetterfenster mit achterlicher Segelbrise und bedecktem Himmel für die Passage der Biskaya genutzt, wieder unter enger Verbindung mit unseren Funkfreunden von Intermar. Es ist dann eine unserer schönsten Segelreisen ohne Schiffsbegegnungen dafür aber mit Delphinbegleitung und Angel- und Eheglück geworden. Für die verbliebenen 520 sm haben wir fünf Nächte gebraucht. Stress gab es nur, als ein Aufklärungsflugzeug der Marine beinahe unseren Masttopp mitgenommen hätte, und als wir vor der Ras de Seine in ein „Race“ (= Wildwasser) des Ebbstromes gerieten. Der Flutstrom hat uns dann aber bald erlöst und uns in der Nacht nach Brest rein geschoben, wo wir am 17. August morgens um 0600 Uhr in der Marina festgemacht haben. Am nächsten Tag schon rauschte das Barometer in die Tiefe und nicht viel später war der Sturm da, aber wir konnten uns das Schauspiel von der Landseite der Klippen der Bretagne anschauen. Ein paar Tage hatten wir nämlich noch für einige Rundfahrten mit einem Mietauto, bevor Jochen Schlüter uns für die letzte Etappe ablösen sollte.

9. Brest - Kiel

Am Freitagabend, den 20. August haben wir Wahkeena an Jochen und Frederike Reuter, eine Freundin um drei Ecken, Nichtseglerin mit hoher Anfangsmotivation, übergeben und einen schönen Abend miteinander verbracht, bis die zwei nach der 1600 km Autofahrt fast im Sitzen eingeschlafen sind. Margarete und ich sind dann früh am nächsten morgen mit dem Auto nach Hause gefahren, Jochen und Frederike haben sich verpflegt, eingewöhnt und sind zwei Tage später um die westliche Bretagne herum gesegelt. Frederike fand es wohl sehr aufregend, hat sich allem Anschein nach gut in den schwierigen Tidengewässern mit trocken fallenden Häfen bewährt, bis Peter Schwarz in Roscoff im französischen westlichen Ärmelkanal zur Verstärkung und Ablösung dazu gestoßen ist. Den Rest der Strecke haben die zwei Freunde in bewährter Manier meist mit achterlichem Wind in Tagesetappen absegelt.

Die gute Laune wurde nur unterbrochen, als sie ausgerechnet auf der Nachtfahrt von Terschelling nach Helgoland unbemerkt wieder Wasser über den Ankerkasten genommen haben bis die Bodenbretter schwammen. Mit dem nächsten Sturmtief im Nacken haben sie in aller Herrgottsfrühe das typische Langpäckchen auf Helgoland aufgelöst, und sind mit Starkwind und Tidenstrom durch die Brunsbütteler Schleusen in einer Tagestour von Helgoland bis nach Rendsburg gekommen. An den Ufern des Nord-Ostseekanals standen Hunderte winkender Menschen, die bei den beiden einige Fragezeichen im Gesicht ausgelöst haben, bis sie über Ukw erfuhren, dass die „Norwegian Dream“, ein Kreuzfahrtschiff der Superklasse, zu ihrer letzten Kanalpassage hinter ihnen fährt. Ich finde, ein wenig von der Ehrbezeugung hat Wahkeena und alle an der Reise beteiligten auch verdient, als sie am Sonntag, den 12.09.04 gegen 1500 Uhr nach Passage der Holtenauer Schleusen mit allen Gastlandflaggen der besuchten Länder unter der Steuerbordsaling am Seglersteg in Holtenau, dem Ausgangspunkt der Reise 14 Monate zuvor, fest machte.

Nachtrag

Bootsbeschreibung

Wahkeena ist eine Reinke EURO Konstruktion, ein Trapezknickspanter aus Aluminium. Länge 11,50 m Breite 3,10 m, Tiefgang 1,10 m mit zwei asymmetrischen Twinkielen, Spatenruder und Pinnensteuerung. Konstruktionsgewicht ist 6 t. Beriggt ist sie mit einem Semikutterrigg an einem 14m hohen Mast. Das Vorstag trägt eine große Rollgenua I , am tragenden Kutterstag wird die Genua III als Selbstwendefock gefahren, die bei Sturm gegen eine kleinere Arbeitsfock oder noch kleinere Sturmfock ausgetauscht wird. Das Großsegel hat zwei Reffs. Der Spinnaker hat 120 qm. Die Am-Wind-Segelfläche beträgt 70 qm.

Wahkeena ist mit einem Bukh Diesel mit 24 PS, der über einen Saildrive den Faltpropeller antreibt, etwas zu schwach motorisiert Die geringen Tankkapazitäten von 100 l Diesel und 200 l Wasser wurden mit Kanistern auf 320 l Diesel und 450 l Wasser für die langen Strecken ergänzt.

Für die Navigation gibt es GPS mit Cockpitochter, Hand-GPS als Reserve, Sumlog, Echolot, elektronischer- und Magnetkompass. Für die Kommunikation steht ein Ukw- und ein durchstimmbarer Kurzwellentransceiver mit elektronisch anpassbarer Achterstagantenne zur Verfügung. Wetterprognosen kommen über einen Langwellenempfänger, einen Kurzwellenempfänger oder über den Kurzwellentransceiver, ergänzt durch einen elektronischen Barographen. Gesteuert wird per Hand, mit einem elektrischen Autopiloten oder der Windfahnensteuerung. Das Sicherheitspaket enthält den fest montierten Radarreflektor, Leckpfropfen, Lecksegel und 2-Komponenten-Kitt, zwei Handpumpen und eine elektrische Pumpe, Notblitzlichter und Seenotsignale, Rettungswesten und Rettungsgurte, Strecktaue an Deck, Rettungsinsel mit Notpack und eine Epirb, eine Markierungsboje und ein Mann über Bord Leinensystem. An Bord befindet sich eine umfangreiche Apotheke. Elektrische Energie wird in 330 Amperestunden Batteriekapazität gespeichert. 40 Ampere kann die Lichtmaschine des Motors laden, 30 Ampere der Windgenerator auf dem Geräteträger am Heck, und 6 Ampere die zwei mobilen Solarpaneele, wenn sie unbeschattet sind und die Sonne scheint. Der Motor hat eine eigene 50 Amperestunden Starterbatterie. Das Ankergeschirr hat einen 15 kg Bruce- und einen 18 kg Bügelanker, 20 m Kettenvorlauf, und zwei Leinen von 30 und 140 m Länge ohne Winden. Auf der Reise war umfangreiches Bohr-, Niet-, und sonstiges Handwerkzeug, ein großes Ersatzteillager und Gerätebeschreibungen für fast alle Geräte an Bord. Gekocht wird mit Propangas auf einem halbkardanisch aufgehängtem zweiflammigen Backofenherd. Es ist ein kleines Schlauchboot an Bord und jede Menge Festmacherleinen, Fender Bootshaken, Bojenhaken, etc. pp..

Mit all dieser Ausrüstung und der Verpflegung hat Wahkeena vor den Atlantikquerungen wohl 8,5 t gewogen und war sichtbar unter die Kostruktionswasserlinie abgesackt.

Aussichten

Die nächste Segelsaison wird Wahkeena nach winterlicher Instandsetzung in unserem Hausrevier, der Ostsee verbringen, vielleicht aber schon danach wieder auf Reisen in den Atlantik gehen. Sehr gut könnte ich mir z. B. vorstellen, kürzere Hochseestrecken zwischen den Kanaren, Madeira, Azoren und der iberischen Halbinsel und Nordafrika zu segeln. Dann wäre der Winter gut genutzt und wir hätten etwas mehr Zeit an Land.

Mal schau'n.

Neuseeländische Stahlyacht auf Riff vor Asau gelaufen!

von Harald es Bärbel / DL7AQL



Vor gut einer Woche ist in Asau, Savaii/Samoa eine neuseeländische Segelyacht aufs Riff geraten. Die Yacht **MUSIC**, eine Familie mit zwei Kindern ist nach der bisher wohl unproblematischen Weltumsegelung vor der Einfahrt von Asau auf das Riff geraten. Es war wohl windig und vor der Einfahrt gab es größere Wellen, so daß der südliche, linke Teil des engen Fahrwasser schäumte.

Der Skipper hielt sich von daher mehr rechts der Einfahrt, wo das Wasser ruhiger war. Dort geriet er auf Felsen und dann aufs Riff der rechten Seite, also Nordseite der Einfahrt.

Die Yacht lag dann 2 Tage auf dem Riff, bis das Schiff mit Unterstützung der Crews von 3 anderen, dort liegenden Yachten, Wind und Wellen in die Lagune gebracht werden konnte. Es waren einige Löcher im Rumpf entstanden. Das Ruder wurde auf dem Riff verloren, aber wieder gefunden und der Skeg war verbogen.

Das Schiff liegt nun am Anleger des kaum genutzten Hafens. Beim Versuch den Skeg zu begradigen entstanden weitere Undichtigkeiten. Es standen 2 Lenzpumpen zur Verfügung, die aber wohl nach einiger Zeit nicht mehr funktionierten. Eine Pumpe konnte dann wieder aktiviert werden. Mit dem auf allen dort anwesenden Yachten vorhandenem Unterwasserepoxy konnten einige Löcher geschlossen werden. Wir brachten mit Hilfe von Dirk, TO-Stützpunkt Manase, Savaii, einen Epoxy Stick von uns nach Asau. Wir liegen ja 20 sm weiter östlich in der Matautu Bay. Wie wir danach hörten, konnten aber immer noch nicht alle Löcher geschlossen werden.

Letzten Dienstag fuhr der neuseeländische Skipper nach Apia, Upolu und besorgte dort weiteres Material. Einen aktuelleren Stand haben wir zur Zeit nicht.

Wie ist die Situation zur Zeit in der schmalen Einfahrt von Asau?

Von den dort eigentlich stehenden Richtbaken (2 weiße 3-Ecke) ist nur noch eines vorhanden, also als Navigationmittel nicht zu verwenden. Dann ist die Einfahrt mit einigen Pricken markiert.

Aber: Die erste Pricke auf der linken, Südseite, der Einfahrt ist abgebrochen oder nicht vorhanden. Die erste rechte Pricke steht leider nicht an der äußersten, inneren Stelle des Fahrwassers. Vor der rechten Pricke gibt es eine ins Fahrwasser reichende Untiefe mit Felsbrocken, so daß diese Pricke nicht als äußerster Punkt der Einfahrt angesehen werden darf. Ein weiteres Problem ist, daß die Seekarten, auch die elektronischen CMaps, nicht stimmen.

Die Einfahrten, sowohl zur Matautu Bay, in der wir zur Zeit liegen, als auch die Einfahrt von Asau liegen ca. 0,6 sm südwestlicher als in den Karten angegeben.

Resümee: Man sollte die Zufahrt nach Asau nur sehr vorsichtig und bei ruhigerem Wetter angehen und versuchen die Mitte des Fahrwasser einzuhalten.

SY Sangoma – ein Reisebericht

von Toby und Verena / ZD7SAN

<http://users.iafrica.com/f/fi/fisheagl/de/segeln.htm>

Lieber Klaus, Thomas und Rolf,

zuerst einmal vielen Dank für Euren Superservice mit den Wettervorhersagen für uns Segler! Wir hören jeden Abend mit, melden uns aber nur wenn wir zusätzliche Informationen benötigen, ansonsten wollen wir die Frequenz für andere offen lassen. Euer Signal kommt meistens 100% durch, klar und deutlich.

Über uns:

Wir sind zu zweit an Bord, meine Frau Verena und ich (Toby).

Unsere Yacht:

SANGOMA ist eine Sloop von 39 Fuss (11.9 m), vom Typ TOSCA, gebaut in Kapstadt, Südafrika. Wir segeln unter südafrikanischer Flagge, da ich selbst 30 Jahre dort gewohnt hatte und

Südafrikaner bin. Wir sind beide ursprünglich Schweizer. Vor fast zwei Jahren hatten wir alles verkauft und sind losgesegelt, via Namibia, St Helena, Ascension Island zu den Azoren. Von dort aus ins Mittelmeer, Spanien, Frankreich, Italien, nach Griechenland, wo wir auf der kleinen Insel Trizonia im Golf von Korinth überwinterten.

Dieses Jahr waren wir in Griechenland, der Türkei, Sizilien, Pantelleria, Balearen und nun sind wir in Gibraltar stecken geblieben. Seit gut einer Woche warten wir auf günstige Winde um zu den Kanarischen Inseln weiter zu segeln (wenn möglich ohne Motor!!!). Danach werden wir die Karibik ansteuern. Wenn wir unterwegs sind, geben wir unsere Position täglich an den Winlink Position Reporter durch.

Eigentlich wollten wir heute früh von Gibraltar lossegeln, sowie es auch Rolf empfohlen hatte. Aber nach der gestrigen Vorhersage von Thomas wird es auf unserer Route bald wieder 15 bis 20 Knoten aus SW geben, auf die Nase so zu sagen. Neben uns liegt die Segelyacht **VONNIE-T** mit Heike und Wolfgang an Bord, welche auch jeden Abend mithören. Wir werden zusammen losfahren sobald der Wind für uns günstiger wird.

Wir freuen uns, wenn ihr uns weiterhin mittel- und langfristige Vorhersagen für das Seegebiet Gibraltar - Kanarische Inseln durchgebt.

Es grüsst Euch alle im Team ganz herzlich,
Toby und Verena
S/Y SANGOMA
Call Sign ZD7SANmm



Ein Jahr

von Martin Hammer / OE1IHC-MM



Ein Jahr, genauer gesagt 14 Monate, frei von Beruf und „normalem“ Leben. Zeit und Gelegenheit für eine Reise aus der Adria in die Karibik und wieder zurück mit einem ungewöhnlichen Segelschiff. Die ANIMA, eine traditionelle Gaffelketch aus Holz, 11m lang, 12t schwer, kein schnelles Schiff, aber sicher, gutmütig und gemütlich.

Die Route führte von Grado aus durch die Adria nach Korfu und die Ionischen Inseln, weiter nach

Kalabrien, Strasse von Messina, Sizilien, Sardinien, Balearen, Südspanien, Gibraltar, Marokko, Kanarische Inseln, Kap Verden, Kleine Antillen, Bermudas, Azoren, Algarve und wieder zurück durch das Mittelmeer.



Die jeweils wichtigsten Erinnerungen und Assoziationen in Stichworten:

- > Motorbootfahren durchs Mittelmeer
- > In Gibraltar erstmals Fahrtenseglerfeeling
- > Marokko – trotz der mühsamen Behördenwege beeindruckende Erfahrungen mit der afrikanischen, arabischen, islamischen Welt. Jederzeit wieder!
- > Kanarische Inseln – Feuerunfall mit dem Petroleumkocher, Verbrennungen an den Unterarmen, fast das Ende der Reise, aber noch mal Glück gehabt.
- > Kap Verden – kein Geheimtipp mehr, aber dennoch den Abstecher wert.
- > Ein wunderschönes Passatcrossing, in 15 Tagen nach Barbados mit über 5 Knoten Schnitt!
- > 5 Monate zwischen Trinidad und den British Virgin Islands, für mich ist die Karibik das lohnende Ziel dieser weiten Reise, viel zu wenig Zeit!
- > Bermudas – eine eigene Welt: schön, freundlich, teuer!
- > Der mühsame Weg auf die Azoren: 18 Tage, viel am Wind, viel Flaute, Motorprobleme, 350 Meilen Umweg, kein befriedigendes Segelerlebnis, aber eine bestandene Herausforderung.
- > Azoren – 2 Wochen Inselhupfen in wunderschöner Umgebung und mit netten Menschen!
- > Algarve – endlich wieder Europa, keine Nachtfahrten mehr und Euro2004!
- > Ab den Balearen zum Glück etwas mehr Segeltage bis nach Griechenland.



Von Intermar habe ich auf Grenada durch einen anderen österreichischen Segelfreund erfahren. Ab den BVIs haben dann Rolf, Klaus und später Thomas die Anima sicher, kompetent und freundlich bis nach Hause geleitet. Eine wirklich großartige Einrichtung für die Seglergemeinde! Vielen Dank!



Martin Hammer
OE1IHC-MM
Wien

Eva, DD7ES/mm | Albatros II



Liebe Freunde von Intermar,

erst einmal möchte ich mich bei euch bedanken, dass ihr uns Segler so zuverlässig mit dem Wetter versorgt und ich bin sehr froh, dass es euch gibt und dass ihr jetzt wieder die Mühe auf euch nehmt, täglich zu senden. (Habt ihr eigentlich Verstärkung bekommen?)

Ich verfolge eure Nachrichten immer, wenn ich in der Nähe des Funkgerätes bin, aber manchmal sind die Bedingungen so schlecht, dass ich mich nicht melden kann. Und wenn ich mich dann melde, möchte ich nicht so viel Zeit beanspruchen, bin recht kurz angebunden und beschränke mich meistens auf die Wetterfragen. Ich dachte, dass es euch vielleicht aber auch interessiert, welche Personen sich hinter dem Rufzeichen verbergen und deshalb werde ich euch ein wenig von uns berichten, o.K.?

Wir - das sind Horst und ich, Buchhändler und Lehrerin. Zuletzt haben wir in Siegen (zwischen Köln und Frankfurt in der Mitte) gelebt. Im August haben wir dann unsere Wohnung vermietet, Horst seine Buchhandlung für drei Jahre einem Mitarbeiter anvertraut, ich meine Arbeit gekündigt, haben uns tränenreich jeder von seinem Kind (jeder von uns hat eine Tochter) verabschiedet und wir sind seitdem unterwegs von der Türkei zu der Türkei, wofür wir uns 3 Jahre vorgenommen haben.

Im Moment liegen wir - nach einem Abstecher nach Ampuriabrava um noch Ausrüstungsgegenstände in Empfang zu nehmen – in Almerimar und werden uns in den nächsten Tagen Richtung Gibraltar bewegen, um von dort so bald wie möglich zu den Kanaren zu segeln.

Im Dezember, nach der ARC, geht es dann über den Atlantik. Bis dahin haben wir auch den automatischen position report eingerichtet. Wir reisen auf einer 42er Hallberg Rassy, die jetzt 18 Jahre alt, aber gut in Schuss ist und auf den Namen Albatros II hört.

Wir werden eure Dienste also noch längere Zeit in Anspruch nehmen und ich freue mich auf eure weitere Begleitung.

Bis bald, liebe Grüße von Eva, DD7ES/mm.

Segelyacht IDEMO

Robert Ingrid Anna Schnabl / ZL11ST



hallo klaus, rolf und thomas!

ingrid, anna und robert, die ex-idemo-crew senden euch liebe gruesse aus wien!

wir strudeln uns ab wieder den einstieg zu finden und so langsam kommt alles wieder an seinen platz. anna geht in die schule und fuehlt sich wohl, robert und ich arbeiten schon wieder, aber unsere gedanken sind noch sehr oft auf dem wasser.

unsere idemo steht in italien an land und wartet auf einen neuen eigner, der wieder mit ihr segelt. zu sehen ist sie im net unter: www.3umdiwelt.info.

wir denken of an euch alle. gruesst bitte die ganze 14313er runde.

fair winds, 73 und 88!
eure ingrid, zl11st

Kira von Celle

Beate und Detlev Schmandt / DFLR



Lieber Rolf,

SY Kira von Celle und die Crew Beate und Detlev Schmandt moechten sich fuer die ausgezeichnete Wetterberatung mit einem 1. Reisebericht bedanken. Wir liegen zur Zeit in der Rubicon Marina bei Playa Blanca, Lanzarote. 28° 51'6 N - 013° 49 W.

Notruf im Hafen

Nach 2 jaehrigen Refit unserer HR 42, Baujahr 1983, starteten wir am 07.08.2004 in Cuxhaven, Richtung Lanzarote. Ueber Ijmuiden und Scheveningen ging es in den englischen Kanal, bis der Durchzug einer Front die Ostwetterlage und uns in New Haven stoppte. New Haven bietet billigen Diesel, aber keine Liegeplaetze fuer groessere Yachten.

Die Entscheidung am naechsten Tag (14.08.2004) auf die franzoesische Seite zu wechseln, mag prinzipiell richtig gewesen sein, obwohl wir bei 35 kn bis 45 kn Wind nach Dieppe ablaufen mussten. Marinagebuehren 35,20 Euro pro Tag.

Nach einem Ruhetag ging es an Cherbourg und den Kanalinseln vorbei, Richtung Brest. Wegen eines Schadens der Kraftstoffversorgung unserer Maschine mussten wir den Hafen von L`Aber Wrach anlaufen. Der vorhandene Schwimmponton war zu klein fuer unsere Yacht, so das uns eine Mooring zugewiesen wurde. Am 18.08.04 kurz vor Mitternacht riss uns ein **dumpfes Geraeusch** aus dem Schlaf. Zu diesem Zeitpunkt konnten im Hafen 35 kn und mehr Wind gemessen werden. An Oberdeck trauten wir unseren Augen nicht, als wir sahen, das das benachbarte Fischerboot - an einer Privatmooring festgemacht - auf 6m Laenge an unsere Steuerbordseite dotzte und drohte mit seinem seitlich angeschorenem Grundgeschirr, unter unserem Relingszaun zu fassen. Kurz darauf wechselte er auf unsere Backbordseite, verbog die Davits, die Badeplattform, zerstoerte Relingsstuetzen, das Holz der Suellrandleiste splitterte. Alles Abfendern half nichts. Das staehlernde Fischerboot hat gut und gerne 50 Tonnen.

Kurz nachdem wir das Geschehen begriffen hatten, informierte Detlev die franzoesische Liveguard. Bereits 20 Minuten spaeter lief ein Rettungsboot eskortiert von zwei PS starken Schlauchbooten ein, und verbrachte uns bei heftigem Wind- und Regenboen zu einer anderen freien Mooring. Diese Rettungsaktion war notwendig, weil unser Motor, den

wir dringend gebraucht haetten, nicht einsatzbereit war. Das Fischerboot war zu diesem Zeitpunkt auf 10 Meter abgetrieben. Die Schaeden an unserer Yacht jedoch unuebersehbar. Die Buerokratie dauert bis heute an. Wir haben deutliche Hinweise, das die Versicherung des Marinabetreibers seiner Haftungspflicht nachkommt.

L`Aber Wrach ist fuer gutgebunkerte Yachten, die keine technische Hilfe benoetigen, eine gute Alternative zu Brest, um den Absprung ueber die Biscaya zu planen. Marinagebuehren 21,90 Euro pro Tag an der Mooring. Sanitaere Anlagen sauber, Waschmaschine und Trockner vorhanden. Super Internetcafe, ausfuehrliches Wetter beim Hafenmeister, landschaftlich sehr reizvoll, Lebensmittel fuer den taeglichen Bedarf im 2 km entfernten Ort. (Fortsetzung folgt, die Internetgebuehren muessen neu berechnet werden).

Ohne weitere Probleme erreichten wir am 31.8.2004 La Coruña. Die Marina Darsena Deportiva liegt mitten in der Stadt, ist aber dennoch ruhig und ausgezeichnet gemacht. Die Duschen und Toiletten sowie Waschmaschinen und Trockner sind noch in Containern untergebracht. Bei einer Hafengebuehr von 40,00 Euro pro Tag, kam ein laengerer Aufenthalt jedoch nicht in Frage. Viel guentiger und auf dem Weg nach Cap Finisterre, liegt man in der Marina von Camarinas, 15,00 Euro pro Tag. Internetcafe im Ort.

Der naechste Stopp erfolgte in St. Eugenia de Reveira, in der Baie de Arosa. In unserer Literatur nicht beschrieben, fanden wir dort eine neue Marinaanlage, etwas versteckt hinter dem Fischereihafen, zum Strand gelegen. "Club Nautico Deportiva" 25,00 Euro pro Tag. Markthalle - Fisch, Gemuese und Obst - im Ort. Die Baie de Arosa ist landschaftlich sehr reizvoll und erinnert mit seinen Felsen und Inselchen an nordeuropaeische Schaerengebiete.

Im Rio de Vigo ankerten wir vor den Islas de Cies vor einem Sandstrand. Traumhaft schoen. Povia de Varzim 09.-11.09.2004 bot die preisguentigste Marina, 10,00 Euro pro Tag und sehr gute Einkaufsmoeglichkeiten im 1,5 km entfernten Ort. Obst, Gemuese, Fleisch, Gefluegel und Fisch in der oertlichen Markthalle - Getraenke im gegenueberliegenden Supermarkt. Internetcafe an der Strandpromenade.

Nazare ist landschaftlich mit seinen Straenden und Felsen eine Augenweide. Die Marina urig und einen Zwischenstopp wert. 39Grad 35Min. Nord und 009Grad 05 Min. West. Um Lissabon zu besuchen haben wir in Cascais neben der Hafeneinfahrt geankert - auf 8m ueber Sand mit gutem Halt. Aufgrund der guten Befeuerung kann Cascais auch nachts angelaufen werden. Ein Heer von Lampenfischern, die teilweise in der Bucht ankern oder auch Fahrt durchs Wasser machen, kann aber ganz schoen irritieren. Die Marina ist unbezahlbar - 70,00 Euro pro Tag.

Die Bunkermoeglichkeiten sehr gut, z.B. Jumbo Supermarkt, allerdings auch etwas teurer als bislang. Die Schnellbahnverbindung nach Lissabon dauert 30 Minuten und kostet 2,60 Euro Hin- und Rueckfahrt. Fuer Lissabon sollte man sich Zeit lassen, denn es gibt viel zu entdecken.

Der Schlag nach Porto Santo - 17.09. 12:00 Uhr bis 20.09. 20:30 Uhr, 520sm, war schon fast Passatsegeln, stoeren nurder ewige Schwell aus NW. Die Marina in Porto Santo ist alternativ los, teuer (abends eingelaufen, beginnen die Kosten fuer den zweiten Liegetag um 12:00 Uhr) die sanitaeren Anlagen sind unbenutzbar. Auch wenn Porto Santo eher als Wuesten- und Felseninsel zu bezeichnen ist, so ist ihr dennoch der Reiz und Charme einer atlantischen Insel nicht abzusprechen. Der 9km lange goldene und breite Sandstrand ist die Hauptattraktion der Insel. Mehrer Supermaerkte, die Fischmarkthalle und eine ausgezeichnete Baeckerei garantieren eine abwechslungsreiche

Bordverpflegung. Die beiden Internetcafes - in der Bibliothek und in der Jugendherberge dürfen fuer 30 Minuten kostenlos benutzt werden. Auf Porto Santo tauchte zum ersten Mal das Geruecht von einer angeblichen Ankergebuehr auf, die laut Gesetz der unabhangigen Verwaltung von Madeira - vom 01.03.2004 - erhoben werden soll. Auch und besonders fuer Ankerlieger ausserhalb der Marinas. Die Angaben sprechen von unglaublichen 20,00 Euro bis 40,00 Euro pro Tag. Auch auf Madeira sollen die Ankerlieger in die neuen Marinas gezwungen werden. Wir haben den TO Stuetzpunktleiter von Madeira, Harald Bubeck, um Aufklaerung gebeten und hoffen auf nachweisbare Informationen.

Neue Marina: Quinta do Lorde Caniçal, 32Grad 44,30 N - 016Grad 42,48 W. 22,60 Euro pro Tag, Strom und Wasser extra. Es gibt keinerlei Versorgungsmoeglichkeiten. Duschen und Toiletten noch im Container. Vorteil: Man kann eine 1/2 sm NE in der Baie de Abra bei Winden aus dem noerdlichen Quadranten vor einer gigantischen Felskulisse gut ankern, 8 bis 10m auf Kies durchsetzt mit Steinen. Die Bucht ist am besten an der dort befindlichen Fischzucht zu erkennen. 32Grad 44,5 N - 016Grad 41,5 W. Fuer unsere 2taegige Inselrundfahrt hatten wir einen Leihwagen von Spinauto, www.spinauto.pt, email: rent@spinauto.pt. Funchal haben wir mehrfach mit dem oertlichen Linienbus besucht. Auskunft ueber Fahrtzeiten erteilt das Marinabuero.

Am 06.10.2004 fiel der Anker in der mittleren Bucht-Playa Francesa- von La Graciosa. Geschuetzt bei N bis E. Ankergrund Sand mit Felssteinen durchsetzt. In La Sociedad, dem einzigen Ort auf der Insel, gibt es zwei grosse Schwimmpontons mit ausreichend Platz fuer Gastyachten. Kein Wasser, kein Strom. Wir haben pro Tag 3,33 Euro bezahlt. Es gibt mehrere kleine Supermaerkte im Ort verteilt, Restaurantes und fuer Naschkatzen eine Konditorei. Mit der Taktik kommt der Wind aus Nord bis Ost wird geankert, kommt er aus Sued bis West gehts in den Hafen, kann man es hier wochenlang aushalten ohne etwas zu vermissen.

Heute liegen wir in der Rubicon Marina bei Playa Blanca, Lanzarote. Die ganze Anlage eine architektonische Meisterleistung. Grosszuegige Steganlagen, wunderschoen umbauter Raum, allerdings zum groessten Teil leerstehend. Moderne saubere sanitaere Anlagen, verteilt ueber das gesamte Gelaende. Tennisplaetze, Swimmingpool, Restaurantes und ein Cafe vervollstaendigen das Angebot. Das Marinagelaende ist fuer Besucher zugaenglich, wird aber unauffaellig bewacht und ist sehr ruhig. Die vorhandene Werft und der Yachtservice Waterline runden das Dienstleistungsgebot ab. Marinagebuehren - 15,00 Euro pro Tag, TO Rabatt schon abgezogen. Waehrend sich viele Yachten auf den Sprung nach Westen vorbereiten, haben wir beschlossen erst im November 2005 ueber den Atlantik zu gehen. So bleibt uns ausreichend Zeit, die kanarischen Inseln zu erkunden. Zum Schluss ein riesiges Dankeschoen an Rolf und seine Truppe von Intermar - www.intermar-ev.de. Eure Wetterberatung war ausgezeichnet, die persoenliche Ansprache Gold wert. Ihr habt uns immer wieder aufgebaut, wenn wir mal wieder Rock and Roll mit Wind und Wellen hatten. Die Freunde und Familien finden euren Positionsreport super und haben somit die Moeglichkeit unsere Reise zu verfolgen. An alle TO Segler, Intermar betreut euch auch, selbst wenn ihr wie wir, noch keine Amateurfunklizenz habt. Voraussetzung, Amateurfunkgeraet, Pactor und sailmail.

Herzliche Gruesse SY Kira von Celle
Beate & Detlev Schmandt

Auch das gibt es

Hallo Thomas ,

über diese Sache hatten wir vorgestern kurz gesprochen.

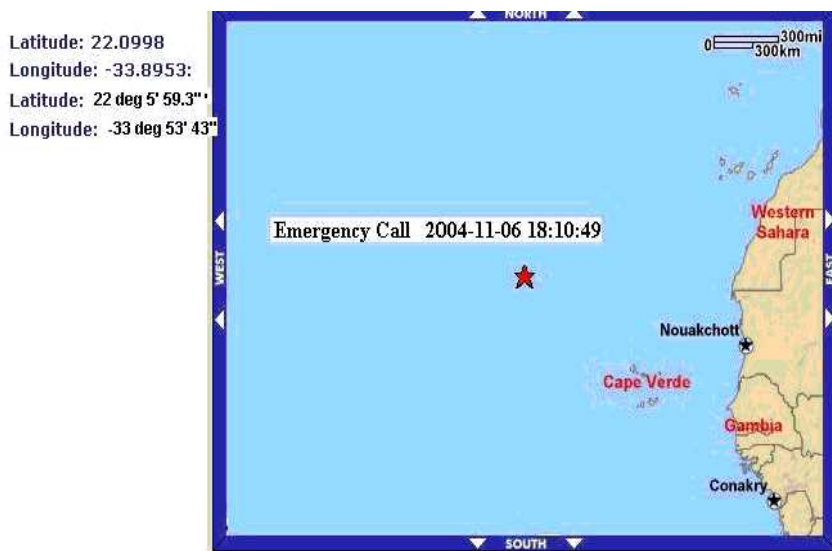
Die Yacht hat den Namen **Masai** und ist eine Bavaria 50.

Der Skipper heisst Peter Piontek. Gestartet ist die Yacht am 29.10.04 von den Kanaren mit Richtung Saint Lucia Karibik.

Am 6.11.04 um 18:10 UTC mit der Position Lat. 22.0998 und Lon. 33.8953 ist vom Iridium Handy ein Notruf rausgegangen .Seitdem gabe es keine Meldung mehr vom Iridium.

Eines weis ich,dass sie die 14.313 um 16:30 UTC abhören ,denn die Frequenz habe ich ihnen gegeben.Leider haben sie nur einen Empfänger.Ich hoffe nur , das es nicht ein Bedienungsfehler am Iridium Handy ist und das es danach kaputt war.Normaler Weise müssten sie heute bzw morgen in saint Lucia einlaufen.Wartet man diese Zeit jetzt noch ab ?

Würdet ihr diese Meldung bitte mit in euer Abendnetz mit einbringen .



Danke und Gruß

Joerg Drexhagen / DG1YDJ SY-Harrier

Mailto : Joerg.Drexhagen@t-online.de

Hallo Thomas,
es ist mir schon ein bisschen peinlich aber man kann halt die Situation nicht abschätzen.
Die Yacht ist in Martinique angekommen .
Kein Crewmitglied weis etwas über einen Notruf über das Iridium. Das Einzige was

bekannt ist, das das Iridium über Bord gegangen ist. Trotzdem nochmal recht herzlichen Dank an euch im Namen von Anne Wiemann (Freundin von einem Crewmitglied der SY Masai)
Grüß Joerg DG1YDJ

Best regards
Joerg Drexhagen

E-Mail: DG1YDJ@winlink.org
Joerg.Drexhagen@t-online.de

Tel. 049 05242/54612
tagsüber. 049 052418088452
Mobil. 01608812888

MEINE LETZTE ATLANTIK-ÜBERQUERUNG

von Gerrit Banz / MY-Trajanus



Ein Seemannsgruss aus der Karibik.



Autoren: Walter und Gisela / DL7MEKmm / SY Atlantis

Hallo Rolf,
zum Weihnachtsfest und neuen Jahr senden wir euch dieses Mal ein Gedicht.

Vor Anker sanft die A T L A N T I S schaukelt,
der Sonnenball schon nah' der Kimm.
Dies runde weiche Rot vergaukelt
als Weihnachtskugel mir den Sinn...

Lieg' dösend in der Hängematte,
hab' plötzlich einen bunten Traum:
Seh', wie ich es zu Hause hatte,
vor uns 'nen schmucken Weihnachtsbaum!

Der ist soo groß, mit Kerzenglitzer,
Lametta, Kugeln an den Zweigen,
und alles voller Lichtgeblitzer:
ein farbenfroher Weihnachtsreigen!

Treten heran - und sind verwundert,
denn zwischen all' dem bunten Grün,
seh'n wir, und das ist nicht geflunkert,
ein richt'ges Handy vor uns glüh'n!

Das klingelt jetzt ganz laut und heftig,
und Bilder flitzen auf dem Screen.
"Hallo - wer dort?" so schallt es kräftig,
"Seid ihr die Segler aus Weichering?"

Als wir bejahen, noch erschrocken,
da ruft's schon wieder uns ins Ohr:
"Hier Weihnachtsmann", so klingt er trocken,
"macht los, tragt eure Wünsche vor!"

"Ach, Weihnachtsmann, dir könn' wir's sagen,
was sicher nicht nur uns gefällt,
'nen großen Wunsch, den woll'n wir wagen:
Bring' doch mehr Freude in die Welt!

Glück und Gesundheit, inn'ren Frieden
für alle Freunde nah und fern
und wen'ger Sorgen um die Lieben,
das hätten wir besonders gern!

Für jeden das, was er noch möchte:
Ein Leben möglichst ohne Risse,
'ne Perspektive, keine schlechte,
ansonsten wenig Kümmernisse!"

Da plötzlich klingt's vom Handy her,
bekannte Töne fein und sacht.
Bevor die Batterie ganz leer,
hör' ich noch leise: "Stille Nacht..."

Und wache auf, ganz irritiert,
die Melodie klingt noch apart.
Wer hat mich denn nur angeschmiert:
Der Traum? Das Handy? Rauschebart?

Das Tageslicht verblasst im Westen,
der Himmel dunkel schon, doch klar,
die Sterne winken - ferne Gesten
vom Weihnachtsmann? - Wär' wunderbar !!!

Euch allen ein besinnliches Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr !!!

Wir sind am Samstag wieder auf den San Blas Inseln angekommen und warten auf die Ankunft von Ina, Dietmars Freundin.
Zusammen feiern wir Weihnachten und Neujahr. Das Wetter ist herrlich und wir genießen Sonnenschein, warmes Wasser und gutes Essen und Wein.



Tschau
Walter und Gisela
DL7MEKmm

Grüße aus Africa

Autoren: Ingrid und Timm / DL2XAT



Lieber Rolf!

Es ist mir ein besonderes Anliegen ,mich gegen Ende des Jahres noch einmal bei dir und deinen Mitstreitern um das WX bei Intermar zu melden. Aus eigener Erfahrung weiss ich, wie schwer es ist, eine Wettervorhersage so zu machen, dass wenigsten einige zufrieden sind.

Auch bei noch noch guten Infos ist das leider nicht immer moeglich. Wir von der Sonnenschein gehoerten zu den zufriedenen und moechten euch , Dir, Klaus und Thomas , zum Ende des Jahres fuer eure Muehen danken. Immer bereit zu sein und immer motiviert zu sein ,ist wahrlich nicht einfach. Vielen, vielen Dank!!

Leider, kann man von Richards Bay aus ueberhaupt nicht funken. Man kommt ueberhaupt nicht raus. Auch diese wenigen Zeilen muss ich wohl ins Internetcafe tragen. Hoffentlich klappt es dort.

Wenn wir wieder auf See sind ,sind wir natuerlich wieder dabei.

Ein Frohes Fest und ein wieder erfolgreiches Jahr wuenschen Dir und allen Interarmarbeitern

Tim und Ingrid
DL2XAT

Grüße aus St. Lucia

Autoren: Jörg / DC2JB



<http://www.sy-trudel.de/>

Hallo Rolf, hallo Thomas!

Die "Trudel" ist gestern morgen um 1.40 Ortszeit in der Rodney Bay in St.Lucia eingelaufen(14.04N60.57W).

Vielen Dank für die freundliche und sachkundige Beratung während der Atlantik-Überquerung, die uns bei manchen Entscheidungen sehr geholfen hat, z.B. bei der Entscheidung, wie weit südlich wir denn wohl fahren sollen. Darüberhinaus war es schön, einmal täglich eine Verbindung mit Deutschland zu haben.

Jetzt erholen wir uns erstmal von der Fahrt und deshalb werden wir auch in den nächsten Tagen nicht mehr QRV sein.

Herzliche Grüße
73 de Jörg, dc2jb

Grüße von La Palma Isl.

Autoren: Federico / EA8AEW



Hallo Rolf

Die SY Antares hat Gomera verlassen und ist jetzt Richtung Kuba unterwegs. Bei uns herrscht wieder Passatwetter .

Ich wuensche Dir und der Intermarcrew ein schoenes
4. Adventwochenende.

73 Federico EA8AEW Isla La Palma

Breakpoint wünscht "schöne Weihnachten"

Autoren: Tati und Tom

Hallo liebe Freunde,

nun ist in ein paar Tagen Weihnachten und wir wollen es nicht verpassen Euch allen ein schönes Fest und einen guten Rutsch ins neue Jahr zu wünschen.



Wir hören ab und zu über Kurzwelle (Funk) wie winterlich es bei Euch geworden ist. Tja, Eis, Frost, Schnee und Nebel haben wir zwar nicht, aber auch auf den Kanaren ist zu merken, das hier die Wintermonate sind. Wir hören von den Einheimischen, das dieses Jahr der schlechteste Winter seit 20 Jahren ist, d.h. viel Starkwind, Kälte und viele Wolken.

Nun ja, Tom und ich sind ja auch hier. Manchmal haben wir das Gefühl, wir ziehen die "Tiefs" an. Wärmer als bei Euch ist es aber mit um 18 Grad auf jeden Fall.

Wir sind jetzt seit über 4 Wochen hier und haben unsere Breakpoint und uns für die Weiterfahrt flott gemacht. Tom und ich wollten am Sonntag nach Gomera segeln, wurden noch von ganz netten spanischen Bootsnachbarn zum Essen eingeladen....und Tom viel eine Brücke ab. Nun hat sich unsere Weiterfahrt wieder verschoben. Wir sind aber dankbar das es ihm hier noch passiert ist und nicht auf den Capverden.

Sowie die Zähne ok sind und das wetter passt, werden wir aber hier die Leinen los werfen.

Es zieht uns weiter! So, also von Bord der Breakpoint (noch in Las Palmas, Gran Canaria) wünschen wir Euch allen ruhige und besinnliche Weihnachtstage und auch einen guten Rutsch in Jahr 2005!

Liebe Grüße Eure Tati und Tom
DC0SJB

FROHE WEIHNACHTEN und ein GLUECKLICHES NEUES JAHR



Autoren: Ingrid und Timm / SY Sonnenschein

Liebe Familie und liebe Freunde! Weihnachten 2004



Es weihnachtet aber wir schwitzen bei 35 Grad in der Kajüte, während wir diesen Brief schreiben. Die Bäume (Flammetree und Jacaranda) blühen in roten und blauen Farben des Frühlings auf der Südhalbkugel. Nur die Weihnachtsmusik aus dem Radio und die wild blinkende Weihnachtsdekoration in den Geschäften erinnert uns an das bevorstehende Fest.

Die Erinnerung an Barbados vor 7 Jahren wird geweckt. Seit 2 Monaten liegt die „Sonnenschein“ in der Marina von Richards Bay an der Ostküste Suedafrikas. Wir haben es geschafft und den riesigen Indischen Ozean ‚bezwungen‘. Als wir vor 1 Jahr in Thailand starteten, schien uns die Weite dieses Meeres gigantisch. Ueber 5000 Seemeilen liegen mal wieder hinter uns. Das hoert sich gewaltig an, doch so mancher dazwischenliegende Ankerplatz erleichterte uns das Segeln sehr.

Wir haben Thailand sehr genossen. Die freundlichen Menschen, das leckere Essen und natuerlich auch das billige Leben in diesem Land machte uns den Abschied von Asien schwer, als wir Ende Januar 2004 zu den Anderman Inseln aufbrachen. Die See war sehr ruhig und ein angenehmer achterlicher Wind blies uns durch die windarme Zone noerdlich des Aequators schnell zu dieser Inselgruppe im Nordosten des Indischen Ozeans im Golf von Bengalen. Wir sahen uns in eine voellig andere Welt versetzt, waren wir doch jetzt in Indien, Little India. Wir waren erschlagen von dem Gewimmel und dem Laerm der vielen Menschen, dem Gehuepe der Taxis und den heiligen Kuehen auf den Strassen und waren froh, als wir nach diesem aufregenden Intermezzo wieder im Cockpit unseres Schiffes sitzen und segeln konnten. Vorbei an Sri Lanka, ehemals Ceylon, ging es nach Male, der Hauptstadt der Malediven, ca 1200 Seemeilen. Erneut wurde es eine ruhige Ueberfahrt mit einem gleichmaessig blasenden Nordostmonsoon-Wind. Ingrid feierte am 21.2. ihren Geburtstag mal wieder auf See. Die Freude war gross, als wenige Tage spaeter die Atolle des beruehmten Reiselandes vor uns auftauchten. Die Reiseprospekte luegen nicht: kristallklares Wasser umspuelt wunderschoene, flache Inselgruppen, Palmen umsaehmen saubere Sandstraende und ueberall sieht man die wendigen Segelboote (Dhonis) durch die Atolle segeln. Male, die Hauptstadt, sprengte unsere Vorstellungen: riesige Containerschiffe liegen hier zur Versorgung der Resorts, der Hotels und der Bewohner vor Anker, eine Muellverbrennungsanlage qualmt, mehr als es in Europa erlaubt ist. Der Segler bekommt hier fuer seine Weiterreise zu fernen Zielen alles was das Herz begehrt- Alkohol ausgenommen. Beim Maeandern durch diese Traumwelt haben wir uns viel Zeit gelassen. Jeden Abend fanden wir, wenn auch durch die Tiefe des Wassers nicht immer einfach, einen sicheren Ankerplatz. Da nur wenige Boote diese Inselwelt durchsegeln, waren wir fast immer allein und wurden ueberall freundlich begruesst. Innerhalb oder ausserhalb der Atolle ging der Kurs direkt nach Sueden. Am 16.3.04 um 22 Uhr 21 ueberquerten wir auf unserer Reise zum 3.!!! Mal den Aequator. Prost!!!



In Gan, dem suedlichsten Atoll der Malediven verproviantierten wir uns erneut fuer einen langen Aufenthalt in Chagos, einer Inselgruppe suedlich des Aequators, den meisten bekannt durch den US-Militaerstuetspunkt DIEGO GARCIA. Die Wirbelsturmsaison (Cyclonsaison) zwang uns, in der Einsamkeit dieser Inseln, mehrere Wochen zu verbringen. 8 Wochen lagen wir in den Atollen von Salomon Island und Perhos Banos zusammen mit vielen anderen Seglern. Das Leben dort ist unvorstellbar. Wir schwammen,

schnorchelten, fischten, erkundeten die unbewohnten Inseln, liefen bei Ebbe ueber die Korallen, kamen mit Segelfreunden zusammen, feierten die verschiedensten Feste bei Mondschein oder voelliger Dunkelheit am Strand und trafen uns jeden Tag zum Volleyballspiel an Land. Die Inseln des Chagosarchipels sind unbewohnt. Alle Einwohner wurden zwangsweise nach Mauritius evakuiert, als die Amerikaner 1970 dort den grossten Militaerstuetspunkt der suedlichen Halbkugel eroeffneten. Nur den Seglern ist es erlaubt, gegen ein Entgelt, in dieser himmlischen Inselwelt zu verweilen. 8 Wochen flogen dahin. Mit dem Ende der Hurrikansaison endete auch unsere Zeit im Paradies.

Ausserdem hatten wir uns mit unseren Kindern im Juni in Madagaskar verabredet. Wir mussten also weiter.



Es wurde eine sturmische und sehr unruhige Ueberfahrt und wir umrundeten schliesslich das Nordkap von Madagaskar nachts in voelliger Dunkelheit, bei Neumond, in einer Entfernung von ca. 200 Metern. Wir hoerten das Meer an die Felsen branden, denn der Wind trieb uns mit 40 Knoten um das Cape d'Ambre . Zum erstenmal hatten wir richtig Angst. Zum Glueck hatten wir Wegpunkte, auf die wir uns verlassen konnten. Hinter dem Kap flaute der Wind ab und wir warfen den Anker im Windschutz der Insel, um zu schlafen und uns von der Ueberfahrt zu erholen.

Madagaskar ist eine geheimnisvolle, urspruengliche Insel. Nur wenige Touristen haben sie bisher entdeckt und wir waren sehr gespannt. Mit Freunden segelten wir zusammen im Norden der Insel in voelliger Einsamkeit. Nur selten sahen wir in der Ferne Boote. Die Straende sind unberuehrt und nur Gerippe grosser Schildkroeten und zerfallene Huetten erinnerten manchmal an die Gegenwart von Menschen. Aber je suedlicher wir kamen, um so haeufiger tauchten Doerfer auf. Die Menschen leben in aeusserster Armut in einem voellig trockenen Land. Ihren taeglichen Wasservorrat holen sie sich waehrend der Trockenheit aus schlammigen Wasserloechern, aus denen auch die wenigen Tiere trinken, die sie besitzen. Ueberall wurden wir freundlich begruesst und man war dankbar ueber das kleinste Geschenk.

Unsere Kinder konnten leider nicht nach Madagaskar kommen und so segelten wir nach Mayotte. Mayotte ist eine kleine franzoesische Atollinsel westlich von Madagaskar im Mosambique Kanal vor der Ostkueste Afrikas. Man muss schon genau hinschauen, um sie im Atlas zu finden. Dort verbrachten wir zwei wunderschone und auch aufregende Wochen mit unseren Kindern Katja und Frank. Wieder allein, ging es dann unter Motor- kein Wind- erneut nach Madagaskar. Weitere 3 Monate besegelten wir dann die Nordwestkueste. Die laengste Zeit davon verbrachten wir in Buchten der herrlichen ehemals franz. Insel Nosi Be. Spaeter auf unserem Weg in Richtung Afrika bewegten wir uns ganz langsam nach Sueden , fuhren weit in voellig einsame Fluesse und tiefe

Buchten hinein, besuchten Doerfer, verschenken alles, was wir abgeben konnten an die dort lebenden Menschen, nicht ohne im Gegenzug mit Fischen, Lobstern oder wildem Honig beschenkt zu werden. Der Eindruck von der im Westen flachen und trockenen riesigen Insel mit dem gewaltigen Gebirgsmassiv im Osten wird uns unvergesslich bleiben. Madagaskar ist eines der aermsten Laender der Erde.

Gezielte Spenden fallen hier bestimmt auf fruchtbaren Boden. So manche Hilfsorganisation ist hier wirksam und erfolgreich taetig (s.u.a. www.Freunde-madagaskars.de) Wie immer beim Segeln: auch hier ging unsere Zeit zu Ende. Es zog uns nach Afrika. Stroemungen, Windstille, Frontendurchgaenge und Stuerme kennzeichnen das Wetter westlich von Madagaskar vor Afrika. Auf unserem Weg nach Richardsbay gehoerten wir zum Glueck nicht zu denen, die ihren Mast verloren oder Schaden am Schiff geommen haben. Dennoch hatten wir immer viel Wind auf die Nase und erreichten Suedafrika schliesslich nach 12 Tagen. Zunaechst einmal lebten wir uns ein wenig ein, dann arbeiten wir wochenlang am Schiff. Spaeter bereisten wir grosse Teile des herrlichen fruchtbaren Landes mit unserem alten gekauften VW Westphalia, bis dessen Motor schliesslich seinen Geist aufgab.



Natuerlich besuchten wir auch die beruehmten Tierparks und erlebten

Loewen, Elefanten, Giraffen, Nashoerner, Bueffel, Flusspferde in der freien Natur zum Greifen nahe aus dem Auto heraus. Viele Rassenprobleme begegnen uns hier in Sued Afrika. Z.Zt. koennen wir uns hierueber noch keine Meinung bilden. Die tiefgreifende Geschichte des Landes laesst vermuten, dass es noch dauert bis die Menschen hier zur Ruhe kommen. Auch die gesundheitl.

Probleme (AIDS) sind hier wie auch im uebrigen Afrika immens gross. Vielleicht koennen wir in einem spaeteren Bericht etwas mehr von unseren Erfahrungen erzaehlen. Einige Monaten werden wir sicher noch bleiben und dann in Richtung Namibia, ST. Helena, Brasilien und Karibik weitersegeln.

Zu Weihnachten wuenschen wir euch wieder einmal aus der Ferne alles Gute und bleibt gesund. Es gruessen euch eure Ingrid und euer Timm von der SY Sonnenschein aus Afrika.

Unsere Adresse bis 31.1.05 : I+ T Pfeiffer SY SONNENSCHNEIN
Zululand Yachtclub at Richardsbay
PO BOX 10387 MEERENSEE 3901-

Yab Yum



----- Original Message -----

From: "Andrea & Heinz Bichl"
<ahbichl@web.de>

To: <info@intermar-ev.de>

Sent: Tuesday, January 25, 2005 10:24
PM Subject: <no subject>

Hallo liebes Intermar-Team Wir sind inzwischen in Tobago angekommen und liegen in der 'Man of War Bay' vor Anker (der Position Report sollte schon das gleiche sagen) und moechten auf diesem Wege nochmals **Danke sagen** fuer die tolle Versorgung mit Wetterberichten waehrend unserer Ueberfahrt.

Wir haben versucht euch auch hier zu empfangen, leider liegen wir aber hinter der Insel etwas abgeschirmt und der 'Nette Ami' kommt viel staerker rein als ihr - vielleicht passt es ja am naechsten Ankerplatz wieder besser.

In naechster Zeit werden wir weiterziehen nach Trinidad, zum Karneval und dann langsam nach Norden fahren um uns einen Job zu suchen (wir sind beide Tauchlehrer). Mal schauen was sich so ergibt.

Fuer eure Homepage noch ein paar Informationen ueber unser Schiff:

Schiffsname: Yab Yum

Laenge: 10,40m Breite: 3,48m Tiefe: 1,40m

Typ: Reinke S10 - Alu

Liebe Gruesse und nochmals vielen Dank Andrea & Heinz Bichl

Aktivitäten:

AMTEC Saarbrücken 28.11.04

Am 28. November 2004 fand die AMTEC Amateurfunkausstellung in Saarbrücken statt.

Intermar war mit einem Stand vertreten. Standbesetzung von links nach rechts Rolf DL0IMA und Thomas DJ4WL.



Ziel war es, Intermar unter den Besuchern bekannt zu machen. Der Vorstand des DARC sowie eine Abgeordnete des Saarländischen Landtages waren Standgäste. Eine gelungene Veranstaltung. Die Anmeldung für 2005 ist schon abgegeben

Auch die HAM RADIO 2005 in Friedrichshafen steht auf unserem Programm.

Mit besten 73

Rolf DL0IMA

ANTENNEN

Langdraht oder Vertikalantenne

Mit der ATAS-100 im Nordmeer unterwegs

Abendstimmung
in den Hebriden

Helmuth Hauck, DH1ABC

Auf hoher See bietet bislang ein Kurzwellen-QSO die einzige kostengünstige Verbindungsmöglichkeit zur Außenwelt. Oft wird das Antennenproblem diskutiert. Hier wird vom Betrieb mit einer Vertikalantenne berichtet.

Es gibt sicher nicht sehr viele Hochseesegler unter den Funkamateuren, aber viele Funkamateure unter den Seglern. Für die Küsten- und Hochseefahrt werden hauptsächlich Yachten benutzt, die zwischen 10 und 15 m lang sind, nur wenige haben 18 m und mehr. Bei den dadurch vorhandenen Platzbeschränkungen stellt sich – viel extremer als sonst im Amateurfunk – die Frage nach Typ und Montage der Kurzwellenantenne. Die – natürlich nie endende – Diskussion geht hauptsächlich um Langdraht- und Vertikalantennen.

Als Aufhängepunkt eines Langdrahtes bietet sich die Mastspitze an. Auf Eignerschiffen wird oft der hintere Abspanndraht des Mastes, das so genannte Achterstag, verwendet, am Mast und an Deck natürlich isoliert. Bei den Charterschiffen, die nicht von vornherein damit ausgerüstet sind, ist ein temporärer Einbau nicht möglich.

Ich selbst habe auch schon Langdrähte mit Hilfe von am Mast vorhandenen Reserveseilen, in der Fachsprache

heißen sie Falle, zur Mastspitze hochgezogen und das untere Ende durch ein Fenster in die Kajüte zum Tuner geführt.

Aber alle Langdrahtversionen haben mehrere Nachteile. Die Antenne ist nicht der einzige Draht, der vom Mast zum Deck führt, es gibt neben dem

Mast selbst mindestens sieben Stahlseile, die eine erhebliche Beeinträchtigung der Abstrahlung darstellen.

Langdrähte stören

Mit Ausnahme des Achterstags stören Langdrähte den Segelbetrieb und können daher nur vor Anker oder im Hafen aufgezogen werden. Und letztlich ist die Drahtlänge alles andere als ideal für die Kurzwellenbänder. Die Verwendung eines Tuners ist daher unabdingbar.

Es gibt noch eine, von mir aber noch nicht ausprobierte Variante, eine Delta-Loop, die sozusagen anstelle des Segels am Achterstag hochgezogen wird. Sie hat auch Nachteile, dass sie nur im Hafen eingesetzt werden kann, dafür aber den Vorteil der störungsunempfindlichen horizontalen Polarisierung. Vertikalantennen auf Segelyachten haben viele Befürworter. Sie sind im Automobilbetrieb erprobt, stören wegen ihrer Montage entweder auf der Mastspitze oder am Heckkorb die Segelmanöver nicht und sind unempfindlicher gegen Ab-



Die ATAS-100 im
Größenvergleich mit
DH1ABC

schattungen durch die Takelage. Da kein Schiff ruhig liegt, sind sie verletzlich durch die dauernden Lastwechsel am Fußpunkt, insbesondere bei Montage auf der Mastspitze, da dort die Schwankungen des Schiffes besonders stark sind.

Ich selbst habe mit einer besonderen Vertikalantenne sehr gute Erfahrungen gemacht.

Als ich mir kurz nach seinem Erscheinen auf dem deutschen Markt den FT-847 gekauft habe, war ich fasziniert von der als Spezialzusatz erhältlichen Mobilantenne ATAS-100. Das Akronym steht für „Active Tuning Antenna System“. Sie deckt den Frequenzbereich von 7 MHz bis 50 MHz sowie 2 m und 70 cm ab.

Motor in der Antenne

Sie besteht aus einem ca. 4 cm dicken Unterteil, das durch ein motorgetriebenes Abstimmsystem in der Länge verändert wird. Im Fuß ist eine PL-Buchse integriert, die auf jeden handelsüblichen Mobilfuß geschraubt werden kann. Oben drauf steckt eine Edelstahlrute, die mit einer Imbus-Madenschraube fixiert wird. Die maximale Länge der ATAS-100 liegt bei 1,6 m.

Der Abstimmvorgang ist extrem einfach. Sobald die QSO-Frequenz eingestellt ist, drückt man am FT-847 den Knopf „Tuner“. Der Transceiver geht mit 10 W auf Sendung und verändert die Antennenlänge durch Speisung des Antennenmotors über das Koaxkabel mit 12 V Solare, bis das SWR auf ein Minimum reduziert ist. Dann wird der Sender abgeschaltet, und die ATAS ist betriebsbereit. Diese Abstimmung kann auch manuell erfolgen, wobei das S-Meter des FT-847 als SWR-Meter funktioniert.

Gegengewicht nötig

Ich betreibe die ATAS-100 seit mehreren Jahren fest installiert auf einem kleinen Ausleger am Balkon meines Shacks in 8 m Höhe. Zu Recht wird in der Bedienungsanleitung der Antenne darauf hingewiesen dass „ein möglichst dickes Kupferkabel vom Antennenfuß zur Fahrzeugmasse als Gegengewicht zum Strahler unbedingt erforderlich“ ist. Ich habe ein solches Kabel zum Balkonträger, sprich Hauserde, gelegt.

Im August 2001 erfüllte sich ein langgehegter Traum. Ich hatte an der Nordwestküste von Schottland eine 13-m-Segelyacht gechartert und segelte mit

meiner Frau und den erwachsenen Kindern zwei Wochen lang in der Inselwelt der Hebriden. Und die ATAS-100 samt FT-847 waren dabei.

Kupplung zur Befestigung

Die Antenne war mit einem kleinen Ausleger am Heckkorb montiert. Eine doppelseitige PL-Kupplung diente sowohl zur Befestigung am Auslegerflansch als auch zum Anschluss des HF- und des Erdungskabels. Die Kabel waren fliegend verlegt. Fliegend deshalb, weil ich meiner Frau die Verlegung der Kabel durch die Heckluke und quer durch unsere Kojen zum Navigationsstisch im Salon nicht als Dauerzustand zumuten wollte. Außerdem regnet es gelegentlich vor Schottland, und da muss eine Heckluke dicht sein.

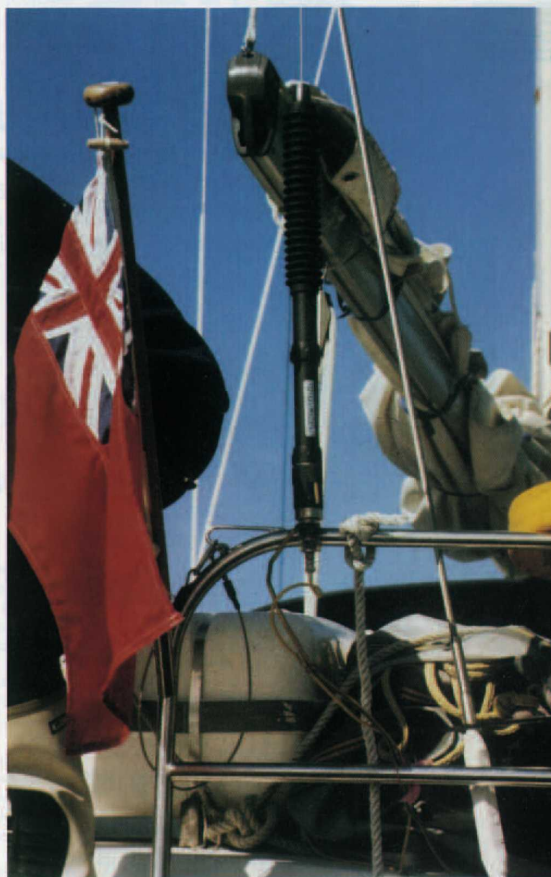
Praktischerweise saß der 12-V-Akku der Bordversorgungsspannung direkt unter dem Navigationsstisch. Das Erdkabel wurde mit einer starken Klammer eines Starterkabels an eine blank geputzte riesige Mutter, die mit anderen zusammen den Kiel am Bootsrumpf befestigt, geklemmt.

Sozusagen als Luxus habe ich noch ein MFJ-931 „Artificial Ground“ zwischen Transceivermasse und Kielmutter gelegt. Mehr konnte ich für ein gutes Gegengewicht nicht tun. Der Erfolg war riesig, sehr zu meiner Überraschung und natürlich Freude. Jeden Abend um 20 Uhr Lokalzeit führte ich mit meinen Funkfreunden, die sich täglich zur „Blombergrunde“ auf dem Blomberg-Relais DBØISW treffen, ein QSO auf 14,265 MHz mit ausgezeichneter Übertragungsqualität.

In der CQ DL 2/99 auf Seite 104 hat DL3FQ über „Intermar“ berichtet. Einer Vereinigung von segelnden Funkamateuren, die von mehreren Basisstationen in Deutschland aus, jeden Tag um 0600 UTC und 1630 UTC auf 14,313 MHz zu „Funkseglern“ auf allen Weltmeeren Kontakt halten und ihnen Wetterinformationen senden. Obwohl wir von der britischen Küstenwache ausgezeichnete lokale Wettermeldungen bekamen, meldete ich mich fast täglich bei Günter, DL2FCG, Rolf, DK4XI, oder Klaus, DJ3CD, und erhielt nach einigem Warten – ich war der einzige Kunde im hohen Norden! – detaillierte Angaben zur Großwetterlage und ausgezeichnete Prognosen.

Besonders stolz bin ich darauf, dass ich einmal als Relais dienen konnte zwischen Intermar und einer Yacht in der

Nähe von Mauritius, mit der Günter trotz seiner gewaltigen Antennen große Verständigungsschwierigkeiten hatte. Ich hatte mit beiden eine gute Verbindung, was Günter zu der Vermutung führte, ich hätte einen Beam an Bord.



Für alle diejenigen, die sich eine ATAS-100 zulegen, muss ich noch den einzigen mir bislang untergekommenen Minuspunkt erwähnen. Die Edelstahlrute ist, mit einer Imbus-Madenschraube befestigt. Aus mir unerfindlichen Gründen verwenden die Ingenieure des Herstellers eine Made aus Stahl. Als ich nach Schottland aufbrechend die ATAS vom Balkon holte, war die Made natürlich festgerostet und riss aus. Es ist der feinmechanischen Geschicklichkeit meines Funkfreundes Janusz, DG4MJD, von der Blombergrunde zu verdanken, dass es gelang, das rostige Ding zu entfernen und durch eine etwas größere Nirosta-Made zu ersetzen.

▲ Die Befestigung am Heckkorb ist so stimpel, dass man sie fast nicht sieht

Die ATAS-100 ist eine breitbandige Mobilantenne. Sie arbeitet vom 40-m-Band bis zum 70-cm-Band. Über das Koaxialkabel wird vom Transceiver ein in der Antenne eingebauter Motor gesteuert, der die automatische Abstimmung für die Kurzwellenfrequenzen übernimmt. Es ist kein Tuner oder Umbau der Antenne bei Bandwechsel erforderlich.

Helmuth Hauck, DH1ABC
Geltlingerstr. 23a
82515 Wolfratshausen

Kompakte Bordfunkstation



Transceiver FT-857 D

Mobil-Allmode-Transceiver von Kurzwellen bis 70cm.

Neue Version! FT-857D jetzt mit eingebautem DSP-2!

Der neueste Mobil-Transceiver von Yaesu! Von Kurzwellen über 6m bis 2m und 70cm in allen Betriebsarten QRV.

Sehr kompakte Gehäusegröße (etwa wie ein Autoradio), dazu noch mit abnehmbarem Bedienteil (Option YSK-857 erforderlich). 100W Sendeleistung auf KW und 6m, 50W auf 2m bzw. 20W auf 70cm bieten genug Reserve um unterwegs und im Urlaub auch DX zu erreichen.

Entwickelt mit der Erfahrung aus dem Spitzentransceiver FT-1000MP und dem kompakten FT-897 bietet der FT-857 Mobiltransceiver hervorragende Empfangseigenschaften auf allen Bändern. Das Bedienkonzept und der Funktionsumfang ähnelt dem des beliebten FT-817 und FT-897.

Das optionale Bedienmikrofon MH-59A8J bietet auch im Auto optimale Kontrolle über die meisten Funktionen.

Der ursprüngliche FT-857 (ohne DSP) ist selbstverständlich auch noch verfügbar.

Alle Infos, Zubehör und Preise auf:

> www.wimo.de

ATAS-120 Mobilantenne

Mobilantenne für FT-847, FT-857, FT-897 und FT-100D

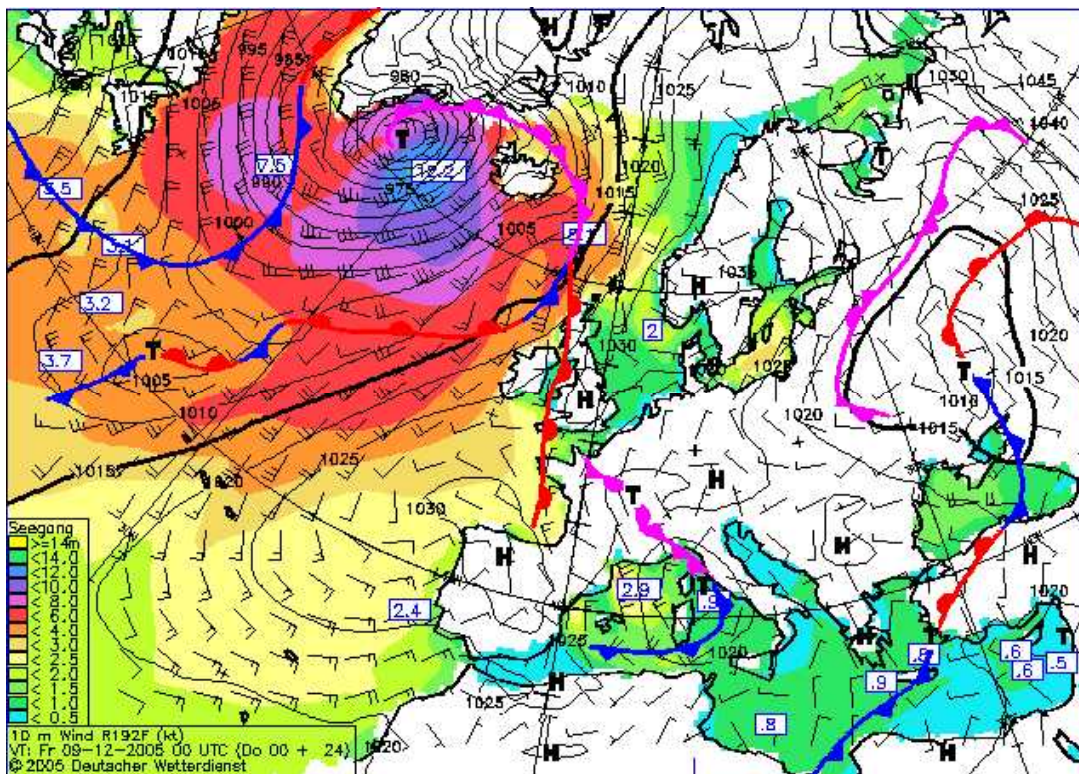
Um die ATAS-120 mit beliebigen anderen Geräten zu betreiben steht das MFJ-1925 Steuergerät zur Verfügung.

Frequenzbereiche: 7-50/144/435 MHz.

Über das Koaxkabel wird vom Transceiver ein in der Antenne eingebauter Motor gesteuert, der die automatische Abstimmung für alle Kurzwellenfrequenzen übernimmt.

Kein zusätzlicher Tuner, kein Umbau der Antenne bei Bandwechsel erforderlich! Mit PL-Anschluß.

Wetter



Alle Wetter unter
www.intermar-ev.de

Allgemeines:

Amateurfunk auf hoher See (von Heinz Kratz)

15. April 1993, 8.00 Uhr Bordzeit. Wir befinden uns auf 25° Süd und 129° West, mitten im Südpazifik in der Nähe der Insel Pitcairn. Der Südwest hat auf 8 Beaufort zugenommen, Schauerböen heulen durchs Rigg und aus dem Grau rollen mächtige Wellenberge heran. Von Regen und Gischt eingehüllt erkämpft sich die "caprice" mühsam ihren Weg nach Nordwesten. "Günther müsste gleich kommen" Mit diesen Worten beuge ich mich nach vorn und schalte das Amateurfunkgerät ein - Prasseln und Rauschen dringt aus dem eingebauten Lautsprecher, doch die Frequenz ist frei und so drückt Johanna nach einigen Minuten die Sendetaste: "Delta Lima Null Wiskey Golf von Delta Lima Fünf Charlie Zulu - Maritime Mobile." Sie wiederholt den Ruf noch ein paarmal und während draußen der Wind heult, die See sich lärmend an der Bordwand bricht und die heftigen Schiffsbewegungen uns fast durch die Gegend schleudern, lauschen wir gespannt in unsere kleine Funkkiste und warten auf die vertraute Stimme unseres Funkfreundes Günther, der uns nun schon über ein Jahr lang vom fernen Kronberg bei Frankfurt aus "begleitet". Dann, so laut und deutlich, als wäre er ganz in der Nähe und nicht fast 16 000 km von uns entfernt, hören wir seine Stimme: "Delta Lima Fünf Charlie Zulu MM von Delta Lima Null Wiskey Golf, guten Abend Johanna und Klaus, entschuldigt meine Verspätung, aber die Arbeit in der Firma hat mich noch festgehalten."

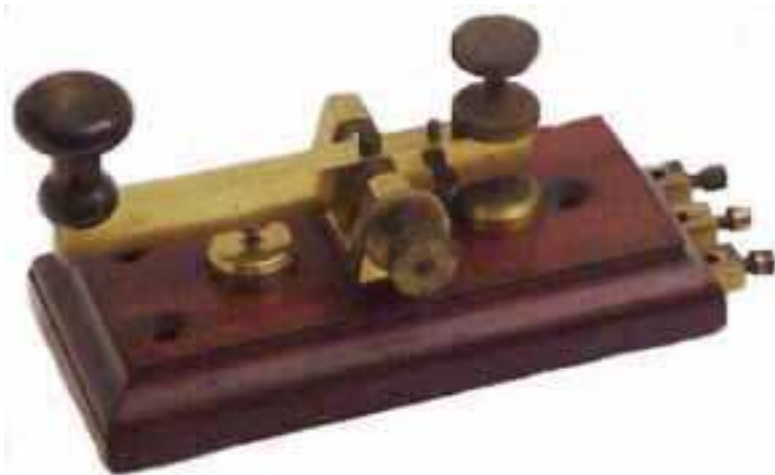
So oder ähnlich begannen während unserer dreijährigen Weltumsegelung die fast täglichen Gespräche mit Günther und anderen Funkamateuren in Deutschland.1 "Was soll das?" wird jetzt vielleicht mancher fragen, "Hat man in einer Situation wie der oben geschilderten, nicht wichtigeres zu tun, als einen Klönschnack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

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



Amateurfunk ist kein Seefunk

In meinen Gesprächen mit anderen Fahrtenseglern hat sich oft gezeigt, daß viele nicht so recht wissen, was eigentlich Amateurfunk ist. "Wieso kann ich mit meinem Allgemeinen Sprechfunkzeugnis nicht auch Amateurfunk betreiben? Was soll das mit diesen persönlichen Rufzeichen? Warum wird die Prüfung für eine Amateurfunklizenz so schwer gemacht? Wozu muß ich denn wissen, wie ein Sender funktioniert, wenn ich ihn bedienen kann? Und Morsetelegrafie ist sowieso Quatsch, das braucht doch heute kein Mensch mehr!"



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

untergeht. (Auch ein Sicherheitsfaktor!)

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



Die MM-Netze dienen der Sicherheit auf See

In dem Maß, wie die Kurzwellensender immer kleiner und effektiver wurden, konnte mit ihnen auch "mobil", außerhalb der "Heimstation", und "maritime mobile", von Schiffen aus, gearbeitet werden. Waren es anfangs eher Handelsschiffe, deren Funkoffiziere nebenbei Amateurfunk als Hobby betrieben, so entstand in den letzten 20 Jahren eine immer größere werdende "Gemeinde" von segelnden Funkamateuren, die beide "Hobbys" miteinander verbanden. Internationale Verständigung und gegenseitige Hilfsbereitschaft, vor allem in Notfällen, war schon immer ein Merkmal des Amateurfunks und so bildeten sich bald sog. "Maritime Mobile Netze", deren Ziel es war, das nicht immer ungefährliche Offshore-Segeln der Funkfreunde durch regelmäßige Funkkontakte sicherer zu machen. Mittlerweile gibt es weltweit an die 80 solcher Netze, die tagtäglich zu festgelegten Sendezeiten und Frequenzen betrieben werden. (s. Kasten)

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

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

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

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

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



1. Unsere täglich en Angaben über Position, Wetter und Situation an Bord wurden vom Netzleiter notiert, und dies bietet über die Möglichkeiten des Seefunks hinaus zusätzliche Sicherheit in Notfällen.
2. Da der Inhalt der Amateurfunksendungen "öffentlich" ist, kann über den Inhalt auch mit Dritten gesprochen werden. Auf diese Weise konnten unsere manchmal besorgten Mütter sich per Telefon jederzeit bei unseren Funkfreunden darüber informieren, wie es uns geht und wo auf einem der großen Ozeane wir gerade herumschippeln. Eine große Beruhigung für sie und auch für uns. (Solche Informationen stellen keine "Nachrichten an Dritte dar, die nach dem deutschen Amateurfunkgesetz verboten sind.)
3. Durch die täglichen Funkgespräche, die natürlich auch über den Datenaustausch hinausgingen, entwickelte sich einen persönliche Beziehung zwischen uns und den fernen Funkfreunden und in schwierigen Situation (Stürme, Flauten) tat es manchmal gut, durch sie Anteilnahme und Zuspruch zu erfahren.

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

Die Kurzwellenanlage auf Jachten

Mit UKW-Seefunk läßt sich maximal eine Reichweite von 50 Seemeilen erzielen. Die Kurzwelle hingegen (10m - 80m, bzw. 30.000 - 3.500 kHz) wird von der Erdoberfläche

und elektrisch geladenen Luftschichten, der Ionosphäre reflektiert und breitet sich wellenförmig über den ganzen Erdball aus. Die Ausbreitungsbedingungen sind tageszeitlichen und anderen Schwankungen unterworfen. Je nach Tageszeit eignen sich für Fernverbindungen (DX) im Amateurfunk das 20m und das 15m-Band am besten (14.000-14.350 kHz und 21.000-21.450 kHz) und im Seefunk die dort verwendeten Frequenzbereiche von 12, 16, und 22 MHz.

Aufbau und Funktion von Amateurfunkanlagen unterscheiden sich im Prinzip nicht von Seefunkanlagen. Sie bestehen aus einem Sender und Empfänger (meist in einem Gerät, dem Transceiver), dem Antennenanpaßteil (Antennentuner) und der Antenne. Darüber hinaus ist eine gute Erdung aller Geräte nötig. (Bei Stahlschiffen kein Problem, bei Holz- und GFK benötigt man dafür außen am Unterwasserschiff angebrachte Erdungsplatten). Ein Amateurfunkgerät hat meistens 100 Watt Senderausgangsleistung, ein Seefunkgerät 150 Watt. Doch diese Leistung wird bei weitem nicht an der Antenne abgestrahlt. Verluste treten auf in den Koaxialkabeln, im Antennentuner und in der Antenne selbst. Oft werden von der Senderausgangsleistung gerade noch 25% abgestrahlt.

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

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

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



Alle genannten Verluste fallen solange nicht ins Gewicht, wie man sich mit geringen Reichweiten, etwa innerhalb der europäischen Gewässer, zufrieden gibt, denn die gute "Erde", bedingt durch die 300x größere Leitfähigkeit von Meerwasser gegenüber dem idealsten Boden und das Fehlen jeglicher "Abschirmung" durch Bäume, Häuser oder Berge schafft auf See ideale Ausstrahlungsbedingungen. Wirkliche DX-Verbindungen aber, rund um den Globus, sind mit solchen Anlagen nicht zu erreichen. Da die begrenzte Bordnetzkapazität eine Erhöhung der Sendeleistung kaum zuläßt, müssen sowohl der energiefressende Automatiktuner, als auch die ineffektive Achterstagantenne durch etwas besseres ersetzt werden. Die Lösung besteht in einer speziell auf die oben genannten DX-Bänder abgestimmten zusätzlichen Antenne, die ich im folgenden beschreiben will. Dabei handelt es sich um eine mit einfachen Mitteln selbst zu bauende Vertikalantenne (Peitschenantenne), die sowohl auf die Amateurfunkfrequenzen, als auch

die entsprechenden Seefunkfrequenzen abstimmbare ist. "Erfinder" dieser Antenne ist der erfahrene Amateurfunkler und Segler Fred, der uns in Las Palmas auch half, diese Antenne zu bauen. Das eindrucksvolle Ergebnis schon nach den ersten Tests: Wir hatten ein über 10x stärkeres Signal (bis zu 2 S-Stufen). Mit der alten Antennenanlage (Tuner + Achterstag) hätten wir dafür eine mindestens 1000 Watt Endstufe gebraucht.

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

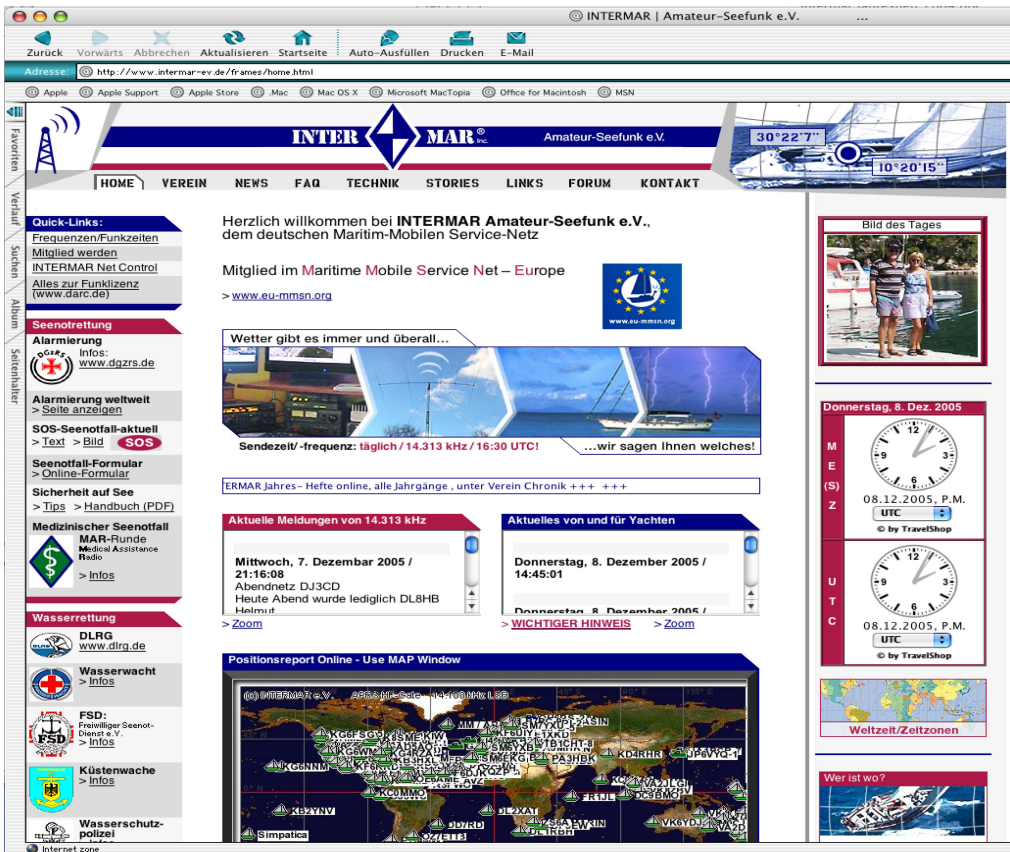


Kontakte und Infos

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

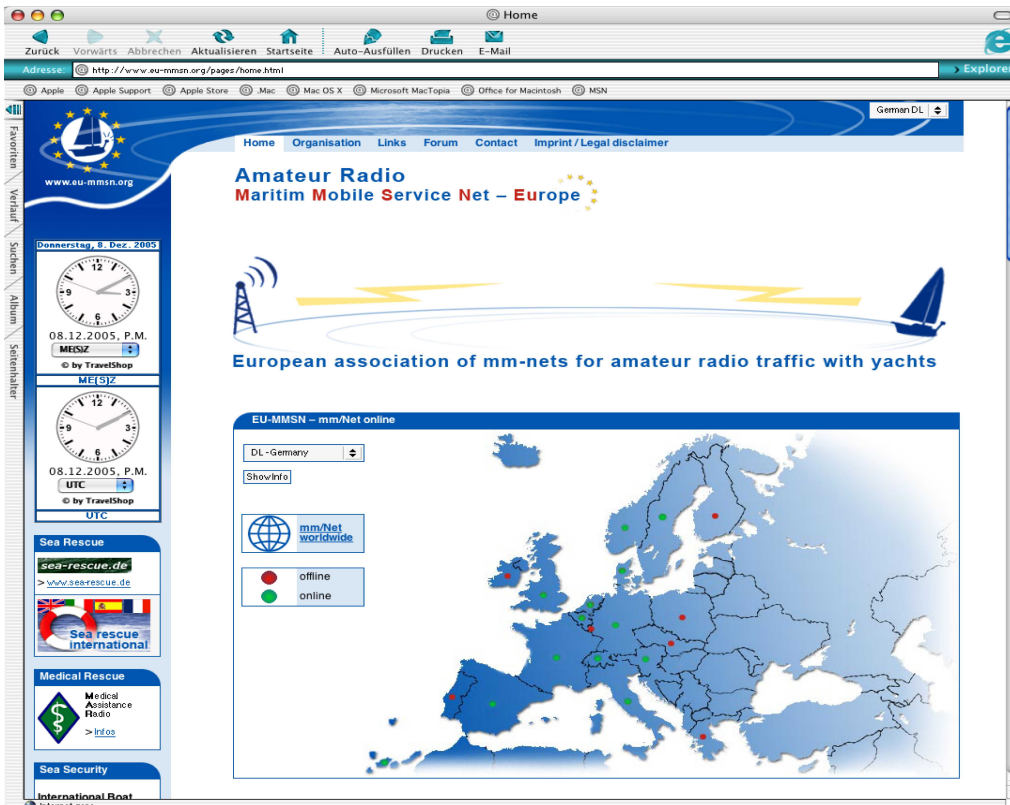
Intermar Website:

www.intermar-ev.de

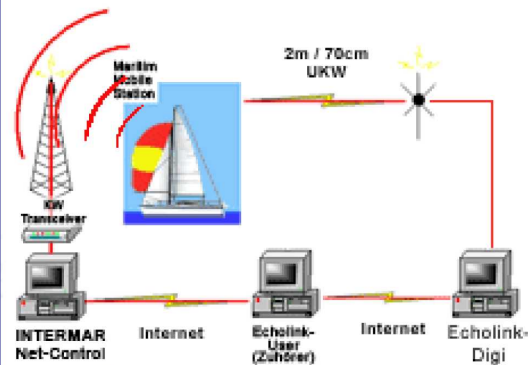


EU-MMSN Website:

www.eu-mmsn.org



INTERMAR Live



Zoom

i **APRS ICON:**
UI-View: Beispiel unter Objekt
> No. Circle + E <

ER-CALL für Relay ER-DL01MA
EL-CALL für Link EL-DL01MA

Echolinkkarte DL



> Zoom



Echolink:
> [Anwendung](#) +
> [Anmeldung](#)



Testhören
(Aufzeichnung)
[MP3, 2 MB]

INTERMAR- CONFERENZ-SERVER

DL01MA-L NODE
254306

HINWEIS:
Täglich um 16.30 UTC
mm/Net online

INTERMAR Kontakte | WEB

1. Info

Allgemeine Anfragen / Infos
Mitteilungen an den Verein
> info@intermar-ev.de

4. Geschäftsstelle

Verein / Mitglieder
> [Info / Anmeldung](#)

7. Wetter-Pactorbox

Wetter Europa
> [Information anzeigen](#)

2. Wetter-Info

Wetteranfragen per E-Mail
Positionsmeldungen per E-Mail
> [Information anzeigen](#)

5. Netz – 14.313 kHz

täglich um 16:30 UTC
> [Information anzeigen](#)

8. Forum

Fragen und Antworten
> [Forum](#)

3. Net Control

Wer ist Net Control?
> [Unsere Net Controls](#)

6. Echolink

14.313 kHz im Internet
> [Information anzeigen](#)

9. Stories

Stories und Bilder per E-Mail
> [Stories](#)

INTERMAR-Kontakte | LIVE

1. MM-Netz

14.313 kHz
täglich um 16:30 UTC
> [Info](#)

4. APRS HF-Gate

14.103 kHz LSB
Standby-Betrieb 24h
> [Info](#)

2. MM-Klönrunde

7050 kHz
täglich 15:00 UTC +/- GRM
> [Info](#)

5. Echolink

INTERMAR 24 (Standby-Betrieb)
Node: 219386
Net Control (16:30 UTC)
Node: 181480 DL01MA
Node: 173472 DJ4WL
Node: 202598 DJ3CD
> [Info](#)

3. MM/UKW-Kanal

144.775 MHz
Standby-Betrieb 24h
> [Info](#)

6. Wetter-Pactorbox

Standby-Betrieb 24h
> [Info](#)

INTERMAR Yacht-Mail

Anmelden bei Winlink

Winlink! 2000

Winlink Acceptance List Entry Form

> [Anmelden](#)

E-Mail

Adresse Empfänger:

Winlink-Stationen

WinLink Stations

Call	home page	lat	lon
DLIKRA		8.93783	-79.55833
OH6GRR		37.59600	-0.98500
MOBK		9.58733	-78.88067
K66TMM		14.87600	187.03683

Liste der 40 zuletzt gemeldeten Yachten

> [Liste anzeigen](#)

Yachten mit Factor

YOTREPS ID	Boat name #	Post card #	P
3		Yes	
8P6BT		Yes	
AA0XF	WATERHONE	No	
AA1SA		Yes	
AA1VV		Yes	

Liste aller gemeldeten Yachten mit Factor

> [Liste anzeigen](#)

Winlink-Status

Central MBO Status - Detroit Site

Task	State	Last Update
CMBO Scheduler	Running	2004/12/03 11
CMBO Queue Processor	Running	2004/12/03 11
SMTP Receiver	Running	2004/12/03 11
SMTP Sender	Running	2004/12/03 11
SMS Server	Running	2004/12/03 11
CMARV/CMARV1 Log	Running	2004/12/03 11

Central MBO Status

> [anzeigen](#)

Winlink-Web-Message

Message Access
Home Page
Register
Inbox
Outbox
New Message

This facility is for reg only. Please sign in:

Call:

[Be sure to sign out when](#)

Web-Message In- und Outbox...

> [anzeigen](#)

> www.winlink.org

> www.winlink.org/worldmap.htm

> [Factor-Boxen Liste \[Text-Datei\]](#)

> [Wetter-Factorbox \[Umfangreiche Infos\]](#)

Positionsreport Online - Use MAP Window



YACHT LIVE-TICKER

WK3G-9	08.12.05 14:31 30°43'5"N 084°51'5"W EY/J49}
SP3IPB-5	08.12.05 14:31 54°11'6"N 015°33'14"E]
N3KXE-1	08.12.05 14:30 38°19'55"N 076°27'43"W }
K4AA-8	08.12.05 14:29 26°6'42"N 080°6'25"W Victory At Sea
N7IME-2	08.12.05 14:29 45°36'52"N 122°41'49"W 14.1V 09C Blue Ecstasy Position Report

[MAP Window](#)

Klick "i" and yachticon

[Info and help](#)

Und zum Schluss ...





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 NI. Hamburg:
(BLZ 200 100 20) 70 46-200

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger