

JOURNAL

INTER  MAR®

1. AUSGABE | 2. HALBJAHR | 2008



**NEWS FÜR
FUNK-
AMATEURE**

Stories – Verein – Wetter
Technik – Allgemeines

Herausgeber

INTERMAR Amateur-Seefunk e. V.
Deutsches Maritim Mobile Service Netz
info@intermar-ev.de

Vorstand

Rolf Behnke DK4XI (DLØIMA)

1. Vorsitzender

66500 Hornbach
Deutschland / Germany
dlØima@intermar-ev.de
www.intermar-ev.de
Tel. +49 (0) 68 41 81 77-100
Fax +49 (0) 68 41 81 77-250

Thomas Andreas DJ4WL

2. Vorsitzender

Obere Straße 36
66957 Hilst
Tel. +49 (0) 63 35 / 98 33 05 oder 72 22
E-Mail: dj4wl@intermar-ev.de

Hans-Dieter Maier DHØIAV

Geschäftsstelle

Am Seeufer 1
17192 Waren (Müritz)
E-Mail: dhØiav@intermar-ev.de
Tel.: 0 39 91/67 49 24

Anmerkung

Alle Rechte der jeweiligen Artikel, Zeichnungen, Fotos usw. liegen bei den jeweiligen Autoren! Für Irrtümer und (Rechtsschreib-)fehler der Autoren übernimmt INTERMAR keine Verantwortung. Bilder und Screenshots in diesem Journal entsprechen lediglich der Internet-Qualität von 72 DPI. Die Redaktion behält sich Textkorrekturen und -Kürzungen vor.

Titel

Yacht Kira von Celle Fotomontage



Ausgabe

Ausgabe 01 / 2 Halbjahr 2008

Informationen zum Verein

www.intermar-ev.de

INHALT

→ Verein	3
→ Stories	7
→ Wetter	37
→ Technik	39
→ Allgemeines	52



Der Vorstand informiert!

Liebe INTERMAR Mitglieder,

anlässlich der Frühjahrstagung in Koblenz haben wir beschlossen wieder eine Zeitschrift ins Leben zu rufen. „**INTERMAR Journal**“ **soll sie heißen!**

Wir möchten damit einen besseren Kontakt zu allen Mitgliedern herstellen, damit diese an unserer Arbeit teilnehmen können. Wir haben vor, diese Journal zweimal im Jahr erscheinen zu lassen, da viele Informationen zeitnah zu den Mitgliedern kommen sollten.

Damit wir auch in Zukunft das Journal mit Beiträgen füllen können, bitten wir euch, uns regelmäßig Erlebnis- und Reiseberichte oder Beiträge zu den Themen Segeln, Amateurfunk, Wetter usw zu schicken.

Wir werden alle Berichte veröffentlichen. Hinweisen möchte ich insbesondere auf die Möglichkeiten mit uns in Kontakt zu treten.

- Echolink, jeden Abend sind wir auf dem Conferensserver DL0IMA-L. Eine Anleitung zum Einstieg ins Echolink findet man weiter hinten.
- Auf allen INTERMAR-Relays sind wir Deutschland weit und teilweise in Europa zu hören. Frequenzliste weiter hinten. Tag für Tag, 24 Stunden.
- Natürlich auf unserer INTERMAR-Net-Frequenz 14.313kHz, jeden Abend 16.30 UTC

- Neu, via PSKmail, das neue INTERMAR Datenfunknetz www.pskmail.de. Bericht weiter hinten.
 - Natürlich via Email, APRS Message, Yachtmail, Skype und Telefon.
- Im hinteren Teil des Heftes werden wir immer alle Möglichkeiten darstellen.

Ein besonderer Wunsch haben wir vom Vorstand schon lange Zeit. Wir suchen immer Leute, die gerne Tätigkeiten ihrer Fähigkeit entsprechend übernehmen würden.

- Net-Control (auch ohne eigene Kurzwellenstation, wir haben HF-Remote, Kurzwellen via INTERNET)
- Journal-Mitarbeiter, Leute die gerne Zeitschriften machen.
- Webmaster, alle unsere Homepage können wir selbst gestalten und füllen.
- Techn. interessierte Leute, zur Mitgestaltung und Weiterentwicklung moderner Betriebsarten wie z.B. EchoLink, APRS, PSKmail o.Ä.
- Software Leute die, zum Beispiel ein Programm, Linux nach Windows schreiben können (speziell für PSKmail)
- usw., usw. Aufgaben gibt es genug ...

Nur wenn wir alle zusammenarbeiten können wir den Verein INTERMAR dauerhaft am Leben erhalten. Zur Zeit lastet die gesamte Arbeit auf zu wenigen Schultern. Bitte sprecht uns an, es gibt immer etwas zu tun.

Nun viel Spass beim Lesen unseres ersten INTERMAR Journals.

Mit besten 73 für den Vorstand
Rolf Behnke DK4XI

Wetterinfos und Hilfe auf See ... damit Sie keinen Schiffbruch erleiden !

Auf hoher See ständig über aktuelle Wetterveränderungen informiert zu sein ist lebenswichtig! Deshalb betreiben wir seit 1969 einen Amateurfunkdienst für Seefahrzeuge. Die Funker unserer Net-Control helfen Ihnen gerne in jeder Lage weiter.

INTERMAR-Spenden

Jede Dienstleistung ist mit Kosten verbunden! INTERMAR und die angebotenen Leistungen werden ausschließlich aus Spenden finanziert. Bitte spenden Sie und helfen Sie mit, unseren Amateurfunkdienst aufrecht zu erhalten.

INTERMAR-Vereinskonto bei Sparkasse
Bochum
BLZ: 430 500 01
Konto: 47 407 838
IBAN: DE72 4305 0001 0047 4078 38
Bic: WELADED1BOC

Im Mittelpunkt unseres Funkdienstes steht der Seewetterservice, der täglich auf 14.313 kHz ab 16:30 UTC (Hauptsendezeit) und zwischen 07:00 und 10:00 UTC (Morgennetz = variabel) empfangen werden kann.

Protokoll zur Jahreshauptversammlung 2008

**des INTERMAR Amateur-Seefunk e.V. in
Koblenz**

Tagungslokal: Diehl's Hotel, Rheinsteigufer 1,
56077 Koblenz

Termin: 05.04.2008

Beginn: 10,13 Uhr Ende: 12,40 Uhr

Anwesend: 16..Mitglieder, ..12..Gäste

Versammlungsleiter: Rolf Behnke DK4XI
Protokollführer: Klaus Hilbert DJ3CD

TOP 01

Begrüßung der Mitglieder und Gäste.

Rolf Behnke DK4XI begrüßte die Mitglieder und Gäste. Die Versammlung gedachte den verstorbenen Mitglieder Hans-Jürgen Murawski DL1BJM und Hans-Ulrich Schöllhorn SWL.

TOP 02

Eintragung in die Anwesenheitsliste.

Siehe Anwesenheitsliste. Diese ist Bestandteil des Protokolls.

TOP 03

Feststellung der Beschlussfähigkeit, Bestimmung des Versammlungsleiters

Die Einladung zur Mitgliederversammlung (Jahreshauptversammlung) erfolgte fristgerecht. Die Beschlussfähigkeit war somit gegeben.

Rolf Behnke DK4XI wurde als Versammlungsleiter bestimmt.

TOP 04

Wahlvorschläge, Anträge auf Satzungsänderungen und sonstige Anträge und Vorschläge (Anlagen)

Wahlvorschläge sowie Anträge auf Satzungsänderungen waren keine beim Vorstand eingegangen.

Fritz Schumacher EA3GLL stellte den Antrag den Netcontrollern ein Mitspracherecht im Vorstand einzuräumen. Dieser Antrag würde die Erweiterung des Vorstandes bedeuten und müsste über eine Satzungsänderung herbeigeführt werden. Dieser Antrag wurde abgelehnt.

TOP 05

Feststellung, ob diese fristgerecht eingegangen und wirksam sind

Entfällt, da keine Anträge eingegangen waren.

TOP 06

Bericht des 1. Vorsitzenden

Rolf Behnke berichtete über das abgelaufene Geschäftsjahr. Er dankte den Mitglieder im Vorstand sowie den Netcontrol für die geleistete Arbeit. Er lobte die gute Harmonie, die gute allgemeine Entwicklung sowie die gute Entwicklung des Mitgliederbestandes. Es sind z. Zt. wenig DL Stationen auf dem Atlantik unterwegs. Rolf Behnke ging auf die von INTERMAR in der Vergangenheit realisierten Techn. Projekte ein. Es wurden in Betrieb genommen : 23 Relays im Bereich der Nord- und Ostsee sowie im Binnenland. Weitere sind geplant. Die Systeme APRS - Tracker, APRS HF Gate, HF Remote und PSK Server. Geplant sind noch die Projekte PSK Mail, D Star und das Satelliten Projekt.

Rolf Behnke legte dar, dass hierfür sowie den Unterhalt der bereits laufenden Projekte weitere finanzielle Mittel benötigt werden. Er machte der Versammlung klar, dass hierfür entstandene Kosten in Zukunft von INTERMAR getragen werden müssten und appellierte an die Spendenbereitschaft der Mitglieder.

Zu PSK Mail wird OM PA0R später einen Vortrag halten.

TOP 07

Bericht des 2. Vorsitzenden.

Ausführungen sind im Bericht des 1.Vorsitzenden enthalten.

TOP 08 / 09

Bericht des Geschäftsführers

Hans-Dieter Maier DH0AIV legte der Versammlung den Geschäftsbericht für das Jahr 2007 vor. Er erläuterte der Versammlung, dass ca 3.500,- € an laufende Kosten, aus dem Bericht von Rolf Behnke jetzt von INTERMAR zu tragen sind.

Gemessen an dem Mitgliederstand spenden nur etwa ein drittel der Mitglieder. OM Maier berichtete noch über die Entwicklung des Mitgliederbestandes.

Zum 31.12.2007 hatte INTERMAR 352 Mitglieder. Zum 1.Quartal 2008 waren 368 Mitglieder in der Liste wovon 296 im Besitz einer Amateurfunklizenz waren.

Im Geschäftsjahr 2008 wurden 49 neue Mitglieder gewonnen.

TOP 10

Bericht der Kassenprüfer

Herbert Burk DJ2OV legte den Bericht der Kassenprüfer vor. Die Kasse ist ordentlich geführt und gibt keine Anlass zur Kritik. Die Sachwerte des Vereins sind der Zwischenzeit auch ordentlich erfasst. Die Kassenprüfer machen sich Sorgen um die Ein- und Ausgaben des Vereins.

TOP 11

Redaktion Jahresbericht

Hierzu werden Mitarbeiter gesucht.

TOP 12

Entlastung des Vorstandes

OM Otto Lennartz DJ8OL stellte den Antrag auf Entlastung des Vorstandes.

Der Vorstand wurde mit 13 ja Stimmen bei 3 Enthaltungen entlastet.

TOP 13

Wahl des 1. Vorsitzenden (Wahlleiter, Anzahl der abgegebenen. Stimmen)

Als Wahlleiter fungierte OM Werner Katz DL4TJ. Es sind 16 stimmberechtigte Mitglieder anwesend.

Vorschlag : Rolf Behnke DK4XI.

Es gab keine weiteren Vorschläge.

Es wurden 16 Stimmen abgegeben. Davon sind 15 ja Stimmen und 1 Enthaltung.

Rolf Behnke nimmt die Wahl an.

TOP 14

Wahl des 2. Vorsitzenden

Vorschlag : Thomas Andreas DJ4WL.

Es gab keine weiteren Vorschläge. Es wurden 16 Stimmen abgegeben. Davon sind 15 ja Stimmen und 1 Enthaltung.

Thomas Andreas nimmt die Wahl an.

TOP 15

Wahl des Geschäftsführers

Vorschlag : Hans-Dieter Maier DH0IAV.

Es gab keine weiteren Vorschläge. Es wurden 16 Stimmen abgegeben. Davon sind 14 ja Stimmen und 2 Enthaltung.

Hans-Dieter Maier nimmt die Wahl an

TOP 16

Wahl der Kassenprüfer

Als Kassenprüfer für das Geschäftsjahr 2008 wurden Gerhard Miosga DJ7MV und Herbert

Burk DJ2OV von der Versammlung mit 15 ja Stimmen bei 1 Enthaltung berufen. Von G. Miosga lag die Zusage vor.

TOP 17

Beschlussfassung über die Einführung eines Mitgliedsbeitrages

Rolf Behnke erläuterte die Situation. INTERMAR benötigt für die Abdeckung der laufenden Betriebskosten inkl. der Kosten für die Servermiete ca. 3.500 Euro pro Jahr. Für die weiter geplanten Projekte werden zusätzliche Mittel benötigt. Dieses ist nicht mehr durch das Spendenaufkommen abzudecken. Der Vorschlag des Vorstandes, die Mitglieder zu einer Spende in festgesetzter Höhe aufzufordern, stieß bei den anwesenden Mitglieder auf Bedenken.

Es wurde folgender Antrag gestellt :

Der Vorstand wird beauftragt den § 3.2 der Satzung zu prüfen und eine Änderung herbeizuführen damit ein Mitgliederbeitrag eingeführt werden kann. Das Ergebnis ist der nächsten Mitgliederversammlung zum Beschluss vorzulegen. Der Antrag wurde mit 16 ja Stimmen Angenommen.

TOP 18

Sonstiges

Die Mitgliederversammlung 2009 soll in Berlin abgehalten werden.

Ende der Versammlung: 05.04.2008
12.40 Uhr

61381 Friedrichsdorf - Köppern den
18.04.2008

Klaus Hilbert DJ3CD Protokollführer

Saturday, August 02, 2008 12:45 AM

Subject: Kira von Celle

Liebe INTERMAR Crew,
wir sind inzwischen in der Südsee angekommen und genießen seit Wochen den Südseezauber. Zurzeit ankern wir in der Blauen Lagune von Bora Bora. Unterwegs hatten wir eine Internet freie Zeit und so kommt der Bericht von den Las Perlas im Golf von Panama erst jetzt. Unsere Südseegeschichten werden wir von Neuseeland aus versenden, denn das Internet ist hier zu langsam und viel zu teuer.



Herzliche Grüße
Beate und Detlev Schmandt
SY Kira von Celle

HP1XX und die Perleninseln

SY Kira von Celle – Beate und Detlev
Schmandt – HR 42

Am Sonntag, den 17.02.2008, nach einer Woche an der Muring im Balboa Yachtclub und Bauarbeiterstreiks, Polizeikontrollen, Straßensperren in Panamacity sind wir reif für die Inselwelt der Las Perlas. Unsere Kira liegt tief im Wasser, der weiß-blau-weiße Wasserpass lässt sich nur noch erahnen. Lebensmittel aus allen Supermarktregalen, Obst, Gemüse, Einkochtes, Kilo weise Pasta, Reis, Kartoffeln, diverse Getränke, Wasch- Putzmittel und Hygieneartikel für die nächsten sechs Monate sind gelistet, und auf alle verfügbaren Schabs, Schränke und Fächer im Schiff verteilt. Die Dieseltanks sind bis zum Stehkragen gefüllt und an Oberdeck stehen zusätzlich 5 Dieselkanister a 20l, die eiserne Reserve. Zu den drei 3,5kg Alu-Gasflaschen im Gasschab hat sich noch eine 12kg Alu-Gasflasche im eigens gebauten Ständer an Oberdeck gesellt. Unsere Kira ist zurzeit reparaturfrei und wir fühlen uns topfit und mental gut vorbereitet, für die lange Seestrecke über den Pazifik. Unser Zeitpolster ist so dick, dass wir uns einen längeren Aufenthalt in den Perleninseln leisten können.

Wir sind gespannt auf dieses neue Revier im Golf von Panama und auf Günter Hamacher, HP1XX, Amateurfunker, mehrfacher Weltmeister in zahlreichen Disziplinen des Amateurfunks und die „One man show“ des Amateurfunknetzes „Pacific Island Net“. Täglich, außer Sonntag ist die sympathische Stimme mit dem Kölner Slang um fünf Minuten vor 00:00 Uhr UTC auf Frequenz – 14435 kHz. Wir haben vor einem Jahr eingecheckt und die Kira von Celle ist mit der Nummer

808 gelistet. 2007 begleiteten wir unsere Seglerfreunde über das Pacific Island Net in den Pazifik und hörten zu, wie Günter mit viel Witz und Charme die täglichen Positionsberichte der Yachten, die Wetterbedingungen und den regen Informationsaustausch gelenkt und geleitet hat.

Nach 38 Seemeilen bei totaler Flaute ankern wir auf $08^{\circ} 37.305N + 079^{\circ}01.893W$ auf 9m, Ankergrund Sand, in der weitläufigen Bucht im Südwesten der Insel Contadora. Die bekannteste und exklusivste Insel der Las Perlas zeigt sich von ihrer schönsten Seite. Strahlendblauer Himmel, ein weißer Strand, der wie zermahlendes Elfenbein erscheint, keine Kokospalmen, nein hier gibt es Klippen, Felsen, Laubbäume, schicke Villen, große gepflegte Gärten und einen Airstrip, der die Insel mit Panamacity verbindet – 4 Linienflüge täglich. Auf Contadora hat der Schah von Persien im Exil gelebt und Jimmy Carter 1977 als Präsident der USA, das „Panama Canal Treatment“ unterzeichnet, in dem die USA ihre Hoheitsrechte über den Panama – Kanal an die Republik Panama abtraten. Contadora, übersetzt auf Deutsch – Die Buchhalterin – war schon um 1520 bei den Piraten aus England, Holland, Frankreich und Portugal beliebt. In den Perleninseln attackierten sie die Spanischen Flotten, die mit geraubten Gütern aus Peru beladen waren, und versteckten sich dann auf den Inseln. Geteilt wurde das Raubgut auf der Insel Contadora.

Auch heute haben einige Europäer und finanzkräftige Panamaer auf dieser gepflegten Insel ein Domizil. Von Günters Anwesen hoch über den Klippen, entdecken wir vom Ankerplatz nur die haushohen Antennen und ein grünes Blätterdach und so machen



wir uns nach telefonischer Anmeldung auf den Weg. Mit dem Dingi fahren wir Richtung Strand und beobachten fasziniert wie die Wellen auf den Strand klatschen, wir haben Niedrigwasser. Wie sollen wir trocken anlanden, rechtzeitig aus dem Dingi springen? Wann muss der Außenborder hochgeklappt und die Paddel eingesetzt werden? Wir beobachten die auflaufenden Wellen, erwischen eine, die sich nicht vorher bricht und in Sekunden schnelle springen wir aus dem Beiboot, ehe es auf den Strand knallt. Geschafft, jetzt muss das Boot nur noch den breiten Strand hochgezogen werden. Zum ersten Mal bedauern wir, keine Rollen angebracht zu haben, denn es ist eine verdammt schweißtreibende Angelegenheit, das Dingi hoch oben am Baumstamm zu sichern. Bei Hochwasser, der Tidenhub beträgt um die 6m, ist ein Teil des Strandes überspült und wer hier zu nachlässig mit seinem Beiboot umgeht, schickt es auf die Klippen.

Nach einem kurzen Spaziergang, vorbei am österreichischen Strandhotel Romantica, dann auf der asphaltierten Strasse nach links bis zu dem Grundstück mit einer durchbrochenen Steinmauer (Dekosteine), dort wieder nach links in einen befestigten Sandweg einbiegen und ca. 150m weiter erblicken wir ein Gartentor mit Kölner Wappen. Kaum

haben wir das Gartentor geschlossen, werden wir erst von drei Dalmatinern überfallen und dann von Günter freudig begrüßt. Wir gehören in diesem Jahr, obwohl schon Mitte Februar, zu den ersten Yachten und so hat Günter alle Zeit der Welt. Nachdem wir unser Gastgeschenk, eine große Dose Wiener Würstchen überreicht haben, führt uns Günter auf die großzügige Terrasse mit Blick auf den Pazifik. Wow, da sitzen wir und quatschen über Gott und die Welt und über die Technik der Funkanlage auf der Kira von Celle, die hat Aussetzer bei langen Durchgängen und darüber ist der Amateurfunker Günter nicht begeistert. Er will sich die Anlage an Bord anschauen und so wird ein neuer Termin vereinbart. Für's erste Mal reicht es, es ist 17:00 Uhr, um 18:00 Uhr Panamazeit beginnt das Pacific Island Net und wir ausgestattet mit Günters berühmten 7 Seiten – Funkanlagen auf Segelyachten- ziehen uns zurück in unser Paradies.

Das Wetter ist in den ersten Tagen durchwachsen, viele Wolken selten Sonne, gute Voraussetzungen für die Inselerkundung zu Fuß. Immer wieder haben wir das Glück von Einheimischen im fahrbaren Untersatz mitgenommen zu werden, mal auf der Ladefläche eines Pickup, mal im klimatisierten Geländewagen sogar das überdachte Dreirad der Polizei hatte ein Plätzchen für uns frei. Wir stöbern in den drei Tante Emma Läden herum, lohnt sich besonders ab Donnerstagnachmittag, wenn das Versorgungsschiff seine Waren abgeliefert hat. Entdecken eine Tankstelle, die von der Polizeistation, cirka 5 Minuten entfernt ist, hier kann man notfalls Diesel und Benzin nachbunkern. Gegenüber der Polizei gibt es ein Internetcafe, benötigen wir allerdings nicht, weil wir an Günters Nabelschnur angeschlossen sind. Der preisgünstigste

Mittagstisch mit 3,50 US\$ und einheimischen Gerichten befindet sich ebenfalls im Umkreis der Polizei. Gegenüber der Landepiste das All inklusive Hotel Punta del Galeon und eine kleine Ladenzeile mit allem Schick Schnack für die Feriengäste. Segler Treffpunkt ist die Terrasse von Gerald's Restaurant, wenige Gehminuten oberhalb der Piste. Gerald und seine Frau Sabine stammen aus Schweinfurt und leben seit 18 Jahren in Panamacity bzw. auf Contadora. Ob Bratkartoffeln, Fisch, Langusten, oder Pizza, Gerald verwöhnt die Segler nach Strich und Faden und hat auch noch Zeit für viele informative Gespräche. Die Chemie stimmt und so verbringen wir mit den einlaufenden Seglern viele Stunden auf dieser Terrasse.

Jeden Tag, eine gute Tat für das Schiff, das ist Programm auf der Kira. Deck, Rumpf und Schiffsinne vom Panamacitydeck befreien, am Generator die Kraftstofffilter wechseln, die Schläuche kontrollieren Schlauchschellen nachziehen, Wassersammler prüfen, Rost entfernen, Motorraum putzen, Bilgenpumpe reparieren, Pumpenkopf, der Wassermacherpumpe sitzt nach 6 Wochen Ruhezeit wieder fest, gängig machen, am Wellenschaft den Stripper wieder festziehen, Toilettenpumpen fetten, defekte Halogenbirnchen austauschen, usw. Es sind alles keine aufwendigen Arbeiten und sind schnell erledigt, wenn genügend Arbeitsplatz zur Verfügung stehen würde. Alles auf dem Schiff ist eng, vieles nicht sofort zugänglich und so vergehen Stunden um Stunden bis alles wieder korrekt arbeitet. Bei strahlend blauem Himmel und 36° Grad Außentemperatur bleibt dann nur noch der Sprung ins kalte Wasser.

Im Hause Hamacher es geht inzwischen zu wie im Taubenschlag. Bei unseren täglichen

Besuchen treffen wir die durchreisenden Yachties, viele alte Bekannte und auch neue Gesichter. Da wird der Terrassentisch zum Büro umfunktioniert und wir emailen, skypen und recherchieren. Susanne, Günter charmante Gattin, humpelt mit bandagierten Fuß zwischen Kühlschrank und Terrasse hin und her und verwöhnt uns mit kalten Getränken, während Günter geduldig Fragen beantwortet, Informationen weiterleitet, Kabel und Stecker verteilt, Ersatzteile organisiert und Seglers Funkanlage überprüft, Wenn alle unterwegs sind, will er für sein Pacific Island Net ordentliche Signale haben und so müssen wir alle die Antennen putzen. Wir verbringen mit Susanne und Günter lustige und genussvolle Stunden. Es gibt viel zu erzählen über Karneval und Kölschen Klüngel, über die Pokale der gewonnenen Porsche-Rennen, über die Reisen an exotische Plätze, über das ehemalige Geschäftsleben und über das Paradies Contadora, über die verstorbenen zahmen Großkatzen Ozelots und Jaguar, die sie am Halsband spazieren führten und natürlich über Günters Hobby im Ruhestand, dem Amateurfunk. Wie lebenswichtig Günter und seine Funke ist, erleben wir hautnah. Bei einem Skipper einer Yacht in den Perleninsel wird ein Schlaganfall vermutet, die Yacht befindet sich 15sm von Contadora entfernt. Während die Ehefrau das Schiff nach Contadora zurück segelt, organisiert Günter den Krankenhausaufenthalt in Panamacity. Als klar war, dass das letzte Flugzeug nicht erreicht werden kann, schaltet Günter Polizei und Militär ein. Nach etlichen Telefonaten schwebt kurz nach Einbruch der Dunkelheit eine Militärmaschine ein. An Bord ein Notfallarzt, der den Patienten noch auf dem Weg zum Airstrip in Günters Auto versorgt. Dank der perfekten Organisation und der schnellen medizinischen Versorgung in

Panamacity segelt der Skipper heute wieder putzmunter im Golf von Panama.

Wir sind vier Wochen in diesem Tidengewässer im Golf von Panama gesegelt und haben in einsamen Buchten und Kanälen dieser wild romantischen Inselwelt geankert. In Sichtweite von Contadora liegt das Inselpärchen Isla Chapera und Isla Mogo Mogo, Ankermöglichkeit im Kanal bei 08°35.029N und 79°01.091W, der beste Ankergrund befindet sich auf der Südostseite der Isla Chapera. Hin und wieder ist das Anker nicht erlaubt, dann patrolliert dort die Guardia Civil, denn auf Mogo Mogo lebt ein Drogenbaron aus Kolumbien. Isla Boyoneta liegt 7,5 Seemeilen südlich von Contadora. Der Ankerplatz befindet sich südöstlich zwischen den Miniinselchen Isla Malaga und Isla Vivienda auf 3m Tiefe, Ankergrund Sand. Ein toller Strand für Spaziergänge und zum Muschelsammeln liegt auf der Westseite von Boyoneta. Die Isla Del Rey bietet unzählige Ankerplätze. Wir besuchten Isla Espirito Santo und Isla Canas. Esperito Santo ist 18sm von Cantadora entfernt, die Ansteuerung ist von Norden und von Süden möglich. Unser Ankerplatz 08°25.537N und 078°51.225W, ungefähr Kanalmitte. Da wir nicht wissen, wie die Landschaft bei Springniedrigwasser aussieht, halten wir Abstand zum Land. Zwischen 10 Uhr und 11 Uhr am nächsten Morgen zeigt sich der Strand und wir erkunden das Umfeld und die vielen kleinen Inselchen. Die Gegend ist märchenhaft und ein klein wenig gespenstisch. Nur 3,5sm weiter Richtung Süden taucht Isla

Isla Canas auf. Die Insel liegt auf der Ostseite der Isla Del Rey und ist durch den schmalen Kanal Punta Aguga mit del Rey verbunden. Die Einfahrt erfolgt von Norden, relativ

dicht an der vorgelagerten Insel auf der Steuerbordseite, Wassertiefe ca. 9m. In der Mitte des Kanals befindet sich eine Untiefe, man hat sie passiert, wenn man die Südspitze der nächsten vorgelagerten Insel an Backbord erreicht hat. Von hieraus kann man gefahrlos auf den Ankerplatz zu fahren. Unsere Ankerposition 08° 23.088 N und 078°50.026 W, Ankertiefe 6,20 m, Ankergrund Sand. Es empfiehlt sich bei Niedrigwasser einzulaufen, weil dann die Felsen aus dem Wasser schauen und der Abstand zum Ufer besser einzuschätzen ist. Der breite Strand auf Isla Canas ist bei Hochwasser überspült. Das besondere Erlebnis, ein einsames Krokodil, das sich am Strand gesonnt hat und von uns aufgescheucht wurde. Wir haben das Krokodil für einen Baumstamm gehalten. Im Südosten von Isla Del Rey befindet sich Isla Telmo. Hier ist an der Nordküste ein japanisches U-Boot während des 2. Weltkrieges gestrandet und Dank des dicken Stahlmantels liegt es immer noch da. Ankerplatz 08° 16.900N und 78° 50.000W. Geschwärmt wird auch von der hügeligen, bewohnten Isla Pedro Conzales und von dem landschaftlich sehr reizvollen Ankerplatz an der Ostseite, nahe des Inselchens Isla Don Bernado.

Alle Perleninseln sind vulkanischen Ursprungs, schroffe Felsen, Grotten, Höhlen und kilometerlange unbebaute Sandstrände von elfenbeinweiß über vanillegelb bis zimtbraun erzeugen einen Spannungsbogen, der uns elektrisiert hat. Viele Inseln sind unbewohnt, sie sind das Revier von Pelikanen, Fregattvögeln, Reihern und sonstigen Seevögeln, die hier ungestört nisten und sich vermehren können. Auf den Inseln wuchert der tropische Regenwald mit seinen Bäumen und Sträuchern im üppigen Grün und bizarren leuchtenden Blüten als Farbtupfer.

Die Wasserfarben schillern in magischen Grüntönen, Strände kommen und gehen mit der Tide, einfach geheimnisvoll. Der Fischreichtum hat sich unter den Sporthochseefischern herumgesprochen, internationale Wettbewerbe und Weltrekorde unterstreichen den Bekanntheitsgrad der Las Perlas. Wir konnten Wale, Mantas, Delphine und jede Menge Seevögel beobachten, ein Festival für unsere Augen.

15 Monate haben wir in Panama gelebt und dieses kontrastreiche Land bereist. Wir verabschieden uns mit dem Kinderbuchtitel von Janosch: „Oh wie schön ist Panama!“ und dem Hinweis auf das Pacific Island Net14435 kHz, 00:00 Uhr UTC. Für uns Segler ist das Pacific Island Net14435 kHz eine sprudelnde Informationsquelle und wir lieben Günter. Über 30 Yachten haben in 2008 eingeecheckt, es ist trotz Email und Satellitentelefon an Bord ein wichtiges Kommunikation- und Sicherheitsnetz. Es ist so hilfreich, informativ, interessant oder langweilig wie wir Segler es mit unseren Informationen gestalten, die Günter mit seiner 2000 Wattanlage und den riesigen Antennen dann verbreitet. Günter ist total vernetzt, versorgt uns mit Informationen über Sport, Politik und Wirtschaft, hält Kontakt zu den Angehörigen und ist jederzeit in der Lage dringende Seglerprobleme, wie z.B. Ersatzteilbeschaffung, medizinische Hilfe und Einklarierungsmodalitäten zu recherchieren und wenn nötig zu organisieren. Wir werden weiter berichten. Günter ist zu erreichen per Email: contadora@gmx.de, Tel. 00507 250 40 30, Skype:contadora5000.

Herzlichen Dank an die engagierten Seglerinnen und Segler, die mit ihren Informationen ein buntes Netz kreieren und ganz besonderen Dank an Günter, HP1XX,

geboren am 20.07.1931, der für Alles immer ein offenes Ohr hat, das Pacific Island Net mit guter Laune und witzigen Kommentaren moderiert und uns in der endlosen Weite des Pazifik begleitet.

Für uns ist ein wichtiger Reiseabschnitt beendet, voller Vorfreude und mit ein wenig Wehmut ziehen wir weiter, auf unserer Entdeckungsreise um die Welt, und setzen die Segel Richtung Galapagos und weiter zu den Inselträumen in der Südsee.

Segelyacht LaGitana. Neues Bild aus den Schären.

Hallo Hans-Dieter,

wir sind für einige Tage von Stockholm nach Hause geflogen- wie immer- gibt es nach zwei Monaten im Haus was zu tun.



hier ist mal ein neues Bild aus den schwedischen Ost-Schären.

Titel: Schärensegeln

73, Michael DL8MAX

Wolfgang Schilling, LA2INA, INTERMAR Mitglied 1268

Mittwoch, 9. Juli 2008 23:07



Hinweis: Von der Redaktion gekürzt = ...

Liebe Segelfreunde!

...

In St. Augustine hatten wir Manfred aus Berlin getroffen, der sein Lebensunterhalt mit An- und Verkauf von alten/seltenen Diamanten verdient, zwischen Berlin und USA pendelt und in den Arbeitspausen seinen Katamaran dort an Land umbaut. In Fernandina Beach FL trafen wir dann erstmals segelnde "richtige Ausländer" – Kanadier zähle ich nicht unbedingt dazu – und dann gleich drei: Ein englisches, ein französisches und ein deutsches Boot. Allerdings ist Gerhard auch kein „richtiger Deutscher“ mehr, denn er wohnt mittlerweile in Maine. Wir wunderten uns schon immer mehr, wieso es partout keine europäischen Boote in den US-Gewässern gibt. Die Karibik ist voll von ihnen, aber in den USA sind Ausländer wirklich rar. Liegt das an der jahrelangen erstklassigen PR-Arbeit von George W. oder an irgendwelchen anderen (Vor)Urteilen? Je länger wir hier sind, desto schlechter wird

uns dieses Phänomen. Es ist wirklich nett hier! Ihr werdet verstehen warum, wenn Ihr weiter lest ...

An der Grenze zu Georgia war nun erst einmal Schluss mit der ICW-Gemütlichkeit. Unsere 2,0 m Tiefgang (oder 6'8", wie man hier zu Lande sagt) sind für den ICW dort einfach zu tief.

...

So ging es dann also wieder draussen lang, zunächst und über Nacht nach Savannah GA. Viele fahren nicht nach Savannah, weil es so weit von der Küste entfernt ist, keine Ankermöglichkeiten bietet und der Savannah River einen ziemlich starken Tidestrom hat. Wir kamen zwar am Morgen an, mussten aber umkehren und irgendwo im Strom ankeren (übel!), da das Municipal Dock mit Fluss-Kreuzfahrtschiffen belegt war und uns 100 \$ pro Nacht in der privaten Marina zu viel waren. Da der eine Kreuzfahrer aber am Abend auslaufen wollte, bestand die Chance, einen der raren Liegeplätze am städtischen Bootssteg zu ergattern. Also warteten wir bis ½ h vor Auslauftermin und gingen dann Anker auf. Natürlich kamen genau jetzt ein paar von diesen doofen Motorbooten, die uns arme Segler locker überholten und die besten Plätze belegten. Aber einer blieb noch frei, und die folgenden Tage wurden wir immer froher, dass es so war.

Savannah stellte sich nämlich als die für uns bisher schönste Stadt seit... heraus.

Ja, seit wann eigentlich? Wir mussten lange zurück denken und fanden dann, dass uns Cadiz in Spanien auch sehr gut gefallen hatte.

Abgesehen von der Schwierigkeit, einen der wenigen (bezahlbaren) Liegeplätze in Savannah zu bekommen, war es wahre Wonne, dort zu sein. Es ging mit dem Bezahlen los:

Ich latschte zum Municipal Building, wie es das Schild im Hafen gebot, und wollte mein Hafengeld entrichten. Bevor ich überhaupt sagen konnte für wie lange, meine Judy: „You know what? I am going to charge you only for one day.“ Das fing ja gut an. Dabei lagen wir ungefähr dort, wo in Hamburg ca. der Yachthafen zwischen Baumwall und Kaiserkaai ist - also keine dumme Lage. Leider etwas weit weg von „Useful Shopping“, wie es unser Handbuch von „Skipper Bob“ so treffend bezeichnet. Macht aber nichts in Savannah, weil die Stadt einen Shuttlebus betreibt, der alle interessanten Stellen in der Innenstadt, inkl. Supermarkt, abklappert und zu allem Überfluss umsonst (und klimatisiert) ist.

...

Dieses Problem war in Savannah jedoch gut gelöst. So konnten wir dann nach Belieben in die Innenstadt-Szene eintauchen und wenn uns danach war, ein paar Minuten später auch wieder allein in unserem Boot sein. Savannah hat eine Innenstadt, die ein bisschen an Hamburg Harvestehude erinnert: Große alte Häuser, Fusswege, die von riesigen Bäumen beschattet werden, ein paar Cafes und Restaurants, sowie ein paar alteingesessene Geschäfte (z.B. ein Schlosser, der uns unsere Messer und Haarschneideschere schärfte. Viele der Häuser sind bewohnt, so dass die Innenstadt zwar alt und würdig, aber trotzdem auch abends nicht ausgestorben wirkt.

Der Vorteil von wenigen Booten an einem Ort besteht darin, dass man sich ziemlich schnell kennen lernt. Das geht in den USA dann dermassen schnell, dass es sich lohnt, flexibel zu sein, also möglichst spät mit der konkreten Planung des Abendessens anzufangen. Denn ruckzuck waren wir zum Abendessen auf der 46' Motoryacht von Toby

(ex US-Aussenministerium) und Jo Anne eingeladen. Cameron und Nancy von der „Doublewide“ (man ahnt es schon, ein Kataran) waren auch dabei. Unsere mitgebrachten Jakobsmuscheln in Knoblauchbutter sowie Salat und Spagetti schmecken, und wir staunten Bauklötze über den Lebensstandard auf derartigen Schiffen: Klimaanlage, Kühltruhe, Mikrowelle, Waschmaschine, Sessel und Sofa (!), Breitschirm-Fernseher, etc. Was soll man dazu sagen? Ah ja: Über den Atlantik können sie damit nicht ...

Während wir den Abend miteinander verbrachten, klopfte es plötzlich gegen das Schiff. Es war dunkel draussen, und die Uniformen der US Customs and Immigration Leute sind schwarz. Also erst einmal Verwirrung. Aber dann: „Do you know where the crew of the foreign flag vessel behind you is?“ Auf ein Neues also „That is us. Here we are.“ – „Good evening, sorry to disturb you.“ – „No, I do not have my papers on me, but I can get them.“ – „No, that is ok.“ Dies war bereits das dritte Mal, dass man uns „boardete“. Da wussten wir noch nicht, dass es noch weitere zwei Begegnungen mit Uniformierten geben sollte .

Plötzlich fiel mir ein, dass wir ja noch eine potentielle Zeitbombe mit uns herumschleppen. Für Leser ohne große Lust auf bürokratische „Krummspring“, wie man es auf Norwegisch so treffend ausdrückt, empfehle ich, die folgenden Absätze zu überspringen. Für Leser, die jedoch mal für etwas länger in die USA segeln wollen, sind sie höchst aktuell. Also: Jedes „foreign flag vessel“ (ausländisches Schiff) muss in jedem US-Hafen ein- und wieder ausklariert (wie in Kuba ...). Das kostet dann jeweils 2 x 37,50 \$. Man kann jedoch eine „Cruising License“ für 39 \$

beantragen. Dann braucht man für den Zeitraum der Gültigkeit nichts zu bezahlen (gibt es nicht in Kuba). Selbstverständlich gibt es einen Haken dabei: Man kann erst dann eine neue Cruising License beantragen, wenn die alte abgelaufen ist UND (!) man muss dann mit seinem Schiff die USA für mindestens 15 Tage verlassen, bevor man zurück kommen und eine neue beantragen kann.

Wir bekamen unsere Cruising License damals in Puerto Rico von einem Officer Martinez, der uns in seiner grenzenlosen Weisheit und angesichts meiner Ahnungslosigkeit ob des Regelwerkes die License bis zum 31.10.2008 ausstellte.

...

Ich rief Juan A. Martinez vom Custom House aus an. Er war genau so misstrauisch wie damals, als wir bei ihm einklarierten. Lehnte erst einmal rundheraus alles ab. Als ich dann meinte, dass alle seine Kollegen in Savannah meinten, dass er und nur er unsere Licence ändern könne, bat er um 15 Minuten Bedenkzeit. Was macht ein unsicherer Beamter? Er fragt seinen Chef. 15 Minuten später hörte er sich dann wenigstens meine Geschichte an: Dass es im Oktober im Maine zu kalt sei, um nach Kanada zu segeln und dann im November wieder zurück zu kommen. Er glaubte mir einfach nicht. Wie auch? Er hatte ja noch nie in seinem Leben Schnee gesehen. Ob denn ein US C&I Officer in der Nähe sei. Just da kamen gerade zwei ältere Kollegen ins Zimmer. Ich erzählte Ihnen meine Geschichte in gedrängter Zusammenfassung, der Senior dieser Senioren nahm den Telefonhörer, stellte sich vor und liess sich von Officer Martinez meine Geschichte erzählen. Ab und zu nickte er. „Yes, it is very cold up there at that time“ – „No, it is impossible for a small boat“ – „Too dange-

rous". Endlich bekam ich Oberwasser. Officer Martinez loggte sich in das US C&I Computersystem ein und veränderte das Ablaufdatum in unserer Cruising Licence vom 31.10. auf den 31.7.2008. J.J. (in einem ganz anderen Gebäude ausserhalb der Stadt) druckte die neue Licence aus. Der Kurier brachte sie gegen Mittag ins Customs House und ich holte sie ab. Drei Stunden Verhandlungen und Telefongespräche mit insgesamt 7 beteiligten Personen. Es lebe die Europäische Union mit ihren offenen Grenzen!

...

Wir verlassen die USA spätestens am 30.7.08 und kehren frühestens am 16.8.08 zurück.

...

Zurück am Municipal Dock lag da ein neu angekommenes Segelboot. Ich stellte mich vor und fragte ihn, ob er sich auf dem ICW Richtung Norden auskenne. Eigentlich schon, meinte Bill, aber seine Frau hätte diese Dinge viel besser im Kopf. Bill ist 84 und recht rüstig. Seine Frau Barb(ara) geht zwar am Stock, ist aber ein wandelndes Lexikon für den ICW. Beide kommen von einem Inselchen an der Seeseite von Long Island NY und sind in den letzten 20 Jahren auf ihrer 20 Tonnen Slup „Highborne Lady“ an die 20 Mal den ICW rauf und runter gefahren. Einmal sogar die „Grand Loop“, d.h. von New York in die Grossen Seen, dann den Mississippi runter bis zum Ohio und Tennessee River, dann in den Golf von Mexiko, und dann (wie wir) von Florida wieder nach New York. 10000 Meilen - Hochachtung! Skipper Bob? „Klar, wir kannten uns gut, als er noch lebte. Haben aber hier und da eine andere Meinung zu den Dingen, die er schreibt ...“ Ich interviewte Barbara mehrere Stunden lang und schrieb mir mein eigenes Handbuch für den ICW

Richtung Norden.

Nach 5 Tagen Savannah wollten wir weiter.

...

Am übernächsten Tag trafen wir uns bereits wieder. Barbara hatte uns schon bei Rick und Carol angekündigt. Wir tranken den Sundowner in dem kleinen offenen Häuschen am Ende des 100 m langen Bootsstegs der Nachbarn Allan und Cathy. Pizza, Bier und ein netter Abend. Da Rick einmal 1000 sm ohne Hafen dazwischen gesegelt war, qualifizierte er sich automatisch zum Commodore in der Seven Seas Cruising Association, dem Gegenstück der Amerikaner zum Deutschen Trans-Ocean e.V. in Cuxhaven. Als solcher und weil er es so spannend findet, lässt er gerne Segler an seinem Steg übernachten, am liebsten Ausländer.

Als es dunkel wurde, zeigte Rick uns sein Haus und erzählte seine Geschichte. Er war Captain bei der US Navy und befahlte in seiner Karriere einige Riesen-Landungsschiffe, die die kleinen Landungsboote, die auf den Strand fahren, in ihren Bäuchen haben. Nachdem er mit 55 pensioniert wurde, segelte er 10 Jahre mit Carol durch die Welt. Allerdings ging das nur gegen das Versprechen, dass er danach seiner Frau ein Haus bauen würde. Als 7 Jahre um waren, kauften sie sich dieses Wassergrundstück in South Carolina und begannen, ihr Traumhaus zu entwerfen. Ein Profi baute Fundamente, Wände und Dach, und Rick baute alles innen selbst aus, inkl. Treppen, Sanitär, Elektro, Schränke, Küche, etc. Gabi war vollkommen hingerissen. Mich beeindruckte vor allem der allererste Schritt des Hausentwurfs: Rick nahm sich nämlich eine Trittleiter. Er und seine Frau gingen damit über das unbebaute Grundstück, er stellte die Leiter auf, seine Frau kletterte die richtige Anzahl Stufen

hinauf und schaute in die Ferne. „No, this is not a nice view – maybe there?“ Als sie endlich die Stelle mit dem schönsten Blick gefunden hatten, schlug Rick einen Knüppel in die Erde und hatte damit die Stelle zwischen Arbeitsplatte und Spüle in der Küche festgelegt. Drum herum kam die Küche. Um die Küche herum kam der Rest des Hauses. Da Carol schon immer von Baumhäusern geschwärmt hatte, steht es mitten zwischen den alten Bäumen, ist relativ hoch und grün: „The Green Treehouse“. So heißt auch ihr WLAN. Als Erinnerung an alte Zeiten baute Rick sich ein Zimmer wie die Kabine seines alten Schiffes, mit Bullauge und Seekoje.

...

Charleston...? Eine schöne Stadt, und wären wir nicht in Savannah gewesen, hätten wir sie wohl auch so innig weiter empfohlen, wie Wolfgang und Denise („Moony“, jetzt in der Südsee). Aber der unsichere Ankerplatz, die weiten Fußmärsche in die Innenstadt und meine bestialischen Kreuzschmerzen machten uns Mühe. Hexenschüsse hatte ich schon viele, aber

nach dem Schuss gab es meist 1-3 Tage harte Muskeln, und dann ging es wieder bis zum nächsten Mal. Dieses Mal gab es aber Schüsse am laufenden Band, oder besser gesagt Stiche mit dem Schraubenzieher den Rücken. Hannas Skype-Frage, ob ich ein Kribbeln in den Beinen hätte, musste ich leider auch mit „ab und zu“ beantworten. Ich wurde nervös, so nervös, dass ich jetzt endlich einmal wieder angefangen habe, Sport und Gymnastik zu machen. Das ist nicht so einfach an Bord. Der mangelnde Auslauf und die Hitze jeden Tag wirken nicht gerade aufmunternd. Wenn wir im Hafen liegen, habe ich aber schon öfter meine frühe Morgenrunde gedreht, während die anderen noch schliefen. Richard und Johanne aus Montreal

(getroffen in Kuba) lagen eines Morgens in Charleston neben uns. Es gab Cola-Rum, wie in alten Tagen in Kuba, und Rückensalbe gegen meine Schmerzen (Johanne ist Krankenschwester).

Nachdem meine Rückenschmerzen nicht mehr ganz so wild und die Windvorhersagen ziemlich günstig waren, brachen wir auf einen längeren Schlag nach Beaufort NC auf. Mit flotten Wind aus der richtigen Richtung schafften wir die 190 sm in 1 ½ Tagen. Hier wollten wir den Atlantik bis auf Weiteres verlassen und innen auf dem ICW weiter fahren, um das notorische Kap Hatteras zu vermeiden. Dort treffen nicht nur Golfstrom und Labrador Strom aufeinander, sondern es weht dort meist mehr (wie an vielen Kaps) und es gibt die berühmten Diamond Shoals weit vor der Küste. Das sind Sände, wo buchstäblich hunderte von Schiffen ihre letzte Ruhestätte gefunden haben, u.a. auch drei deutsche U-Boote aus dem 2. Weltkrieg. Das muss man ja nicht haben, zumal der ICW immer netter wurde: Riesige Binnengewässer und, wenn überhaupt, nur kleine Städtchen und viel Natur. Sehr schön, diese Gegend. Nach ein paar ruhigen Tagen kamen wir in Elisabeth City, NC an. Das lag zwar nicht so ganz auf unserer Route, aber wir suchten dringend nach einem Ort, der gross genug war, eine Autovermietung zu haben. Mein Bruder Ralf wollte ja am 23.5. in Washington DC landen, und der Autovermieter dort verlangte 300 \$ Aufschlag für eine „Out-of-state one-way return“. Da war es günstiger, wenn wir einen Wagen mieteten und Ralf abholten.

Elisabeth City hat als Stadtmotto „Harbor of Hospitality“. Und das ist es auch. 15 Liegeplätze umsonst, zwar kein Stromanschluss, aber ein Wasserhahn und WLAN für die

Bootsleute. Und Nora, die jeden Morgen vorbeikommt und alle Bootsleute fragt, ob sie zum Supermarkt oder zur Wäscherei möchten. Wenn ja, dann fährt sie einen dorthin, wartet oder pendelt zwischen Wäscherei und Supermarkt hin und her, und wenn alle fertig sind, geht es wieder zu den Booten zurück. Und weil das alles dauert, versorgt Nora uns mit nützlichen Tipps und macht Propaganda für eine Fahrt den Hudson River hinauf (mit Mast möglich bis zur Hauptstadt von New York, Albany). Warum? Weil sie dort aufgewachsen ist und mit ihrem Mann eine in Vietnam aus Teak gebaute 42' Ketsch haben. Ob ich mich ein wenig mit amerikanischer Musik auskenne? Auf mein vorsichtiges „Ja“ meinte sie, dass die mit Pete Seeger und Arlo Guthrie befreundet sei und in der Umweltschutz-Vereinigung „Clearwater“ tätig sei, die mit ihren alten Schiffen Kinder mitnehmen und ihnen erklären, wie man das Wasser im Hudson rein hält. Vor einiger Zeit wäre sie bei der Taufe eines weiteren Schiffes dabei gewesen, Name: „Woody Guthrie“ ...

Gabi und Nora verstanden sich prächtig. Gabi berichtete ihr von ihrer Schwerhörigkeit, worauf hin Nora erzählte, dass sie schwer krank sei, immer zum Arzt müsse und deshalb nicht mehr arbeiten könne. Nicht einmal segeln könne sie mehr. Daher hätte sie viel Zeit und hilft den Bootsleuten, was ihr zudem auch noch Spass macht.

Ständig lernten wir neue Leute kennen, so dass ich Mühe hatte, ein paar Minuten zu finden, unser Schiff richtig zu vertäuen. Um 17 h trafen sich dann alle zur „Wine-and-Cheese-Party“, die ein kürzlich verstorbener Einheimischer vor 25 Jahren erstmals für neu ankommende Bootsgäste veranstaltet hatte.

Sie nannten sich „Rosebuddies“, weil damals jede Frau auf einem ankommenden Boot eine Rose als Willkommensgruß bekam. Heute gibt es dagegen Wein und Käse für alle. Im kommenden September soll das Jubiläum mit einem grossen Fest und möglichst vielen Booten begangen werden. Die Frau aus dem Touristenbüro deckte den Tisch und brachte Wein und Käse, ein Abgesandter der Stadt hielt eine kurze Rede und alle lernten sich ruckzuck kennen.

Und nun noch ein spezieller Gruss an Wolfgang und Denise auf der „Moony“ in der Südsee: Die USA haben ca. 300 Millionen Einwohner. Zwei davon, die man auch nur vom Hörensagen kennt, zufällig zu treffen ist unwahrscheinlicher, als die Nadel im Heuhaufen zu finden, oder? Aber ratet mal, wen wir in Elisabeth City getroffen haben? Euern alten Segelfreunde Bob und Ann auf ihrer „Jule III“! Sie standen einfach da und diskutierten miteinander, ob das nicht so ein Boot sei, wie diese Segelfreunde hatten, von denen Wolfgang und Denise in ihren E-Mails geschrieben hatten. Ja, nicht nur der gleiche Typ, sondern das gleiche Boot!

Mittlerweile war Ralf in Washington gelandet und bei seinen Freunden in Richmond VA angekommen. Wir brauchten ihn also nicht ganz in Washington abholen, sondern nur die halbe Strecke mit unserem Leihwagen fahren. Daraus wurde dann aber doch viel mehr, denn Ralf kam an Freitag an, die Autovermietung hatte am Samstag nur bis Mittag offen, am Sonntag gar nicht und am Montag auch nicht, weil „Memorial Day“ war. Volltreffer. Also machten wir aus der Not eine Tugend und nutzen die 4 Tage unseren Mietwagen nach Kräften aus. Fuhren nach Monticello, dem Wohnsitz von Thomas Jefferson, einem

der Vordenker der USA in den Tagen der Revolution und danach. Dann nach Kitty Hawk zum Wright Memorial, wo es eine gute Ausstellung über die Gebrüder Wright und ihren ersten Motorflug dort gab sowie zum Leuchtturm am Kap Hatteras, der vor einigen Jahren seinerseits durch die sich verlagernde Küste gefährdet war und dann mal eben um 1 km ins Land hinein versetzt wurde.

Ein paar Tage später und ein paar Meilen südlich von Norfolk VA bekamen wir abends Besuch von – man ahnt es schon – der US Coast Guard. Sicherheitscheck. Insgesamt kamen drei Leute an Bord. Freundlich waren sie ja, aber wozu mit schwarzen Militärstiefeln und warum in aller Welt jeder mit einem Revolver am Schenkelhalfter? Ob wir denn Schwimmwesten hätten, ein Horn und eine Glocke? Und ob sie mal das Klo sehen könnten. Nein, das müssten wir umbauen – „Selbstverständlich, wir wollen ja nicht ungesetzliches machen!“. Ralf und ich werkelten und schwitzten 2 h lang. Am Abend kamen sie wieder, in der gleichen Kluft. Ein Blick, ein Nicken, und wir bekamen das gelbe Papier mit dem Kreuz an der richtigen Stelle: „No violations“. Wer sagt's denn ...

In Norfolk VA ist der ICW für Segelboote zu Ende.

...

Wir waren froh, als wir ... in eine der Perlen der Ostküste hinein segelten, die Chesapeake Bay. Das war angenehmes Segeln pur: Leichter Wind, keine Wellen, gute Wassertemperatur zum Baden. Ralfs Gastfamilie meldete sich an und wir hatten einen netten Nachmittag zusammen mit 3 Generationen der Familie an Bord der Rasmus bzw. im Wasser, bis ...? Ja genau, bis das Polizeiboot

kam (Nr. 5 für diejenigen, die nicht mitgezählt haben). Man möchte ja kein Spielverderber sein, aber in dem Schlauchboot müssten so viele Schwimmwesten liegen, wie Kinder im Wasser heruntollen. Wie?! Zwei Kinder springen stundenlang von der Rasmus ins Wasser und können ganz offensichtlich hervorragend schwimmen, aber die Regeln verlangen, dass zwei Schwimmwesten im Schlauchboot liegen müssen. Nicht auf der Rasmus, sondern in unserem Beiboot, was achtern angebunden war. Also legten wir zwei Westen da hinein. Nach den Sinn dieser Aktion habe nicht zu fragen gewagt.

Die Tage plätscherten dahin und, dass es ganz erholsam war, kann man daraus ersehen, dass es kaum etwas zu berichten gibt. Wir assen gut, genossen die Ruhe, ein paar Bücher und versteckten uns vor der immer heisseren Sonne. In Annapolis MD ging Ralf von Bord und die Hitze wurde unerträglich, 36 Grad. Es wurde Zeit dass wir nach Norden kamen. Die Hurrikan Saison war seit einem Monat in Gang. Also machten wir jetzt Meilen. Hatten den Chesapeake-Delaware-Kanal und den Delaware hinter uns gelegt und sind durchgesegelt bis New York. Das letzte Mal Atlantik war bereits einen Monat her (Beaufort SC). Das Wasser war wieder klar und vor allem etwas kühler. Doch dazu mehr ein anderes Mal.

Euch allen weiterhin eine gute Fahrt wünschen
Wolfgang und Gabi von der Rasmus

Wolfgang Schilling, LA2INA
Gabi Böhme-Schilling
SY-RASMUS

Segel- und Reiseberichte 2007

Nun habe ich mich wieder einmal aufgerafft um die Erlebnisse des Jahres 2007 niederzuschreiben. Es ist immer ein Kampf mit mir selbst endlich an die Tastatur zu gehen und über mein Leben an Bord der BEL-AMI zu berichten. Fange ich mal da an wo ich das letzte Jahr aufgehört habe. In der Türkei:

Ende April flog ich von Athen nach Kos und hatte dann das Glück dass eine Fähre nach Bodrum ging. Vorher hatte ich in der Marina Turgutreis, in der mein Boot lag, angerufen ob überhaupt eine Verbindung von Kos in die Türkei besteht. Es war ja noch keine Saison. Ja sagte man mir, es geht eine Fähre nach Bodrum. Was man mir nicht sagte war, dass diese Fähre nur am Mittwoch und am Samstag fährt. Ich kam glücklicherweise am Samstag an. Sonst hätte ich 3 Tage warten müssen. Daran kann man schon erkennen wie gut man sich auf türkische Aussagen verlassen kann. Nun, es ging ja gut.

Die Grenzformalitäten waren schnell erledigt. Ein Zöllner fragte mich nur was ich im Gepäck hätte. Ich sagte ihm: alles was ich auf meinem Boot brauche. Darauf fragte er mich: was z.B.? Ich sagte ihm das ich einen Waschbeutel dabei hätte und sonstiges. Mir fiel im Moment nicht ein was ich alles aufzählen sollte. Daraufhin konnte ich passieren. Mit einem Dolmusch ging es dann zur Marina.

Das Wetter war miserabel, Regen, Wind und ca. 12 Grad. Ich kam um etwa 19.00 Uhr in der Marina an. Ich hatte vorher telefonisch darum gebeten das man den Strom angeschaltet lässt (im Bereich wo mein Boot lag

wird der Strom abends abgeschaltet) und war angenehm überrascht dass es so war. So konnte ich gleich meine Batterien laden.

Nach einigen Tagen entschloss ich mich einige Arbeiten am Boot machen zu lassen. Ich hatte eine Lackierung ins Auge gefasst. Die Boote die man mir zeigte waren recht gut lackiert und so gab ich den Auftrag meinen Rumpf und das Unterwasserschiff neu zu machen. Den Rumpf wollte ich mit „AWL GRIP“ lackieren lassen. Meine Aufträge erteilte ich der Firma „SELMA“ die in der Marina tätig ist. Der Fertigstellungstermin wurde vereinbart und der Preis. Alles inklusive 3500,- €.

Dann machte mir der Eigner der Firma noch ein gutes Angebot für ein neues Teakdeck. Das wollte ich eigentlich schon letztes Jahr machen lassen. Ich entschloss mich also auch das Deck machen zu lassen. Auf was hatte ich mich da eingelassen!

Die Arbeiten begannen schon mal viel später als dass man den Termin noch hätte halten können. Ich selbst hatte schon viele Vorbereitungen getroffen um die Arbeit schnell voran zu bringen, von den Arbeitern selbst sah ich erst mal keinen. Aber irgendwann kam dann ein Arbeiter, man stellte ihn mir als den Tischler vor der das Deck machen würde. Er kam mit einem Hammer und einem Brecheisen und einem Schraubendreher und wollte das alte Deck abreißen. Es dauerte nicht lange da musste ich meine Werkzeugkiste rausholen weil ihm einiges fehlte. Mit Gewalt wurde dann das alte Teak entfernt.

Nachdem das Teak abgerissen war blieben noch 1600 Schrauben die aus dem Deck herausragten. 200 davon konnten wir mit

einem Schraubendreher herauszuschrauben, den Rest konnten wir nur mit Gripzangen greifen und mühsam herausdrehen. Nun, das ist anstrengend, und so war ich nach kurzer Zeit allein und schraubte diese alten Schrauben raus. Mein Tischler hatte schnell eine Ausrede und war verschwunden. Nach einiger Zeit tauchte er dann wieder auf, aber nur um 10 Schrauben rauszudrehen und mir zu sagen dass seine Hand schmerzt und war gleich wieder weg. Von den 1600 Schrauben habe ich dann wohl 1200 allein herausgedreht. Irgendwann war das auch geschafft.



Endlich, das alte Teak ist entfernt

Zwischendurch kam dann auch tatsächlich der Lackierer und schaute sich den Rumpf an. Er spachtelte schon mal ein bisschen und schliff und verrostete mich auf später. Das Wetter wäre noch nicht gut zum lackieren

wenigstens ist schon mal gespachtelt



Ich will nun nicht alle Arbeiten minutiös aufzählen, ich will dem Leser nur einen kleinen Einblick geben wie in der Türkei gearbeitet wird. Wie ich im Laufe der Zeit erfuhrt hatte die Firma „SELMA“ zuviel Arbeiten angenommen. Dazu kamen etliche Reklamationen die abgearbeitet werden mussten und das alles mit Leuten die keine Facharbeiter sind. Ich habe den Reklamationsumfang nur schätzen können. Es waren ca. 50%. Wenn man nicht an Bord ist und die Arbeiten beobachten kann sieht es nicht gut aus. Die meisten von den Arbeitern sind angelernt und können nichts! Der Rest, so wie mein Tischler, hat mit Sicherheit auch keine Lehre gemacht. Warum er sich Tischler nannte weiß ich auch nicht, jedenfalls hatte er sehr wenig Ahnung von dem was er tat. Wenn ich nicht ständig anwesend gewesen wäre und hätte nicht sofort gesehen wenn etwas schief lief, ich weiß nicht wie mein Teakdeck heute aussehen würde. Schon wenn ich mal den Rücken kehrte hat es dieser Typ geschafft einen Fehler zu machen. Dazu kam noch dass er kein vernünftiges Werkzeug hatte und ständig meins benutzen musste. Weil er mal eine Arbeit dreimal wiederholen musste hat er mir angedroht mir die Kehle durchzuschneiden.

Jedenfalls hatte ich dann nach 6 Wochen ein neues Teakdeck und einen neu lackierten Rumpf.

Wie viel Nerven mich das gekostet hat verschweige ich hier lieber. Außerdem habe ich 50% der Arbeit selbst gemacht und war kurz davor die Firma zu entlassen, wenn ich nicht schon 50% des vereinbarten Preises bezahlt hätte.

Einige Ratschläge kann ich jedem geben der in der Türkei Arbeiten ausführen lassen möchte:

1. Zuerst erkundigen welchen Ruf die Firma hat
2. Wichtig ist nicht nur die Firma sondern wer macht die Arbeit. Ich hatte mir vorher ein Boot angeschaut und das Teak sah ordentlich aus. Nur in der Zwischenzeit hat der Tischler gewechselt. Die Leute wechseln dort oft ihren Arbeitsplatz.
3. Mehrere Kostenvoranschläge einholen, am besten auch von Firmen die außerhalb der Marinas arbeiten. Diese sind oftmals besser und billiger.
4. Man verlangt 50% der Kosten als Anzahlung. Damit ist die Firma schon im sicheren Bereich. Nie soviel Anzahlung machen. Erst schauen wie die Firma arbeitet.
5. Wenn möglich den Leuten immer auf die Finger schauen. Wenn sie nicht unter Aufsicht sind, machen sie viel Mist. Ich habe 6 Wochen mit den Leuten zusammen gearbeitet und kann mir über die Arbeitsmoral ein Bild machen. Auch wenn sie an anderen Booten gearbeitet hatten, habe

ich mir das angeschaut. Oftmals habe ich die Eigner bedauert die für die Arbeiten viel Geld bezahlen mussten und nur Mist bekommen haben. Besonders möchte ich die Firma „SELMAR“ in der Marina Turgutreis nennen und jedem raten zu einer anderen Firma zu gehen. Allerdings muss ich gestehen selbst Facharbeiter zu sein und vielleicht einen zu hohen Standard zu verlangen. Nur, wenn es um mein Boot geht verlange ich gute Arbeit und keinen Pfusch. In der Türkei scheint aber ein anderer Maßstab zu gelten.

Noch eine Begebenheit vom lackieren. Nach dem das Boot lackiert war zeigte mir der Lackierer stolz seine Arbeit. (übrigens der Beste Mann von der ganzen Firma)

Nach einiger Zeit habe ich dann genauer die Lackierung in Augenschein genommen.

Auf dem ganzen Rumpf verteilt waren Silikon einschüsse. Das hieß: das Boot musste nochmals komplett abgeschliffen, gespachtelt, grundiert und lackiert werden.



Zweite Lackierung, hier kommt der Kontrollack auf die Oberfläche. Wie konnte das passieren? Ein Monteur am Nachbarboothat die Z-Antriebe mit silikonhaltigem Spray

behandelt. Und gerade zwischen der letzten Reinigung und der Lackierung. Der Wind tat das übrige. PECH!!!



Es geht dem Ende zu. Der blaue Streifen wird lackiert.



Endlich fertig, die BEL-AMI im neuen Gewand

Endlich war die Zeit des Ärgerns und des Frustes vorüber und ich konnte wieder ins Wasser mit meinem Boot. Vier Wochen waren für die Arbeiten vorgesehen gewesen, es wurden sechs.



Die BEL-AMI am Kran

Auf jeden Fall war ich erstmal glücklich wieder im Wasser zu sein. Einige kleine Arbeiten mussten noch gemacht werden, aber das konnte auch am Steg gemacht werden. Weil ich ständig anwesend war und die Fehler sofort berichtigen ließ, war wenig Nacharbeit zu machen. Ich nutzte die Zeit bis zum Start noch dazu, mir einen Bugspriet zu bauen. Das Vorsegel kommt dadurch etwa 1m weiter nach vorn und das Boot segelt sich besser.



Mein neuer Bugspriet aus Irokoteak

Mitte Juni 2007 startete ich dann aus dem Hafen Turgutreis. Eigentlich wollte mich jemand begleiten, aber wie es so ist im Leben, diese Person konnte plötzlich nicht mehr, oder wollte nicht mehr, ich weiß es nicht. Also blieb mir nichts anderes übrig als allein

zu segeln. Allerdings hatte ich das Glück dass mein Bruder denselben Weg hatte und er mit seiner NAXOS mich begleitete. Wir wollten zurück nach Griechenland. Das hieß: wir mussten durch das Starkwindgebiet der Kykladen.



Die NAXOS an meiner Seite
Unsere Route führte uns über Kalymnos, Astypalaia, Anafi nach Santorini. Zwischen den Inseln hatten wir guten Segelwind und so konnten wir endlich einmal vernünftige Fotos von unseren Segelbooten machen. Das ist der Vorteil wenn man mit zwei Booten unterwegs ist.

Unsere Route führte uns über Kalymnos, Astypalaia, Anafi nach Santorini. Zwischen den Inseln hatten wir guten Segelwind und so konnten wir endlich einmal vernünftige Fotos von unseren Segelbooten machen. Das ist der Vorteil wenn man mit zwei Booten unterwegs ist.



Thyra, der Blick über den Krater Auch wenn man sich mit dem Boot im Krater befindet ist es ein wunderbarer Anblick auf die Stadt Thyra, am Kraterand gelegen, oberhalb der steilen Kraterwände mit dem wunderbaren Farbenspiel und den vor Anker liegenden Kreuzfahrtschiffen.



Die BEL-AMI in der Ägäis bei Wind 5-6 Bf.



BEL-AMI im Krater von Santorini

Von hier aus ging unser Törn dann über Siki-nos, Folegandros, Antiparos, Sifnos, Serifos

nach Kythnos. Und von hier ging es dann hinüber zum Peloponnes. Wir hatten unwahrscheinliches Glück. Bis auf zwei Tage, die wir im Hafen von Serifos verbrachten, hatten wir keinen Starkwind. In der Bucht von Porto Heli ließen wir den Anker fallen. Mein Bruder wollte sich hier längere Zeit aufhalten. Ich wartete hier im Hafen auf meinen Sohn Dirk der wieder seinen Urlaub bei mir an Bord verbringen wollte. Er kam Ende Juli aus Deutschland und wir starteten um den Peloponnes zu umrunden.

Zuerst ging es nach Epidavros, der ersten Hauptstadt Griechenlands. Leider hatten wir keinen guten Ankerplatz und wir konnten nicht die wunderschöne Festung besichtigen die oberhalb der Stadt auf einem Berg liegt. Ein imposantes Bauwerk. Entlang der Ostküste des Peloponnes ging es dann nach Monemvasia. Eine sehenswerte alte Stadt die wieder zu neuem Leben erwacht. Hier erwischte uns ein Meltemi der zwei Tage lang mit Böen bis acht Beaufort blies.



Monemvasia

Nachdem der Sturm abgeflaut war fuhren wir um das Kap Maleas herum und hatten auf der kleinen Insel, die der Stadt Neapolis vorgelagert ist, einen herrlichen Ankerplatz

auf weißem Sand. Glasklares Wasser und herrlich warm, was will man mehr. Allerdings waren wir nicht die einzigen Segler die diese Bucht besuchten. Ca. 20 Yachten lagen hier vor Anker.

Dann ging es auf die Ostseite der Halbinsel Mani. Auch hier fanden wir schöne Ankerbuchten in denen es sich recht gut und sicher übernachten ließ. Die Halbinsel Mani ist bekannt durch ihre Häuser mit Wehrtürmen. Auch heute noch wird diese Bauweise gepflegt.

Von dieser Halbinsel ging auch der Aufstand gegen die Türken aus, der dann das ganze Land ergriff und die Türken mussten das Land verlassen.



Ein Dorf auf der Mani, typisch die Wehrtürme

Wir fuhren um das Kap Tainaron herum in den Messenischen Golf bis Koroni. Und von dort aus nach Sapientza, eine kleine Insel südlich von Methoni. Auf dieser Insel hat man in den siebziger Jahren Mufions und Wildziegen ausgesetzt die sich hier großartig vermehrt haben. Diese Ziegen haben Hörner die an Steinböcke erinnern. Sie laufen dicht am Wasser entlang und man kann sie sehr gut mit einem Fernglas beobachten. Diese

Insel ist Naturschutzgebiet und es ist verboten die Insel zu betreten. Sehr interessant. Unser nächster Ankerplatz war vor Methoni. Eine alte Festung ist der Blickfang und ein Spaziergang durch das riesige Festungsgelände ist ein Muss für jeden der hier mal anlandet.

Es ging weiter nach Pilos und dann fuhren wir auf die kleine Insel Efstratio. Hier kann man nur bei ruhigem Wetter ankern da es keine geschützte Bucht gibt. Nach einer einigermaßen Ruhigen Nacht hatten wir dann aber kein Glück. Es kam am Morgen kräftiger Wind auf und wir mussten die Insel verlassen. Es ging weiter nach Katakolon, der Hafen in dem die Kreuzfahrtschiffe festmachen und die Passagiere von hier aus nach Olympia bringen. Es ist schon interessant neben so einem riesigen Schiff zu liegen. Unser nächstes Ziel war Zakynthos. Auf dieser Überfahrt hatten wir einige Delphine neben unserem Boot.



Delphine am Boot, immer ein Erlebnis

Wir machten im Hafen fest und blieben drei Tage. Wir hatten das Glück zu einem großen Fest anwesend zu sein. Der heilige David wurde verehrt und als Mumie durch die Strassen der Stadt getragen. Viele Besucher waren nach Zakynthos gekommen und

die Stadt brodelte nur so. Alle kirchlichen Würdenträger Griechenlands begleiteten den Umzug. Scharf bewacht von etlichen waffenstarrenden Militärs.

Von unserem Liegeplatz hatten wir freie Sicht auf den Peloponnes und konnten nachts die riesigen Feuer sehen die im Sommer 2007 sehr große Schäden angerichtet haben und 64 Menschen das Leben gekostet haben. Die Rauchwolken verdeckten manchmal am Tage die Sonne.

Wir fuhren in Richtung Norden weiter wo keine Feuer waren und wir den Rauch hinter uns ließen. Mein Ziel war der Ambrakische Golf, den wir Ende August erreichten. Mein Sohn Dirk musste wieder zurück nach Deutschland und ich tändelte im Golf noch etwas herum bis ich dann Ende September mein Boot aus dem Wasser nehmen ließ. Damit war die Saison im Jahr 2007 für mich beendet. Alles in allem ein aufregender Sommer mit vielen Erlebnissen.

So, liebe Freunde meiner Berichte, das war es mal wieder. Bis nächstes Jahr.

Nachtrag: den Netkontrollen von Intermar einen herzlichen Dank die mich unterwegs immer mit den neuesten Wetterberichten versorgten.

Seit 2007 fahre ich mit einem Tiny Track mit dem ich meine Position aussende. Diese kann auf der Intermarseite aufgerufen werden. Für Interessierte: www.intermar-ev.de. Dann auf Positionsreport gehen. Dort mein Rufzeichen eingeben: DH1EHK. Dann auf „Track“ klicken und ihr wisst wo ich mich befinde. Viel Spaß!

Euer HORST

Reisebericht DL2KHK

SY-NAXOS & BEL-AMI in der südlichen Ägäis

Hallo Rolf, Thomas, Klaus, Fritz und Werner,
Hier ein Gruß und ein herzliches Dankeschön für Eure Mühe mit den Wetterberichten, trotz der schlechten Bedingungen.

X-Date: 2007/07/19 16:46:05

Hallo Freunde von INTERMAR,

Die Reise Richtung Westen durch die Inselwelt der südlichen Aegaeis ist gut verlaufen {nur 3 Tage mäßiger Meltemi}

Eure Wettervorhersagen waren wie immer sehr hilfreich, vielen Dank dafür. Allerdings sind die Ausbreitungsbedingungen

auf 20m manchmal nur mäßig, auch Positionsrepte über Pactor/Winlink waren besonders abends nicht immer rüber zu bringen.

Ansonsten gibt es wenig aufregendes zu berichten, es ist schön warm hier, 35 bis 38°, 27° Wasser in den Buchten. Wir werden

einige Wochen die Gegend erkunden, und haben sogar schon ein mögliches Winterlager für die NAXOS in Augenschein genommen.



Seit einigen Tagen genießen wir das Leben am Yachtkai von Porto Heli. Ein quirliges kleines Städtchen, mit vielen Tavernen

und Bars, einigen Hotels, rundum phantastische Villenanlagen mit den dazu gehörigen dicken Motoryachten wirklich

reicher Griechen, und täglich mehrere Schnellfähren (Hydrofoils & Flyincats) nach Piraeus/Athen und Inseln in der Nähe. vy 73 von den Seenomaden der Naxos und der Bel-Ami, Sitta, Harald und Horst DL2KHK und DH1EHK

Dithmarscher Landeszeitung 04.01.08

DITHMARSCHER GEEST

Mit Weltumseglung Traum erfüllt

Jürgen Hess und Siegrid Stopp aus Tielenhemme waren sechs Jahre unterwegs

Von Stephan Worlitz

Tielenhemme – Kompromisslose Polizisten, brutale Ritter oder gar übertrieben geschminkte Superhelden durften über die Feiertage ihre Filmbenteuer im Weihnachtsprogramm erleben. Doch die wahren Abenteuer erlebten Siegrid Stopp und Jürgen Hess aus Dithmarschen: Nach mehr als sechs Jahren kehrten sie gerade von ihrer Weltumseglung zurück.

„Ich bin schon seit meiner Kindheit vom Segeln begeistert und wollte immer schon einmal um die ganze Welt segeln“, erinnert sich Hess. Er hatte aber beruflich nie die Zeit dazu gefunden. „Erst mit 59 Jahren konnte ich mir meinen Traum erfüllen.“ Dieses Ziel verfolgten Siegrid Stopp und Jürgen Hess konsequent: Im Sommer 2001 erwarb Hess ein neues Schiff, die „Petit Prince“ (Kleiner Prinz), einen Taiwan-Clipper.

„Da immer der Heimathafen als Ursprungsort gilt, haben wir Tielenhemme und Dithmarschen auf der ganzen Welt bekannt gemacht“, sagen sie lächelnd. Am 15. Juli 2001 hieß es für die beiden nicht nur einfach Abschied von der Heimat zu nehmen und in Richtung Helgoland in See zu stechen, sondern vor allem das geräumige und reich ausgestattete Zuhause einzutauschen gegen 15 Quadratmeter Lebensraum – und das für zwei Personen.

Auf Trinidad stief dann noch ein drittes Mannschaftsmitglied hinzu, die Hundedame „Julie“. „Wir haben sie als Welpe zu uns geholt, um sie von Anfang an, an das Leben an Bord eines kleinen Schiffes zu gewöhnen“, erzählt Siegrid Stopp. „Als Schiffshund eben“, fügt Jürgen Hess hinzu. Von der Vorstellung, eine Weltreise in nur einem Jahr zu schaffen, hielten Siegrid Stopp und Jürgen Hess nur wenig: „Man muss ständig unterwegs sein und kann sich kaum die Zeit



Die „Petit Prince“.

Bernd Behrendsen (von links) hat per Funk regelmäßigen Kontakt zu den Weltumseglern Siegrid Stopp und Jürgen Hess gehalten.
Foto: Worlitz

nehmen, Menschen und ihre Gewohnheiten kennenzulernen und zu verstehen“, sagen Stopp und Hess. So gelang es ihnen im Sommer 2002 sich auf San Blas, einem Archipel mit 360 kleinen Inseln, mit den Ureinwohnern, den Kuna, anzufreunden. „Eigentlich schotteten sie sich gegenüber Fremden total ab“, erzählt Siegrid Stopp. Aber sie hätten lange genug dort geankert und das Vertrauen dieser Menschen gewonnen. „Sie brachten uns sogar ihre Sprache bei.“

Dass die Weltumseglung am Ende sechseinhalb Jahre dauern würde, damit hatten sie nicht gerechnet. „An Bord gibt es immer etwas zu tun“, beschreibt Jürgen Hess das Leben auf See. Steig müssen Dinge repariert oder gelötet werden.

Zudem gingen die Weltumsegler immer auf Nummer sicher und riskierten nicht, in Seenot aufgrund von Wirbelstürmen zu geraten. Deshalb verbrachten sie die Zeit der tropischen Wirbelstürme, die vier Monate andauert, in der Südsee auf den Perleninseln. Erst im März 2003 segelten sie weiter. Auch

machte die Natur einen so großen Eindruck auf Siegrid Stopp und Jürgen Hess, dass sie sich oft spontan entschlossen, längere Zeit zu ankern. So verbrachten sie fast sieben Monate auf „Abemama“, einem 16 Quadratkilometer großen Atoll im Pazifik. „Die Menschen leben hier vollkommen ursprünglich“, sagt Siegrid Stopp. Dort finde man wirklich das Leben wie im Paradies. „Die Menschen sind aber überall liebenswert gewesen“, fügt Jürgen Hess an. Gegenteiliges käme seiner Meinung nach nur zustande, wenn Besucher nicht bereit wären, auf die dort lebenden Menschen einzugehen.

Trotzdem verlief die Reise nicht nur harmonisch. Mehrere Male schwelbten sie in Lebensgefahr: Bei den Marquesas-Inseln im Pazifischen Ozean hatten sie ihren ersten Kontakt mit Piraten.

„Ein schwarzes Schiff ohne Kennung und ohne Funkausrüstung hielt mit acht Mann Besatzung auf uns zu.“ Erst als Jürgen Hess sein Gewehr laut geladen habe, habe das Schiff seinen Kurs geändert. „Sie ha-

ben uns sogar noch fröhlich zugewunken.“

In der Nähe von Korsika, also kurz vor Ende der langen Reise, hätte sie dann noch beinahe ein Containerschiff überfahren. „Das Schiff kam direkt auf uns zu.“ Es habe seinen Kurs nicht geändert. Eine eigene Richtungsänderung hätte kaum Erfolg gehabt, wenn nicht die Bugwelle des Containerschiffes gewesen wäre. „Sie drückte uns von diesem großen Schiff weg. Nur wenige Meter entfernt fuhr das Schiff an uns vorbei.“ Noch heute wacht er nachts manchmal schweißgebadet auf.

Letztlich erreichten die Segler im November vergangenen Jahres wieder den Hafen Napoleon in Frankreich. „Nix mehr Meer“, meinen Jürgen Hess und Siegrid Stopp froh und ein wenig wehmütig zugleich.



Maleriese Inseln und Strände.

Mit dem Drachen Segeln.

Es ist fast wie Schweben: Die hochseetaugliche Yacht „KITANO“ wird von einem Kite-Schirm gezogen. Das preisgekrönte Konzept eröffnet dem Yacht-Design neue Möglichkeiten.

Kitesurfen sei kein Sport, sondern ein Geschenk des Himmels, meinen Enthusiasten. Bei einer leichten Brise gleitet das Board übers Wasser, bei Böen hebt der Drachen den Sportler in die Luft und erfüllt ihm den Traum vom Fliegen

Das Yacht-Konzept „KITANO“ soll die Faszination des Drachensports mit der des Segelns vereinen. Das 20 Meter lange und 5,5 Meter breite Schiff wird von einem 110 Quadratmeter grossen Kite-Segel übers Wasser gezogen.

Dieser Antrieb der „KITANO“ hat Vorteile:

Der Wind weht in den Höhen des Kite-Drachens konstanter und stärker- ein Effekt, der ab einer Höhe von 10 Metern einsetzt.

Bereits bei mittleren Windstärken liefert das Kite nicht nur Vortrieb wie ein herkömmliches Segel, sondern auch Auftrieb. Es hebt das Boot leicht an und verringert die Wasser-verdrängung. Zur Stabilisierung benötigt die „Kitano“ lediglich ein hydraulisches Schwert, Kielballast wie bei Seglern ist unnötig.

Weil die Kite-Yacht weniger wiegt als eine Segel-Variante, kann sie auch in flachen Küstenzonen und Gewässern kreuzen. Bei Flaute oder Manövern im Hafen fährt sie mit der Kraft eines zweifachen Wasserstrahlantriebs.

Das Konzept „KITANO“ kommt ohne die klassische Aufteilung in Rumpf und Decksaufbauten aus, was dem Yacht-Design neue Möglichkeiten eröffnet. Zwei seitliche Niedergänge lassen im Innenraum viel Platz für bis zu acht Personen: Navigation und Pantry, Salon und drei Kabinen befinden sich hier. Das Tageslicht flutet durch grosse Panorama-Fenster. Helle Farben dominieren die Räume.

Der Entwurf „KITANO“ wurde in London mit dem „Concept Boat Award“ ausgezeichnet.

Quelle: www.princessofstyle.net

ERNST, S54FAA

Segelyacht Cayenne OE6HAF 29.2.08 Kinder an Bord

“Kinder an Bord - wie geht das?”

Eine Frage, die ich mir immer wieder gestellt hatte, wenn ich Langzeitsegler mit schulpflichtigen Kindern sah.

Inzwischen habe ich Helen kennengelernt, Mutter der 7-jährigen „Tiger“, die mir erzählt, wie sie das meistert.

Es gibt im Moment 7 schulpflichtige Kinder aus aller Herren Länder hier in der Marina und die Eltern teilen sich die Lehrstunden untereinander auf.

Der Unterricht beginnt täglich um 7:30 und wird nach englischem Lehrplan abgehalten, den sich die Eltern entweder übers Internet abrufen oder von zu Hause schicken lassen. Wenn man bedenkt, dass zu Hause oft bis zu 30 Kinder in einer Klasse sitzen, kann

man sich vorstellen, wie sehr die Kinder von diesem Unterricht in Kleinstgruppen profitieren und dass natürlich wesentlich weniger „Schulstunden“ notwendig sind.

Und dann gibt es noch den besonderen Vorteil, dass die Eltern sich natürlich viel mehr Zeit für ihre Sprösslinge nehmen können und so gibt es z.B. abends Ausflüge unter freiem Himmelszelt unter dem Decknamen „Sternenkunde“ oder Deutschunterricht in Form eines Spielenachmittags auf einem deutschen Nachbarschiff. Physik heisst es, wenn Papa Amperestunden und Watt beim Stromverbrauch erklärt, Musik, wenn eine französische Einhandseglerin am frühen Abend ein Klavierkonzert in der Marinabar gibt und so werden viele Lehrstunden einfach ins täglichen Leben integriert.

Selbst wenn im Sommer wieder jeder seiner Wege zieht und keine Gruppen mehr gemeinsam unterrichtet werden, gibt es mit „Tiger“ keine Probleme und ist Helen überzeugt davon, dass ihre Tochter den gleichaltrigen Kindern zu Hause weit voraus ist.

Wenn ich diesen blondgelockten, fröhlichen, unbefangenen Wildfang mit dem Fahrrad den Steg entlang saussen sehe, denke ich mir - schade, dass ich meine Tochter Stephania nicht so aufwachsen lassen konnte...



27.2.08 Frühlingsputz

Stegselger, Langzeitfahrer, Weltumsegler - buntgemischt laufen sie dir hier in dieser Marina in Marmaris im Südwesten der Türkei über den Weg.

Gepflegt rasierte Herren mit gebügelten Hemden und Hosen, verwegene Typen mit Dreitagebart, lässigem Polo-Shirt und Jeans und dann gibt es natürlich auch solche, wo man merkt, dass eine Frau auf dem Schiff fehlt :-)

Zur Zeit herrscht reges Leben auf den Schiffen, egal ob an Land oder im Wasser, alle bereiten sich auf die kommende Saison vor. Frühlingsputz ist angesagt - es wird geschliffen und lackiert, gemessen und gebohrt, geschrubbt und poliert und die meisten Schiffe werden mit einem neuen Equipment ausgestattet. Ob neuer Teppich, neues Beiboot, Davits oder Navigationszubehör - alles wird aufgerüstet.

Die Seekarten (alle Seekarten/Küstenhandbücher für eine Weltumsegelung würden ca. 20.000,- Euro kosten) kann man hier übrigens äußerst preisgünstig in der Stadt kopieren und die Software wird sowieso meist gratis untereinander ausgetauscht.

Wenn ein Manko in der Bordkasse herrscht, dann ist jetzt die beste Gelegenheit sie wieder aufzufüllen. Hilfe braucht fast jeder und nachdem der Stundenlohn für einen Arbeiter hier in der Marina inzwischen auf EUR 48,- gestiegen ist, (normalerweise verdient ein Türke durchschnittlich weniger als Eur 2,50,- in der Stunde!) und keiner diese Preiserhöhung logisch nachvollziehen kann, hat sich in der Marina schnell herumgesprochen,

welche Dienstleistungen von den Seglern selbst angeboten werden. Selbst im Marinerestaurant und in der Bar sind die Preise am Wochenende um den 22. Feber teilweise um bis zu 100% gestiegen, was natürlich zur Folge hat, dass das Lokal nun die meiste Zeit leer steht und die Kellner nichts zu tun haben (wieso glauben eigentlich alle wir Jachties haben einen Geldscheißer???)

Wir Deutschsprachigen boykottieren das auf jeden Fall und kochen entweder an Bord oder fahren in die Stadt, wo man mindestens so gute Qualität zu viel günstigeren Preisen erhält. Oder wir organisieren unsere eigene Grillparty am Strand - jeder bringt Salat und Fleisch und ein paar Getränke mit.

Bei dieser Gelegenheit - ein großes Danke an Hans und Bettina von Pink Panther, die die lustigsten Parties veranstalten und den besten Gin Tonic mixen!



24.02.2008 Beldibi-Markt

Beldibi-Markt - ein absolutes Muss für mich, selbst heute, nach der gestrigen anstrengenden 13-stündigen Busfahrt von Istanbul hierher.

Der Markt findet jeden Sonntag in Marmaris statt. Er ist wesentlich kleiner als der Markt, der donnerstags in der Nähe vom Busbahnhof aufgebaut ist.

Eigentlich ist er ein Geheimtip und man sieht auch kaum Ausländer hier. Das hat natürlich den Vorteil, dass man nicht feilschen muss und die Preise auch günstiger sind als am „Touristenmarkt“.

Herrlich duftet es am Gewürzstand und beim frischen Spinat springt mein Herz höher, aber der absolute Hit ist heute die selbstgemachte Butter und der Ziegenkäse. 4 Stückchen muss ich kosten, bis ich mich entscheiden darf...

Die Anbieter sind nicht aufdringlich - eher zurückhaltend und höflich und das bestärkt mich gleich auch noch einen ADIDAS-Jogger um 25 Lire - umgerechnet 13 Euro zu kaufen (ob der wohl echt ist?!)

Vollbepackt sind auch Imke und Uli, unsere Freunde von der Segeljacht „Gerd´s Eiland“ mit denen ich gemeinsam den 2 stündigen Fußmarsch bei herrlichstem Wetter hierhergemacht habe, und ein wenig erschöpft lassen wir uns auf die Plastikstühlchen im Teeladen fallen, um herrlichen türkischen Cai zu genießen.

Ich liebe solche Tage!

20.02.2008 Istanbul

17 Millionen Einwohner und die einzige Stadt der Welt, die sich über 2 Kontinente erstreckt!

Schmelteigel zwischen Orient und Okzident - Istanbul.

Auf der einen Seite die Altstadt wie in 1001 Nacht, die Moscheen mit ihren Minaretts, die Paläste am Bosphorus, der grosse Bazar und die Frauen mit ihren Kopftüchern - auf der anderen Seite abertausende Touristen aus aller Herren Länder, Inder, Chinesen, Europäer und Amerikaner mit Fotoapparaten bewaffnet hektisch auf dem Weg von einer Sehenswürdigkeit zur nächsten.

Kaum ein Laden, an dem man vorbeikommt ohne angequatscht zu werden, jeder will dir was verkaufen - „kaufen billig“, „kaufen billig“ manchmal auch „billig kaufen“ - dröhnt es an mein Ohr, die Handtasche hab ich fest an mich gepresst, es ist eisig kalt und Schnee liegt noch vom Schneesturm, den es vor 2 Tagen hier gab.

Eigentlich ist das so gar nicht meine Welt, ich sehne mich nach einem warmen Bettchen, heißen Tee, nach Ruhe, Wärme und Vogelgezwitscher und nachdem dies nun schon mein 4. Besuch in Istanbul ist - bin ich bin richtig froh, als Hannes sich nach Besichtigung des TopKapi auch unwohl fühlt und wir den Rest des Tages im Hotel verbringen können.

Die Marina hat einen Ausflug nach Istanbul zur Bootsmesse organisiert und wir wollen dem beiwohnen. 150 Yachties sind angemeldet und auf einige Hotels in der Nähe der

Blauen Moschee aufgeteilt. Eigentlich hatten wir die Information, dass das Hotel recht gut sein sollte - wir sind aber maßlos enttäuscht. Ein winziges Zimmerchen, keine Minibar und kein Fernseher - zum Glück aber mit eigenem WC und Bad - und hier verbringe ich die nächsten drei Tage bis zur Abreise mit meinem hoch-fiebernden Hannes. (Ist ja auch kein Wunder bei der Kälte, dass er krank ist).

20.02.2008 Istanbul



16.06.2008 Hagia Sofia

Seit Tagen sind wir permanent damit beschäftigt, die Wetterlage abzufragen und zu studieren.

Aus den vielen unterschiedlich lautenden Wetterprognosen haben wir nun Informationen erhalten, die uns glauben lassen, dass morgen in der Früh der geeignete Zeitpunkt zum Starten unserer Überfahrt nach Italien ist.

Ob unser Ziel der Südzipfel vom Stiefel oder doch Sizilien ist, das lassen wir noch offen, abhängig von den Windverhältnissen... Aufgrund der unsicheren Wettersituation

lässt sich nicht abschätzen wie lange die Überfahrt dauern wird, nach Roccella Ionica sind es von hier ca. 220 Seemeilen und nach Syrakus auf Sizilien sind es ca. 300 Seelmeilen.

In unserem Salon hängt eine kleine Blattgoldikone neben einem runden blauen Keramikauge.

Das Auge soll uns vor dem bösen Blick bewahren und die Ikone, ein Geschenk von Hannes Mama, zeigt den heiligen Nikolaus – den Schutzpatron der Seeleute.

Heute betrachte ich dieses Bildnis besonders lange, und ich bin überzeugt, stets und ständig hält er seine schützende Hand über uns!



12.06.2008

Der heilige Nikolaus, Schutzpatron der Seefahrer

Bis vor einer Woche hatte ich noch keine Ahnung, dass es den Ambrakischen Golf überhaupt gibt, geschweige denn wo er liegt! Aber ich hab ja mein Universalgenie neben mir und auch ein paar allwissende Bücher und so findet man ja viel, wenn man sich auf Suche begibt!

Durch die Meerenge von Preveza in Richtung Osten gelangt man in dieses wunderschöne, beinahe unberührte Segelrevier.

Um das Erbe des ermordeten Cäsar wurden hier zwischen Octavianus und Marcus Antonius 31 v. Chr. heftige Kämpfe ausgetragen. Octavian erbaute später zur Erinnerung an seinen Sieg die „Siegerstadt“ Nikopolis und auch rund um den Golf gibt es viele antike Orte.

Wir ankern schon seit ein paar Tagen vor dem kleinen Inselchen Koukouvitsa, welches mit einer sehr geschmackvollen Bogenbrücke aus Stein mit dem Land verbunden ist. Ein ca. 10 min. Fußweg führt uns dann in die Stadt Vonitsa, über der majestätisch eine venezianische Burg thront. Von dort oben genießt man einen märchenhaften Ausblick über den Golf.

Hier fühlen wir uns wohl und ergötzen uns an der paradiesischen Natur, schlemmen selbst gemachte Pizza oder grillen am Strand, lernen reizende Menschen kennen und frönen einfach unserer Leidenschaft: dem Dolcefarniente – bis Aeolus uns den passenden Wind schickt, um nach Italien segeln zu können.



Vonitsa im Ambrakischen Golf

08.06.2008

Das Komboloi

Direkt an der Mole in Preveza liegen wir mit unserer Cayenne und warten auf konstanten Ostwind, um nach Sizilien übersetzen zu können.

Visavis säumen schicken Bars und Kaffeehäusern die Fußgängerzone entlang des Hafens.

Die griechischen Kaffeehäuser sind zunächst einmal Gelegenheit zum Sitzen und in zweiter Instanz ein Platz, wo man unter anderem auch ein Tässchen griechischen Kaffees in Begleitung mehrerer Gläser eisgekühlten Wassers trinken kann.

Da sitzen die Griechen dann stundenlang sinnierend und diskutierend und hin und wieder entdeckt man einen älteren Mann, der da alleine sitzt und sich dem verlorenen Spiel mit dem Komboloi hingibt.

Mir ist keine deutsche Übersetzung für das Komboloi bekannt, es ist eine Kette, die einst aus Bernstein war und heute aus Kunststeingliedern besteht und in der Hand des Hellenen nicht zur Ruhe kommt.

Was ich als „männliches Spielzeug“ bezeichne, ist aber angeblich weit mehr – denn es lenke von der Zigarette ab und eigentlich sei es ein psychotherapeutisches Allheilmittel. Es entspannt den Nervösen, es beruhigt den Verhetzten, sammelt den Zerstreuten und konzentriert die Gedanken, wenn sie wie Vögel davon flattern wollen – man lasse die Kugeln nur durch die Finger gleiten.

Ich werde jetzt gleich mal zum nächsten Kiosk laufen und ein paar dieser mächtigen Zauberketten kaufen, um sie bei meinem nächsten Heimaturlaub als Souvenir mitzubringen.

Eines werde ich aber gleich für mich abzweigen - vielleicht wirkt diese Magie ja auch bei Frauen...

03.06.2008

Nahezu die ganze griechische Bevölkerung gehört der griechisch-orthodoxen Kirche an. Der Einfluss der Kirche ist im privaten wie im öffentlichen Leben hier sehr groß und auch unser Gast an Bord gehört dieser Glaubensgemeinschaft an.

Selbstredend, dass wir in den letzten Tagen ziemlich jede Kirche auf Zakynthos und hier in Argostoli auf Kefallonia besichtigt haben.

In Zakynthos gilt der Hl. Dionysos als Schutzpatron der Insel und hier in Kefallonia ist es der Hl. Gerasimos.

Weithin sichtbar liegt in einer Ebene das Gerasimo-Kloster, das bedeutendste und größte Kloster der Insel.

Die Gebeine des Heiligen Gerasimos werden hier in einem Silbersarkophag in der alten Klosterkirche aufbewahrt. In einer kleinen Höhle unterhalb dieser Kirche soll der Mönch einige Zeit als Eremit gelebt haben. Wir waren natürlich auf seinen Spuren unterwegs und in dieser Höhle ca. 3 m unterhalb der Erde war mir schon ein bisschen mulmig. Eine Stahlleiter führte durch einen sehr en-

gen feuchten Gang in die Tiefe und die Höhle selbst war keine 10 m² groß. Da bin ich mir doch wieder bewusst, wie viel Luxus und Komfort wir auf unserer Cayenne genießen und gleich haben wir ein kleines griechisches Meze auf unserem Boot vorbereitet und mit unseren Freunden einen wunderbaren Nachmittag verbracht.



Katerina beim Vorbereiten des Meze

02.06.2008

Wie ihr sicher bemerkt habt, war es seit einiger Zeit nicht möglich sich in unser Gästebuch einzutragen. Wir haben den Fehler nun behoben, aber leider sind dabei all die schönen Beiträge von euch verloren gegangen.

Wir würden uns sehr freuen, wenn wir wieder zahlreiche Einträge erhalten würden.

01.06.2008

Heute ist nicht alle Tage – wir sehen uns wieder - keine Frage! Das waren die Worte, als uns Pink Panther im April in Marmaris verließ.

Recht hatte er und so wollte es das Schicksal, dass wir uns hier im Ionischen Meer wieder trafen.

Dies genau zu einem Zeitpunkt, als Hans schon wieder einen seiner Geburtstage „erlitt“.

Dieser Ehrentag begann vorerst ziemlich turbulent. Wir mussten alle weg von der Mole und mittels Buganker mit dem Heck anlegen, weil stärkerer Wind und erheblicher Schwell zu erwarten waren.

Hannes wollte dann auch gleich Pink Panther beim Anlegen helfen und fiel dabei zwischen Boot und Mole ins Hafenbecken. Durch Uli und einem herbeigeeilten jungen Ehepaar wurde Hannes unter Aufwendung enormer Kraftanstrengung aus dem schmutzigen Hafenbecken geborgen.

Die leichten Verletzungen hinderten ihn aber nicht daran anschließend entsprechend auf Hans Geburtstag mit anzustoßen.



Hans' Geburtstag in Argostoli

Gefeiert wurde gebührend mit Sekt und selbstgebackenem Kärntner Reindling und wir hoffen noch bei vielen Feiern am „Party-CAT“ dabei sein zu können.

Funkspruch zwischen Flugzeugträger und Leuchtturm

Dies ist ein realer Funkspruch, der zwischen Spaniern und Amerikanern statt gefunden hat - aufgenommen von der Frequenz des spanischen maritimen notrufs, Canal 106, an der galizischen Küste „Costa De Fisterra“ - am 16. Oktober 1997

Dieser Funkspruch hat wirklich stattgefunden und wurde erst im März 2005 von den spanischen Militärbehörden zur Veröffentlichung freigegeben.

Spanier: Hier spricht A853 zu ihnen, bitte ändern sie ihren Kurs um 15 Grad nach Süden um eine Kollision zu vermeiden ... Sie fahren direkt auf uns zu, Entfernung 25 nautische Meilen ...

Amerikaner: Wir raten ihnen, ihren Kurs um 15 Grad nach Norden zu ändern um eine Kollision zu vermeiden.

Spanier: Negative Antwort. Wir wiederholen: ändern sie ihren Kurs um 15 Grad nach Süden um eine Kollision zu vermeiden.

Amerikaner: (eine andere amerikanische Stimme) Hier spricht der Kapitän eines Schiffes der Marine der Vereinigten Staaten von Amerika zu ihnen. Wir beharren darauf: Ändern sie sofort ihren Kurs um 15 Grad nach Norden, um eine Kollision zu vermeiden.

Spanier: Dies sehen wir weder als machbar noch erforderlich an, wir empfehlen ihnen ihren Kurs um 15 Grad nach Süden zu ändern um eine Kollision zu vermeiden.



Amerikaner: (stark erregter befehlerischer Ton) Hier spricht der Kapitän Richard James Howard, Kommandant des Flugzeugträgers „USS Lincoln“ von der Marine der Vereinigten Staaten von Amerika, das zweitgrößte Kriegsschiff der nordamerikanischen Flotte. Uns geleiten zwei Panzerkreuzer, sechs Zerstörer, fünf Kreuzer, vier U-Boote und mehrere Schiffe, die uns jederzeit unterstützen können. Wir sind in Kursrichtung persischer Golf, um dort ein Militärmanöver vorzubereiten und im Hinblick auf eine Offensive des Irak auch durchzuführen. Ich rate Ihnen nicht ... ich befehle Ihnen Ihren Kurs um 15 Grad nach Norden zu ändern!!! Sollten Sie sich nicht daran halten, so sehen wir uns gezwungen die notwendigen Schritte einzuleiten, die notwendig sind um die Sicherheit dieses Flugzeugträgers und auch die dieser militärischen Streitmacht zu garantieren. Sie sind Mitglied eines alliierten Staates, Mitglied der NATO und somit dieser militärischen Streitmacht ... Bitte gehorchen Sie unverzüglich und gehen Sie uns aus dem Weg!

Spanier: Hier spricht Juan Manuel Salas Alcántara. Wir sind zwei Personen. Uns geleiten unser Hund, unser Essen, zwei Bier und ein Mann von den Kanaren, der gerade schläft. Wir haben die Unterstützung der Sender Cadena Dial von la Coruna und Kanal 106 als Maritimer Notruf. Wir fahren



nirgendwo hin, da wir mit ihnen vom Festland aus reden. Wir befinden uns im Leuchtturm A-853 Finisterra an der Küste von Galizien. Wir haben eine Scheißahnung welche Stelle wir im Ranking der spanischen Leuchttürme einnehmen. Und sie können die Schritte einleiten, die sie für notwendig halten und auf die sie geil sind, um die Sicherheit ihres Scheiß-Flugzeugträgers zu garantieren, zumal er gleich gegen die Küstenfelsen Galiziens zerschellen wird, und aus diesem Grund müssen wir darauf beharren und möchten es ihnen nochmals ans Herz legen, das es das Beste, das Gesundeste und das Klügste für sie und Ihre Leute ist, nämlich ihren Kurs um 15 Grad nach Süden zu ändern um eine Kollision zu vermeiden!

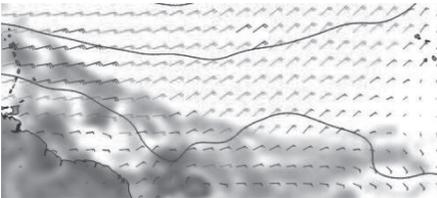
Danach war seitens des Flugzeugträgers absolute Funkstille...

19.06.08

Tropische Wellen von unserem Mitglied Jörg, DC2JB

Neben den Meereswellen und den Funkwellen begegnet manchem Segler eine dritte Sorte Wellen: tropische Wellen. Ich hörte das erste Mal von ihnen im Segelunterricht, als ich meinen Sporthochseeschifferschein machte. Aber sie gehören offenbar nicht zu den Prüfungsfragen des DSV und deshalb werden sie im Lehrbuch nur ganz kurz namentlich erwähnt und dem Lehrer fiel auch keine passende Erklärung ein. „Passatstörung“, nun ja, das kann alles und gar nichts sein.

Was es wirklich ist, erfährt nur der Segler, der auf einem Transäquatorialtörn die Nordostpassat-Zone zwischen 15° und 5° Nord durchquert. Ich hatte auf einer Reise von Brasilien zu den Azoren gleich dreimal das Vergnügen.



Die tropische Welle kündigt sich durch tiefhängende schwarze Wolken an, so wie wir Boenwalzen auch von anderen Seegebieten kennen. Der Wind nimmt zu, wird allerdings nie zum Sturm. In meinem Fall waren es 25 Knoten in der Spitze, - immerhin kommend von zehn bis zwölf Knoten und zwar innerhalb von fünf Minuten. Und es fing an zu regnen, nein, zu schütten. Ungeheure Mengen Wasser kamen da vom Himmel. Und dann drehte der Wind, mal in diese und mal in jene Richtung.

Es scheint ein Wesenszug der tropischen Wellen zu sein, dass der Wind aus verschiedenen Richtungen kommt, am liebsten aus allen vier gleichzeitig. Reffen, Segel nachführen, das alles macht man am besten splitternackt, denn es ist nass aber warm. Dann kann man sich hinterher abtrocknen und hat nur ein nasses Handtuch und nicht -wie ich, unerfahren- nach kurzer Zeit fünf Garnituren Unterwäsche zum Trocknen. Bis eine tropische Welle durchgezogen ist, dauert unterschiedlich lange, mal fast zwei ganze Tage, mal nur wenige Stunden. Sie entstehen westlich von Afrika und ziehen in die Karibik.



Wie geht man mit ihnen um? Zunächst einmal: Wie alles Wetter muß man sie ertragen. Wer aus dem Südatlantik kommt, etwa von Südafrika oder St. Helena, kann es bei diesem Rat bewenden lassen. Anders verhält es sich bei einem Törn von Brasilien zu den Azoren oder gar in die Karibik. Tropische Wellen sind nämlich der Stoff, aus dem Hurrikane entstehen, nicht aus jeder und natürlich auch nur

in der Hurrikan-Saison, aber immerhin: Dann können sie gefährlich werden!



Hurrikane entstehen meist mitten auf dem Atlantik und wandern dann westwärts. Wer also von Juni bis November von Brasilien nach Norden startet, muss die Situation genau beobachten. Erfreulicherweise sind „tropical waves“ in den Wetterkarten aus Miami eingezeichnet. Man empfängt sie am besten nachts, um 00-20 oder 06-20 utc auf 8502 khz. Erfreulicherweise hatte auch der Diensthabe von Intermar Klaus. DJ3CD, meinem Fall die erforderlichen Daten sofort bereit und konnte mir sogar die Zuggeschwindigkeit „meiner“ tropischen Welle nennen. Ich bin dann weitergefahren. Es war ungemütlich, aber auch ungefährlich. Sollte die Karte aus Miami aber vermerken „developing tropical storm“, dann würde ich in den Kalmen und südlich der Konvergenzzone sofort beidrehen



und warten, bis die Welle durchgezogen ist. Sonst müsste ich am Ende noch anwenden, was ich im Unterricht zum Sporthochseeschifferschein über Segeln im Hurrikan gelernt habe, - und das war auch schon nicht sehr überzeugend.

Jörg Barczynski, DC2JB,1215

PSK mail



INTERMAR e.V., das deutsche Maritim Mobil Service Netz hat es sich zum Ziel gesetzt, eine Möglichkeit zu schaffen mit Amateurfunk via Kurzwelle im Datenfunkverkehr (PSK 250) auf einen Server zuzugreifen und sich Nachrichten auszutauschen zu können.

Hier bietet sich PSKmail besonders gut an:

- Amateur-Mails abrufen und versenden mit einheitlicher eMail Adresse
- (Call@pskmail.de siehe PSKmail-E-Mail)
- Zugriff auf Amateurfunk-Internet-Seiten (Textseiten siehe PSKmail-Web)
- Abruf von Rundsendungen/Rundsendungen mitschreiben (DARC-Rundspruch)
- Wetterinformationen abrufen und automatisch empfangen
- Wetterbericht senden, automatisch und manuell
- Kurs, Geschwindigkeit senden automatisch und manuell
- Positionsreport (APRS automatisch / manuell)
- APRS-Messges senden und empfangen
- APRS-eMails senden (Kurzmails)
- Automatisches Empfangenvon Positionsreport-Daten (Yachten in Nachbarschaft)
- Allgemeine Amateurfunknachrichten automatisch empfangen
- PSKmail-Verkehr von Yacht zu Yacht und Amateurfunkstationen weltweit
- NOTRUF
- NOTFUNK
- und vieles mehr

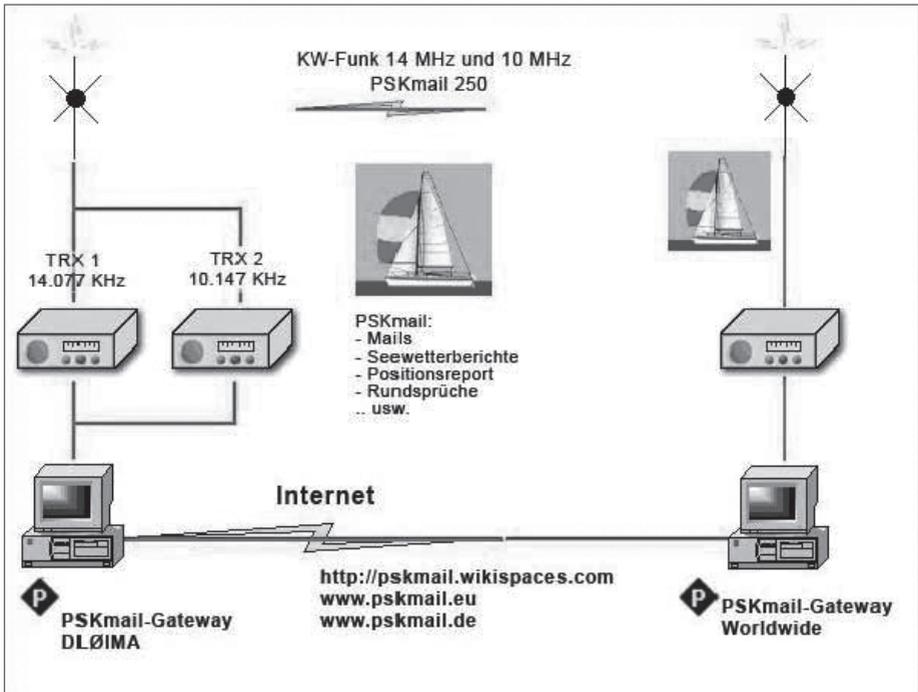
Keine aufwendungen teure Hardware notwendig, INTERMAR stellt die Software für einen USB-Stick kostenlos und ein kleines Soundkarteninterface preiswert zur Verfügung, Interface auch zum Nachbau.

INTERMAR e.V. betreibt einen PSKmail Server auf 20m (14.077MHz USB,30m 10.147MHz USB, 40m,7...Mhz USB und 80m,3,5...MHz USB)

Mit INTERMAR PSKmail sind wir immer an Bord zu erreichen. Es gibt inzwischen schon ein weltweites Netz von PSKmail-Server.

Dank an Rein Couperus PA0R für die Entwicklung von PSKmail <http://pa0r.blogspot.com/>





Leistungsmerkmale von INTERMAR

PSKmail:

- **80% aller Informationen werden ohne Connect mit einem PSKmail-Server im APRS-Mode ausgeführt.**

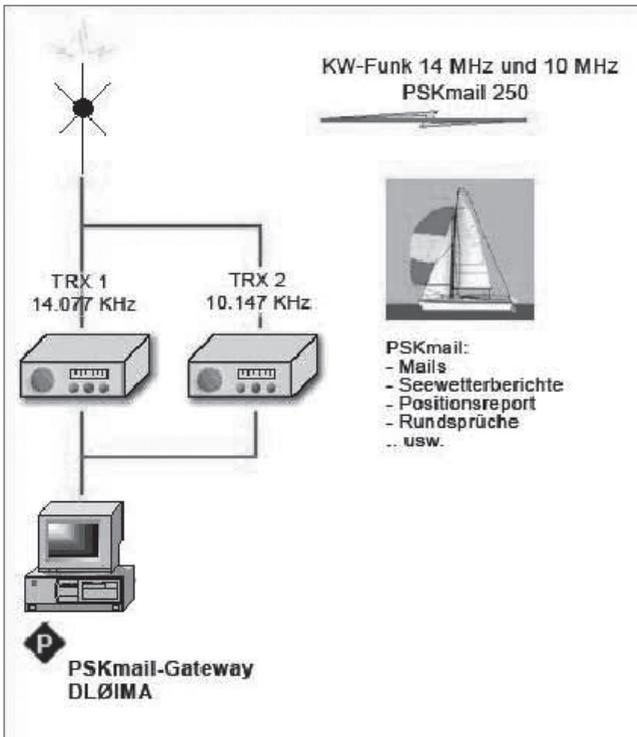
Das bedeutet, dass die wichtigsten Informationen ohne lange Wartezeit, Connectprobleme, besetzt Probleme vorstatten gehen. Einfach nur Info eintragen, senden, fertig, bzw den Empfänger in Betrieb haben.

Folgende Funktionen gehen ohne Connect zu einem Server:

- APRS Positionsreport senden, automatisch/manual, mit GPS oder ohne.

- APRS Bakentext (kleine Info) mit der Position senden, immer veränderbar. Manuell oder Aut. Anzeige im Bordpanel Pos.-Karte
- APRS Wetterbericht (ab v 0.9) mit der Position senden, immer veränderbar. Manuell oder Aut. Anzeige Im Bordpanel Pos.-Karte.
- APRS Speed und Kurs Information. Anzeige im Bordpanel, Pos.-Karte.
- APRS Message (kleinen Text 67 Zeichen) an andere Amateure weltweit versenden
- APRS Message von anderen Amateuren weltweit automatisch empfangen

- APRS Email (kleiner Text 67 Zeichen) an alle Email Adressen weltweit versenden.
 - APRS Email (kleiner Text 67 Zeichen) empfangen von PSKmail Email Call@pskmail.de Adressen und anderen Amateur Email Adressen z.B. ...@DARC.de
 - PSKmail Funkverkehr mit Stationen untereinander
 - vorgesehen ist automatischer Empfang von Wetterberichten (feste Sendezeit)
 - vorgesehen ist automatischer Empfang von Grip-Wetterdaten für Europa und Atlantic-Nord
 - vorgesehen ist automatischer Empfang von Positionsmeldungen zur Wiedergabe auf Karte
 - vorgesehen ist automatische Empfang von Rundsendungen (Bulletin)
 - Vorgesehen ist eine automatisierte SOS Funktion
- Durch diese Lösungen wird der Betrieb auch mit vielen Anwendern relativ ungestört sein. Der Anwender kann so immer, ohne zu warten seine Daten versenden!



TECHNIK

Folgende Funktionen gehen mit Connect zum Server:

- **20% aller Informationen werden mit Connect zu einem Server ausgeführt.**
- Email abrufen und bearbeiten
- Grib Files (Wetterdaten) abrufen
- Webseiten abrufen
- besondere Files(aus Filesliste) abrufen, z.B. Wetterbericht, Helpinfo.

Beschränkt man sich auf die die wichtigsten Informationen, so gibt es keine besetzte Server

Was ist erforderlich ?



INTERMAR PSKmail-Transceiveranforderungen

Jeder SSB-fähige Kurzwellentransceiver tut es prinzipiell. Für den PSKmail-Server ist es wichtig das die Frequenzstabilität gut ist. Anderfalls ist man nicht in der Lage den Server gut zu finden. (Anm. Bei PSKmail 250 ist das nicht so problematisch, die AGC regelt das sehr gut aus.)

Es hilft sehr wenn man ein zuschaltbares 300Hz RX (!) Fliter hat. Normalbetriebsart USB. Mit DSP-Filter wie bei den neuen Geräten ist man auch gut dabei.

INTERMAR PSKmail-Interface

siehe auch unter Technik > INTERMAR-Interface (PSK Soundkarten-Interface)



INTERMAR Programm PSKmail-1.0 , siehe Downloadbereich TECHNIK > Download

Siehe www.pskmail.de > Shop

Fragen zu Anwendungen mit PSKmail

Frage: Wie funktioniert der Positionsreport ?

Antwort: Im Programmpunkt APRS kann man manuell die Position (Dezimal) eingeben. Schließt man eine GPS-Maus (mit Empfänger) an den USB-Port des Rechners an, wird die Position des GPS automatisch übernommen (siehe PSKmail-APRS). Bei Fahrt wird dann auch der Kurs und die Geschwindigkeit angezeigt und mit der Position übertragen. Die Position wird automatisch je nach Einstellung (Automatic Bacon on oder off) nach einstellbarer Zeit, 10min, 30min, oder 60min gesendet. Mit der Taste Beacon kann man die Position jederzeit auch manuell senden.

Die Positionsdaten werden zu einem Server geschickt (PSK > APRS Random Qrg zur Zeit 10.147.25kHz Anzeige) geschickt. Dieser antwortet wenn empfangen und leitet dies dann weiter ins APRS-Netz. Dort wird sie Weltweit zur Verfügung gestellt und mit dem vorher gewählten ICON (Symbol z.B. Segelyacht). Auf der INTERMAR Internet-Karte kann man sie dann sehen und verfolgen. Das APRS-ICON ist frei wählbar und kann man mit der Auswahl APRS-ICON einstellen. (Siehe PSKmail-APRS Symboltabelle).

Frage: Kann man eine GPS-Maus (mit Rx) benutzen?

Antwort: Ja, man kann eine GPS-Maus (mit Rx) an einen USB Port anschließen. Sobald der Gps erkannt wird, und Posdaten im APRS-Menue zu sehen sind ist der GPS betriebsbereit. Die GPS-Maus wird folgendermaßen in Betrieb genommen:

a.) Im Programm Unbuntu Linux: CONSOLE anklicken, dann Befehl: `gpsd(Leerzeichen)/dev/usb/ ttyUSB0 (Null)` eingeben. GPS sollte natürlich im Port stecken!

Achtung: Bei V0.1 automatisch installiert!

b.) Im Programm eeePC: eeePC starten, dann STRG und ALT und T gleichzeitig drücken. Es geht dann ein Eingabefenster auf (Geht inzwischen automatisch).

Ann: Zum Verschieben des Programms im Bildschirm, bitte ALT und linke Maustaste gleichzeitig drücken, festhalten, dann kann man mit der Maus das Programm verschieben. Ohne Maus, ALT und linke Eingabe (silberner Streifen auf Mauspad) drücken und festhalten, dann auf Mauspad Programm verschieben

Frage: Kann man ein APRS-ICON einstellen?

Antwort: Siehe oben. Man hat die Auswahl von sieben voreingestellten Symbolen. Es wird ein Symbol eingestellt, daraus ergibt sich dann das APRS-ICON. Symbole sind:
 - = Haus, y= Haus mit Antenne, Y= Segelyacht, s= Motorboot, > = Auto,
 U = Bus.

Man kann aber jedes Symbol der APRS Primärtabelle einstellen. (Siehe PSKmail-APRS)

Frage: Kann man einen Text mit der Position senden?

Antwort: Ja, man kann. In die Status-Message Zeile kann man einen kurzen Text (zB Kurs Kap Verden, alles ok an Bord, max 67 Zeichen) eingeben der dann mit der Position automatisch mit gesendet wird.

Dieser Text erscheint dann im Bordpanel der Yacht (INTERMAR Yacht Pos. Karte)

Frage: Kann man einen Wetterbericht mit der Position senden?

Antwort: Ja, man kann. Man drückt die Taste „set wx“ neben der WX Zeile, dann erscheint eine Auswahl von Wetterinformationen. Dort stellt man das örtliche Wetter ein, sichern. Es erscheint in der Anzeigzeile und wird dann mit der Position mitgesendet.

Angezeigt wird das Wetter wie oben im Bordpanel der Yacht (INTERMAR Yacht Pos. Karte). Im Bordpanel gibt es unten in der Mitte eine Wetterstation, dort kann man dann direkt das Wetter sehen. Kleine rote Taste > Umschalttaste.

Frage: Kann man den Kurs und die Geschwindigkeit (Speed) senden?

Antwort: Ja, man kann. Ist ein GPS angeschlossen werden der Kurs und die Geschwindigkeit (Speed) im Programm angezeigt und dann mit der Position mitgesendet. Angezeigt wird das ebenso im Bordpanel unten Mitte. (INTERMAR Yacht Pos.Karte)

Frage: Kann man eine APRS Message an andere PSKmail-Stationen und an APRSStationen Weltweit versenden?

Antwort: Ja, man kann eine APRS-Message (Text max 67 Zeichen) in das Sendfenster eingeben.
Beispiel: PA0R(Leerzeichen)Hallo,Rein melde dich einmal.73 Rolf DK4XI
Wichtig ist das man seinen Namen und sein

Call am Ende mitsendet, da der Empfänger nur das Call des APRS Digis mitgeteilt bekommt!

Der gesendete Text wird in dem Messagefenster angezeigt und zwischengespeichert. Alle gesendeten Messages kann man jederzeit wieder sich später anzeigen lassen, indem man einen Server connectet und dann die Funktion „Get Message“ ausführt. Der Server bestätigt nach dem Senden daß die Message empfangen und weitergeleitet wurde.

Frage: Kann man eine APRS Message an INTERMAR Online-Fenster senden?

Antwort: Ja, man kann eine Message an das INTERMAR Online-Fenster senden. Dazu schreibt man in das Sendfenster das Call: DL0IMA Hallo zusammen. Bitte Wetterbericht für Deutsche Bucht. 73 Knut DC7FL
Immer zwischen Text und Call Leerzeichen lassen!

Diese Nachricht kann man dann online auf www.intermar-ev.de sehen.

Frage: Kann man eine APRS-Message empfangen?

Antwort: Ja, man kann eine APRS-Message automatisch und manuell empfangen. Ist man auf Empfang, hat man eine Position abgeschickt so weiß das APRS Netz wohin es eine Nachricht (Message) hinschicken soll. Sobald ein Funkamateuer z.B. mit einem kleinen APRS Handfunkgerät eine Message schreibt, absendet wird sie automatisch von dem zuletzt gehörten PSKmail-Server abgestrahlt. Die Message wird dann automatisch in dem Mes-

sage „Incoming Message“ Fenster angezeigt. Diese Funktion geht Weltweit. Zum Beispiel wie oben vom Handfunkgerät zu einer Yacht im Atlantic und umgekehrt. Natürlich kann man auch eine Message von einem anderen PSKmail Teilnehmer empfangen.

Ist man nicht empfangsbereit, so kann man die Messages über die Funktion „Get Message“ jederzeit über einen PSKmail-Server abrufen (Manueller Empfang).

Anm: Die Funktion des Message Fensters schaltet man mit STRG + L ein!

Frage: Kann man seine APRS-Messages abrufen?

Antwort: Ja, man drückt die Taste „Get message“ im APRS Programm. Vorher sollte man prüfen ob ein Connect zu einem Server möglich ist. Siehe unten (Ping). Dann trägt man das Call des Server in die unter Zeile neben dem Programm-Modus ein, bzw sofern man ihn gespeichert hat, kann man ihn über den Scrollbalken aufrufen.

Nach Drücken der Taste Get-message ruft das Programm den Server, stellt einen Connect her und gibt die letzten Messages aus. Diese werden im Fenster „Terminal“ angezeigt, können dann gespeichert werden.

Frage: Kann man testen ob man von einem Server gehört wird?

Antwort: Ja: man drückt die Taste „Ping“. Hiermit wird ein Ping gesendet. Hört ein Server den Ping, so antwortet er. Es kann sein, das mehrere Server antworten. Man kann aufgrund der Feldstärke (S-Meter) sich nun den

besten Server aussuchen zum connecten.

Frage: Kann man eine APRS Email senden?

Antwort: Ja, man schreibt in das Send-Fenster die Email Adresse und den Text, drückt Enter und schon wird die Email gesendet. Ein Server auf der Qrg betätigt den Erhalt und leitet die Email über das APRS-Netz ins öffentliche Internet-Email Netz.

Beispiel: dj4wl@t-onliene.de Hallo Thomas, machen Landfall in Travemünde, morgen früh 8.00Uhr. 73 Rolf DK4XI(max 67 Zeichen)

Frage: Kann man eine APRS Email automatisch empfangen?

Antwort: Ja, vorgesehen ist ein automatischer APRS Email Empfang. dazu schreibt der Email Versender (zugelassene Nutzer) eine normale Email (max 67 Zeichen) nach einem bestimmte Format in seinem Email Programm und schickt diese an eine spezielle Adresse. (siehe PSKmail APRS-Email).

Das APRS Netz leitet diese Email als APRS Message an das PSKmail Netz weiter. Der zuletzt gehörte Server sendet diese Email dann als normale APRS Message wie vorher. Sofern man auf Empfang ist wird sie direkt in das Incoming Message Fenster geschrieben. Man kann eventuell sofort antworten. Ist man nicht auf Empfang kann man diese Email (APRS-Message) wie vorher beschrieben abrufen.

Frage: Kann man ein Qso mit einer anderen PSKmailstation führen?

Antwort: Ja, man kann ein ganz normales PSK Qso mit jeder Station auf der Frequenz machen die man hört.

Alternativ kann man ein Qso machen indem man mit APRS Message arbeitet.

Also eine Verbindung zum Beispiel vom Mittelmeer in den Pacific Ozean. Wie oben beschrieben mit APRS Message. Alles ohne direkt mit einem Server verbunden zu sein... Und das sogar mit einem APRS-Handfunkgerät (zB VX 8 von Yaesu) mit 5Watt.

Frage: Kann man einen Wetterbericht automatisch empfangen?

Antwort: Ja, vorgesehen ist ein automatischer Empfang von Wetterberichten zu bestimmten Sendezeiten. Es werden die Seegebiete von der Ostsee bis zum Mittelmeer in Textform übertragen. Die Berichte werden in der neuen Software (ab V 10) automatisch gespeichert, können dann gelesen werden.

Frage: Kann man Gibdaten (Wetterbericht) automatisch empfangen?

Antwort: Ja, vorgesehen ist wie oben auch der automatische Empfang von Gribdaten für das Seegebiet Atlantic und Mittelmeer. Angezeigt werden die Wetterdaten in dem Programm zyGrib. Sonst wie oben.

Frage: Kann man Positionsmeldungen von anderen Yachten empfangen?

Antwort: Ja, es ist vorgesehen Positionsdaten von Yachten Weltweit zu bestimmten Sendezeiten abzustrahlen. So kann man mit dem Programm zyGrib, macht auch das Wetter, die Yachtenpositionen Weltweit sehen.

Frage: Kann man Rundsendungen (Bulletins)

Antwort: Ja, es ist vorgesehen Rundsendungen, INTERMAR News usw zu bestimmten Zeiten abzustrahlen. Sonst wie oben.

Frage: Gibt es eine EMERGENCY Funktion?

Antwort: Ja, die „EMERGENCY“ Funktion ist vorhanden. Man kann einen Sondertext hinterlegen. Auslösung nur durch eine besondere Aufforderung. (Missbrauchschutz)
Der Notruf wird in das APRS Netz weltweit abgesetzt. So ist er überall zu sehen..
Übertragen wird : Call,Position,Datum,Uhrzeit, Emergency ICON und Sondertext.

Achtung bitte nicht spielen!!!!

Frage: Kann man Amateur Email versenden?

Antwort: Ja, man kann mit Connect zu einen Server Emails Weltweit versenden. Dieser Dienst ist nur Amateuren vorbehalten. Man schreibt eine Mail vor im Terminal Programm, connectet einen Server und versendet die Email.

Frage: Kann man Amateur Email abrufen?

Antwort: Ja, man kann Amateur Emails abrufen. Wie oben ist dieser Dienst ausschließlich nur Amateuren gestattet. Man connectet einen Server und ruft seine Emails ab.

Frage: Kann man Amateur Webseiten abrufen?

Antwort: Ja, man kann bestimmte Amateurwebseiten, z.B. DARC als Text abrufen. Man connectet einen Server und ruft die vorbestimmten Webseiten ab.

Frage: Kann man besondere Files abrufen?

Antwort: Ja, man kann sich eine Fileliste (Katalog) abrufen und dann den ausgesuchten File schicken lassen.

Diese letzten vier Funktionen kann man in Zukunft nur auf den Server individuellen Frequenzen ausführen.

Auf der PSK > APRS Random Qrg kann man keinen direkten Connect zu einem Server machen. Dort sind ausschließlich APRS Funktionen möglich. Wie oben beschrieben...

Frage: Geht es weiter ?? Ja, wird fortgesetzt.

Siehe www.pskmail.de !

Software: PSKlive zum Kennelernen PSKmail auf Windows (TM)

PSKlive ist eine Live-Distribution speziell für die PSKmail Projekt. Es ist gedacht, um den HAM's zu helfen das PSKmail System auszuprobieren.

Was ist eine Live-Distribution?

Eine Live-Distribution ist eine Linux-Distribution, die beim Systemstart ausgeführt wird. Die Ausführung erfolgt ausschließlich von der Boot-Medien (CD) und die Festplatte ist nicht betroffen (und auch nicht nötig).

Eine Live-CD ist eine großartige Möglichkeit, neue Dinge auszuprobieren und einen schnellen Start zu ermöglichen. Sie laden die iso, brennen und booten Sie Ihren PC von der CD (nur neu starten und haben die cd in der Leser).

Also, es besteht keine Notwendigkeit für die Installation, alles auf Ihrem PC. Alles ist von der CD ausgeführt, so dass der PC bleibt unberührt. Es ist eine Live-Installer zur Verfügung und Sie können, wenn Sie installieren möchten PSKlive dauerhaft auf Ihrem PC. Es gibt einige Möglichkeiten um PSKmail zu installieren.

Was ist PSKmail?

PSKmail ist ein Schmalband-Mail-System für den Einsatz von Amateur-Radio über Kurzwelle (HF) Kommunikation. Es ist ein Wiki zur Verfügung, wo weitere Informationen über das Projekt verfügbar ist, bitte siehe die Links für diesen Abschnitt.

Also, was ist PSKlive?

PSKlive ist eine Remastered-Version von Mandriva 2007 Free Edition. Auch die Distribution direkt erbt die schöne Arbeit aus dem Projekt MCNlive. (lesen Sie bitte den Abschnitt Originalseite)

Diese Distribution ist von Pär Crusefalk/ SMORWO. Bitte beachten Sie, dass es sich hierbei um eine experimentelle Verteilung handelt und ich habe ihn mit der Zielsetzung geschrieben, um den OM's das PSKmail System nahe zu bringen. Ich hoffe, Sie werden feststellen, dass es sich um eine schöne Art und Weise ist auszuprobieren wie linux PSKmail im Allgemeinen und im Besonderen funktioniert.

Wenn Sie Fragen haben, Anregungen oder möchten einfach in Kontakt zu treten, dann können Sie meine E-Mail-Adresse unten kontaktieren.



dløima@intermar-ev.de

Kurzanleitung

→ Schritt 1

Starten Sie den Rechner, legen Sie die CD-Rom in Ihr Laufwerk ein und drücken Sie nach dem Start F2 um ins Bios zu kommen.

→ Schritt 2

Dann zum booten Bios einstellen. Siehe Anleitung unter www.PSKmail.de > Technik > Download.

→ Schritt 3

Nach dem das Programm geöffnet ist, sind zwei Programme sichtbar PSKmail-Client 0.9.9 und das Modem fldigi.

→ Schritt 4

Einstellungen am fldigi, Klicken Sie auf „Files“ und setzen Sie einen Haken bei „Log-File“ (diese Einstellung müssen Sie jedes mal vornehmen wenn Sie das Programm starten). Stellen Sie die beiden Schieberegler (rot, grün) links maximal nach oben.

Achtung: sollte das Programm dauer-senden, ist im fldigi rechts untern die Taste „T/R“ gedrückt.

Hinweis: Stellen Sie sicher, dass Ihre Soundkarte (Line in und Line out) auf maximal Output gestellt ist.

Die Wasserfallintensität (dunkelblau = richtig) können Sie an Ihrem Transceiver Lautstärke und an dem kleinen Schieberegler (grün) einstellen. Die Aussteuerung (ALC für Ihren Sender) können Sie mit dem roten Schieber einstellen.

→ Schritt 5

Im Programm PSKmail Client 1.0 klicken

Sie auf „Edit“ dann auf „Option“ in dem dann aufgehenden Fenster geben Sie in der obersten Zeile Ihr Call an. Die Zeilen „Link to“, „Blog lengh“ und „Beacon QRG Nr.“ werden nicht benötigt. In die Zeilen „Latitude“ und „Longitude“ tragen Sie Ihre Koordinaten in Dezimalzahlen ein. Sie finden eine einfache Umrechnungsautomatik auf der Homepage www.pskmail.de unter „PSKmail APRS“. Im Originalprogramm kann man eine GPS-Mouse anschließen, somit wird automatisch immer die richtige Position angezeigt.

Schließen Sie mit „OK“ ab.

Öffnen Sie nochmal „Edit“ und klicken Sie auf „Konfiguration“. Hier sind nur die Felder „Posit sign“ und „Msg“ auszufüllen.

U = Icon Buss,

Y = Icon Yacht

s = Icon Motorboot

y = Haus mit Antenne

Weiter Icons findet man auf obiger Homepage unter PSKmail APRS.

In das Feld Messages trägt man eine kleine Info ein z. B. Test PSKmail oder auf Reise etc. Diese Message wird mit der Position übertragen.

Zum Feld „Mail-Optionen“ unter „Edit“ siehe Anleitung auf der Homepage.

Achtung: alle diese Daten gehen leider bei dieser CD-Rom bei Ausschalten verloren, bei der originalen Stick-Version werden sie gespeichert.

Bitte zum Betrieb Software 1.0 herunterladen oder im PSKmail-Shop als Stick bestellen www.pskmail.de

Am Anfang war es ja nur eine Idee

Bedingt durch die instabilen Ausbreitungsbedingungen auf 20 Meter kam mir die Idee die abendlichen Ausstrahlungen auf 20 Meter (14.313 Mhz) von INTERMAR auf 40 Meter (7.080 Mhz) zu Übertragen.

Einmal sollte damit die „tote Zone“ überwunden, zum Anderen die Versorgung der Adria und anderen Gebieten sichergestellt werden

Ob das allerdings mit bescheidenen Mitteln, TS 480 (100W) und einer Rundstrahlantenne (CP6) zu Bewerkstelligen sein würde war sehr fraglich.

Also wurde der Entschluss gefasst meine Station komplett umzubauen.

Zunächst sollte ein Mast ca. 10 Meter hoch besorgt werden. Hier kann man verschiedene Wege gehen: Einen Mast kaufen und viel Geld dafür bezahlen, oder selbst bauen. Ich habe mich für Letzteres entschieden, allerdings sind da einige Hürden zu überwinden. Wer kein geeignetes Werkzeug oder Maschinen zur Verfügung und gute Schweißkenntnis hat, sollte die Finger davon lassen.

Die Beschaffung des Materials stößt manchmal auch auf Schwierigkeiten, denn nicht jeder Eisenwarenladen hat das gewünschte Material auf Lager und wenn dann das Material bestellt werden muss, dann dauert das Ewigkeiten.

Der Mast sollte aus Vierkantmaterial 100 x 100 x 4 mm hergestellt werden, wobei das eine Stück von 6 mtr. Länge mit einem zweiten Stück von 4 mtr. Länge zusammen geschweißt werden sollten.

Der Schlitten wurde aus Winkelmaterial 40 x 40 x 4 mm L= 1100 mm ohne Kugellager sondern mit Kunststoffwalzen konstruiert. Die Rotoraufnahme wurde aus rostfreiem Material hergestellt ebenso wurde das Oberlager nicht aus Metall sondern aus einem besonderen Kunststoff hergestellt. Kunststoff wurde an manchen Stellen eingesetzt, weil es keine Kugellager, auch sogenannte Edelstahlkugellager, gibt, die so dicht sind dass sie nicht von Regenwasser, Nebel und anderen Umständen langsam aber sicher zerstört werden.

Die Auf- bzw. Abwärtsbewegung des Schlittens sollte mit einem 4mm NIROSTA – Stahlseil mittels einer Winde erfolgen. Die Umlenkrolle mit einem Käfig, der das Herunterspringen des Stahlseiles verhindern soll wurde aus NIROSTA-Material angefertigt.

Als Winde wurde eine Sicherheitswinde der Fa. ALKO mit 500 Kg Tragkraft ausgewählt.

Als Rotor wurde ein „SPID“ Rotor Typ RAK mit elektronischem Steuergerät ausgewählt. Als Verankerung des Mastes wurden 2 U-Profile von 140 mm und 3 mtr. Länge vorbereitet, wovon 1.50 mtr. in einer Grube von 0,90 x 0.90 x 1,50 mtr. einbetoniert werden. Ich kann nur jedem, der sich an so eine Konstruktion heranwagt, wünschen, dass er nicht bei 1.30 mtr. auf Grundwasser stößt, wie bei mir passiert, dann wird es nämlich schwierig.

Als Antennen soll 1 FB33 der Fa. Fritzel, sowie eine „Magnetische Loop“ Antenne von I3VHFzum Einsatz kommen.

Momentan ist das Projekt in der Genehmigungsphase, wobei mit der Baugenehmigung in ca. 4 Wochen zu rechnen ist.

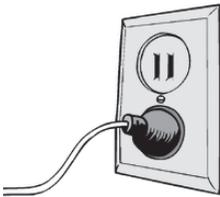
Wenn das Projekt fertiggestellt ist, werde ich

mit bis zu 800 W HF – Leistung in der Luft sein.

Mein besonderer Dank bei der Planung und Realisierung dieses Projektes geht an Rolf DK4XI, Fritz EA3GLL, Jürgen DO2PM und Franc S51UH, denn ohne sie, ihre Anregungen, Ideen und tatkräftige Unterstützung wäre eine Realisierung nicht möglich gewesen.

Vielen Dank dafür.
S54FAA Ernst

Die Gefahr für unser Hobby wird immer größer.



PLC – Modems stören künftig bis 60 MHz.

PLC – Inhaus – Adapter nutzen künftig den Frequenzbereich bis zu 60 MHz um eine höhere Übertragungsrate von bis zu 400 Mbit/s zu erreichen.

Man kann vermuten, dass höhere Frequenzen in den unsymmetrischen Stromverkabelungen der Privathäuser und Wohnungen noch effektiver abgestrahlt werden, als es im Bereich bis 30 MHz heute schon der Fall ist.

Wie der DARC in Versuchen nachgewiesen hat, liegt der Störradius eines Inhaus – Powerline – Netzwerks bei ca. 120 m. Die NATO spricht in einer Veröffentlichung sogar von Radien über 400 m, nachzulesen

unter <http://tinyurl.com/3ap54f>.

Thilo Kootz, DL9KCE, von der Technischen Verbandesbetreuung des DARC e. V. stellt dazu fest, dass es viel zu wenig Störungsmeldungen gibt, welche die Bundesnetzagentur davon überzeugen könnten, wie gefährlich diese Technologie für den Schutz des Kurzwellenfunks und jetzt auch bis 60 MHz ist. Die könne Funkamateure nur dazu anspornen, die Kurzwellenfrequenzen und nicht nur die Amateurfunkbänder zu überwachen und Störungen der BnetZA zur Kenntnis zu bringen.

Weitere Informationen zur PLC – Technik bis 60 MHz hat der Heise-Verlag unter <http://tinyurl.com/2zqxlo> veröffentlicht

ERNST
S54FAA

Von S54FAA Ernst

INTERMAR Kontakte | WEB

1. Info

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

2. Wetter-Info

Wetteranfragen per E-Mail
Positionsmeldungen per E-Mail
yachtmail@intermar-ev.de

3. Net Control

Wer ist Net Control?
Rolf DLØIMA
Thomas DJ4WL
Klaus DJ3CD
Werner DL4TJ
Fritz EA3GLL

4. Geschäftsstelle

Verein / Mitglieder
Hans-Dieter DHØIAV
Am Seeufer 1
17192 Waren (Müritz)
dh0iav@intermar-ev.de

5. Netz – 14.313 kHz

täglich um 16:30 UTC
weltweit

6. Echolink

täglich um 16:30 UTC
weltweit
DLØIMA-L
Node 50313
14.313 kHz im Internet

7. Wetter-PSKmail

Wetter Europa
www.pskmail.de
DK4XI-0 10.147 KHz - nur PSK APRS USB
DK4XI-2 14.077 KHz - USB
DK4XI-3 10.146,70 KHz - USB
DK4XI-4 7037 KHz - USB
DK4XI-8 3587 KHz - USB

8. Forum

Fragen und Antworten
www.intermar-ev.de

9. Stories

Stories und Bilder per E-Mail
info@intermar-ev.de

INTERMAR-Kontakte | LIVE

1. MM-Netz

14.313 kHz täglich um 16:30 UTC

2. MM-Klönrunde

14313 kHz täglich 15:00 UTC +/- QRM

3. MM/UKW-Kanal

144.775 MHz Standby-Betrieb 24h

4. APRS HF-Gate

14.103 kHz LSB Standby-Betrieb 24h

5. Echolink

INTERMAR Conference Server
DLØIMA-L
Node: 50313

6. Lifestream

Link im Internet unter
www.intermar-ev.de

Auf welcher Frequenz und zu welchen Zeiten kann ich INTERMAR empfangen ?

Abendnetz (Hauptsendezeit):
 Hauptfrequenz:
 16:30 UTC (täglich)
 14.313 KHz

Morgennetz (variabel):
 Hauptfrequenz:
 07:00 UTC bis 10:00 UTC
 14.313 KHz

Ausweichfrequenz für Morgen-
 und Abendnetz:
 14.307 kHz

Klönrunde
 Hauptfrequenz:
 täglich 15:00 UTC +/- QRM
 14,313 KHz

MM / UKW-Kanal
 Hauptfrequenz:
 Standby 24h
 144.775 MHz

Der MM/UKW-Kanal dient zum Kontakt von
 Schiff/Schiff-Verbindungen

EchoLink
 Standby während des Netzbetriebs:
 INTERMAR DL0IMA-L
 NODE 50313

HINWEIS:
 bei INTERMAR DL0IMA-L
 kann die mm-Frequenz
 14313 kHz gehört werden 16.30UTC

INTERMAR HF-Remote
 NODE 90313

HINWEIS:
 bei INTERMAR HF-Remote DK4XI-R
 kann die mm-Frequenz
 14313 kHz 24 Stunden am Tag abgehört
 werden!

INTERMAR
 Relay-Projekt

HINWEIS:
 bei INTERMAR Relay Projekt
 kann man 24 h über den Conferensserver
 DL0IMA-L mit den ReLays an der Küste
 und in DL QSO fahren sowie am Abendnetz
 teilnehmen. ReLay-Liste

(siehe nächste Seite)



--EchoLink- APRS

Anklicken um weitere In

Nr.	<u>STATION</u>	<u>STATUS</u>	<u>QRV</u>	<u>APRS</u>	<u>IGATE</u>	<u>KANAL</u>	<u>Ec</u>
				144,800 MHz Stationsinfo			
1	DBØ XIA	In Betrieb	14.07.06		USER		2E1
2	DBØ XIB	In Betrieb	04.09.06		USER		70E2
3	DBØ XIC	In Betrieb	13.07.06		USER		70E1
4	DBØ XID	In Betrieb	28.07.06		USER		2E1
5	DBØ XIE	In Betrieb	13.10.06		USER		70E1
6	DBØ XIF	In Betrieb	13.10.06		USER		2E1
7	DBØ XIG	In Planung			USER		2E2
8	DBØ XIH	In Betrieb	23.10.06		USER		2E1
9	DBØ XII	In Betrieb	29.11.07		USER		2E1
10	DBØ XIJ	In Betrieb	15.09.06		USER		2E2
11	DBØ XIK	In Betrieb	24.08.07		USER		2E1
12	DBØ XIL	Gesucht					2E2
13	DBØ XIM	In Betrieb	13.10.06		USER		2E1
14	DBØ XIN	In Betrieb	18.09.07		USER		70E3
15	DBØ XIO	In Betrieb	03.09.07		USER		70E1
16	DBØ XIP	In Betrieb	19.11.06		USER		2E1
17	DBØ XIQ	In Betrieb	13.09.07		USER		70E2
18	DBØ XIR	In Betrieb	26.11.06	Bake			70E2
19	DBØ XIS	In Betrieb	09.03.07		USER		2E1
20	DBØ XIT	Im Aufbau			USER		2E2
21	DBØ XIU	Im Aufbau			USER		70E1
22	DBØ XIV	In Betrieb	04.11.07		USER		2E2
23	DBØ XIW	In Betrieb	23.03.07		USER		2E1
24	DBØ XIX	Im Aufbau					2E2
25	DBØ XIY	Gesucht					2E1
26	DBØ XIZ	In Betrieb	05.11.07		USER		2E2
27	EA8AYT	In Betrieb	13.10.06	Bake			2E2
	Summen		21	3	1	2	27

RS- ReLay- Projekt--



Informationen zu erhalten

EchoLink CTCSS STANDORT MAP LOC POS SYSOP

144,9625	67,0	<u>Heikendorf</u>		DG1LAG	Horst
430,0500	71,9	Büsum		DJ7RE	Bernd
430,0250	74,4	<u>Maasholm</u>		DC8FG	Frank
144,9625	77,0	<u>Helgoland</u>		DL1LAO	Ulli
430,0250	79,7	Staade		DK1ESD	Thorsten
144,9625	82,5	Flensburg		DL5LA	Paolo
144,9750	85,4				
144,9625	88,5	Hamburg		DK1ESD	Thorsten
144,9625	91,5	<u>Immenstaad</u>		DL8DX	Andy
144,9750	94,8	<u>Juist</u>		DF6BT	Kadir
144,9625	97,4	<u>Karlsruhe</u>		DL1LJ	Oliver

100,0 Lübeck gesucht

144,9625	103,5	<u>Waren</u>		DH0IAV	Dieter
432,8250	107,2	<u>Nauheim</u>		DL7FAT	Dieter
430,0250	110,9	<u>Frankenthal</u>		DD1WT	Thomas
144,9625	114,8	<u>Hilst</u>		DJ4WL	Thomas
430,0500	118,8	Bremen		DC7FL	Knut
430,0500	123,0	<u>Hilden (Monheim)</u>		DF8JO	Gerrit
144,9625	127,3	<u>Gersweiler</u>		DC0VZ	Wolfgang
144,9750	131,8	Saarland		DK4XI	Rolf
430,0250	136,5	Berlin/u. Havel		DJ9OZ	Michael
144,9750	141,3	<u>Varel</u>		DL3BE	Andreas
144,9625	146,2	<u>Werder</u>		DL1RME	Ronald
144,9750	151,4	Kevelaer/Niederrhein		DL1EEI	Theo

144,9625 156,7 Stralsund gesucht

144,9750	162,2	<u>Pomm. Bucht</u>		DM1ZA	Jörg
144,9750	123,0	<u>Gran Canaria Isl.</u>		EA8AYT	Alfred

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffsbrüchiger

Search and Rescue

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ist einer der modernsten Seenotrettungsdienste der Welt. Finanziert ausschließlich durch Spenden. Die Seenotretter sind an der deutschen Nord- und Ostseeküste jeden Tag 24 Stunden mit einer Flotte von mehr als 61 Seenotkreuzern und Seenotrettungsbooten einsatzbereit.

Dank Ihrer Hilfe ...

Die Einheiten der Rettungsflotte haben im **Jahr 2007** insgesamt 2090 Einsatzfahrten durchgeführt. Dabei wurden:

- **124** Menschen aus Seenot gerettet
- **799** Personen aus drohenden Gefahrensituationen befreit
- **595** erkrankte/verletzte Menschen von Seeschiffen, Inseln zum Festland gebracht
- **56** Schiffe und Boote vor dem Totalverlust bewahrt
- **858** Hilfeleistungen für Wasserfahrzeuge aller Art erbracht
- **440** Einsatzanläufe, Such-, Schlepp- und Sicherungsfahrten absolviert

Seit Ihrer Gründung 1865 hat die DGzRS somit insgesamt 74.410 Menschen aus Seenot gerettet oder aus lebensbedrohlicher Gefahr befreit!

Spendenkonto

Sparkasse Bremen
(BLZ 290 501 01) 107 2016
BIC: SBREDE22
IBAN: DE36 2905 0101 0001 0720 16

