

INTER



MAR®
Inc.

Seefunkverband e. V.

Jahresbericht 1990 des INTERMAR Seefunkverband e.V.

I = Information
N = Navigation
T = Tradition
E = Emanzipation
R = Reputation
M = Maritim
A = Amateur
R = Radio

Eingetragen im Vereinsregister des Amtsgerichts 3057 Neustadt, VR 677

Vorstand: Günther Hirschberg, 1. Vorsitzender
Herbert Lüpke, 2. Vorsitzender
Arno Müller-Henze, Geschäftsführer

Vereinskonto: Stadtparkasse Münster Konto-Nr.: 26 002 758

Impressum

Der INTERMAR-Funkbrief ist das offizielle Mitteilungsblatt des INTERMAR-See-
funkverband e.V. Er erscheint jährlich zum Jahreswechsel; sein Bezug erfolgt im
Rahmen der Vereinsmitgliedschaft.

Herausgeber: INTERMAR, Moorwiese 2, 3057 Neustadt 1, Mardorf

Redaktion: Günther Hirschberg, DL2FCG, Höhenstraße 21, 6242 Kronberg/Ts. 1
Arno Müller-Henze, DK4BP, Moorwiese 2, 3057 Neustadt 1

Anzeigenverwaltung: INTERMAR-Geschäftsstelle, s.o.

Druck: Bothe-Druck, Hagenburgerstr. 2, 3050 Wunstorf 1, Fax: (0 50 31) 1 58 01

Auflage: 1.000 Stück.

Abdruckrechte: Nach Vereinbarung mit INTERMAR.

Namentlich unterzeichnete Beiträge müssen nicht die Redaktionsmeinung wiederge-
ben. Sie gelten als Diskussionsbeiträge im Sinne von Artikel 5 Absatz 1 des Grundge-
setzes der Bundesrepublik Deutschland.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	2
INTERMAR Geschäftsbericht 1989	3
INTERMAR Kassenbericht 1990	4
Protokoll Jahreshauptversammlung INTERMAR 1990	5
Einladung zur 12. Jahreshauptversammlung INTERMAR	6
Informationsaustausch mit Funkamateuren am 23-11-90 in Bonn	7
Mitgliederverzeichnis INTERMAR 1990	8-10
INTERMAR Vorstand	11
INTERMAR Messereport	12
Das INTERMAR Funknetz	13-14
Über das Flaggenrecht	15
In eigener Sache	16
intermar Vereinsgeschichte in Kurzform	17
DWD Törberatung	18
Piraten, Polizisten und kein Ende	19-20
Steuerliche Hinweise für Spender	21
Amateur- oder Jedermannfunkdienst	22-23
Organisationsplan der Bandwacht	24
Funkausstrahlung des Seewetteramtes für die Schifffahrt	25
Gebrauch von Antennen auf Segelbooten	26-27
Kajakexkursion an der normannischen Küste	28-32
Aufenthalt in den Isles Gambier	33-35
Ein Pensionsjahr als "Berufsfunker"	36-39
Brief aus "Danmark"	39
"Second Life" auf dem Weg Aruba, San -Blas-Inseln	40-44
Chartersegeln an der Côte d'Azur	45-48
Nordwest Passage der S.Y. "Asma"	49-51
Abenteuer in der Nacht	51-52
Vier satte Tage im Leben einer kleinen Maus	53-56
Bordhunde und ein einmaliges Erlebnis	57
Nobody makes a ham out of Rudi	58
INTERMAR AWARD	59
INTERMAR Welpokal	60
Das Sieben-Seen-Diplom	61
"The Shipping Business Is A Real Business"	62
"Goldene Regeln"	63
An Bord der S.Y. "Wilde Mthilde"	64-67
Aus dem Logbuch der "Andromeda"	68-69
"STOLEN"	70
"Management...."	71
Anzeigen	72-73
Mitteilung "Der Bundesminister für Post und Telekommunikation	74-75
Johnsen 30 Watt Sende-Empfangsanlage	76

In der Sache und geschäftlich bindend.

gez. Christoph Vogelweiss

gez. Helmut Löber

VORWORT

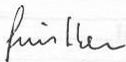
Liebe Mitglieder und Freunde von Intermar,

zunächst bedanke ich mich im Namen des Vorstandes bei allen sehr herzlich, die uns mit Tat und Spende im vergangenen Jahr unterstützt haben.

Immer mehr Mitglieder sind bereit, an den Zielen des Vereines mitzuwirken, sei es durch Funkbetrieb auf 14313, Vertretung auf Messen, Einreichen von Manuskripten für den Jahresbericht oder Übernahme von "wichtigen Ämtern", die ein rechtsfähiger Verein vorsieht.

Intermar wird daher auch im Jahre 1991 nicht "untergehen". Ein gutes neues Jahr und hoffentlich kein Mast und Schotbruch

wünscht Günther DL2FCG



INTER**MAR**[®] INC**Seefunkverband e. V.**

gegründet 1969

rechtsfähig seit 1978, gemeinnützig seit 1989

INTERMAR • Moorwiese 2 • 3057 Neustadt 1

An die
13. Jahreshauptversammlung
Kurhotel, RK-Str. 31

3057 Neustadt 1 Mardorf

✉ 3057 Neustadt 1

☎ (0 50 36) 24 24 0

Ⓞ 579-305 PGiroA Hannover

◇ 14313 kHz ① UTC
DKØMC, DKØMIIhr Zeichen:
DK4BPvom:
--unser Zeichen:
4-13-mhMardorf-Strand,
14.06.90

Kassenbericht 1990 als Geldflußrechnung, Zeitraum 1.1. bis 31.5.

Einnahmen (DM)		Ausgaben (DM)	
Verrechnungskto.	735,75	Verrechnungskto.	1195,59
Spenden	5344,58	Darlehen	-,--
Darlehen	-,--	Geschäftsstelle	3718,98
Diplome	14,--	Fernmeldeverkehr	626,39
Werbeanzeige	50,--	Postversand	434,60
Anstecknadeln	10,--	Dienstreisen	26,50
Rückbuchung	49,50	Gästebewirtung	36,50
Kontostand 1.1.	941,29	Boot München	174,80
		Amtsgericht	331,42
		Kontostand 31.5.	600,34
Gesamtbetrag	7145,12	Gesamtbetrag	7145,12
	=====		=====

Rechnungslegung gemäß Satzungsbestimmungen 1.8 und 2.2.3
der Vereinssatzung vom 30.04.89 sowie Änderungsbeschlüssen
vom 28.04.90 lt. Versammlungsprotokoll.

Für die Richtigkeit:

Arno Müller-Henze
Arno Müller-Henze, Geschäftsführer

Anlagen: Hauptbuch 1, Seiten 96 bis 100;
Akte 5, Barzahlungsbelege 1990;
Akte 6, Kontoauszüge 1 bis 57.

1. Eröffnung der Versammlung durch den ersten Vorsitzenden OM Günther und Feststellung der Beschlußfähigkeit
2. Gedenkminute für das an Bord seiner Yacht Najade verstorbene Mitglied OM Joachim Freiberg .
3. Aktivitätsbericht des Vorstandes:
 - Erledigung der auf der HV 89 beschlossenen Satzungsänderungen und Er-langung der Gemeinnützigkeit ab 1990.
 - Erstellen des Jahrbuches .
 - Kontakte zum DSV .
 - "Abwehren" einer Anzeige eines Net-Teilnehmers gegen einige Mitglieder
4. Verlesen des Geschäftsberichts für das Jahr 1989 mit anschließender Aus-sprache. Antrag auf Entlastung des Vorstandes nach dem vom Wirtschafts-prüfungsbüro Wedemeyer erstellten Kassenprüfungsbericht
Entlastung ohne Gegenstimmen bei vier Enthaltungen erfolgt
5. Satzungsänderungen:
 - Trennung der Kassenführung und der Geschäftsführung. Kassenführer soll nicht Mitglied des Vorstandes sein.
Antrag wurde bei einer Enthaltung angenommen.
 - Vorstand soll nicht mehr einstimmig sondern mehrheitlich beschließen können.
Antrag wurde einstimmig angenommen.
 - Folgende Anträge wurden nach Aussprache vom Antragsteller zurückge-zogen:
 - a) Einführung eines Mitgliedsbeitrages.
 - b) Nur noch ein Kassenprüfer.
 - c) Mitglieder müssen Inhaber einer gültigen Amateurfunklizenz sein.
 - d) Namensänderung.
6. Neuwahl des Vorstandes und der Kassenprüfer:
Zum **ersten Vorsitzenden** wurde vorgeschlagen:
OM Günther Hirschberg
Die Wahl erfolgte einstimmig bei Selbstenthaltung.
Er nahm die Wahl an.

Zum **zweiten Vorsitzenden** wurde vorgeschlagen:
OM Herbert Lüpke
Die Wahl erfolgte einstimmig bei Selbstenthaltung.
Er nahm die Wahl an.

Zum **Geschäftsführer** wurde vorgeschlagen:
OM Arno Müller-Henze

Die Wahl erfolgte einstimmig bei Selbstenthaltung.
Er nahm die Wahl an.

Zum **Kassenwart** wurde in Abwesenheit vorgeschlagen:
XYL Anneliese Vogelsang
Die Wahl erfolgte einstimmig.
Die Annahme der Wahl wurde am 2.5.90 durch OM Chritoph Vogelsang
fernmündlich dem Geschäftsführer mitgeteilt.

Zum **Kassenprüfer** wurden vorgeschlagen:
OM Wilhelm Busse
OM Herbert Lüpke
Die Wahl erfolgte einstimmig bei Selbstenthaltung.
Sie nahmen die Wahl an.

Um 13⁰⁰ schloss OM Günther die Versammlung mit den besten Wünschen
für eine gute Heimreise der Teilnehmer.

EINLADUNG zur 12. JAHRSHAUPTVERSAMMLUNG von INTERMAR

Liebe Vereinsmitglieder,

laut Satzungsbestimmung 4.0 unserer Vereinssatzung vom 30.04.89
berufen wir hiermit ein:

Unsere 12. Jahreshauptversammlung von INTERMAR
zum vorgezogenen Termin am Samstag, den 28. April 1990
Beginn 10 Uhr Ortszeit
in der INTERMAR-Geschäftsstelle Mardorf-Strand
(bei Überfüllung Verlegung zum Versammlungssaal des Kurhotels)
mit folgender Tagesordnung:

1. Feststellung der Beschlußfähigkeit;
2. Entlastung des Geschäftsführers;
3. Neuwahl des Vereinsvorstands für das Geschäftsjahr 1990;
4. Änderungen der Vereinssatzung;
5. Verhaltensweise der Funkleitstellen bei ungenehmigten Funkstellen;
6. Verschiedenes auf Antrag.

Der bekannte Einhandsegler Detlef Martens wird einen Lichtbildervortrag über seine Südeereise und durch den Indischen Ozean halten.

Ortshbeschreibung für Anreisende mit Pkw fernmündlich durch DKØMC.
Übernachtungsmöglichkeit im Kurhotel, 100 m vor der Geschäftsstelle.
Doppelzimmer mit Frühstück für DM 85,-- sowie mit Meerblick DM 110,--.
Zimmerbuchung mit einer Woche Vorlauffrist über INTERMAR.

Wir erbitten Ihre frühzeitige Anmeldung zur Jahreshauptversammlung
und freuen uns auf Ihr Kommen!

Für M.F. waren der Einladung gefolgt:

Bruno DL 1 EV Heinz DL 5 HCS Horst DJ 2 HN

Anbei eine Zusammenfassung in Kurzform.

INFORMATIONSAUSTAUSCH MIT FUNKAMATEUREN
AM 23. 11. 1990
IM BUNDESMINISTERIUM FÜR POST UND TELEKOMMUNIKATION

Ablauf der Tagung:
10.00-12.00 Uhr Informationsaustausch
12.00-12.45 Uhr Mittagspause
12.45-14.30 Uhr Diskussion

T A G E S O R D N U N G

1. Begrüßung der Teilnehmer und Verfahrensablauf des Treffens
2. Wer tut was für den Amateurfunk ?
 - alte und neue Zuständigkeiten und Personen
 - eingeleitete Maßnahmen
 - neutrale "Rolle" des BMPT: Ziele des heutigen Treffens
3. Anregung eines künftigen Dachverbandes
 - koordinierende Stelle für 26 Verbände
 - Interessenvertretung sämtlicher Funkamateure
4. Diskussion verbleibender Themenvorschläge
 - 4.1. Rechtssicherheit im Amateurfunk (AFuG&IARU)
 - 4.2. Wie hält die Gesetzgebung Schritt mit der technischen Entwicklung?
 - 4.3. Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben durch Amateurfunkvereine/-verbände
 - 4.4. Veränderte Prüfungen zum Erwerb von Amateurfunk-Lizenzen
 - 4.5. Probleme des Genehmigungsverfahrens für Sondergenehmigungen (u.a./am)
 - 4.6. Amateur-Notfunk bzw. Krisenfunk
 - Erweiterung der Amateurfunkbestimmungen hin zu eigenverantwortlicher Auslegung einer Notfunksituation
 - 4.7. Erkennung nichtgenehmigter Amateurfunkstellen
 - 4.8. Schutz vor Störungen
 - 4.9. Nutzung des 23-cm Bandes
 - 4.10. Probleme der "offenen Sprache"
 - 4.11. Unbemannter Stationsbetrieb Packet-Radio (mailboxes)
 - 4.12. Gesetzlichkeit von Wetterberatungen seebeweglicher Amateurfunkstellen
 - 4.13. Allgemeine Empfangsgenehmigung
 - 4.14. Zweckmäßigkeit von Funkversammlungen (Funknetzen) im Amateurfunkdienst
 - 4.15. Auslandskontakte
 - 4.16. Fragen des Fördervereins Amateurfunkmuseum
5. Frequenzausschuß 50 MHz; Arbeitsgemeinschaft

Anmerkung: Ziff.4.7.,4.12. und 4.14. wurden von Intermar beantragt. Wegen der beabsichtigten Änderung der Durchführungsverordnung zum Amateurfunkgesetz und der ergangenen Verwaltungsanweisungen wurde Verbindung mit dem zuständigen Referenten aufgenommen.

Günther Hirschberg

INTERMAR, Mitgliederverzeichnis 1990

Mitglied	Rufzeichen	Rufname	Schiffsname	Seestandort	Datum
1001	DK4BP	Arno	SHANTY	Steinh.Meer	03.10.90
1046	DF1QX	Gerrit	-	-	-
1051	DL3NH	Nico	COBRA	Ostsee	07.08.76
1054	DL7RY	Wolfgang	"324"	Danzig	15.11.44
1057	DF4XC	Christian	RIO GAS	Ras Lanuf	11.09.88
1062	DL3MQ	Kurt	AUDRIAN	Marseille	15.08.45
1063	DF1ZE	Mike	SEALINK	Cork	15.08.87
1066	DL7PV	Achim	BREMERHAVEN	Equador	10.10.84
1068	DL1SQ	Fritz	-	-	-
1090	DF6ZA	Jack	ATAIR	Moraira	15.04.90
1098	DK5OE	Nick	LARVIK	Seeland	15.08.80
1118	DF5ZB	Axel	-	-	-
1128	DK1AD	Dieter	NAVICULA	Zolta	06.08.90
1135	DL5YBR	Klaus	FIALA	Göteborg	17.08.87
1148	DF4BY	Werner	MAJANUS	England	15.08.83
-- 1151 --	DL2AT	Georg	SANTA MARIA	Menorca	26.09.90
1155	-	Fritz	PINGUIN	Strande	11.10.84
1157	DF5MT	Inga	TALOFA	Nordirland	02.07.86
1158	OE1XC	Tomas	MURXL	Veruda	12.07.90
-- 1161 --	DJ4UQ	Gerd	CIRRUS	Main	01.06.89
1164	DL6MCP	Bärbel	HE BABAKA	Symi-Kos	07.08.85
1169	-	Georg	VAAR ÖY	Mittelmeer	06.11.83
-- 1170 --	G4FTO	Rudi	-	-	-
1172	DC6AO	Rudolf	PRINZ HEINRICH	Nordsee	15.08.82
1174	-	Egon	-	-	-
1176	DJ4MU	Wolfgang	RIEKE	Las Palmas	26.11.89
1179	DL8MCR	Gugi	DREAMER	Bodrum	10.05.90
1180	-	Josef	CLYDE ORE	Chile	15.11.60
1181	DL2LK	Wilfried	NAUTILUS	Rhonekanal	15.08.83
1182	DH8LAB	Günter	NOVA	Bornholm	15.08.90
1185	DL3GAI	Oskar	MEUSEL	Kleine Fahrt	09.01.84
-- 1186 --	DL1YDM	Herbert	NAI UT	Schlicktau	06.08.84
1187	DL3ZBK	Franz	ORION	Narvik	15.11.44
1188	OE2HGM	Heinz	ARIES	Adria	01.11.87
1191	DL5EAS	Peter	FAVORITE	Rio	31.10.89
-- 1195 --	DL9YCX	Christoph	SECOND LIFE	Tenerife	23.10.84
1196	DL2SBX	Friedrich	ARIADNE	Fornels	25.05.90
1200	DF5LF	Fred	MÖVE 1	Ostsee	15.11.55
1203	-	Peter	PEGEPEWI	Susak	23.08.89
Umstellung der Mitgliedschaft auf			INTERMAR (Deutschland)		01.01.85
501	-	Wolfgang	WEREVA	St. John	22.05.88
502	DL4MDJ	Udo	im Bau	Blaichach	11.06.85
503	DF1RU	Max	EZADLA	Hvar	07.08.90
504	DL9GBU	Willi	ROYAL 2004	San Rafael	25.03.90
505	DJ1US	Steve	EMS GAS	Ras Lanuf	10.09.90
507	HB9CNE	Gody	ANTARES	La Rochelle	08.08.90
-- 509 --	DL2FCG	Günther	MOANA	Portimac	31.07.90
511	DL2MDE	Thomas	ANDRA	Lignano	26.09.90
514	DK1WE	Englmar	WINDSONG	Bodensee	28.09.86
515	HB9CAP	Dieter	(Charter)	Mittelmeer	30.09.86
517	SM7AST	Axel	dito	dito	08.11.86
519	DL4TQ	Dieter	dito	dito	08.11.86
520	DK7AT	Reinhard	SARDINE	Samsö	01.07.90

INTERMAR, Mitgliederverzeichnis 1990

Mitglied	Rufzeichen	Rufname	Schiffsname	Seestandort	Datum
524	DL4HBS	Herribert	(Charter)		
526	DL6BZ	Stefan	TIPSY	Ijsselmeer	09.11.85
527	DK1QI	Heinz	ALEXANDRA	Gedser	15.08.90
531		Claudia	KAMIROS	Larnaca	15.04.85
532	DL3QV	Hans	EUROPA	Bremerhaven	14.01.86
533	DL3GBG	Jürgen	APOLLONIA	Zadar	15.08.86
534	DK4XI	Rolf	MARYANNE	Port de Bouc	15.04.90
535	PA3DSM	Henk	"MARAC"		
537	DL1GHC	Christian	PASO DOBLE	Marmaris	24.09.90
538	DJ5UT	Ekko	PLANET	Norwegen	15.09.90
540	DL4NBA	Werner	PORTO ALEGRE	Adria	15.08.88
541	DL3EAM	Rolf			
545		Helmut	JABONAH	Chile	04.03.90
549	DL2GCF	Frank	AURELIA	Zadar	05.05.88
550	DL6EBA	Guido	GROSSE LIEBE	Martinique	20.12.88
552		Hans	GROSSE LIEBE	Sibari	21.03.88
553	DF2SX	Peter	SAYONARA		
554	DK5VD	Ernst			
557	DL2XAT	Timm	(Charter)		
558	OE1JIS	Josef	CHERI 2		
560	DL9SCX	Rolf	BODAN	Karibik	15.03.90
561	DL8ZBM	Charly	WEST TOR	Ampuria R.	15.07.88
562		Wolfgang	BAZI	Martinique	16.01.90
563	DC1OT	Kurt	BTBÄR	Hagenburg	10.10.90
564	DH4MAZ	Kurt	BESS	Adria	09.07.90
565	DL1EEI	Theo	PAER DEN SCH.	Trimelin	18.07.90
566	DF1XR	Axel	(Charter)		
567	DL1SM	Wolfgang	CIRCE		
569	DL9MD	Egon	SCIROCCO	Monikendam	08.04.90
570	DL6RCI	Hansjürgen	SIRIUS	Dollart	15.08.88
571		Rainer	EMILY	Cartagena	15.10.90
572	DL6SBT	Erich	ANGELINA	Embiez	24.11.88
573	HE9FAN	Walter	(Charter)		
574	OE2AWN	Alfred	BAVARIA	Adria	15.08.90
575	VK2WY	Wolfgang	WILDE MATHILDE	vor Rio	04.10.90
576	DF2QW	Wolfgang	QUOI QUE	Poquerol	11.10.90
577	DJ7HX	Ekkehard	HEJO	Wolgast	15.08.90
578	DL8SBB	Manfred	DOULOS	Papua	09.06.90
579	DL8KCF	Günther	STA MARGARITA	Solea	21.05.89
580	DL3HO	Theo	TIMPE TE	Lemmer	25.08.89
581	DJ9XA	Werner	PEARL	Ibiza	13.07.90
582	DL1HBZ	Max	LORBASS	Perpignan	09.07.90
583	F6KPC	Willy	(Charter)	Marseille	05.09.90
584	DD7OP	Wolfgang	NEREIS	Rhodos	15.09.90
585		Günter	(Charter)		
586	EA5RCK	Eddy	H.W. FRITZEN	Mittelmeer	WW2
587	DL5YED	Martin	ATLANTIS	Pula	02.05.90
588	HB9AOE	Susi	DE NADA	Pto. Interior	12.05.90
589	DL3RDV	Gerd	KING O'BAVARIA	Raiatea	07.10.90
590	DL2NCR	Thomas	CHACA THOKA	Bantry Bay	25.07.90
591	DL5KBL	Karl	JUNA 2	Nieuwpoort	06.06.89
592	JY9IU	Walter	(Charter)		
593	GØHRK	Peter	EL GITANO 2	Pto. la Cruz	01.09.90
594	DL3SDI	Bernd	KROEGJE	Guadeloupe	12.03.90
595	DJ6HY	Ruprecht	ALKOR	Hiddensee	06.08.90
596	HB9JAN	Walter	ABRICOTINE	Lipari	14.06.90

INTERMAR, Mitgliederverzeichnis 1990

Mitglied	Rufzeichen	Rufname	Schiffsname	Seestandort	Datum
597	OE2WJL	Hans	DAPHNE	Rokognica	21.07.90
598	SWL	Wolf			
599	DL9MFC	Peter	(Charter)		
600	DL20BM	Heinz	LAPLANDIA	Finisterre	21.02.90
601	DL4FCD	Eduardo	CAP SAN DIEGO	Buenos Aires	15.02.67
602	DG1KRW/2L2	Harald	NAXOS	Texel	15.06.90
603	DL3XAW	Werner	(Charter)		
604	DL9BAZ	Hans	NAUTA 3	Sognefjord	18.08.87
606	DH1PAW	Wido	ANDROMEDA	Las Palmas	27.11.89
607	SWL	Ferdinand	ALBATROS	Alicante	30.08.90
608	DF5ZB	Axel	MONTE SARMIENTO	Genova	15.03.80
609	DL1BIG	Richard	THULE N	Fünen	15.07.90
610	DL6GK	Sigi	BARBARA	Hellas	15.08.90
611	ZS1AEN	Bétt	SNATCH	Kapstadt rund	
612	DL2FCU	Thomas	JULIET	Gran Canaria	06.11.90
613	HB9AWU	Hans	Charter	Antigua	30.11.89
614	DL8GZ	Norbert	ULLA	Stockweiher	15.09.90
615	HB9BEI	Bruno	SETUR	Marmaris	10.04.90
616	DJ0MCS	Chris	THOUGHT OF MINE	Larnaca	04.01.90
617	DJ8RB	Bernhard			
618	DL8MEZ	Rüttger		Jylland rund	15.07.90
619	DL8ABA	Frank	MARINA 2	Mittelmeer	15.10.86
620	DJ3VE	Reiner	KITHIRA 5	Corsica	15.05.89
621	DK3BG	Wolf	DAMARIS	Marmaris	19.09.90
622	DX2FL	Detlef	WAPPEN VON BREMEN	Kanaren	28.03.88
623	DL4DA	Dirk	ESCAPADE	Öland	30.07.90
624		Helmut	JOSEF HAYDN	Mittelmeer	15.05.90
625	DL7AY	Rudolf	NOW OR NEVER	Puerto la Cruz	9.11.90
626	F6DYG	Harry	(Flieger)		
627	N1CUK	Jürgen	(Meteorologe)		
628	DJ9ZY	Horst	FANDANGO 2	Rügen	10.08.90
629	DL4NCQ	Karl-Heinz	HEINERLE	Bodrum	15.06.90
630		Friedrich	PENELOPE 2	unbekannt	
631	DF7SP	Hermann	(Charter)	Rodensee	04.11.89
632	DL4DBO	Reinhard	INGUL	Moreira	26.09.90
634		Günter	(Charter)		
633	DK7FU	Gerd	ROCA FUERTE	Mas Palomas	03.10.89
635	DK2CU	Hardy	CARPE DIEM	Martinique	25.01.90
636	DL2KDV	Heinz	DORISSA MARIS	La Coruna	20.06.90
637	DJ0OP	Henry	PANDA	Tanger	24.09.90
638	OE7EVI	Erich	ELKE	Nancy	15.08.90
639	DC0UH	Klaus			
640		Diethold	(SWL)		
641	DL4VPS	Peter	TERANGA	Malta	23.07.90
642		Anneliese	(Kassenwart)		
643	DF8BL	Jens	AQUILA	Kopenhagen	11.07.90
644		Hellmut	LENA	Gilleleie	15.08.90
645	DL4MBO	Jürgen	WHITE DREAM	Adria	25.08.90
646	DF40Q	Robert	(Segelmacher)	(Marmaris)	07.05.90
647	DL1XAC	Carlos	PARAGUAY TRADER	Kapverden	08.08.90
648		Heinz	MANANA	Saint Lucia	30.04.90
649	G0MKO	Trevor	BOON	Bayona	01.06.90
650	DL5NAS	Angelika	ANGELOS	Fatu Hiva	04.10.90
655	DL6MEH	Horst	CONSTANZE	Vilamoura	09.10.90
657	DJ3JK	Wolfram	KALIMERA	Taranto	11.09.90
658	DL9LAU	Wulf	AQUILA	Zolta	15.07.90
660	5B4AAM	Wolfgang	DIXI	Los Cristianos	25.09.90

weitere Mitglieder nach Redaktionsschluss

VORSTELLUNG DES VORSTANDS von INTERMAR, Geschäftsjahr 1989/90



1. Vorsitzender

Günther Hirschberg/DL2FCG, Höhenstr. 21 in 6242 Kronberg 1, Baujahr 1948, verheiratet, drei Kinder. Freizeitgestaltung: Segeln, Wetterkunde, Amateurfunkdienst, Astronomie.



2. Vorsitzender

Herbert Lüpke/DL1YDM, Lageschestr. 125 in 4920 Lemgo 1, Baujahr 1912, verheiratet, 1931 Berufsausbildung in Hannover, 1965 Produzent von Tiefkühlkost in Lemgo, 1972 Fahrtensegler mit Ketsch NAI UT, 1978 Mitglied von INTERMAR, 1985 Amateurfunklizenz, 1986 Einrichtung der Funkleitstelle Lemgo, 1986 Wahl zum Beirat im Vorstand von INTERMAR, 1989 Wahl zum 2. Vorsitzenden.



Geschäftsführer

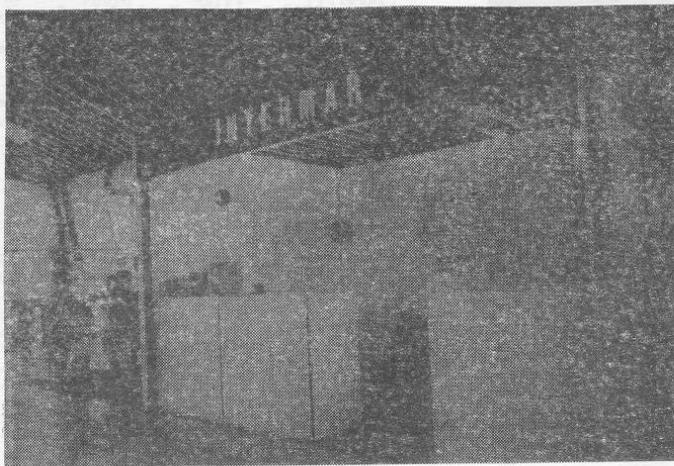
Arno Müller-Henze/DK4BP ex ELØB/MM; OEØZAS/MM, Moorwiese 2 in 3057 Neustadt-Mardorf am Strand, Baujahr 1932, nicht verheiratet und kinderlos, 1947 Höramateureur mit Kristalldetektor an Langdraht, 1951 DARC-Mitglied 4334, Funkamateureur DL9XH, 1952 Funkoffizier auf Großer Fahrt bei HANSA, 1956 1.-Klasse-Patent B-10 Seefahrtsschule Bremen, 1961 Funkstellenleiter bei der ECL Bremerhaven, 1965 Leiter Küstenfunkstelle Panamá Radio, 1967 Programmierer IBM 360/20 bei Preussag AG, 1969 Gründungsmitglied Vorverein von INTERMAR, 1970 Teilzeitseemann für Einsatzbereitschaft, 1978/83 Geschäftsführer INTERMAR, 1972 Antragsteller Verwaltungsklage Amateurfunk, 1985/89 Geschäftsführer INTERMAR, 1987 Segelschein A mit Motorteil, Segelschule SSS 1989 Eigner Jollenkreuzer SHANTY, Segelnr.P-370

Laut Satzungsbestimmung 2.1 besteht unser Vorstand aus drei Mitgliedern. Diese sind Inhaber eines gültigen Seefunkzeugnisses sowie einer gültigen Amateurfunkgenehmigung. Sie bekleiden jeweils ehrenamtlich ihre Ämter.

Nennungen zur Wahl in ein Vorstandsamt sind mit einer Vorlauffrist von zwei Monaten vor der nächsten Jahreshauptversammlung an die Geschäftsstelle von INTERMAR schriftlich einzureichen.

INTERMAR Messereport

Im Rahmen des INTERMAR-Serviceangebots haben wir dieses Jahr INTERMAR auch auf der HAM-Radio '90 in Friedrichshafen vertreten. Auf der großen Brücke zwischen Flohmarkt und dem Ausstellungsfreigelände konnte INTERMAR seinen Stand aufbauen. Obwohl der Stand ja kein Verkaufsstand war, war das Interesse sehr groß und wir stießen auf beachtlich positive Resonanz. Vom Amateurfunker, der mal neugierig nachfragte, wie denn nun unser Hobby an Bord von seegehenden Yachten aussieht, bis zum Segler, der eine umfangreiche Information über Kommunikationsmöglichkeiten auf Langfahrt wollte, war eigentlich alles vertreten. Auch viele Vereinsmitglieder kamen uns besuchen. Darunter auch unser erster Vorsitzender, Günther (DL2FCG,) der gleich mit der ganzen Familie zur Verstärkung anrückte und uns auch mit einigen interessanten Wetterbulletins versorgte. Im Rückblick hat es, glaube ich, allen sehr viel Spaß gemacht. Einziger Wermutstropfen war die wirklich unerträgliche Hitze in der Messehalle. Sie machte allen zu schaffen und die Nachfrage von Säften und anderen Getränken schlug alle wirtschaftlichen Wachstumsraten um ein vielfaches. Nicht enden möchte ich diesen kurzen Bericht allerdings ohne Willy (DL9GBU) für die ausgezeichnete Vorbereitung und Präsenz vor Ort sowie Werner (DF4GJ) für seine hervorragende Unterstützung an den drei Messetagen zu danken.



DAS INTERMAR-Funknetz
Vorgeschichte und Aufgabenstellung

Es war November 1968 im Nordatlantik, Seeweg Philadelphia - Marsa el Brega: Alan, G3RSP/MM, im Indischen Ozean, traf sich mit ELØB/MM und bemerkte: "You are my first German Maritime Mobile. I have been ELØA/MM before. Why did we not meet earlier?" Das war die Kernfrage. Jede "Mickeymaus" besaß ihre eigene Hausfrequenz. Diejenige von ELØB/MM war 21001 kHz ALA, wo er sich täglich mit Funkfreunden traf. Doch nie traf er andere MMs - die saßen irgendwo anders. Wir beschlossen nach vielen QSOs, einen Treffpunkt für MMs einzurichten. Wir jagten sie gezielt und teilten ihnen mit, bei 21100 kHz sei ein täglicher MM-Treff. Daraus entwickelten sich hunderte von Funkfreundschaften, später auch "eyeballs" in Häfen. Hochinteressanter Erfahrungsaustausch setzte ein. Reisewege und Seestandorte wurden verglichen, Funkausbreitung und die Wetterlagen. Viele von diesen Oldtimern traten dem Verein später bei und wählten Alan zum 1. Vorsitzenden des INTERNATIONAL MARITIME MOBILE AMATEUR RADIO CLUB, IMMC.

Dies erste MM-Netz bestand bis 1974 auf 21100 kHz. Wünsche nach Sprechfunk sowie das Sonnenfleckenminimum veranlaßten den Verein 1975, als Kompromiß den 14-MHz-Bereich festzulegen. Um beide Gruppen, Tast- und Sprechfunker, zusammenzuhalten, wählten wir die Eckfrequenz 14100 kHz als Netzfrequenz. Somit konnten die Morsefans auf 14099 arbeiten, ohne die Mikefans zu stören. Gleichzeitig wurden auf den übrigen 4 Bändern Netzfrequenzen bei Bandstelle 100 festgelegt. Die gequarzten Bandschalter erlaubten damit sekundenschellen Wechsel. Diese 1. Funkwegeordnung bewährte sich bis 1980. Die DX Foundation begünstigte 14100 kHz als Bakenfrequenz. Nach unserer Verwaltungsklage von 1975 wurde der Amateurfunk auch auf bundesdeutschen Seeschiffen freigegeben. Nun waren die Sportschiffer als Mehrheit nur am Sprechfunk interessiert. Somit verhandelten wir mit den Amerikanern, die auf 14313 kHz das weltweit bekannteste Netzverbundsystem betrieben. Von 0600 bis 1100 UTC bestand dort eine Schichtpause. Wir prüften diese Lücke und fanden optimale DX-Bedingungen für alle Weltmeere in diesem Zeitraum. Der Beschluß zum Frequenzwechsel war selbstverständlich, und wir revanchierten uns bei den Amis durch Vermittlungsdienste, oft auch "Frequenzbesen". Dies System hat sich trotz aller Probleme bis auf den heutigen Tag bewährt. Wir wollen es daher beibehalten.

Die Begriffsbestimmung: Ein Funknetz ist eine Versammlung von Funkstellen gleichen Funkdienstes, gleicher Frequenz zu gleicher Zeit. Mehr über Funknetze siehe: Giese, Funksprechen, Möglichkeiten und Anwendungen, Kohlhammer-Verlag 1970. Die Amateurfunkgesetze der Staaten erwähnen dies nicht, denn es handelt sich um logische Erweiterung des Standard-Zweier-QSOs auf mehrere Teilnehmer. Diese "Funkrunden" werden oft beklagt; sie verbrauchten angehlich Frequenzraum. Das Gegenteil ist der Fall: Z.B. würde das INTERMAR-Netz mit 20 Teilnehmern bei Auflösung 10 Kanalbreiten entsprechend etwa 30 kHz verbrauchen. Ein Funknetz ist daher eine frequenzökonomische Einrichtung. Diese Erkenntnis sollte auch von anderen Amateurfunkverbänden gefördert werden.

Die Aufgabenstellung des INTERMAR-Funknetzes lautet:

1. Regelmäßig wiederkehrendes Forum für Mitglieder;
2. Übermittlung von Mitteilungen geringer Wichtigkeit;
3. Öffentliches Angebot zum Erwerb unserer Funkdiplome;
4. Öffentlichkeitsarbeit unter Funk- und Höramateuren;
5. humanitäre Hilfeleistung in Notfällen.

Funkverabredungen, damit auch Funknetze, besitzen keinen Vorrangstatus vor Standard-QSOs. Dies kann nicht sein, denn Amateurfunkstellen sind vor dem Gesetz gleich. Daher muß eine Verabredung flexibel sein, falls nämlich die vereinbarte Frequenz besetzt vorgefunden wird. Die Funkformel hierfür lautet: \pm QRM.

Für den Fall, daß die Netzfrequenz besetzt ist, empfiehlt INTERMAR das Ausweichen um jeweils eine Kanalbreite nach oben oder unten. Dies bedeutet: QSY 14316 oder 14310 kHz, je nach Störlage.

Wir haben Anlaß zur Feststellung: Äußerungen wie "Dies ist die INTERMAR-Frequenz, bitte QSY" sind ungesetzlich, daher unzulässig. Der Amateurfunkdienst ist der einzige Funkdienst auf Kurzwellen ohne Kanalraster. Dieser durch den Gesetzgeber bewußt geförderten Freiheit sollten wir uns erfreuen und keinerlei Frequenzansprüche stellen, geschweige denn sie durchzusetzen versuchen. Stattdessen appellieren wir an unsere Mitglieder, rechtzeitig für eine freie Netzfrequenz zu sorgen, indem sie dort QSO fahren. Unsere Leitstellen sind oft genug überfordert, im Falle eines Telefonats o.ä. die Frequenz nicht zu verlieren. Hier ist Teamgeist gefragt und kooperatives Verhalten aller Netzteilnehmer.

Abschließend möchten wir einen Aufruf AN ALLE veröffentlichen:

Zur Entlastung unserer Leitstellen möchten wir um Freiwillige werben. Welcher engagierte Sprechfunkamateur hat Lust, Zeit und die dazu erforderliche Funkanlage, Leitdienst zu machen? Unser Ziel ist, nach US-Muster jeder Leitstelle höchstens eine Stunde Dienst zuzumuten. Dieser Dienst ist verantwortlich, verantwortungsvoll, nervenaufreibend und nicht anspruchslos. Selbstverständlich ehrenamtlich, freiwillig und freibleibend. Wir suchen Mitglieder, die unser schönes Hobby ernstnehmen, zur Übernahme einer Klubstation mit DXØ-Rufzeichen für INTERMAR. Wir zahlen keine Aufwandsentschädigung - wir zollen Lob und Tadel.

Nach Auflösung von DXØMM; DXØSS; DXØCF sind 1990 folgende Klubstationen für INTERMAR in Betrieb:

DXØMC, verantwortlich:	Arno, DX4BP	Mardorf-Strand
DXØMI, "	Chris, DL9YCX	Münster

Wir wünschen allen Funknetzteilnehmern weiterhin viel Freude an Gesprächen mit seebeweglichen Amateurfunkstellen und untereinander. Wir danken unseren "net controls" wie auch den zahlreichen Relaisstationen insbesondere in Südeuropa, für ihre unermüdete Einsatzbereitschaft. Wir sind ein Funkverband, und das Funkgespräch ist sein Kerninhalt. Die umgebende Infrastruktur ist keine Vereinsmeierei sondern Hilfsmittel dazu. Was zu beweisen war.

73, Arno, ex ELØB/MM

H B E R , D A S F L A G G E N R E C H T
Versuch einer Klärung

Alle Funkstellen, ausgenommen diejenigen des Militärbereichs, werden nach ihren Eigenschaften gekennzeichnet wie folgt:

- | | | |
|---------------------------|-------|----------------------------|
| 1. Staatsangehörigkeit | durch | Pfzeichen-Landeskenner |
| 2. Dienstzugehörigkeit | | Pfzeichen-Aufbau |
| 3. Genehmigungs-kategorie | | dito |
| 4. Standort | | Position bzw. Wohnsitz |
| 5. Genehmigungsinhaber | | Pfname (Amateurfunkdienst) |
| 6. Sonderbedingungen | | Pfzeichen-Zusätze |

Die Kennzeichnung macht damit eine verbindliche Aussage über eine Funkstelle. Daher muß sie den tatsächlichen Betriebsbedingungen jederzeit entsprechen.

Im folgenden beziehen wir uns auf Funkstellen des Amateurfunkdienstes. Aufgrund ihrer Eigenschaft als experimentelle Funkstellen sind deren Betriebsbedingungen besonders vielfältig. Wir unterscheiden:

- | | |
|-------------------|---------------------------------------|
| 1. ortsfeste | ohne Statusangabe |
| 2. tragbare | portable |
| 3. landbewegliche | mobile |
| 4. seebewegliche | maritim mobile |
| 5. luftbewegliche | aeronautical mobile |
| 6. raumbewegliche | space mobile Amateurfunkstellen. |

Hiervon beziehen wir uns auf seebewegliche Amateurfunkstellen. Wir unterscheiden:

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|
| 1. auf Binnengewässern | mobile |
| 2. in internationalen Gewässern | maritim mobile |
| 3. unter fremder Flagge | fremder Landeskenner als Pfz-Vorsatz |
| 4. in fremden Hoheitsgewässern | dito |
| 5. Punkte 3 und 4 zugleich | zweimal fremder Landeskenner Vorsatz |
| 6. Gastgenehmigung | erster Landeskenner-Vorsatz entfällt |

~~Funknetz~~
Das INTERMAR hat seit Bestehen die Kumulierung mehrerer Betriebsbedingungen der Netzteilnehmer zum Thema. Hierzu gehen wir folgende Musterfälle aus der Praxis bekannt:

Deutscher Staatsbürger unter Liberiaflagge	DL0XP	
in Liberia-Gewässern	EL03/M	(Gastgenehmigung)
in deutschen Gewässern	EL03/M	
in NS-Gewässern	DL/EL03/M	
	M2/EL03/M	

Deutscher Staatsbürger unter Zypernflagge int. Gewäss.	DX4BP	
in Zyperngewässern	5R4/DX4BP/M	
in finnischen Gewässern	5R4/DX4BP/M	
	OM2/5R4/DX4BP/M	

Deutscher Staatsbürger unter Zypernflagge, int. Gew.	ohne Genehmigung	
in Zyperngewässern	5R4AM/M	
in deutschen Gewässern	5R4AM/M	
	DL/5R4AM/M	

Deutscher Staatsbürger	ohne Genehmigung	
unter Gastgenehmigung	G1PLR	
unter deutscher Flagge	DL/G1PLR/M	
in Gibraltar-Gewässern	7P2/DL/G1PLR/M	(wird fortgesetzt)

I N E I G E N E R S A C H E

Der INTERMAR-Funkbrief, Vorgeschichte und Aufgabenstellung.

Liebe Mitglieder,
die Erstausgabe unserer Schriftenreihe erfolgte 1973. Sie hieß "CONSTITUTION", war in englischer Sprache abgefaßt und enthielt die erste Vereinssatzung samt Geschäftsordnung, verfaßt durch Hans/OH2BDP, auf 20 Seiten im Format A5, Auflage 3000. Dies Heft stellte den Verein nach seiner Gründung 1969 erstmals öffentlich vor und war ein großer Erfolg. Seefahrende Funkamateure aus etwa 30 Staaten traten als Mitglieder bei. Der Verein war damals als Amateur- und Seefunkverband konzipiert; das Funknetz wurde auf der Eckfrequenz 14100 kHz in Sendeart A1A betrieben, Funkleitstelle DKØMM.

1976 folgte die 2. Ausgabe, diesmal im Format A4, das leichter lesbar war. Entsprechend dem damaligen Vereinsnamen lautete der Titel "INTER MARITIME LETTER"; auf 20 Seiten enthielt er den statistischen Jahresbericht, ferner die Ausschreibung unserer drei Amateurfunkdiplome, verfaßt durch Hagen/DL9AZ (silent).

Auf mehrheitlichen Mitgliederwunsch gaben wir 1977 die 3. Ausgabe wiederum im Format A5 heraus; dies wurde als handlicher empfunden. Die fotografisch verkleinerte Maschinenschrift war nach Mehrheitsmeinung ausreichend gut lesbar. Diese Ausführung wurde von mehreren Bruderverbänden im In- und Ausland als Muster übernommen.

Nach der 1988 erfolgten Umstrukturierung des Vereins in seine jetzige Form als INTERMAR (Deutschland) erschien auf vielfachen Wunsch unserer Mitglieder die 4. Ausgabe 1989, erstmals in deutscher Sprache.

Aufgaben des Jahresberichts sind:

1. Statistik der Vereinstätigkeit des jeweiligen Geschäftsjahres;
2. Rechenschaftsbericht gegenüber unseren Mitgliedern;
3. Selbstdarstellung des Vereins für die Öffentlichkeit.

Aus dem oben Gesagten ist ersichtlich, daß unser Jahrbuch stets ein Spiegel der Vereinsgeschichte war. So soll es ja auch sein. Diese 5. Ausgabe nannten wir den INTERMAR-Funkbrief. Wir hoffen, daß Inhalt und Form gut ankommen und erbitten Ihre Kommentare, auch Beiträge mit Reiseberichten und Dienstbehelfen für eine künftige 6. Ausgabe.

Viel Interesse bei der Lektüre wünscht
Ihr Redaktionsausschuß:

Günther, DL2FCG
Arno, DK4BP

VEREINSGESCHICHTE IN KURZFORM

INTERMAR gründete sich 1969 als Selbsthilfeorganisation seefahrender Funkamateure in der Rechtsform des Vorvereins mit mehreren Funkoffizieren der Handelsschiffahrt. Leitgedanke war, die auf Langreisen in Übersee geschlossenen persönlichen Freundschaften über das Medium des Amateurfunkdienstes zu pflegen. Dabei erwies sich die Verbindung des Kurzwellenfunks mit der Großen Fahrt als optimal. Nach systematischer Prüfung der DX-Frequenzbereiche zeigte sich 14 MHz als brauchbarer Kompromiß innerhalb des elf-jährigen Sonnenfleckenzyklus, der die Funkausbreitung bestimmt. Wir wählten die Eckfrequenz 14100 kHz, Grenze zwischen Telegrafie- und Sprechbereich, um beide Sendearten miteinander zu verbinden. Funkamateure zerfallen u.a. in Tast- und Sprechfunker, von denen jeder seine eigene Gruppe vertritt. Hier boten wir die vermittelnde Nahtstelle; diese bewährte sich von 1975 bis 1980. Nach Errichtung des Bakensystems auf 14100 kHz durch die DX Foundation, zugleich Übernahme der Mehrheitsrechte bei INTERMAR durch Fahrtensegler stellten wir unser Funknetz um auf Sprechfunk. Dabei gliederten wir uns ein in das weltweite Netzsystem auf 14313 kHz, wo wir hilfreiche Zusammenarbeit mit den US-amerikanischen Maritimnetzen fanden. Seither arbeiten wir dort im Schichtdienst täglich von 0700 bis 1100 Uhr Weltzeit, zusammen mit INTERCON; COAST GUARD; MARITIME MOBILE SERVICE; SEAFARER sowie PACIFIC MARITIME NET auf einer einzigen Frequenz, rund um die Uhr, rund um die Erde.

Der Verein erwies sich hilfreich als Stützpunkt und Vermittlungsstelle für Seefahrer. Zahllose Funkfreunde konnte er z.T. nach jahrelanger Trennung wieder zusammenführen und neue Freundschaften gründen. Durch Führung des Bedarfsnachweises für seebewegliche Amateurfunkstellen unter Bundesflagge erreichte er die Freigabe des Amateurfunks an Bord auf dem Wege einer Verwaltungsklage, die ein hannoverscher Segleranwalt leitete. Seit Inkrafttreten der Schiffssicherheitsverordnung vom 30.09.80, veröffentlicht im Bundesgesetzblatt röm. l Nummer 62 vom 03.10.80, ist Errichtung und Betrieb von Amateurfunkstellen auf deutschen Seeschiffen erlaubt, für (funkausrüstungspflichtige) Handelsschiffe mit der Auflage erfolgreicher Abnahmeprüfung durch die Aufsichtsbehörde.

Im Zuge der Vervollkommnung unserer Vereinsstruktur konnten wir 1978 durch Eintragung ins Vereinsregister die Rechtsfähigkeit erreichen. Damit wurden wir Rechtsperson mit allen gesetzlichen Rechten und Pflichten. Dies befähigte uns u.a. zur Teilnahme an Bootsausstellungen als öffentlicher Aussteller. 1989 gelang unserem 1. Vorsitzenden die Anerkennung der Gemeinnützigkeit des Vereins durch das zuständige Finanzamt. Seither können an uns entrichtete Beitragsspenden steuerlich abgesetzt werden.

Das durch den Verein gesponsorte INTERMAR-Amateurfunknetz hat sich inzwischen zur Anlaufstelle vieler, auch ortsfester, Funkamateure entwickelt. Es soll Maßstäbe setzen für vorbildlichen Amateurfunkverkehr, die Einhaltung technischer Normen sichern, Frequenzraum sparen helfen sowie in Notfällen vermittelnd dienen. Nichtgenehmigte Funkstellen werden dort auf ihre Ungesetzlichkeit hingewiesen und ordnungsgemäßer Ausbildung zum Funkamateure mit anschließender Lizenzprüfung zugeführt. Unsere Vereinssetzung wurde durch die Aufsichtsbehörde anerkannt und in Teilen berichtigt. Nach der deutschen Wiedervereinigung streben wir nunmehr die Verschmelzung mit dem ostdeutschen Bruderverband MARCON an.



Deutscher Wetterdienst
Seewetteramt

Törnberatungen und Mittelfristvorhersagen für Segler und Motorjachten

Das Seewetteramt in Hamburg gibt pro Jahr in den Monaten April bis September rund 800 Törnberatungen an Einzelkunden per Telefon, Telex oder Telefax.

Der Vorhersagezeitraum erstreckt sich auf maximal 5 Tage, wobei die Vorhersagegenauigkeit gegen das Ende des Zeitraumes immer mehr abnimmt. Während die durchschnittliche Trefferquote in den ersten 48 Stunden noch etwa 85 % beträgt, sinkt sie am 5. Tag auf ca. 65 %.

Die Einholung einer Törnberatung beim Seewetteramt entbindet den Skipper also keinesfalls, die Über Rundfunk und Küstenfunkstellen verbreiteten, dauernd aktualisierten Warnungen, Wetterberichte und Vorhersagen zu verfolgen. Dadurch können Abweichungen von der Törnberatung kurzfristig festgestellt und Konsequenzen für die weitere Törnplanung gezogen werden.

Eine meteorologische individuelle Dauerüberwachung der Törns, wie sie für die Großschifffahrt durch das Seewetteramt praktiziert wird (Routenberatung), ist aus organisatorischen, logistischen und ausrüstungstechnischen Gründen nicht möglich.

Das Seewetteramt empfiehlt daher bei längeren Törns dafür Sorge zu tragen, daß in bestimmten Zeitabständen (z.B. nach 3 Tagen) immer wieder Beratungen eingeholt werden können und dadurch eine fortlaufende Überlappung der Vorhersagezeiträume möglich wird. Bei Atlantiküberquerungen wird zusätzlich eine vorherige Absprache mit der Küstenfunkstelle Norddeich Radio angeraten.

Für Törns in Nord- und Ostsee sei an dieser Stelle auf den Fernsprechangebotsdienst der Deutschen Bundespost verwiesen. Über die Rufnummer (0)11509 kann tagsüber fortlaufend der Seewetterbericht, gültig für 24 Stunden, abgerufen werden. Nachts läuft von 20 Uhr bis 7 Uhr morgens ein Seewetterbericht für 5 Tage.

Gebühren für die Beratung eines Törns (Stand Februar 1989):

Deutsche Bucht und/oder westl.Ostsee:	bis 3 Tage 15,00 DM, bis 5 Tage 39,00 DM
übrige Nord- und Ostsee	: bis 3 Tage 23,50 DM, bis 5 Tage 39,00 DM
Mittelmeer	: bis 3 Tage 32,00 DM, bis 5 Tage 47,00 DM
Regatten und Atlantiküberquerungen	: auf Anfrage.

Inhalt einer Törnberatung im Segelgebiet: - Entwicklung der Wetterlage bis 5 Tage, - Windvorhersage bis 5 Tage für Nord- und Ostseegebiete, je nach Wind- und Seegangsentwicklung gegliedert, - Hinweise auf besondere Wettererscheinungen wie beispielsweise Gewitterböen und Nebelfelder, - Vorhersagen der Luft- und Wassertemperaturen.

Zur Vermeidung von Wartezeiten bei der Beratung ist vor allem in der sommerlichen Jahreszeit eine telefonische oder schriftliche Voranmeldung 2 bis 3 Tage vor dem Start unerlässlich. Die Beratung sollte dann kurz vor dem Auslauftermin erfolgen. Das Seewetteramt ist rund um die Uhr besetzt, grundsätzlich können Beratungen zu allen Tages- und Nachtzeiten gegeben werden.

Telefon: 040/3190-811 und -812,	Telefax: 040/3190-803
Montag - Donnerstag von 07.30 bis 16.00 Uhr GZ	Telex: 211 291 hadv d
Freitag von 07.30 bis 15.00 Uhr GZ	
außerhalb dieser Zeiten: 040/3190-801	(August 1989)

Besucheradresse:
Bernhard-Nocht-Straße 76
2000 Hamburg 36
Telefon: 0 40 31 90 - 1 Durchwahl
Telefax: 0 40 31 90 80 3

Postgremium Hamburg
(BLZ 200 100 20) Kto.-Nr. 1042 90-208

Der Deutsche Wetterdienst ist
eine Bundesoberbehörde im
Geschäftsbereich des Bundes.
Ministerium für Verkehr und
Luftfahrt

PIRATEN, POLIZISTEN UND KEIN ENDE
eine würdige Betrachtung

Die Durchführungsverordnung zum Amateurfunkgesetz der Bundesrepublik, § 8, Absatz 4, untersagt den Funkverkehr mit nicht genehmigten Funkstellen. Das ist für unser "gesundes Rechtsempfinden" so in Ordnung. Wer auch will mit Trittbrettfahrern zu tun haben, die geistige Knochenarbeit und Prüfungsschweiß der andern ignorieren, sich mit fremden, gestohlenen Federn schmücken und die Rechte, nicht die Pflichten eines ordentlichen Staatsbürgers übernehmen wollen? Nur ein Narr kann das sein.

Sind wir auch in unser schönes Hobby vernarrt - Narren sind wir mitnichten. Dazu gehört mehr. Wir wollen in Ruhe unsere QSOs fahren, uns eines guten Funkgesprächs erfreuen und unsere Freunde da draußen grüßen. Kommt da plötzlich einer her mit S9+40dB, stellt sich kaum vor und weist mit dem ausgestreckten Finger auf unseren Nachfreund: "Bist Du ein Seeräuber, darfst nicht funken, bist ein Schwarzer, hast Deine Lizenz nicht gemacht, mußt aufhören, bist ein Schwein." Was nun? Erstaunen dann, von INTERMAR zu erfahren, daß der Freund nicht durch uns gedeckt wird. Also, doch ein Pirat? Wen soll man fragen, wer hilft weiter?

Seit Anbeginn seines Bestehens unterhält INTERMAR enge Beziehungen zu folgenden Organisationen der Frequenzüberwachung:

1. Bandwacht des Deutschen Amateur-Radio-Clubs, hier Uli, DJ9KR;
 2. Funkmeßkontrolldienst der Bundespost, Meßkontrollstelle Itzehoe;
 3. IARU Monitoring Service, Region 1, hier Colin, G3PSM Nachfolger.
- Hunderte von Malen mußten wir dort anrufen, um uns abzusichern: Ist er oder ist er nicht? Bis die Post aufgab, uns zurückverwies an Uli. Auch Uli ist überfordert; die Bandwacht ist leider nur für artfremde Dienste zuständig.

Somit ist das Problem an die Selbstverwaltung zurückverwiesen. Wer ist das? Wir sind das. INTERMAR erhebt den Anspruch, als rechtsfähige Körperschaft laut BGB eines Rechtsstaats seinen Rechtspflichten nachkommen zu wollen. Wir vom Vereinsvorstand geben uns große Mühe damit - wie jedermann weiß, der einmal unsere Jahreshauptversammlung besucht hat. Warum ist das ewigwährende Piratenproblem nicht zu knacken?

Es beginnt mit dem Erkennungsdienst. Das ist in durchorganisierten Gesellschaften wie der unsrigen keine Frage. Du rufst Deine Oberpostdirektion an und fragst, ob das und das Rufzeichen so und so zugeteilt ist. Aber was, wenn die Exoten kommen? Und das tun sie, und reichlich. Wir können nicht wie KV4FZ die Fernmeldeverwaltung von Honduras antelelexen und uns eben erkundigen. Warum sollten wir auch? Versichert uns doch Joe hoch und heilig und fast schon beleidigt, er habe sein Rufzeichen so und so bekommen, alles sei paletti. Wer verdächtige ihn denn, ein Pirat zu sein? Ein Polizist, neutral gesehen mit einem beschädigten Ruf, vorbestraft, wie wir soeben hören. Der mit Brachialgewalt in QSOs einbricht - nur zu dem Zweck, einen ihm Verdächtigen zu beschuldigen. Der jahrzehntealte, weltweit beliebte Amateurfunknetze buchstäblich ausrottet, vernichtet. Der offensichtlich der fixen Idee verhaftet ist, Piraten zu erlegen.

Wir hatten 1981 die Hoffnung, diesen zweifellos fähigen Kopf für uns als Mitarbeiter zu gewinnen. Richtig nette Briefe von uns hat er nie beantwortet. Seither bekämpft er nicht nur INTERCOM; MMSN; UKMN und LARNACA NET, sondern vor allem INTERMAR. Nicht, weil wir Drittenverkehr machen würden - das dürfen wir gar nicht. Nein, weil Fred' angeblich ein Pirat sei, und andere auch. Fünfmal mindestens, so wissen wir, hat er sich geirrt. Wir geben die Rufzeichen gern bekannt: 5R/DK4BP/MM; DL9MEP; EA8BPM; LA2LZ/MM; EA8/OZ1KXR. Fünfmal hatte er recht.

Also sind wir wieder allein. Was tun die anderen? Sie keifen und schreiben bitterböse Briefe. Wir möchten doch gern sachlich bleiben; dazu ist uns das Problem zu ernst. Deshalb nur widmen wir ihm in diesem FUNKBRIEF 1990 zwei Vollseiten! Unser Fazit aus fast zehn Jahren Piratenkampf lautet heute:

Es gibt Piraten, leider auch in unserem Funknetz. Da uns jedoch die Erkennungsdienste fehlen zur eindeutigen Feststellung, müssen wir uns vorsichtig verhalten. Eindeutig erkennbare Falschrufzeichen wie ELØ unter Bundesflagge o.ä. behandeln wir als Piraten; wir stellen den Funkverkehr mit ihnen begründet ein. Andere Exoten behandeln wir freundlich aufmerksam. Wer weiß, ob wir nicht einem verdienstvollen Fahrtensegler großes Unrecht tun? Das möchten wir nicht. Wir möchten auch nicht so weit gehen und von jedem Exoten die Lizenzurkunde anfordern, bevor wir mit ihm sprechen. Wir danken denjenigen, die das unaufgefordert taten. Wir sehen das als große Geste. Kürzlich brachte jemand die Empfehlung ein, die Rückseite der QSL-Karte mit der Lizenzurkunde zu bedrucken. Wo kämen wir da hin?

Zwischen schwarz und weiß gibt es bekanntlich Grauzonen. Das sind die nationalen Hoheitsgewässer; hier sind die Rechtsverhältnisse verwickelter. Wir unterscheiden ja: Fernmelderecht, Flaggenrecht und Hoheitsrecht. Die Landeskenner dieser drei Rechtsbereiche müssen übereinstimmen. Tun sie das nicht, ist eine Gastgenehmigung fällig. Hat Fritz eine, hat er keine? Wir von INTERMAR können nur darauf hinweisen; wir sind kein Vollzugsorgan. Unsere Funkleitstellen sind über ihren Nutzungsvertrag angewiesen, das zu tun. Wer unbedingt im Hafen funken will, soll 13 Seemeilen vor der Küste ankern. Da darf er, ohne Gastgenehmigung.

Im übrigen sieht unsere Geschäftsordnung vor, daß wir allen am Amateurfunk Interessierten den Weg weisen zur Ausbildung zum lizenzierten Funkamateurer. Wer wirklich will, der kann also. Hinderungsgründe gibt es viele, doch das ist Privatsache. Dem Bundesverband (DARC) konnten wir bisher Dutzende von Seglern als Mitglieder zuführen, zwecks Ausbildung. Viel mehr können wir nicht tun.

Über die Grauzonen werden wir in einem gesonderten Aufsatz berichten. Darin versuchen wir, ein wenig mehr Klarheit zu schaffen über die besonderen Probleme seebeweglicher Amateurfunkstellen. Auch wir haben uns den Gesamtkomplex aus Jahrzehnten praktischer Erfahrung erarbeiten müssen; niemand hat uns jemals unterstützt, weder Aufsichtsbehörde noch Bundesverband. Ein spezialisierter Fachbereich, dessen Bewältigung unsere satzungsgemäße Aufgabe ist. Konstruktive Kritik heißen wir jederzeit willkommen.

Arno DK4BP

STEUERLICHE HINWEISE FÜR SPENDER

Unsere Satzungsbestimmung 3.2, Mitgliedsbeitrag, sagt aus:
"Es besteht keine Beitragspflicht. Die Betriebskosten des Vereins werden durch freiwillige Spenden getragen. Diese können jederzeit in beliebiger Währung und Höhe auf das Vereinskonto überwiesen werden. Eine Spendenbescheinigung wird umgehend erstellt."

Da INTERMAR seinen Mitgliedern keine regelmäßigen Dienstleistungen anbietet, haben wir statt Regelbeitragen diese Spendenordnung eingeführt. Seit 1980 hat sie sich gegenüber der früheren Beitragsordnung bewährt; insbesondere deshalb, weil Mahnwesen und Ausschluverfahren aufgrund Zahlungsverzuges entfielen. Wir wollen sie daher in der jetzigen Form beibehalten.

Laut Freistellungsbescheid des für unseren Geschäftssitz zuständigen Finanzamts Nienburg vom 22.02.89, Steuernummer 34/200/45842, ist der Verein nach § 5, Absatz 1, Nr. 9 KStGes von der Entrichtung der Körperschaftsteuer befreit. Denn er dient ausschließlich und unmittelbar steuerbegünstigten, gemeinnützigen Zwecken im Sinne der §§ 51 ff. der Abgabenordnung der Bundesrepublik Deutschland. Diese Befreiung betrifft in gleicher Weise Spenden durch Mitglieder und Förderer. Die Befreiung können wir daher an Spender weiterreichen.

Jeweils am 30.05. endet die Erklärungsfrist zur Einkommensteuer bei den Finanzämtern. Die zur Steuerabschreibung erforderlichen Spendenbestatigungen erstellt unser Kassenwart nach Muster 2der Einkommensteuer-Richtlinien 111, Anlage 7, § 10b ESt-Gesetz. Für Spendenbetrage unter DM 100,-- genügt der Uberweisungsbeleg.

Spenden sind bei Unverheirateten bis zu DM 1.200, bei Verheirateten bis zu DM 2.400 jährlich zur Hälfte direkt von der Steuerschuld abzugsfähig. Die direkte Steuerermäßigung beträgt damit bis zu DM 600 bzw. DM 1.200.

Darüber hinaus sind Spenden bis zu DM 60.000 je Steuerpflichtigen als Sonderausgaben zusätzlich abzugsfähig.

Bei Spenden unter DM 40.000 jährlich sind wir nicht verpflichtet, den Namen des Spenders zu veröffentlichen. Bei Spenden über DM 1.000 jährlich tun wir dies jedoch auf Wunsch des Spenders.

An dieser Stelle möchten wir allen Spendern unseren Dank sagen für ihre Zuwendung. Ihre Spende unterstützt die Fortführung der satzungsgemäßen Tätigkeit des Vereins zum Nutzen aller Beteiligten - auch der Nichtspender.

Der Erfolg des Vereins INTERMAR ist das Ergebnis der unermüdlichen, freiwilligen und ehrenamtlichen Tätigkeit seines Vorstands, der Gremien des erweiterten Vorstands sowie der uneigennützigen Spenden seiner Mitglieder und Förderer.

Der Vereinsvorstand

gez. Hirschberg, Lüpke, Müller-Henze

AMATEUR- ODER JEDERMANNFUNKDIENST?

Eine vergleichende Betrachtung, von Ing. Josef Maier/OE1JIS.

Das öffentliche Interesse am Funkwesen wächst ständig. Dies zu recht, denn funken ist eine faszinierende Freizeitbeschäftigung innerhalb des Fernmeldewesens, das heutzutage eine wirtschaftliche und völkerverbindende Schlüsselrolle spielt.

Beginn dieser menschheitsverändernden Entwicklung war die Entdeckung der elektromagnetischen Wellen 1887 durch Heinrich Hertz. Ihr Nutzen wurde zunächst bezweifelt, bis es Gulielmo Marconi 1901 erstmals gelang, mit ihrer Hilfe eine Entfernung von 3500 km zu überbrücken. Wellenlängen unterhalb von 200 m wurden zunächst als nutzlos betrachtet. Man überließ sie Funkbastlern, die damit Gelegenheit zu technischen Versuchen erhielten. Dies waren die ersten Funkamateure. Sie hatten bei der Erforschung der Wellenausbreitung sowie bei der Entwicklung der Funktechnik entscheidenden Anteil. Dieser Prozeß setzt sich auch heutzutage fort.

Der Amateurfunkdienst ist definiert durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst (VO Funk), herausgegeben durch die Internationale Fernmeldeunion, Genf. Technische Voraussetzungen und Verfahrensabwicklung sind durch Bestimmungen weltweit geregelt. Er steht gleichberechtigt neben anderen Funkdiensten, wie z.B. See- und Flugfunkdienst. Als wissenschaftlicher Experimentalfunkdienst unterliegt er besonderen Auflagen. Die ihm durch die VO Funk zugewiesenen Frequenzbereiche sind vor Mißbrauch und Störungen geschützt. Der Dienst wird durch Funkamateure zum Zweck eigener Ausbildung mittels technischer Studien sowie für den Nachrichtenaustausch untereinander ausgeübt. Funkamateure sind staatlich geprüfte Personen, die sich aus persönlicher Neigung mit Funktechnik und Funkbetrieb befassen. Wirtschaftliche Nutzung dieses Funkdienstes ist untersagt. Vorrangiges Ziel der Funkamateure ist das Erlangen von Fachkenntnissen und Fähigkeiten durch Entwicklung und Erprobung funktechnischer Geräte, die sie selbst bauen dürfen. Diese Geräte unterliegen keiner behördlichen Aufsicht, sofern sie gesetzlich festgelegte Grenzwerte einhalten.

Ausgehend von den Vereinigten Staaten entstand 1948 der Jedermannfunkdienst. Wiederum waren Funkamateure Geburtshelfer. CB-Funk war zunächst für privaten und wirtschaftlich genutzten Nachrichtenaustausch, als Pannens- und Reisehilfe, vorgesehen. Die zugelassene Sendeleistung lag bei wenigen Watt, heutzutage bei maximal 4 Watt. Diese Geräte ermöglichen im Normalfall nur wenige km Reichweite. Es dürfen nur industriell gefertigte, typengeprüfte Geräte verwendet werden. Der Frequenzbereich 26,965...27,405 MHz ist im 15-kHz-Raster in 40 Sprechwege (Kanäle) aufgeteilt. Die Anwendung von Richtstrahlern ist untersagt.

Funkamateure erreichen mit ihren Geräten und Frequenzen die ganze Welt. Innerhalb ihrer Bereichsgrenzen können die Sendefrequenzen frei gewählt werden. Auf Kurzwellen sind dies die sogenannten Bänder auf 160, 80, 40, 20, 15 und 10 m Wellenlänge. 1988 wurden zusätzlich 30, 16 und 12 m zugeteilt. Oberhalb hiervon dürfen Funkamateure auf 6, 2, 0,7 und 0,23 m arbeiten, ferner im Gigahertzbereich. Die höchstzulässige Sendeleistung ist durch nationale Bestimmungen begrenzt. Sie kann 1 kW erreichen; in der BRD liegt sie auf Kurzwellen bei 750 W. Auch ihre Antennen dürfen Funkamateure selbst bauen; sie dürfen Richtstrahler verwenden und

ihre Reichweite damit beliebig vergrößern. Sie dürfen verschiedene Sendarten frei wählen, u.a. Morsetelegrafie, Einseitenband-Sprechfunk, Fernschreiben, Bild- und Fernsehfunk sowie digitale Sendarten unter Anwendung von Personalcomputern wie z.B. Packet. Verschiedene Betriebsarten wie Zwischenhörverkehr, Gegengsprech- und Relaisverkehr sind erlaubt. Funkamateure betreiben erdumlaufende Satelliten mit Umsetzern, die reizvolle, zukunftssträchtige Arbeitsmöglichkeiten eröffnen. Der Amateurfunkdienst bietet somit ein weitgefaßtes Betätigungsfeld. Einstieg dazu ist neben dem CB-Funk auch das gezielte Kurzwellenhören. Inzwischen bestehen für fast jede Sendart nationale Fachverbände; dort beraten Spezialisten.

Voraussetzung jeglicher Sendetätigkeit ist der Erwerb einer postamtlichen Genehmigung, die sogenannte Lizenz. Diese schließt Funkzeugnis sowie Errichtungs- und Betriebsgenehmigung ein. Sie ist personengebunden, nicht übertragbar und zeitlich unbegrenzt. Dieser "Funkführerschein" ist an den Nachweis fachlicher Kenntnisse und Fertigkeiten in Funktechnik, Betriebsabwicklung und Geseteskunde gebunden. Er wird in verschiedenen Klassen erteilt, in denen unterschiedliche Prüfungsanforderungen entsprechende Senderechte gewähren.

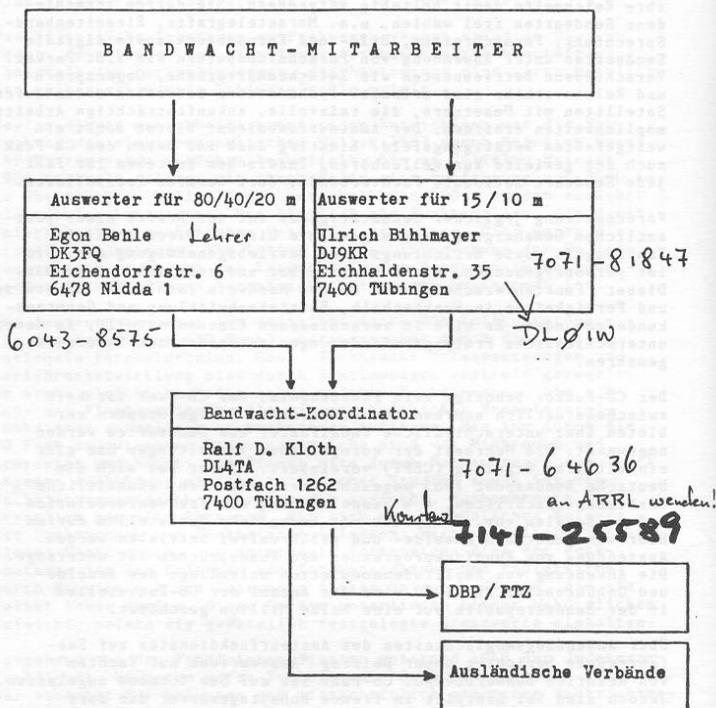
Der CB-Funker benötigt kein Funkzeugnis; der CB-Funk ist kein zwischenstaatlich anerkannter Funkdienst. Einige Staaten verbieten ihn; unterschiedliche Kanalaraster und Sendarten werden angewandt. Die Mehrheit der europäischen Verwaltungen hat eine einheitliche Regelung (CEPT) vereinbart. Dieser hat sich die Deutsche Bundespost 1983 angeschlossen. Sie sieht einheitliche Gerätebauvorschriften, 4 W Sendeleistung und Frequenzmodulation auf 40 Kanälen vor. Ortsfeste wie bewegliche Funkstellen dürfen hier von jedermann anmelde- und gebührenfrei betrieben werden. Aussendung von Rundfunkprogrammen und Rundsprüchen ist untersagt. Die Anwendung von Amplitudenmodulation unterliegt der Anmelde- und Gebührenpflicht. 1989 wird die Anzahl der CB-Funkstellen in der Bundesrepublik auf eine halbe Million geschätzt.

Über Anwendungsmöglichkeiten des Amateurfunkdienstes auf Seefahrzeugen berichtet unser Beitrag "Amateurfunk auf Yachten" von Heinrich Bonse/DL4DAC. CB-Funk ist auf See formlos zugelassen. Jedoch sind bei Eintritt in fremde Hoheitsgewässer die dort geltenden Vorschriften zu beachten. Amateur- wie CB-Funk können den öffentlichen Seefunkdienst nicht ersetzen.

Bei Ihrer Entscheidung über die Art des jeweils anzuwendenden Funkdienstes steht INTERMAR als Funkverband im Rahmen seiner satzungsgemäßen Förderziele beratend und helfend zur Verfügung, auch für Nichtmitglieder.

Abdruckrechte: INTERMAR 1990

ORGANISATIONSPLAN DER BANDWACHT



BANDWACHT-Mitarbeiter senden ihre Beobachtungen monatlich bis zum 7. Tag des folgenden Monats an die einzelnen Auswerter.

Die **Auswerter** senden die Summaries der einzelnen Bänder weiter an den **BANDWACHT-Koordinator** zur Vorlage an die Fernmeldebehörde.

Obenstehend die uns vorliegende, jüngste Information der **BANDWACHT**. Dies ist eine Selbsthilfe-Organisation des DARC-Bundesverbandes zur Beobachtung, Erkennung und Anzeige schädlicher Störsendungen im Amateurfunkdienst. Ferner steht **INTERMAR** in ständiger Verbindung mit den für seine Funkleitstellen zuständigen Dienststellen des Funkkontroll-Meßdienstes der Deutschen Bundespost. Dort werden ungesetzliche Aussendungen auf der Funknetzfrequenz 14313.0 kHz J3E geortet, erkannt und auf dem Dienstweg bearbeitet. Anfragen bitte an die **INTERMAR-Geschäftsstelle** richten.

Funkausstrahlung des Seewetteramtes für die Schifffahrt
über Sender Deutscher Wetterdienst, Offenbach (Main)/Pinneberg (DDH, DDK)

Betriebsart:
Morsefunk - A1A -
DDH47 147,3 kHz
DDH9 11039,0 kHz

Betriebsart:
Funkferschreiben Hub: 200 Hz - F1B -
DDK2 4583 kHz 50 Baud
DDH7 7646 kHz 50 Baud
DDK8 11636 kHz 50 Baud

Inhalt

Sendezeit A1A UTC	Inhalt	Sendezeit F1B UTC
06.00	Seewetterbericht Deutsche Bucht, südwestliche und mittlere Nordsee, Skagerrak, Kattegat, westliche und südliche Ostsee. Wetterlage, Vorhersage für 12 Stunden, Aussichten für weitere 12 Stunden. Stationsmeldungen Nord- und Ostsee	06.45
06.30	Verschlüsselte Wettermeldungen Nord- und Westeuropa. Island, Grönland, Nordamerika (FM12-VII/FM13-VII, siehe Nautischer Funkdienst Bd. III des DHI)	06.02 03.02 06.02 09.02
08.18	(und sofort nach Eingang im laufenden Verkehr) Warnungen für den Seebereich Sturmwarnungen für Nordsee, Skagerrak, Kattegat, Ostsee ohne Bottnischer und Finnischer Meerbusen.	06.00 03.00 06.00
09.00	Seewetterbericht Nordsee mit Skagerrak Wetterlage und Entwicklung, Vorhersage für 12 Stunden, Aussichten für weitere 12 Stunden.	08.45
12.30	Verschlüsselte Wettermeldungen (Gebiete wie 06.30 UTC von A1A), (Gebiete wie 00.02 UTC von F1B)	12.02 15.02
14.18	Seewetterbericht (Gebiete wie 06.00 UTC von A1A)	
14.48	Seewetterbericht für westeuropäische Küstengewässer und Strecke Mittelmeer Wetterentwicklung für die nächsten 2 Tage, Vorhersage für 18 Std, Aussichten für nachfolgende 24 Std.	14.38
15.30	Warnungen für den Seebereich (wie 08.18 UTC von A1A), (wie 00.00 UTC von F1B)	12.00 17.05 18.00
15.30	Nautische Warnnachrichten für die Seeschiffahrtsstraßen der Bundesrepublik Deutschland	
17.18	Seewetterbericht Mittelmeer Wetterlage, Vorhersage für 24 Stunden, ausgewählte Stationsmeldungen, wie in Bordwetterkarte Nr. 11 des SWA ausgedruckt	17.18
17.48	5-Tage-Mittelfristvorhersage der synopt. Entwicklung und 5 Tage-Vorhersage Wind mit signifikantem Wetter für Nord- und Ostsee, Skagerrak, Kattegat, Belte und Sund.	17.48
18.30	Verschlüsselte Wettermeldungen (Gebiete wie 06.30 UTC von A1A) (Gebiete wie 00.02 UTC von F1B)	18.02 21.10
20.48	Seewetterberichte (Gebiete wie 09.00 UTC von A1A) (Gebiete wie 08.45 UTC von F1B)	21.00

DL3CL
Germany

Gebrauch von Antennen auf Segelbooten

Grundsätzlich eignen sich an Bord jede Art von Drahtgebilden zur Abstrahlung hochfrequenter Schwingungen. Aber nur wenige Formen sind wirklich effektiv. Nirgendwo werden beim Antennenbau mehr Fehler gemacht als bei ihrer Verwendung auf Segelbooten. Das mag daran liegen, dass ihre Besatzungen vorzugsweise Skipper und weniger Funkamateure sind. Deshalb sollen hier einmal Richtlinien aufgezeigt werden, ohne dabei konkrete Antennenvorschläge zu machen. Ziel ist, die Voraussetzungen für ein gutes Funktionieren der Bordantenne zu schaffen.

- 1.) Die Antenne ist das wichtigste Instrument des Amateurs für einen sicheren Nachrichtenaustausch.
- 2.) Jedes als Antenne benutzte Gebilde muss, wenn es nicht von sich aus resonant ist, durch Schaltmittel wie z.B. einem Tuner dazu gebracht werden. Die Zuleitung als Koaxialkabel gehört nicht zur Antenne, wohl aber eine Drahtzuleitung.
- 3.) Der Tranceiver sorgt gewöhnlich für die richtige Anpassung an das Kabel (wenn ein solches verwendet wird).
- 4.) Bootsantennen bedürfen gewöhnlich eines "Gegengewichtes" in Form einer "Erde" oder einer Dipolhälfte.

Nach diesen Grundinformationen kommen wir jetzt zu den zu erfüllenden Voraussetzungen für einen guten Antennenwirkungsgrad.

- 5.) Der Antennenwirkungsgrad ist das Verhältnis des Strahlungswiderstandes zum Gesamtwiderstand, dessen Verlustanteil vorzugsweise aus dem Erdwiderstand, Spulen, Traps und Leitungswiderstand sowie aus Umgebungseigenschaften resultiert.
- 6.) Bei $\lambda/4$ - Antennen (z.B. Ground-Plane, Marconi) liegt der Erdwiderstand in der Größenordnung des Strahlungswiderstandes, meist aber wesentlich darüber, wenn die Erdverhältnisse nicht optimal sind. Das heisst, nur ein kleiner Teil der HF-Leistung wird wirklich abgestrahlt. (zumeist weniger als 10 %)
- 7.) Bei $\lambda/4$ - Antennen braucht man eine gute Erde. Eine gute HF-Erde ist nicht mit einer guten Blitzerde zu verwechseln. Eine gute HF-Erde bedeutet ein Gegengewicht mit grosser Fläche wie bei Stahlbooten + Seewasser zumeist vorhanden. Dafür erreicht man hier eine fast horizontale Abstrahlung (wichtig für die Überbrückung grosser Entfernungen). Bei Kunststoffbooten muss man für die Erdung ein "Gegengewicht" vorsehen, in Form eines nachgeschleppten Drahtes oder auch zusätzlich durch Rigteile. (See ne King)

8.) Dipolantennen (zweimal $\lambda/4$) sind unabhängig vom Erdwiderstand, haben aber vorzugsweise eine steile HF-Abstrahlung, sodass solche Antennen problemloser sind, aber auf weite Entfernungen schlechter arbeiten. Die DX-Antenne ist die Groundplane oder Marconi-Antenne bei guten HF-Erdverhältnissen.

9.) Antennenanpassung.

Da das Koax-Kabel nicht zur Antenne gehört, muss ein Anpassgerät (Tuner) zwischen Antenne und Kabel eingefügt werden. (Wenn überhaupt erforderlich) Der Tuner am Ausgang des Tranceivers gaukelt dem Betreiber ein 1 zu 1 Stehwellenverhältnis vor, das am Antennennennspießpunkt aber nicht vorhanden ist.

9 a.) Achterstagantennen werden bei Kunststoffbooten ohne Koax-Kabel betrieben, also mit Drahtzuleitung. Diese Technik ist bei Stahlbooten wegen der Durchführung durch das Eisen- deck und die sich daraus ergebenden kapazitiven Einflüsse ungeeignet.

Resonante Groundplane und Marconi-Antennen haben eine Impedanz im Bereich des Kabelwertes. Hier ist die Einspeisung mit einem Koax-Kabel günstig. Bei guten Erdverhältnissen sind sie allen anderen Antennenarten überlegen.

9 b.) Resonante zweimal $\lambda/4$ - Dipole haben ebenfalls die Grösse der Koax-Kabel-Impedanz. Diese Antenne ist der Achterstagform überlegen und somit vorzuziehen.

9 c.) Achterstagantennendrähte sollten ohne Koax-Zuleitung betrieben werden (nur empfehlenswert bei Plastikbooten). Sie sind als nichtresonante Mehrbandstrahler mit Tuner-Abstimmung gut zu verwenden.

Kajakexkursion an der normannischen Küste

- Widrige Winde, Wilhelm der Eroberer und Calvados -

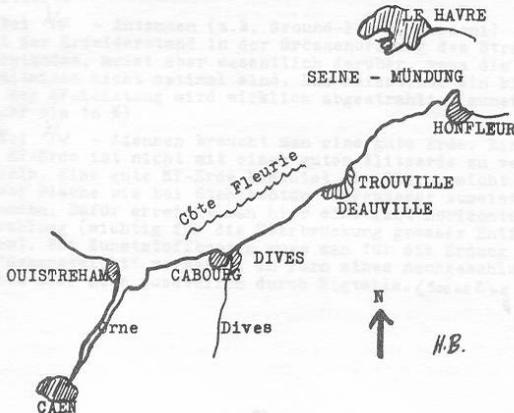
Daß Meereswasser und Seeluft heilende, anregende Kräfte besitzen, ist hinlänglich bekannt. Aber es ist noch etwas geheimnisvolles in diesen beiden Elementen vorhanden. Nun, es ist ein Bazillus, der Salzwasserknauten hervorbringt und sich ihrer schließlich bemächtigt!

Und so kommt es, daß Ursula und ich wieder einmal die normannische und bretonische Küste ansteuern. "Alle Jahre wieder", könnte man fast sagen. Wir fahren mit unserem VW-Bus entlang der interessanten und schönen Küste der Normandie. Bei Aufenthalten in den Küstenstädten BOULOGNE, DIEPPE, ETRETAT und HONFLEUR werden wir so richtig auf den Urlaub eingestimmt. So bilden die weite Wasserfläche, lange Strände und Steilküsten sowie interessante, alte Fachwerkhäuser eine überzeugende Kulisse.

Die Küste der Normandie weckt Fernweh, verlockt geradezu zu ausgedehnten Kajaktouren. Normannische Küsten- und Hochseefischer hörten wir sagen: "Unsere Küste ist klar, bietet fast überall gute Landungsmöglichkeiten"

Und genau das wußten vor mehr als tausend Jahren bereits die dänischen und norwegischen Wikinger sehr zu schätzen.

Und dann noch der anregende Calvados, der alles heilende "Calva"! doch hierüber ein wenig später.



Am 30. Juni 1989 richten wir uns auf dem Campingplatz des kleinen Badeortes CABOURG ein. Dieser Ort liegt an der "Côte Fleurie", zwischen dem mondänen Badeort DEAUVILLE und CAEN.

Morgen wollen wir westwärts paddeln, hin zu dem an der Orne-Mündung gelegenen GUISTREHAM. Das sind nur etwa 10 Kilometer, also kaum mehr als zwei Stunden Paddelzeit. Na, ja, bei ein wenig Gegenwind können auch zweieinhalb Stunden dabei herauskommen.

Aber das Wetter will nicht so recht mitspielen. Regenschauer, böige westliche Winde um 6 Bf und eine harte Brandung dämpfen unseren Unternehmungsgest. Und auch die Wetterberichte von Brest-Radio, Quickborn-Radio sowie von der Deutschen Welle lassen keine Begeisterung aufkommen. Doch wir haben vorsorglich viel Zeit zum "Abwettern" an Land mitgebracht, können die Wetterentwicklung somit in Ruhe abwarten.

Das musste übrigens auch der berühmte Wilhelm, Herzog der Normandie. Eben dieser Wilhelm, nach der siegreichen Schlacht bei Hastings "Wilhelm der Eroberer" genannt, wurde im Frühjahr 1066 durch eine un günstige Wetterlage gezwungen, seine Schiffe erst 14 Tage nach dem festgelegten Termin gegen England in See gehen zu lassen! Und das ereignete sich hier im Küstenbereich zwischen DIVES-s-MER und CABOURG.

Gegen Abend, als Ulli unter dem vom Wind gebeutelten Vorzelt das Abendessen zubereitet, kommen einige scharf gebündelte Sonnenstrahlen durch das sonst so trübe Wolken-Einerlei hindurch. Sie treffen auf die Steilküste der ungefähr 28 Kilometer entfernten Mündung der SEINE. Hell leuchtet der ferne Küstenstreifen herüber. Ist das ein gutes Omen für morgen?

In der Nacht ist eine spürbare Wetterbesserung eingetreten. So hat der Wind nachgelassen und einige Sterne sind durch große Wolkenlöcher hindurch zu sehen.

Und so paddeln wir dann am Morgen des 1. Juli 1989 in Richtung West auf die ORNE-Mündung zu. Es ist 8 Uhr 30, etwa eine Stunde vor Hochwasser. Westliche Winde zwischen 3 und 4 Bf pusten uns entgegen und kurze, steile Wellen wollen auch ein wenig mitreden.

"An Bord alles wohlauf, keine besonderen Vorkommnisse", rufen wir uns spaßig zu, als der schöne Sandstrand von LE HÔME passiert wird. Und bei MERVILLE kommen uns einige Windsurfer vom Campingplatz "CASIS" entgegen, freundliche Zurufe.

Nun liegt die große "Bank von Merville", eine sandige Untiefe in der ORNE-Mündung, direkt voraus. Freilich befindet sich noch genug Wasser darüber, aber die Färbung des Wassers und der kabbelige Wellengang lassen ihre Ausmaße gut erkennen.

An Backbord erstreckt sich ein breiter Sandstrand mit einer sich anschließenden bewachsenen Dünenlandschaft. Und voraus, am westlichen Ufer der ORNE, ist unser Zielort OUISTREHAM mit der großen Seeschleuse und dem 38 Meter hohen Leuchtturm deutlich zu erkennen. An der Fahr- rinne liegt ein großer Saugbagger auf Position und einige Yachten segeln seewärts.

Ulli deutet nach Backbord, wo es mächtig rauscht und hohe, steile Wellen offensichtlich auf der Stelle stehen. Tückische Untiefen und Strömungen im Mündungsgebiet ! Und weil der Wind merklich zugenommen hat, steuern wir nun direkt ~~nur für den Leuchtturm~~ mit Südwestkurs auf den Leuchtturm zu. Daneben liegt nämlich ein kleiner Yachtclub (SRCO) mit einfacher Zeltmöglichkeit.

Zehn Minuten später landen wir dort am flachen Strand. So, das war's dann wohl für heute!

Oben auf dem Damm, direkt an der Seeschleuse, faucht uns eine frische Brise ins Gesicht, dunkle Wolken ziehen aus West auf. Und über den Untiefen in der Orne-Mündung "kocht" die See. Die Signalflaggen am Schleusenbüro knattern im Wind und die Segel aufkreuzender Yachten knallen bei Kurswechsel.

Nee, Kameraden, für heute ist wirklich Schluß! Und so bauen wir gegen 11 Uhr unser kleines Notzelt, die sturmerprobte Hundehütte, auf. Der erfahrene Küstenkanute wird, besonders bei unsicherer Wetterlage, auf eine Übernachtung außerhalb seines Standquartiers vorbereitet sein. Denn auch der beste "Kajak-Bordmeteorologe" und "Nautiker" kann sich 'mal vertun, von Neptun in arge Bedrängnis gebracht werden. Dann heißt es, Ruhe zu bewahren, Fahrt beenden, am sicheren Land "abwettern"

Und gerade durch solche Liegezeiten in "Nothäfen" haben wir schon sehr schöne Begegnungen mit Einheimischen gehabt, ~~stark~~ wie sie sich sonst wohl kaum ergeben hätten.

Als wir dann am späten Nachmittag nach einem ausgiebigen Stadtbummel - die Austern mundeten uns hier besonders gut- wieder am "Leuchtturm-Camp" eintreffen, bläst der Nordwest mit Stärke 7. Und die großen Sände liegen nun hoch und trocken in der Flußmündung. Gischtend brechen sich an ihnen die anrollenden Wellen.

Eine Flasche normannischer "Medizin", Calvados genannt, haben wir vom Landgang mitgebracht. Und einige Gläschen dieses Apfelgeistes haben es wirklich in sich. Kenner dieses edlen Getränks behaupten^{Joseph}, die heutigen Normannen würden es in solcher Hingabe genießen, wie ihre Vorfahren den Met. Und bei der aus der Normandie stammenden Dichterin Lucie Delarue-Mardrus lesen wir: "der Geist meiner Heimat war in einem Apfel enthalten....."

So ist das also mit dieser Medizin.

In der Nacht schütteln kräftige, böige Winde das Zelt, immer wieder prasseln Regenschauer hernieder.

Am nächsten Morgen

Im Windschatten des kleinen Zelttes faucht ein Petroleum-Kocher in den trübem, windigen Morgen hinein. Ein Kochgerät, Freunde, wie es bereits der berühmte Amundsen auf seiner Expedition zum Südpol benutzte. Es funktioniert eigentlich immer, ist zuverlässig, gehört zum Beginn eines jeden unserer Kajaktage! Ja, es entscheidet sogar über Erfolg oder Mißerfolg unserer Touren. Denn Ulli würde nur in außergewöhnlichen Situationen auf ihren Frühstückskaffee verzichten. Also habe ich immer genügend Zeit, mich um die Wetterberichte zu kümmern, die See zu beobachten, Starvorbereitungen zu treffen.

Heute ist Sonntag. Und so werden wir bei unseren Startvorbereitungen von zahlreichen Passanten beobachtet, die einen Morgenbummel im Bereich der Seeschleuse, am "Canal de Caen" machen.

Es ist windig und nur vereinzelte Sonnenstrahlen durchdringen die dickbauchigen, grauen Wolken.

Um 11 Uhr, also eine Stunde nach Hochwasser, paddeln wir mit Nordost-Kurs über die Bank von MERVILLE hinweg. Hohe achterliche Wellen schieben unsere Boote voran und der Wind, so um 4 Bf, hilft auf diesem Kurs *auch* noch mit. Wir paddeln *verhalten*, um nicht zu naß zu werden und um ein ungewolltes Surfen zu vermeiden. Also laufen unsere Kajaks "lenz (frocken) vor Wind und Wellen". Eine solche Fahrt wirkt langsam, weil die Wellen sich schneller als die Kajaks fortbewegen. Auch tritt eine Saugwirkung im mittleren Bootsbereich auf, wenn eine Welle nach vorn abgelaufen ist und die nächste bereits von hinten anrollt. Aber unsere wahre Geschwindigkeit über Grund *befragt* stolze neun Kilometer in der Stunde.

Direkt voraus, etwa 7 Kilometer entfernt, liegen die Höhenzüge bei HOULGATE. Besonders deutlich hebt sich die 120 Meter hohe "Ile de Chalet" hervor.

So gegen 12 Uhr 30 liegt der Campingplatz von CABOURG querab. Die Brandung ist hier nicht besonders hoch, aber die drei Wellengürtel liegen eng beieinander, schieben sich in unregelmäßigen Abständen übereinander und ziehen schließlich einen langen Schaumteppich bis zum Strand hinter sich her. Und genau durch eine solche "weiße Brandungslücke" paddeln wir mit kräftigen Schlägen zum nahen Ufer. Hier schaufelt mir die nächste Brandungswelle rasch noch einige Hände voll Wasser in die Sitzluke, weil ich wieder einmal zu langsam beim Aussteigen war. Doch damit werde ich leben müssen.....

Über die schmale Uferpromenade und eine Steintreppe tragen wir dann die Kajaks zum Campingplatz hoch. Und hier oben wird uns gleich deutlich, daß wir bei unserer Zeiteinteilung großes Glück gehabt haben. Denn der Wind hat innerhalb kurzer Zeit gehörig zugenommen, die Brandung verstärkt sich zusehends im ablaufenden Wasser.

Alles um uns herum steht auf ungünstiges Paddelwetter. So zeigen die Signalflaggen des Badestrandes auf "Starkwind", die Kurgäste auf der Uferpromenade tragen festere Kleidung und die später aufgenommenen Wetterberichte hören sich sehr bescheiden an.

Aber weil der Urlaub nicht allein auf's Paddeln ausgelegt ist, sehen wir uns mit dem Auto die interessanten Badeorte zwischen S E I N E und O R N E an. Ob DEAUVILLE, TROUVILLE, HONFLEUR oder unser CABOURG, überall gibt es beschauliche und romantische Plätzchen. Und wer auch 'mal das ein wenig mondäne Treiben beobachten möchte, kommt sicherlich nicht zu kurz.

Doch wer mit kleinen Kajak-Ausflügen zufrieden ist, dem bietet schon eine Tour um die nächste "Ecke" zum alten DIVES-sur-MER, einem wirklich noch erkennbaren Überbleibsel normannischen Lebens, ausreichende Erlebnisfreuden. Hier wird der Landgang am Denkmal Wilhelms des Eroberers möglicherweise einen Höhepunkt erfahren.

In diesem Jahr haben wir es nicht geschafft, die CÔTE FLEURIE, die Blühende Küste, von OUISTREHAM bis HONFLEUR vollständig zu erpaddeln. Sie ist keine einsame Küste im Sinne des Tourismus. Aber liebenswert und interessant ist sie dennoch. Und wer sich ein wenig mit der Geschichte befassen möchte, stößt hier mit Kajak und Auto überall auf Zeugnisse bedeutender Ereignisse.

Zum Ausklang unseres Urlaubs in der Normandie werden Ulli's moderner "Selkie" und mein treuer, hochbetagter "Grönländer" wieder einmal zünftig getauft. Diesmal mit einigen Tröpfchen des prickelnden, schäumenden Cidre. Auch Neptun, Herrscher aller Meere, kommt hierbei nicht zu kurz. Prosit, alter Junge!

Hans Bethhold 23.5.90

Aufenthalt in den Isles Gambier

Da sind wir also und haben beschlossen etwas länger zu bleiben, um dann direkt nach Papeete zu gehen. Dort müssen wir uns nach 3 Monaten Aufenthalt im französischen Polynesien sowieso melden, wegen des Visa. Deswegen das Chaos wegen der Post. Aber es wird alles hierher kommen.

Nun sagen viele Leute, daß es hier am schönsten ist, neben Bora-Bora, nur das es hier kaum Yachten gibt. Daher haben wir immer gute Vorräte an Orangen, Riesenpampelmusen, Kokosnüsse, Papaya, Knoblauch, Zitronen, Brotfrucht (wie Brot, Kartoffeln gekocht, Pommes frites in Öl etc). Das heißt für uns, daß es zwar wie überall im franz. Polynesien tierisch teuer ist, aber wir brauchen nichts zu kaufen. bisher haben wir 20,00 U.S. ausgegeben "müssen"! 2 x Gummisandalen und Tabak. Das Wochenende waren wir auf Taraval und haben 2 Tage gegessen wie Könige. Aber es ist viel Arbeit hier. Findet man nur, wenn man mutig ist und sich ins wespenseuchte Gebüsch schmeißt, wenn man dort eine Henne glücken hört. Orangen wachsen oben auf dem Berg, man kämpft sich (Zdenek) mit Machete schwitzend durch den Wald, aber die Orangen unten sind bitter. Ich habe in der Zeit Kokos geraspelt, um Milch rauszupressen. Leider mit allem und ich habe es mir auf die Haut und Haare geschmiert. Fische und Hühner fängt man mit Netz oder Angel, Schweine mit Flinte (kein Glück gehabt). Das ganze haben wir zusammen mit Monika (Mangarevanerin) erlebt, eine Frau, ca. 40 Jahre die die Machete handhabt, wie eine gute Hausfrau ein kleines Küchenmesser. Uns haben wohl 2 sehr nette Franzosen geholfen, so schnell Kontakt zu bekommen, da sie uns immer am Wochenende zu ihren Freunden mitnehmen (auf diverse Inseln).

Das vorige Wochenende waren wir auf Akamarn. Dort und auf Taravae, auf der Monika mit ihren Eltern lebt. Dort gab es früher jeweils ein Dorf, heute noch eine übergroße Kirche. Hier sind insgesamt 5000 Menschen gestorben, um für den Jesuitenpriester Laval, diese riesen Kirchen und Kreuze überall zu bauen und was weiß ich noch weswegen. Er argumentierte, sie wären ohne ihn sowieso zur Hölle gefahren (1834 bis ?).

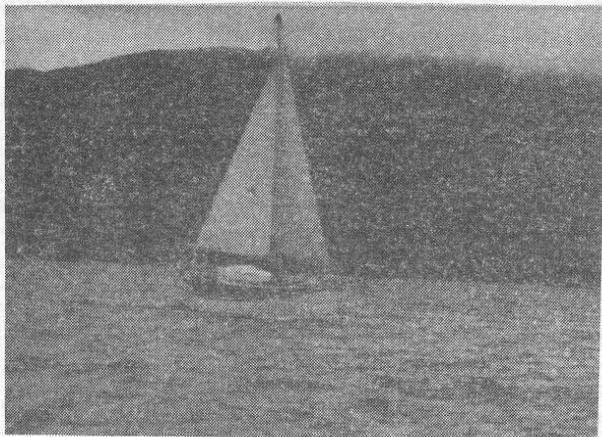
Während ich schreibe, mampfe ich Fritten, made of Brotfrucht mit Currysauce à la Zdenek. Besser als im Currypalast. Selbst Fritz beißt mich schon ungeduldig in die Hand.

Auf Ahamern wurden wir mit Kokoswasser und Papaya empfangen. Wir haben in 2 m tiefem türkisblauen Wasser geankert, überall die Puffen der Korallenwälder. Dort lebt ein altes Ehepaar mit

Schwiegertochter. Bei einem Spaziergang sprang der Alte plötzlich aus einer verlassenen Hütte mitten im Wald mit einem langen Speer. Er dachte, wir wären ein Schwein. Am nächsten Tag hat er eins erlegt und ca. 5 kg Fleisch geschenkt, weil sie keinen Kühlschrank haben: "Ein Grillabend auf der Ambler". Wir haben endlich den Grill fest an der Reling installiert und Zdenek ist ein Meister. Obwohl er jeden Tag sagt: "Ich weiß nicht warum man Fisch brät oder kocht?" Noch ist es am Besten! Mit den verschiedensten Saucen haben wir rohe Fische 1 - 2 x pro Tag gegessen. Und Fritz

Leider ist heute mal wieder nicht der Motor gestartet. Die Franzosen haben die schwere "Ambler" geschleppt. Da sie nur einen Fuzzimotor haben, haben wir die doppelte Zeit benötigt und im letzten Augenblick vor absoluter Dunkelheit war Rikitea geankert. Man kann durch die Lagune und speziell in der Nähe der Inseln nur Zickzackkurs nach Sicht zwischen den Korallen fahren. Du wirst das ja erleben.

Ab Morgen (Montag) wird wieder an der Ambler gearbeitet. Ruder von der Windsteuerung haben wir in Pitcairn verloren. Zdenek will das Getriebe wegen dem Startmotor "auseinanderreißen" (oder wieder die Ambler in Wut versenken). Eine Genua ist mir in meiner Wache bei einer Regenböe total zerissen (übliche Kleinigkeiten).

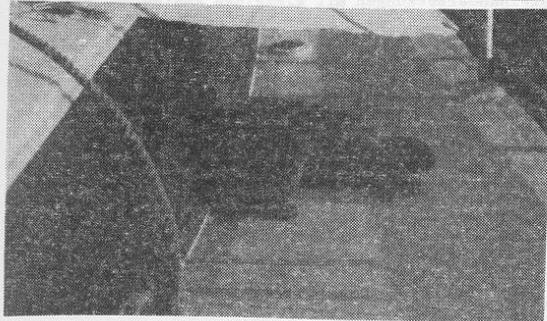


Zdenek weint der ungarischen Salami nach! Wir haben die Chile-
mische aufgegessen und noch 3 kleine Schinken. Abends fallen
wir immer sehr müde ins Bett und haben uns aus verschiedenen
Gründen nicht mehr viel um unsere Musik gekümmert.
Morgens stehen wir meistens so gegen 6.00 Uhr mit der Sonne
auf, wie alle hier.

Abends werden hier die nicht vorhandenen Bürgersteige hochge-
klappt, außer Freitag und Samstag. Speziell wenn, wie zur Zeit
die Versorgungsschiff mit 2 Monaten Verspätung ausgeladen hat:
ich glaube zur Hälfte Heineken, Bier. Aber wir haben die Saufe-
rei ja nicht miterlebt drüben auf der anderen Insel. Bin wieder
unterbrochen worden, habe aber alles von den Gambiers erzählt.

Alles Liebe

Cora und Zdenek



Ein Pensionsjahr als "Berufsfunker"

Jetzt fahren wir beide, meine Frau Bärbel und ich, im Juli 1989 nach der angenehmen Kühle in den schweizerisch-französischen Alpenpässen in die Gluthitze der nordspanischen Küstengebiete auf PALAMOS zu. Vor uns haben wir mindestens sechs Monate Zusammenleben auf etwa 6 Quadratmetern Bodenfläche im zehn Jahre alten Hymer-Mobil. Wird alles gutgehen?

Hinter uns ließen wir voller Erwartung die Schule, die Schüler, die Kollegen, die Freunde, die Wohnung, einfach den gesamten Alltag, Wehmut könnte aufkommen, wenn wir Zeit hätten. Wir nützten so das "Sonderangebot" des Staates an uns Lehrer, ohne Gehalt, ohne Beihilfe in Krankheitsfällen, mit später gekürzter Pension und verschobenem Besoldungsdienstalter aus "arbeitsmarktpolitischen Gründen" uns beurlauben zu lassen. Damit entgehen wir auch einer großen, selbstdarstellerischen, ungeliebten Feier zum 40. bzw. 50. Geburtstag und erfüllen uns einen Lebenstraum. Als Nebenzweck fällt auch noch die Neueinstellung von arbeitslosen Lehrern für mindestens ein Schuljahr ab.

In PALAMOS sollen wir Gudrun und Jens, die beiden Mittelmeersegler, treffen. Sie wollen von MALLORCA an die spanische Küste kommen und über RHONE und RHEIN nach längerem Urlaub HAMBURG erreichen. Ein Anruf bei der Kontaktstelle in Deutschland ändert den Treffpunkt in BARCELONA ab. Gudrun kommt mit der Fähre allein dorthin, Jens muß beim Boot bleiben, das fürchterliche Wetter, die Stürme machen einen Strich durch die Rechnung, vor allem Gudruns wegen. Also auf nach BARCELONA, in die fürchterliche Großstadt, die wir eigentlich umgehen wollten.

Nun zu Jens: Jens ist leidenschaftlicher Segler, meist allein unterwegs, Gudrun wurde diesmal überredet, kam als Landratte mit. Von Jens habe ich zum ersten Mal von INTERMAR gehört. Er ist Nicht-Amateurfunker, hört aber regelmäßig mit seinem solargespeisten Kurzwellenradio die Wetterberichte, kennt alle damaligen und heutigen, ständig zuverlässigen Betreiber der Frequenz: Arno, Christoph, Herbert, Heinz, Hans-Herbert und Gerd. Er unterrichtet mich, weil er weiß, daß ich den Amateurfunkdienst in "meinen alten Tagen" als Hobby angefangen habe: C-Prüfung 1988, A-Prüfung 1989. Natürlich habe ich meine Geräte im WoMo dabei, höre jeden Morgen beim ausgiebigen Frühstück mit Bärbel INTERMAR, erfahre Neues, bekomme die Querelen mit dem Störer in der Karibik und sein Ende mit, auch die Auseinandersetzungen mit einzelnen Amateuren. Für uns beide ist diese Frequenz oft die einzige deutschsprachige Verbindung mit der Heimat. Ich lerne nach und nach alle kennen und "lieben". Nur - sie alle kennen mich nicht, ich darf auf dem 20-m-Band nicht senden.

Zurück zur Weiterfahrt: BARCELONA, Hafengebiet, Fähranlegeplatz, Betriebsamkeit, herumlungernde Gestalten, ständige Polizeistreifen; alles deutet darauf hin, das WoMo nicht allein zu lassen. Dreimal wird im Alleingang und zu zweit versucht, uns aus dem WoMo zu locken. Einmal mit Senf und Fetten an die Außenwand geschmiert, ein anderes Mal mit Fragen zur Landkarte, doch das Klauen von schnell erreichbaren Dingen gelingt nicht. Gudrun behält die Ruhe, die Vorsicht soll einmal wenigstens vergessen werden, wir wollen abends gemeinsam über die Rambla schlendern, etwas trinken, uns Karten legen lassen. Mitten im Flanieren habe ich das unbestimmte Gefühl, ich müßte nach dem WoMo am Hafen sehen.

Ich verlasse meine beiden Frauen, nähere mich vorsichtig dem WoMo und beobachte von der anderen Straßenseite zwei Männer, die sich an einem PKW neben unserer Behausung zu schaffen machen: Mit einem großen Stein zertrümmern sie die Scheiben. Was tun? Ich stelle mich an die Hauptstraße, warte auf ein Polizeiauto, es kommt eins, ich springe mitten in die Straße, Zeichen und Armbewegungen genügen, die Polizisten rasen über den Gehweg in die Richtung und nehmen die beiden Täter nach einem Fluchtversuch fest. Ich verdrücke mich. Ich möchte wegen Zeugenaussagen nicht länger in der stickig-heißen Luft BARCELONAS bleiben, das Trinkwasser ist salzhaltig, das Essen in BARCELONETTA allerdings hätte ich gerne wiederholt. Wir erholen uns gemeinsam auf dem nahegelegenen MONTSERRAT, den ich aus der Geschichte kenne.

Wir streben durch das oft wüstenähnliche Nordspanien, durch unendliche Weiten unserem südwesteuropäischen Ziel zu: Portugal. Ein so anders geartetes Land als Spanien, klein, nicht heiß, nachts sogar kühl, vor allem im Gebirge (TORRE, 2000 m). Da wir immer wild parken, keine Campingplätze anfahren, müssen wir nur auf die ständigen Waldbrände und den dauernden Feueralarm achten, um nicht selbst ein Opfer der Flammen zu werden. Die Hitze im Inland treibt uns an die Atlantikküste. Wir stehen in einem kleinen Ort südlich PENICHE, am Steilabfall zum Atlantik. Tagsüber räkeln sich viele Menschen auf den bei Ebbe nicht mehr überfluteten Gesteinen, die Rheumakranken, Knochenkranken Linderung oder gar Heilung bringen sollen. Wir machen es ihnen nach; die Wärme von oben und unten tut jedenfalls gut, wenn auch der Rücken von der Härte des Untergrunds nicht gerade begeistert ist. Der Funk ist - manchmal zum Leidwesen meiner Frau - für mich sehr wichtig geworden, wenn mir auch meine Batterien eine Grenze setzen. Wie sich nach Rückkehr herausstellt, sind alle drei (zusammen ca 200 A/h) defekt. Manchmal gehen uns die Lichter aus. Trotzdem stelle ich am Steilabfall einen Dipol auf, abgespannt mit einem Glasfibernast an der Seite des WoMos, gehalten im Abstand von ca. 12 m von zwei schweren Steinen. Daneben benütze ich meine erprobte Hustler-Mobilantenne. Es ist nachts, völlig dunkel, kein Mondschein, etwas stürmisch. Bärbel liest, ich habe über meine Hustler Brasilien am anderen Ende. Plötzlich ein fürchterlicher Schlag und Krach, ich kann nicht unterbrechen, rufe Bärbel zu: "Guck nach, was draußen los ist!" Sie stürzt nach draußen, kann nichts feststellen. Erst später überlege ich mir, daß ich in diesem Augenblick jede sonstige Vorsicht außer acht gelassen habe. Nach Abschluß meines QSOs sehe ich selbst nach, nichts, alles ruhig und dunkel, erst später bemerke ich den Salat von Abspannseilen und Draht über mir.

Ein seltsamer Zeitgenosse hat meine Abspannsteine über die 40 m hohe Böschung geworfen, der Mast liegt quer über dem WoMo-Dach und ist zerfetzt. Sofort muß ich an den "fast" Campingplatz neben uns denken. Dort stehen Zelte und Wohnwagen, teils mit abenteuerlichen, selbst gebastelten TV-Antennen. Habe ich jemanden gestört? Wer hat noch das typische hellgrelle Licht eines Fernsehers an? Bei zwei Wohnwagen klopfe ich, gestikuliere wild mit den Armen. Eine größere Familie, Portugiesen, am nächsten zu uns, scheint mir am ehesten in Frage zu kommen: Sie wirken alle aufgeregt und ich höre das Wort "Interferenzen". Nächsten Tag bringe ich ihnen meine portugiesische Lizenz, halte sie ihnen unter die Nase, spreche von Polizei, aber es kommt nichts dabei heraus. Bei einem Versuch kann ich tatsächlich die Störung beim Fernseher selbst sehen, wenn Bärbel HF abstrahlt. Wir verlassen bald den schönen Platz und haben so auch mal einen

"sprachlosen" Portugiesen kennengelernt, der lieber gehandelt hat als geredet. Dies ein grasser Gegensatz zu unseren bisherigen Erfahrungen, weil wir diese Menschen auf dem Land in Portugal als liebenswert, neidlos, natur-neugierig und hilfsbereit eingestuft haben.

Es ist bald Dezember, eine unaufhörliche Regenzeit liegt über Süd- und Mittelspanien, Weihnachten wollen wir mit Gudrun und Jens in Hamburg verbringen, die Heimreise beginnt, und ich kann immer noch nicht mit INTERMAR sprechen, nur Kartengrüse sind möglich. Also muß ich in diesem Freijahr die B-Prüfung schaffen, Zeit zum CW-Üben ist vorhanden. Gerade noch rechtzeitig vor der Abfahrt nach Griechenland im April 1990 schaffe ich es nach zweimaligem Anlauf. Stolz empfangen ich mein neues Rufzeichen: DL 6 GK, meist M, weil die Heimstation noch fehlt.

Die Reise endet abrupt am Brenneraufstieg. In fürchterlichem Krach und Ölqualm gibt der Motor endgültig seinen Geist auf, natürlich samstags. Abschleppen zum größten Opelhändler nach INNSBRUCK, warten bis zur Diagnose am Montag, die Stadt ist ja ganz schön. Abbruch der Reise? Nein! Gerade erst recht! Zeit haben wir ja genug, nur das Geld fehlt! Bärbel und Eva, die wir in München mitgenommen haben, fahren dorthin zurück und warten auf meinen "Marschbefehl" zur Weiterfahrt. Ich vergnüge mich in INNSBRUCK, lerne Werner (OE 7 BII) kennen, dem ich ein QSO störe, vertreibe mir die Zeit mit Funk. INTERMAR ist jeden Morgen auf Band, wenn ich in dieser Zeit vom Hof aus auch eher mit Israel und Spanien (Heinz, Fred) sprechen kann als mit Deutschland.

Eines Nachts gegen halb zwölf Uhr genieße ich vor dem WoMo den Qualm einer Zigarette und bemerke eine wendige Gestalt, die sich im Neuwagenpark von PKW zu PKW bewegt, manchmal innen sitzt, Geräusche nehme ich nicht war. Da stimmt doch was nicht! Ich will den Hausmeister holen, ein hoher Drahtzaun versperrt den Weg, die Tür ist verschlossen. Also muß ich mich an der Gestalt vorbei bewegen und das nächste Telefon in ca. 500 m Entfernung im Laufschrift erreichen. Der Notrufhebel enthebt mich der Münzsuche, eine Streife soll zu einem Wartepunkt kommen. Drei Minuten später - und das in Österreich - ist der erste, kurze Zeit später weitere Streifenwagen am Wartepunkt. Wir gehen die PKW-Reihen entlang, mehrere Autos sind aufgebrochen. Da! Eine dunkle Gestalt im Hof, schnell strebt sie der hintersten Ecke des Hofes zu, die Beamten hinterher, ich bleibe im Hintergrund und höre: "Hoit, Pulizei, oda soi schiaßn?" Ein für mich sehr gemütlich wirkender Anruf in dieser Situation. Der Täter bleibt am gleichen Zaun hängen wie ich einige Minuten früher. Ab diesem Tag bin ich nur noch der deutsche "Kommissar", werde nächsten Morgen von allen begrüßt, bekomme Kaffee gebracht, darf die Toilette und Dusche benutzen und - das schönste Geschenk bei den nicht eingeplanten Kosten des neuen Motors - erhalte ca. 1000.- DM Nachlaß auf die Rechnung als Prämie für den Fang vom Autohausbesitzer.

Nach einer Woche waren wir alle wieder zusammen und konnten die Fahrt fortsetzen. Vergessen war der Ärger, die Sonne Kretas schien uns drei Tage später vom Mai bis Juli 1990. Vergessen war auch die Handtasche Evas, die auf einem Krankenhausparkplatz einige Kilometer nördlich VENEZIG mitten am helllichten Tag aus dem unverschlossenen WoMo gestohlen wurde, weil Eva und Bärbel mehr Augen für eine Blumenwiese hatten als für einen Dieb. Eva hatte mir eine halbe Stunde vorher aus eben dieser Handtasche Bargeld, Schecks und Scheckkarte zur Verwahrung übergeben; so war der Dieb über den Inhalt wohl nicht sehr erfreut.

Fast jeden Tag war INTERMAR mindestens kurz mein Gesprächspartner; ich erfuhr alles Wichtige: die neue Adresse meines Bruders, der umgezogen war, die Krankheit einer Freundin, die nicht nach Kreta kommen konnte, den Schlaganfall einer nahen Verwandten. Gudruns Kind wurde mir in die Wildnis des Peloponnes von Hans-Herbert serviert, Christoph war vor allem die meiste Zeit zu hören und verfolgte unseren Weg. Wenn es INTERMAR nicht auch für WoMo-Leute gäbe, müßte es erfunden werden. Mit der Seefahrt selbst habe ich nicht viel zu tun: Motorbootfahrten auf dem irischen Shannon, auf der Themse und auf dem Lancaster-Kanal in England; einmal und nie wieder eine vierzehntägige Motorbootfahrt auf der ja so "ruhigen" Ostsee, wir Landratten! Ohne Führerschein, aus Büchern Navigation, Verkehrszeichen und Grundsätze gelernt, wagten wir Inselfahrten zwischen Dänemark und Deutschland bei Windstärke sieben bis acht. Eigentlich unverantwortlich! Trotzdem hat mir die Gemeinschaft der Segler so gefallen, daß ich seit Anfang 1990 Mitglied Nummer 610 bin und gerne bleibe.

Tinna + Jan Grubbe, Markeslev Huse 25, Herby, 4300 Holbæk, Danmark

Lieber Arno!

Hier endlich die versprochene Geschichte fuer die Zeitung.
Das dauert bei mir eben alles etwas laenger, aber es wird.....
Ich hoffe, Ihr koennt sie gebrauchen.

In der letzten Zeit war so viel Aerger mit Lizenzen auf der froehlichen Welle, deshalb moechte ich eben etwas zu meiner Lizenz sagen: Meine deutsche Lizenz gilt nicht mehr, ich habe das Daenische Rufzeichen OZ 1 CTP der Klasse A (senden und empfangen auf allen zugelassenen Frequenzen bis zu einer Ausgangsleistung von 5 KW. Sie ist also etwas groesser, als die deutsche B-Lizenz, hier nennt man die daenische A-Lizenz auch "des kleine Ingenieurs-Examen".

Ausserdem habe ich dieCEPT-Lizenz der Kategorie 1, das sollte wohl reichen, um ohne probleme auf 14 313 zu erscheinen.

Wenn sich mal jemand aufregen sollte, kannst Du denen ruhig erzuehlen, das es in OZ 4 Lizenz-Klassen gibt, die ersten 3 fast wie in DL und dann die A-Lizenz, welche weiter geht, als die DL B-Lizenz. So, das war es erst mal ueber OZ-Lizenzen.

Nach unserer 87iger Tour mit der Columbus 9 haben wir die Segelei ziemlich aufgegeben, das haelt meine Gesundheit doch nicht so oft aus und als Fruhrentner muss man schon ein bisschen aufpassen, demit die Rentenversicherung noch viele Jahre Spass an mir hat.

1989 war ich nochmal auf Tour mit einem 24 Fuss-Schiff durch den Goeta-Kanal, die gleiche Tour, die DLIGP, Hans-Herman spaeter gemacht hat, und ich war auch in Holland um ein Motorboot zu testen, aber was groesseres wird es wohl nicht mehr werden.

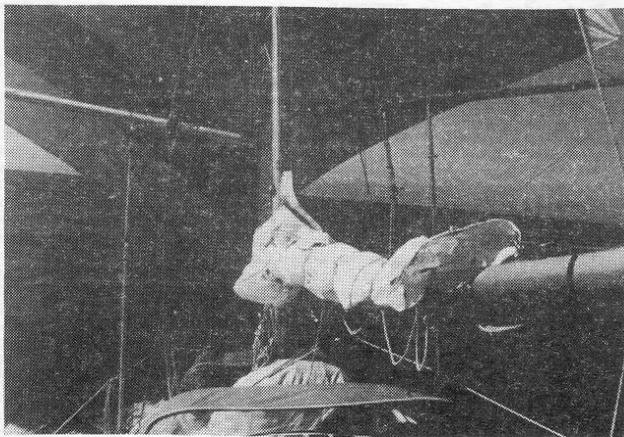
Ich habe aber noch mal eine ganz schwere Frage!

Weisst Du, wo Eberhard DH 0 LAE abgeblieben ist?

Mir haben lange nichts mehr voneinander gehoert und auf der froehlichen Welle ist er Ueberhaupt nicht mehr.....

So, das wars von hier, ich hoffe, Ihr koennt die Geschichte gebrauchen. Ich bin in der Woche fast toeglich QRV auf 14313

73 auch von Tinna



SECOND LIFE auf dem Wege von Aruba zu den San Blas-Inseln

Bei den Cuna-Indianern auf den San Blas-Inseln.

Wir kommen von Aruba, haben nach einer stürmischen Fahrt in 4 1/2 Tagen die 610 Seemeilen geschafft und stehen vor den San Blas-Inseln, einer Inselgruppe welche Zentral-Amerika vorgelagert ist und zu Panama gehört. Sie sind von den Cuna-Indianern bewohnt. SECOND LIFE findet seinen Weg entlang an vielen kleinen Inselchen und Cays. Vor einem größeren Cay lassen wir unseren Anker in glasklares Wasser fallen. Wir liegen vor einem herrlichen Sandstrand und haben eine kleine Welt in einsamer Natur für uns alleine, denn der Cay ist, wie die meisten, unbewohnt.

Beim "Sundowner", unserem Drink im Cockpit, bekommen wir Besuch. Ein Einbaum-Kanu mit 3 Indianern zieht nahe an uns vorbei. Auf unser Winken kommen sie zu uns. Es sind Mulatten von kleinem Wuchs. Eine flotte Unterhaltung ist leider nicht möglich, da die Männer ihre Stammesprache sprechen, ein junger Mann spricht etwas spanisch. Mit vielen Gesten und freundlichem Lächeln, sowie ein Bier für jeden haben sie die anfängliche Scheu schnell überwunden. Der junge Mann zeigt uns auf unserer Seekarte wo ihre "Village" ist, wo sie wohnen. Wir werden für den nächsten Tag eingeladen sie zu besuchen.

Der Einladung folgen wir am nächsten Morgen. Mit unserem Dinghy geht es ca. 4 sm zu ihrem kleinen Dorf. Von weitem erkennen wir ein paar Häuser mit roten Dächern, soll das der ganze Ort sein? Erst als wir dicht vor der Insel stehen, erkennen wir eine Menge Palmstroh-Hütten, sie sind grau verwittert und aus der Ferne einfach nicht zu erkennen, sie verschwinden in der Landschaft.. Wir machen unser Beiboot an einem alten Holzsteg fest. Ein paar Frauen beobachten unser Kommen und verschwinden dann schnell in Ihre Hütten. Drei Kinder bleiben stehen und gucken uns scheu und fragend an. Ich habe Bonbons mitgebracht und verteile ein paar davon. Da wird es um uns mit einem Mal lebendig. Im Nu werden wir von vielen Kindern umringt und Frauen mit ihren Kindern auf dem Arm gesellen sich dazu. Ich verteile meine Bonbons und komme mir vor wie der Nikolaus. Nun können wir die Frauen aus der Nähe betrachten. Sie sind klein und zierlich von Gestalt. Ihr Haar ist tiefschwarz und kurzgeschnitten, ihre Augen sind dunkelbraun. Ein goldener Ring ist durch die Nase gezogen und ein schwarzer Strich von der Nasenwurzel bis zur Nasenspitze gibt dem Gesicht einen exotischen Ausdruck. Um die Waden und Unterarme haben sie bunte Perlenbänder geschnürt. Sie tragen einen bunten Rock, sowie eine wunderschöne Molabluse mit weiten Puffärmeln. Die Molas sind kunstvoll handgenähte Stoffbilder mit Indianer-Motiven. 3-5 verschieden farbige Stoffe werden aufeinander gebracht , zu Mustern ausgeschnitten und mit vielen kleinen Stichen festgenäht. Das ist viel Arbeit und dazu gebraucht man viel Geschick und besonders gute Augen. Darum werden die Molas auch nur von jungen Frauen angefertigt. Sie sind ein Stück aus der Vergangenheit der Cuna-Indianer. Vor 200 Jahren hat man sie genauso gemacht, der Stoff war vielleicht ein Bißchen anders. Heutzutage sind sie als Souvenir sehr begehrt. Die Frauen bringen sie ans Festland und bekommen gutes Geld dafür. Jetzt werden sie uns gezeigt und angeboten. Wir sind begeistert von diesen kunstvoll genähten Bildern und kaufen mehr, als wir eigentlich vorhaben. Der Preis steht fest, handeln gibt es nicht. Je nach Größe sind 5-10 US Dollar zu zahlen. Eingeframt in einen schönen Rahmen, oder als Kissenplatte sind sie bestimmt ein wertvolles Souvenir.

Als man unsere Kauflust sieht, wird man eifrig und hat alle anfängliche Scheu überwunden. Wir dürfen photographieren und eine Frau lädt uns sogar in ihre Hütte ein. Später erfahren wir, dass beides eigentlich so gut wie nie vorkommt. Wir treten in einen

großen Raum, der uns im ersten Moment sehr dunkel erscheint. Er hat zwei Eingänge, aber keine Fenster. In der einen Ecke hängt Hängematte neben Hängematte. Darin liegt fein säuberlich gefaltet ein Laken. Darüber, auf dicken Bambus-Stangen, hängt sortiert und gefaltet die Kleidung der großen Familie. Die andere Ecke scheint dem Wohnen vorbehalten zu sein. Man sitzt auf Matten auf dem Lehmfußboden. Drei Generationen wohnen dicht zusammen in dieser Hütte, die aus Schilf und Palmstroh gemacht ist. Eine junge Frau stillt ihr Baby, ein alter Mann raucht in Ruhe seine Pfeife und sieht dem seltenen Besuch zu. In einer Ecke sitzt stumpfsinnig ein kleines Mädchen. Es ist auffallend weißhäutig und hat rotblonde Haare. Später beim Dorfrundgang begegnen wir noch mehr diesen Albinos. Die Indianer glauben, daß diese "Mondkinder" unter dem Einfluß des Mondes gezeugt sind. Doch der Grund liegt wohl in der Inzucht, da fast immer innerhalb des Stammes geheiratet wird. Sie bleiben ihrer selbstgewählten Isolierung treu. Fremdes Blut würde diese Albinos gewiß nicht so häufig sein lassen.

Von den Männern ist kaum einer zu sehen. Sie sind zum Fischen oder auf den Cays zur Bearbeitung der Cocosnüsse. Cocosnüsse dürfen auf den San Blas nicht von Fremden gepflückt werden. Der Cuna-Indianer rechnet seinen Besitz in Cocosnüssen und er weiß fast genau wieviel er auf jeder Palme hat. Die Nüsse werden auf den Inseln und zum Teil auch auf dem Festland geerntet. Jede Nuß hat einen Wert von ca. 25 Cent. Ein Teil der Männer arbeitet jeden Tag auf dem Festland um Mangos und Avocados zu pflücken.

Die Kinder in der Hütte, es sind 6 oder 7, zeigen uns die leeren Bierdosen, die wir gestern den Männern zum Trinken gaben. Da merken wir, daß sie auf uns gewartet haben, daß die Frauen sich für uns feingemacht haben. Zur schicken Mola-Bluse tragen sie Halsketten aus 1/4 Dollarmünzen. So gekleidet sind sie eigentlich nur am Sonntag. Wir stoppen den Molakauf und verlassen mit vielen freundlichen Gesten und Lächeln die gastliche Hütte, sehen uns weiter im Dorfe um. In Reih und Glied stehen die Hütten, alles ist einfach und sauber. So war es sicherlich auch vor 200 Jahren. Eine Schule und eine Kirche sind wohl erst in den letzten Jahren errichtet worden. Sie sind aus Stein gebaut. Auf einem Basketball-Platz tummeln sich die Kinder, denn die Schule ist aus. Wir sehen keine Gärten und keine Obstbäume, der Sandboden läßt das wohl nicht zu. Nur ein paar Palmen geben ab und zu Schatten. Ein einzelner rot blühender Hibiskus-Strauch macht eine graue Hütte freundlicher. Wir haben Durst in dieser Hitze.

Eine Bar oder etwas ähnliches ist nicht zu finden. In einem kleinen Laden sehen wir ein paar Konservendosen im Regal. Zucker, Mehl und Reis steht in Säcken auf dem Boden. Auf dem Ladentisch liegen reichlich Räucherstäbchen gegen Moskitos. Wir fragen nach etwas Trinkbarem und haben Glück! Jeder erhält eine Dose Limonade, welche schrecklich süß ist. Dann geht es langsam zum Dinghy zurück. Ein paar Frauen kommen mit ihren Kindern auf dem Arm auf den Steg. Sie lachen und winken, als sich unser Beiboot in Bewegung setzt.

Wir bleiben eine Woche in den San Blas-Inseln und leben alleine vor unserem kleinen Cay. Die Sonne ist meistens morgens früh noch nicht zu sehen. Der Dunst von den Bergen des Festlandes, den Kordillieren, verdeckt sie in der Frühe. Heute, am frühen Sonntagmorgen, ist es sonnenklar. Die Indianer sind schon mit ihren Kanus unterwegs. Sie ziehen mit etwas Abstand an uns vorbei und winken, denn nun kennen sie uns. Dann, als ich meinen Morgenschwimm mache, haben wir unser Paradies für uns allein. Ich genieße es so zu schwimmen in dem lagunenfarbenen klaren Wasser. Nur ein leichtes Kräuseln läßt SECOND LIFE ruhig liegen. Vom nahen Cay ruft ein Tropik-Vogel. Sein Ruf klingt so lockend, so werbend. Vielleicht wirbt er um seine Braut. Ich sehe ihn hoch oben auf einer Palme sitzen. Da fliegt er auf die nächste Palme und setzt sein Rufen fort. Sein Gefieder ist hellblau bis violett, sein Kopf schlohweiß und wenn er auffliegt sind die gespannten Flügel auch weiß. Jetzt bekommt er Antwort und da wird sein Rufen noch eifriger und werbender. Ob er Erfolg haben wird?

Ein paar Fische springen in der frühen Morgensonne aus dem Wasser und gehen mit einem Plätsch zurück. Sie hinterlassen nach dem Untertauchen ein paar Kreise, die immer größer werden und sich dann verlieren. Ich bin ganz eingefangen von der Natur und schwimme erst zur SECOND LIFE zurück, als Christoph mich ruft.

Nach dem Frühstück unternehmen wir einen Trip mit dem Dinghy. Wir haben die Sonne im Rücken und so können wir an den Farben des Wassers genau erkennen, wo wir herfahren dürfen, wo es tief genug ist. Auf dem Boden sehen wir Korallen, Farne und Seesterne. Zwischendurch flitzen viele kleine und größere bunte Fische. Bei einem kleinen Cay machen wir Halt und ziehen unser Beiboot auf den kleinen Sandstrand. Durchs Wasser watend umrunden wir die kleine Insel und suchen nach schönen Muscheln mit gutem Erfolg. Auf einem angeschwemmten Baumstamm sitzend, sehen wir aufs Riff, das hinter dem Inselchen liegt. In Intervallen kommt das Wasser und bricht sich in weiß schäumender Gischt unermüdlich auf den Korallen. Etwas weiter sehen wir eine klitzekleine Insel mit einer einsamen Palme. Ich möchte gerne dort hin und ein wenig Robinson spielen, doch das Riff mit seinen scharfen Korallenspitzen

würde unser Gummiboot leckmachen und so verzichten wir lieber darauf. Auf der Rückfahrt halten wir bei dem Riff nahe der SECOND LIFE und sehen uns schnorchelnder Weise mit Maske die Unterwasserwelt an. Wir schnorcheln und schnorcheln und werden garnicht müde dabei, es gibt soviel zu sehen. Wir sind fasziniert von dem Unterwassergarten, der sich unter uns auftut. Korallen, Farne, Steine und Muscheln bilden eine kleine Gebirgslandschaft. Darin schwimmen Unmengen kleine bunte Fische. So schön bunt und bizarr in ihren Formen sahen wir sie noch nie. Es ist ein einmaliges Erlebnis und ich glaube, schöner kann die Südsee auch nicht sein. Ich schwimme zur Jacht zurück. Allmählig wird das Wasser tiefer und die Fische werden seltener, aber größer. Dann sehe ich nur noch in eine blaue Unendlichkeit, bis daß der Kiel von SECOND LIFE mir sagt, daß ich zuhause bin. Christoph kommt mit dem Beiboot hinterher.

Der Abend zeigt sich mit einem herrlichen Sonnenuntergang. Die Vielfalt der Farben von Gelb über Orange zu Rot und dann zu einem Purpur verzaubert den ganzen Himmel im Westen. Wir halten unseren Sundowner, unseren abendlichen Trank, und sehen lange der untergehenden Sonne zu, bis daß der rote Ball hinter dem Horizont verschwunden ist. Noch lange bleibt der Himmel bunt und erst mit der Dämmerung verliert er die Vielfalt der Farben. Damit geht ein wunderschöner Tag zu Ende, den wir hier in dieser fast unberührten Natur in den San Blas-Inseln erleben durften.

Morgen geht es weiter zum Panama Kanal. Dort wird eine gegenseitliche Welt sein.



Christoph und Anneliese Vogelsang

Chartersegeln an der Côte d'Azur

Joachim Jürgens, DK3RR

28. September 1990

Nachdem ich neben anderen Ausrüstungsgegenständen auch noch einen Grippevirus eingepackt habe, geht es wieder zu unserem Herbstsegeln an die Côte d'Azur. Mit von der Partie ist in diesem Jahr ein befreundetes Ehepaar. Herrmann, DJ3OH - mittlerweile Rentner und begeisterter Gleitschirmflieger - nebst seiner XYL. Beide haben bislang eine Segelyacht nur von außen gesehen.

Meine XYL Regina und ich, bevorzugen diese späte Jahreszeit. Der Sommerrummel der Côte d'Azur hat nachgelassen, das Leben und auch die Preise haben sich wieder normalisiert. Das Wetter ist in dieser Zeit recht angenehm, durchweg 22°C bis 25°C, bei Wassertemperaturen von 22° bis 24°. Einziger Nachteil, wenn man das Nachtsegeln scheut, muß man spätestens um 17:00 Uhr den Anker- bzw. den Hafenplatz erreicht haben. Um 18:00 ist es finster.

Vom Ruhrgebiet führt uns die Fahrt morgens über Luxemburg nach Brignoles, unserem Hotel-Nachstop. Wir haben uns angewöhnt, auf der Hinfahrt immer kurz vor dem Starthafen St.Raphael zu übernachten. Am folgenden Morgen haben wir dann nur noch eine kurze Anfahrt und können früh und ausgehört unser Schiff übernehmen.

So auch in diesem Jahr. Leider geht es mir in der Hotelnacht recht schlecht, die Erkältungsviren kämpfen in meinem Körper, haben aber am frühen morgen dann doch verloren.

Pünktlich um 10:00 Uhr übernehmen wir unser Schiff, in diesem Jahr eine SUN-DANCE, (11 Meter lang, bei einem Tiefgang von 2 Metern und einer Breite von 3,75 Meter).

29. September 1990

Da das Schiff erst 9 Monate alt ist, erwarten wir kaum Überraschungen bezüglich des Zustandes. Bei Charterschiffen kann man sie nie ganz ausschließen. Ein sorgfältiges Überprüfen ist anzuraten. So ziehen wir alle Segel hoch und überprüfen sie auf Schwachstellen. Anschließend füllen wir die Bilge ein wenig. Das ist recht einfach, man braucht nur im WC-Raum mittels der Dusche Wasser in den Bodenablauf befördern. Danach kann man das Wasser mittels der Bilgepumpe wieder außenbords befördern und überprüft dadurch die Funktion der Bilgepumpen. Das Ablaufdatum der Szenotmittel lag auch noch im grünen Bereich. Auf dem Seefunkkanal 23 hören wir in abwechselndem englisch und französisch das Endlosband des aktuellen Wetters. Auch das Loran zeigt seine richtige Position an. Anschließend füllen wir den Wassertank und überprüfen danach kurz die Pflicht-Lenzrohre. Im Jahr davor sind wir unangenehm überrascht worden, als eine kleine Welle in die Pflicht einstieg und das Wasser nicht abfloß. Die Rettungsinsel lag auf beiden Lenzrohren und verstopften sie sicher.

Unsere XYL's verpackten zwischenzeitlich unsere mitgebrachten Lebensmittelkonserven, denn Kohlraden oder Serbischen Bohnencintopf findet man nur recht selten in den Lebensmittelgeschäften in

Frankreich. Derweil verstauten wir die eigenen Seekarten und Hafenhandbücher. Die Lifefelts und Rettungswesten werden ausgeteilt und das anlegen kurz geübt.

Als alles andere auch verstaut war, wird endlich das Funkgerät, ein FT 757 ausgepackt, die Boots-Batterien gesucht und das mitgebrachte 12 Volt Anschlußkabel an der Maschinenbatterie angeschlossen. Erfahrungsgemäß ist diese Batterie auf Charterschiffen die bessere. Als Anschlußkabel verwende ich flexible Lautsprecherlitze mit einem Querschnitt von 6mm². An einem Ende sind kräftige Kabelschuhe angelötet, und am anderen Ende befindet sich eine wasserdichte Feuchtraumdose. In dieser Dose habe ich drei 12-Volt Kfz-Normbuchsen über jeweils eine eigene Sicherung angeschlossen. Ebenso befindet sich in dieser Dose eine Spannungsüberwachung, die eine Unterspannung optisch und akustisch signalisiert. Sie ist so ausgelegt, das bei einer Batteriespannung von 11 Volt der Alarm noch rechtzeitig ausgelöst wird.

Der 14 MHz-Dipol wird nun am Spielfeld gehisst. Er besteht aus 240 Ohm Flachbandkabel (ehemals als Antennenkabel für Fernsehantennen benutzt). Jeweils an den Enden habe ich an *einem* der beiden parallelen Adern Ösen angelötet. Hier kann ich die Antennenenden abspannen. Ich kann aber auch an den Ösen mit flexiblen Draht die Antenne verlängern und erhalte dadurch einen abgestimmten Zweibanddipol. Das Ganze wird mittels Koax-Kabel eingestept.

Wir hatten uns vorgenommen, in den zwei Wochen die Côte d'Azur im Bereich Iles d Hyères - Monaco zu besegeln. Übernachten vor Anker ist aufgrund der Segelunerfahrenheit unserer Mitsegler nicht eingeplant. So wollen wir von einem Hafen zum anderen hüpfen, je nach Wetter, Lust und Laune - also ein ganz gemütliches Kaffee-Segeln.

30. September 1990

Der erste Schlag führt uns am 30.09.90 bei Winden um 10 Knoten in den Golf von St.Tropez an Ste.Maxime vorbei nach Port Grimaud. Bei den schwachen Winden und fast glatter See können unsere Mitsegler das erste Gefühl für unser schwimmendes "Hotel" bekommen. So klappt dann auch das Boje über Bord-Mannöver mit der Maschine recht gut. Kurz vor dem Hafen die erste Überraschung. Die Maschine springt nicht an. Der Fehler ist jedoch schnell gefunden. Beim Abstellen der Maschine wurde der Dekompressionsknopf nicht zurückgeschoben, und ohne Kompression will nun mein Diesel anspringen.

Um 15:00 Uhr legen wir in Port Grimaud erst einmal am Gästekai an. Das Hafenbüro ist an diesem Sonntag erst noch geschlossen. Geöffnet wird das Büro am Sonntag um 17:00 Uhr. Da das Duschen aufgrund unmöglicher Zustände der neben dem Hafenbüro gelegenen Sanitäranlagen ausfällt, wird der FT 757 angeworfen und die Antenne erfolgreich mit zwei DL-Stationen ausgetestet.

Mit goldbelegten Schulterstücken auf seinem schneeweißen Lebensmittelschiff scheint pünktlich um 17:00 Uhr der Hafenmeister. Uns wird ein neuer Liegeplatz zugewiesen. Festgemacht wird in Port Grimaud mit dem

Heck zum Pier, das Vorschiff wird an einer Festmacherboje gesichert.

Meine XYL verzicht sich mit 39° Fieber in die Koje. Nun hat der Erkältungsvirus auch Sie erwischt. Mittels schwarzem Tee mit Honig und Zitrone nebst einem Antibiotika geht es ihr aber glücklicherweise am nächsten morgen schon wieder recht leidlich. Port Grimaud ist das Venedig der Côte d'Azur. Die Stadt ist in einem Lagunensumpf auf Pfählen errichtet. Fast jedes Haus besitzt seinen eigenen Liegeplatz. Heute ist es recht ruhig, im Sommer sollen sich aber bis zu 14 000 Menschen in der kleinen Stadt tummeln.

01. Oktober 1990

Kräfte Böen und ein schweres Gewitter wecken uns am morgen gegen 07:00. Ans Auslaufen ist vorerst nicht zu denken. Der Regen prasselt nur so aufs Deck und findet einen Weg am Mastfuß um ins Vorschiff zu tropfen. Das Vorschiff ist zum Glück nur Stauplatz und mit einem Plastikeimer können wir den Regen auffangen. Gegen 10:00 Uhr hat sich das Gewitter nach Südwesten verzogen und schnell sind alle Leinen losgeworfen und bei schwachen Winden folgen wir mit dem "Eisernen Wind" der Gewitterfront.

Als wir St.Tropez steuerbord querab haben, können wir die Segel hochziehen und mit ca. 4 Knoten segeln wir bei nordöstlichen Winden aus der Bucht von St.Tropez hinaus in Richtung Iles d'Hyeres.

Erster Wegepunkt ist die Untiefe tonne La Moutte. Für mich ist es, wie auch in den vergangenen Jahren erstaunlich, wie genau unser Loran-C funktioniert. Die Antenne ist lediglich mittels Schlauchschellen am Heckkorb befestigt, also wirklich kein geeigneter Standort. Offensichtlich sind die Empfangsbedingungen der Loran-Kette 7990 wirklich günstig. Als wir das Leuchtfeuer CAP CAMARAT an Steuerbord liegen lassen, schläft der Wind völlig ein. Mit unserem Diesel machen wir bei ca. 2000 Upm gut 4 Knoten Fahrt.

Die See ist ruhig, das Wetter sonnig bei 24°C und aus der Pantry steigt uns der Duft der Serbischen Bohnensuppe in die Nase. Gegen 14:00 Uhr umrunden wir das Cap Ladier und steuern in die Baie de Cavalaire. Die etwa 3 sm breite Bucht zwischen dem Cap Ladier und Cap Cavalaire ist gut gegen östliche Winde sowie dem Mistral geschützt. Sie wird durch das gewaltige Massiv Corniches des Maures mit fast 200m hohen Berghängen geschützt. Wir steuern nun den Hafen Cavalaire sur Mer an. Dieser Hafen ist besonders geeignet für Wanderer, denn um morgens frische Baguettes zu bekommen, bleibt einem ein 30-minütiger Fußmarsch nicht erspart. Nach dem Duschen wird der FT-757 aktiviert. Auf 14.313 MHz empfangen wir Arno, DK0MC, Christoph, DK0MI und Günther, DL2FCG mit Signalstärken um 59 + 10. Meinen Bruder Wolfgang, DF2QW, der sich zum Tauchen mit einer GIB SEA 442 in Korsika befindet, empfangen ich nicht, erfahre aber über das Internar-Net, das auch bei ihm alles im grünen Bereich liegt.

02. Oktober 1990

Am anderen morgen werfen wir gegen 09:00 Leinen los. Ein achterlicher Wind von 10 Knoten schiebt uns

mit ca. 5 Knoten Fahrt in Richtung Ile d'Hyeres. Um 10:00 versuche ich auf 14.313 das Wetter zu bekommen. Auch heute liegen die Signalstärken aus DL über S9. Als ich gerade die ersten Worte in Richtung DL schicke, fällt unsere Logge aus. Herrmann glaubt, daß ich die Schiffselektronik mit meiner HF geschafft habe. Da ich mir bei der Schiffsübergabe den Einbaupunkt des Loggen-Gebers habe zeigen lassen, wollen wir erst den Impeller überprüfen. Der Geber wird herausgeschraubt. Wir finden nichts ungewöhnliches und nach dem Einbau arbeitet die Logge wieder einwandfrei.

Zwischen Cap Benat und der an ihrer Westspitze bizarren Ile du Levant segeln wir in die Rade d'Hyeres. Der Wind hat mittlerweile auf 18 bis 20 Knoten aufgefrischt. Das erstmal habe ich das Gefühl, daß wir nun wirklich segeln. Gegen 14:00 Uhr haben wir den Hafen Porquerolles der gleichnamigen 4 sm langen und 1 sm breiten Insel vor uns. Hier auf Porquerolles wollen wir einen Tag bleiben und uns die schöne Insel mit ihrer üppigen mediterranen Vegetation ansehen. Ab 17:00 Uhr, wenn die Fähre nach Hyeres die letzten Tagesurlauber wieder zurückgebracht hat, wird es angenehm ruhig. Im kleinen Ort kann man recht preiswert seine Lebensmittelvorräte ergänzen und auch die Restaurantpreise sind hier noch recht normal. Da es hier kaum Autos auf der Insel gibt, könne diese sogar auf Kennzeichen verzichten. Mitten während des Kaffeetrinkens plötzlich großes Geschrei im Hafen. Eine französische Charter-Yacht mit der Schweizer Nationale in der stb.Want liegt im Winkel von 45° zu ihrem zugewiesenen Ankerplatz. Ein Crewmitglied zieht eine Muring-Leine unter das Schiff, die Maschine macht plötzlich unnatürliche Geräusche, der Skipper gibt Vollgas, ein häßliches Knurren und die Muring ist gut durchgesetzt - an Land und in der Schiffsschraube. Nach halbstündigem Tauchen kann sie aber von der Welle gewickelt werden und mit Hilfe der Crews der Nachbarboote liegt dann auch dieses Schiff bald sicher an seinem Platz.

03. Oktober 1990

Bei einer 8/8 Bewölkung besichtigen wir die wirklich schöne und sehenswerte Insel mit ihrer üppigen Vegetation. Abends frage ich aus Scherz, ob wir anlässlich der heutigen Wiedervereinigung einige unserer "Feuerwerkskörper" ausprobierten sollen, stöße aber mit diesem Vorschlag auf einstimmigen Widerstand.

04. Oktober 1990

Wir werden wieder einmal durch ein Gewitter geweckt. Der am Vorabend durch Günther, DL2FCG erhaltende Wetterbericht trifft wieder zu. Als sich das Gewitter gegen 11:00 Uhr nach Westen verzogen hat, verlassen wir bei Windstille den Hafen mit Kurs nach Le Lavandou. Die See ist noch ein bißchen ruppig, zumal wir wieder mit dem "eisernen Wind" gegen die Wellen "segeln". In der Rade d'Hyeres herrschen militärische Aktivitäten. Als ein Minensucher in rascher Fahrt aufholt, nehme ich die Flaggenleine zum Dippen in die Hand. Offensichtlich hat der Überholer keine Lust seine Flaggen zu bewegen, denn eine Kabellänge hinter uns dreht er plötzlich ab.

Gegen 15:00 Uhr laufen wir in den Hafen Port du Lavandou. Der Hafen liegt ca. 3-sm N-lich vom Cap Benat, dem SE-Punkt einer bis 200m hohen, von Steilufeln umsäumten bewaldeten Halbinsel. An den Hängen kann man die Folgen der Waldbrände erkennen, die in diesem Sommer hier gewütet haben. Der Hafen bietet Platz für 900 Boote bis zu einer Länge von 24m. 100 Gastliegeplätze werden bereitgehalten. Die Infrastruktur des Hafens ist gut, wenn auch der Liegeplatz nicht gerade billig ist. Gegen 18:00 Uhr schalte ich meinen Sender wieder ein und unternehme einige Abstimmversuche. Plötzlich höre ich auf einem Nachbarschiff eine Alarmanlage aufheulen. Wir gehen an Deck, um die Ursache dafür zu ergründen. In diesem Moment verstummt der "Kojack". Also funke ich weiter. Aber nach dem ersten Verlassen der HF beginnt das Spiel wieder vom Neuen. Klar ist nun, daß unsere HF diese Anlage auslöst, also heute nichts mit funken.

5.Oktober 1990

Da wir am 6.10.90 zwei befreundete Ehepaare mit ihren insgesamt fünf Kindern und einer SUN MAGIC im Hafen von La Raque bei Cannes treffen wollen, verlassen wir am nächsten morgen den Hafen und segeln in NE-liche Richtung zurück. Vor dem Golf von Saint Tropez wimmelt die See nur so von Seglern. Z.Zt. findet hier eine Regatta statt. Zum ersten mal wird nun das Buch die "Seemannschaft" in die Pflicht geholt und schnell die Seite mit den Vorfahrtsrechten aufgeschlagen. Mitten durchs Regattagebiet nehmen wir Kurs auf St.Raphael.

06.Oktober 1990

Am nächsten morgen weht wieder kein Wind, dafür haben wir einen strahlenden Sonnenschein und 25°C. In La Raque treffen wir die andere Crew, die jedoch erst abends ihre SUN MAGIC übernehmen können. Das Heck des Schiffes muß erst noch vom Vercharterer "ausgebeult" werden.

07.Oktober 1990

Zusammen mit der SUN MAGIC wollen wir heute nach Nizza. Ein Zwischenstopp zwischen den Iles de Lerins ist eingeplant. Dicht vor der Hafeneinfahrt der Insel St.Honorat gegen wir auf 3 Meter Wassertiefe vor Anker. Das Wasser ist glasklar und 23°C warm. Schnell ist das Badezeug angezogen und ab geht's zum Schwimmen. Hungrig klettern wir eine halbe Stunde später wieder an Bord. Regina, die an Bord blieb, hat das Mittagessen schon fertig. Beim Laveduft, der von St.Honorat herüberweht und nach dem Schwimmen schmeckt uns das Essen noch einmal so gut. Auf dieser Insel befindet sich außer einem Restaurant, das aber zu dieser Jahreszeit schon geschlossen ist, nur noch ein Kloster. Die Mönche pflanzen den Lavendel an und destillieren daraus Lavendelöl.

Bei gutem Wind um 4 - 5 schaffen wir den Rest der Fahrt recht flott. Vorbei am Startbahnhof des Flughafens Nizza erreichen wir gegen 18:00 den Hafen Saint Laurent du Var.

08.Oktober 1990

Um 10:00 Uhr erhalten wir wieder das Wetter aus DL auf 14.313. Günther hält das kommende Wetter nicht für ideal und so werden wir nicht weiter nach Monaco segeln, sondern legen den Kurs in Richtung Heimathafen fest. Geplant ist für heute ein nochmaliger Besuch der Insel St.Honorat. Die XYL's wollen dort bei den Mönchen Lavendelöl und den berühmten Lavendelblüten Honig erstellen. Um mir die Zeit zu vertreiben schalte ich den FT757 an und bekomme endlich einmal direkten Kontakt zu meinem Bruder nach Korsika. Als ich nach dem QSO an Deck gegen will, werde ich über Kanal 72 mit meinem Amateurrufzeichen von der Segeleyacht "Mistral" gerufen. Verdutzt über diesen Anruf erfahre ich, daß diese Yacht von einem Ehepaar gesegelt wird. Sie haben unseren Funkverkehr auf der 14.313 mitgehört, meine Position erfahren und da Sie sich nicht sehr weit von unserem Standort befinden, nutzen Sie die Gelegenheit um mit uns ein "QSO" auf der Seefrequenz zu fahren. Dabei erfahre ich, daß sie seit drei Jahren das Mittelmeer befahren und mit Ihren Weltempfänger den Funkverkehr auf 14.313 ständig mitverfolgen. Ohne dem "Wetter" auf dieser Frequenz fühlen sie sich nicht mehr richtig wohl. Da sie selber nur SWL's sind, bitten Sie mich, Ihren Dank an das INTER-MAR-NET auszurichten.

Nach dem Einkauf auf St.Honorat segeln wir in den Golf de Juan um die Nacht in Port Gallice zu verbringen. Dieser Hafen ist nach meiner Meinung einer der schönsten an der Côte. Er ist nicht sehr groß und man hat immer das Gefühl, in einem Privathafen zu liegen. Erwähnen möchte ich auch noch den freundlichen Hafenmeister. Nach der Liegeplatzzuweisung springt er auf sein Moped und erwartet uns am Liegeplatz, um unsere Leinen zu übernehmen. Dieses ist in spanischen Häfen eine Selbstverständlichkeit, in Frankreich durchaus ungewöhnlich. Probleme gibt es leider auch oft in den französischen Häfen mit der Sprache. Gesprochen wird fast ausschließlich nur die Landessprache. Triff man im Hafenbüro jemanden, der englisch oder deutsch spricht oder versteht, so ist dieses eine Seltenheit. Auch wenn man sich mittels VHF-Funk im Hafen anmelden will, so gelingt das fast nur in der Landessprache. Mir wird aus diesem Grund Angst und bange, wenn ich an einen Notfall denke.

Den Rest des Nachmittags verbringen wir mit dem Ergänzen unserer Vorräte und der Besichtigung der Stadt Juan les Pins. Dieser Ort war einmal ein berühmter Badeort und ist heute auch noch sehr sehenswert.

09.Oktober 1990

Bei strahlender Sonne und Windstille erwachen wir, nachdem wir am Abend zuvor noch ausgiebig den guten Landwein "vernichtet" haben. Der Aushang beim Hafenmeister bestätigt den letzten Wetterbericht, den wir von Günther bekommen hatten. Es ist Starkwind und rauhe See angesagt. Mühselig erklimme ich die Hafennole um einen Blick aufs Wasser zu bekommen. Nun ja, das Mittelmeer ist ein bißchen bewegter als sonst, windig ist es aber keines-

wegs. Also Leinen los, wenn es wirklich noch dick kommen soll, ist der nächste Hafen ja nicht weit. Wir verlassen um 10:00 Uhr den Hafen, um 10:15 Uhr spüren wir den ersten Wind und als wir 10 Minuten später die Segel hochziehen, binden wir sicherheits-halber das zweite Reff ein. Um 10:30 Uhr bläst es mit 20 Knoten. Als wir den schützenden Golf de Juan verlassen, zeigt uns der Windmesser 25 bis 30 Knoten. Mit halben Wind machen wir gute 7 Knoten Fahrt. Um 11:00 Uhr wird die See immer rauher. Wir beschließen, zwischen den Iles de Lerins durchzugehen und La Raque anzusteuern. Als uns der Wind voll von achtern erwischt, wird es selbst mir ein bißchen mulmig, also Libebelt um und Segel runter. Selbst ohne Segel machen wir nun gut 4 Knoten Fahrt. Als wir in La Raque festmachen, zeigt der Windmesser gute 35 Knoten. Mir geht der Satz aus dem empfehlenswerten Buch "Blaue Küste - Rote Segel" von Trautgott Malzan durch den Kopf: *"Der erfahrene Mittelmeeresegler weiß, daß man eigentlich erst nach elf Uhr mit einiger Sicherheit ahnen kann, wie das Wetter des Tages sein wird. Jedenfalls im Frühjahr und im Herbst....."*

10. Oktober 1990

Am anderen Morgen wieder strahlender Sonnenschein und schwacher Wind. Auch der am Hafenbüro angeschlagene Wetterbericht läßt für heute ruhiges Segeln erhoffen. Am frühen Vormittag segeln wir an den rotbraunen Hängen des Esterel-Gebirges entlang. Der Kontrast zum strahlenden Blau der See ist wirklich beeindruckend. Nichts stört die Besinnlichkeit, bis mit hoher Fahrt ein Motorboot von achtern fast auf Kollisionskurs schnell aufholt, neben uns stoppt, wir erkennen ein Behördenfahrzeug. Zwei Besatzungsmitglieder erscheinen an Deck und rufen in für uns unverständlichem französisch gestikulierend zu uns herüber. Im ersten Moment glauben wir, mit unserer Yacht stimmt etwas nicht und lassen prüfende Blicke von der Mastspitze bis zur Wasserlinie schweifen. Derweil werden die beiden Beamten immer unmutiger und hektischer. Immer wieder deuten Sie zu unserem Heck, wir können beim besten Willen aber nichts ungewöhnliches erkennen. Nach ca. 5 Minuten, wir werden zwischendurch mehrmals umkreist, löst sich das Rätsel. Aus Bequemlichkeit habe ich den achterlichen Fender nicht abgebunden, sondern ihn nur hochgezogen und an die Badeleiter gebunden. Dadurch hat er den Schiffsnamen ein wenig verdeckt. Als ich den Fender entferne, zieht die französische Wasserschutzpolizei zufrieden von dannen. Wir machen gute Fahrt und beschließen nochmals in den Golf von St Tropez zu segeln. Der Kurs wird nach Ste.Maxime abgesteckt, den wir gegen 15:00 Uhr erreichen. Dieser Hafen ist mir in guter Erinnerung geblieben. Als ich vor einigen Jahre während der BR-schein-Ausbildung den Hafen nachts ansteuerte, war das Hafenbüro nicht mehr besetzt. Also klemmten wir uns in einen freien Liegeplatz. Am anderen Morgen, als wir die Hafengebühr beim Hafenmeister bezahlen wollten, erklärte er, daß keine Gebühren angefallen sind, denn wir haben auf dem Liegeplatz des Herrn Lehmann übernachtet. Dieser Hafen ist auch

aus anderen Gründen empfehlenswert. Stündlich hat man die Möglichkeit, mit der Fähre nach St.Tropez zu kommen. Die Überfahrt dauert ca. 15 Minuten. Wer den Yachthafen von St.Tropez kennt, fährt lieber von Ste.Maxime mit der Fähre dorthin, um die Stadt zu besichtigen, als dort anzulegen. Fähre plus Hafengebühr ist in Ste.Maxime bei einer hervorragend sauberen Anlage billiger, als im schmutzigen Yachthafen von St.Tropez. Auch finde ich die Stadt St.Maxime angenehmer als den Rummel von St.Tropez. Am Abend erfolgte ich die Wetterberatung zwischen unseren Freunden des Intermar-Netzes in DL und meinem Bruder. Er wird keine richtige Überfahrt von Korsika haben. Die Hochdrucklage ist mit Störungen durchsetzt.

11. Oktober 1990

An diesem Morgen pfeift der Wind in den Wanten. Der Wetterbericht von Monaco-Radio gibt eine Sturmwarnung für den nächsten Tag heraus. Die See geht aber im Golf nicht sehr hoch. Bei gerefften Segeln und 25 Knoten Wind wollen wir die letzten acht Seemeilen zu unserem Heimathafen wagen. Aus dem Golf heraus, steht der Wind genau von vorn. Wir müssen gegeneinander kreuzen. Offensichtlich macht es der Yacht den gleichen Spaß wie mir, gischsprühend pflügt sie mit 7 Knoten durch die See. Erstmals bekommen unsere Mitsegler einen anderen, grünlichen Gesichtsausdruck. Erst fragt Hermann, ob der Mast nicht beim Einsetzen in die See durch den Rumpf gehen könne. Seine XYL läßt derweil den Windmesser nicht mehr aus den Augen. Als wir den Hafen erreichen, wird beiden übel: *"Wir hatten keine Angst, wir haben nur zu hastig Apfelsaft getrunken"* ! Die Yacht wird aufgeklärt, keinerlei Schrammen sind hinzugekommen und langsam packen wir unsere Sachen wieder zusammen. In der folgenden Nacht tobt ein Unwetter über uns hinweg. Mich hält es nicht in der Koje. Der Sturm, der Querab einfallt zerrt wie wild am Schiff, so daß man glauben möchte, es setzt sich bald mit dem Steg in Bewegung. Vorsichtshalber entlaste ich die Fender durch eine zusätzliche Spring. Licht brauche ich dafür keines, denn der Himmel schickt ein Blitz nach dem anderen zur Erde. Der Hafen ist hell wie unter Flutlicht.

12. Oktober 1990

Am Morgen danach hat sich das Wetter ausgetobt. Über Kanal 72 bekommen ich meinen Bruder. Er hat es gerade noch rechtzeitig in den Hafen von Poquorolles geschafft, auch bei ihm ist alles "Roger". Er braucht auch nur noch sein Schiff nach Toulon bringen - ein Katzenprung. Wir klarieren aus und dann beginnt der gefährlichste Teil des Urlaubs, die Rückfahrt mit dem Auto. Nach vierzehntägiger Fahrt kommen wir wieder in Herthen an. Kommentar meiner XYL: "es hätte ja auch noch eine Woche länger dauern können."

Nordwest Passage der S.Y. ASMA August - September 1991

Am 2.4.90 meldet sich Clark Stede ZP I CS/MM mit Michele auf 14 313 Khz. einlaufend Lagos/portugal.

Als ich Clark nach seinen Reiseplänen frage, erzählt er mir eine Story, so denke ich zuerst. Er spricht von den Azoren, Grönland/ Godthaab, von der Baffin-Bay, Westküste Grönland hoch bis Cap York, dann die Nordwest-Passage nach Kanada, Aleuten, Vancouver und so weiter.

Na, denke ich, Pläne sind eine Sache, jedoch die Durchführung solcher Pläne, wie vor allem die Nord-West-Passage, eine andere Sache. Wieviele große Schiffe und stolze Namen sind daran gescheitert!!

Später, auf dem Wege zu den Azoren, fragt er dann nach einer Funkbegleitung mit Wetterberatung und Eiskarten. Ich hatte das Gefühl, daß der Clark uns, das heißt DL 3 CL und mich DL 9 YCX/DK Ø MI, bisher getestet hatte.

Am 9.6.90 meldet sich die S.Y. ASMA auf 48° N. & 39° W. Clark bekommt die erste Sturmtief Warnung mit 988 HPA. und Bef. 8-10.

Am 19.6.90 steht ASMA auf 60° N, 52° 57' W., also auf der Breite von Cap-Farewell und bekommt von uns (D13 CL und mir DK Ø MI) die vierte Sturmtiefwarnung Bef. 8-9.

Am 24.6.90 meldet ASMA, daß sie nach Godthaab (Hauptstadt von Grönland) einläuft.

Am 16.7.90 meldet sich Clark auf 73° 08' N., 55° 48' W. Die ASMA schwimmt in 4/10 bis 5/10 Treibeis. Inzwischen hat Clark ein Fernseh-Team vom ARD an Bord genommen. Das Team will ihn ein Stück des Weges begleiten. Demnächst wollen sie einen Filmbericht im Fernsehen zeigen.

Die Eiskarten, welche ich in den letzten Tagen auf K.W. Fax aufgenommen habe, zeigen eine schmale Rinne, ca. 10 nm breit an der Westküste Grönlands mit Treibeis zwischen 5/10 und 9/10. Die Rinne verengt sich jedoch nach Norden. Clark meldet 5/10 und 7/10 Treibeis.

Die Winde hier oben schwächen stark ab, da ja die Coriolis-Kraft auf über 705 N fast nicht mehr zum Tragen kommt. Clark meldet nur noch schwankende Wind zwischen 2 und 5 Bef.

Da die aufgenommenen Fax-Karten nicht die präzise Klarheit haben, spreche ich mit der Eisberatung vom Deutschen Seewetteramt, Herr Strübing. Dieser Herr hilft mir mit präzisen Angaben weiter.

Am 23.7.90 meldet Clark, daß die ASMA auf 75°28'N und 60°45'W in 7/10 bis 9/10 Treibeis sich in der Nähe von Cap York befindet. Hier, im Nordteil der Baffin-Bay, ist ein schmaler Streifen Treibeis, der sich, so Herr Strübing, hoffentlich für die Überquerung der Baffin-Bay von Ost nach West nach Devon Island eignet. Damit wären dann die Möglichkeiten für eine Segeljacht durch das Treibeis zu fahren ausgeschöpft. So Herr Strübing von der Eisberatung.

Da ich inzwischen genaue Daten von Herrn Strübing bekommen habe, kann ich Clark die genauen Positionen angeben, die er als Wegpunkte für die Überquerung anlaufen muß.

Am 26.7.90 meldet Clark, daß ASMA Devon-Insel passiert hat und in den Lancaster-Sound läuft. "Wir sind todmüde, die Treibeisdichte hat nachgelassen. Wir drehen bei, müssen unbedingt schlafen. Wir hatten viel, viel Nebel und noch mehr Eis. Ein Mann mußte immer am Ruder sein und ein Mann für den Ausguck da sein." erzählt Clark weiter.

Inzwischen hat er einen guten Funkkontakt mit der kanadischen Eiswacht aufgenommen und er kann von den Kandiern die notwendigen Eisformationen aus erster Hand bekommen.

Am 29.7.90 fahre ich mit meiner Frau in Urlaub und bin erst Ende August zurück. Ich bedauere dieses eines Teils, da ich großen Anteil an dieser herausragenden seglerischen Reise nehme.

Am 13.9.90 meldet Clark sich endlich mal wieder mit der Position ASMA aus dem Amundsen-Golf. Es sind noch 300 nm bis zum Macenzie-Delta.

Am 17.9.90 kommt ganz schlicht und einfach die Meldung "Wir sind auf 70° 20'N und 131° 58'W, haben die Nord-West-Passage beendet und sind durch."

Am 20.9.90 kommt die Meldung von Barrow Point 70°52'N und 161°13'W. Wir haben jetzt wieder jeden Tag Kontakt mit der ASMA. Für mich ist es immer der Höhepunkt des Tages. Clark erzählt, daß er in der Franklin-Strait für 18 nm Eisbrecherhilfe hatte.

Am 29.9.90 liegt die ASMA in Dutch Harbour, Aleuten, fest. Mitte Oktober geht es weiter nach Vancouver usw.

Mit seinen Ansichtskarten v. 19.7.90 und 9.10.90, sie zeigen die klare Luft des hohen Nordens, bedanken sich Clark und Michele für die hervorragende Funkbegleitung durch das Intermar-Team auf dieser Reise. Er läßt alle Intermar-Fans herzlich grüßen.

Wir, das gesamte Intermar-Team gratulieren Clark und Michele zu ihrer herausragenden seglerischen Leistung.

ASMA ist eine ca.13m große Slup aus Aluminium mit Kiel-Bug-und Rumpfv Verstärkung.Sie wurde von Dübel& Jesse(Norderney) gebaut. Sie legte auf ihrer Polar-Route ca.4.000nm zurück.Davon waren 1.200 eisfreies Wasser und 1.400nm Treibeis zwischen 5/10 und 9/10.

DK Ø MI/ DL 9 YCX

Christoph Vogelsang

Erste deutsche Yacht durch die Northwest-Passage



Geschafft haben dies der Augsburg Clark Siede und seine australische Partnerin Michelle Poncini. Für die 6600 Kilometer lange Polar-Route vom Atlantik durch die arktische Inselwelt in den Nordpazifik benötigten die beiden Abenteurer mit ihrer 13-Meter-Slup „Asma“ genau 100 Tage. Foto: dpa

Abenteuer in der Nacht



Nach einer schönen Segeltour mit kräftigem Wind ließen wir vor der Insel Espalador unseren Anker fallen. Die "Moana" lag trotz des starken Windes ruhig und wir konnten gemütlich Abendessen. Dunkle Wolken zogen sich zusammen und der Himmel wurde immer schwärzer. Mein Vater überprüfte nochmal den Anker und dann legten wir uns alle müde in die Kojen. Nachts um vier Uhr weckte mich ein kräftiges Gewitter, es blitzte und donnerte und der Wind heulte. Meine Eltern waren schon an Deck, der Motor lief und ich hörte meine Mutter rufen: "He Günther, ich glaube es kommt ein fürchterlicher Wind!" In meiner Kojе dachte ich auf einmal es landet ein Jumbo-Jet in unserer Nähe, so laut war das Kreischen des Windes. Das Poltern und Geklapper hielt mich nicht länger in der Kojе und als ich rauschaute sah ich wie unser Surfbrett aus dem Wasser hob. Als ich an Deck kletterte, war der Spuk vorbei, es herrschte Windstille und eine große Hitze war zu spüren. Mein Vater sagte:"das mußte eine Windhose gewesen sein!" Wir waren alle froh, daß unser Anker so gut gehalten hatte.

Christina

Christina, meine neunjährige segelbegeisterte Tochter, schrie dieses nächtliche Erlebnis als Schulaufsatz nieder. Wir verbrachten dieses Jahr unsere Sommerferien in den Balearen. Es herrschte im Juli meist das typische Schönwetter. Constanze, meine xyl, und ich hatten mit einer solchen kurzfristigen Windzunahme nicht gerechnet, da es zuvor stetig mit etwa 6 Bf aus östlicher Richtung bei bedecktem Himmel und gelegentlichen gewittrigen Schauern geweht hatte. Anderen Yachten ging es wohl ähnlich, denn überall herrschte hektisches Treiben an Deck. Taschenlampen leuchteten auf und einige Flüche waren unüberhörbar. Trotz schwerem Ankergeschirr trieb die Moana recht gleichmäßig mit anderen Yachten etwa 30 Meter gen Westen, somit Richtung freie See.

Ob allerdings ein großer Bordhund-ein Neufundländer-, der auf dem Deck einer anderen Yacht schlief, ungeschoren davongekommen ist, konnte ich am anderen Morgen nicht mehr feststellen. Vielleicht hat ihm die Windhose ein erfrischendes nächtliches Bad verschafft.

Günther

DL2FCG



Christina kurz vor Abwurf der Flaschenpost

Vier satte Tage im Leben einer kleinen Maus!

In jedem Hafen gibt es Hunde, Katzen und anderes Getier, von den Einheimischen verfolgt und getreten, von den Langfahrtseglern geliebt und gefüttert. Sie stehen an der Pier und gucken einen mit ihren meist hilflosen Augen an, dann kann man einfach nicht widerstehen. Aber alles hat irgendwo seine Grenzen. Gegen Kakerlaken haben wir schon erfolgreich gekämpft, mit Petroleum, Backpulver und Zucker, aber mit Mäusen hatten wir noch keine Erfahrungen und wollten sie auch nicht machen. Aber wie das Leben so spielt muß man eben alles ein erstes mal probieren.

1. Abend

Wir sitzen ganz ruhig im Salon, rauchen, trinken einen Vino und lesen. Draußen im Cockpit stehen mehrere leere Wasserbehälter aus ganz leichtem Plastik. Und die bewegen sich plötzlich und geben komische Geräusche von sich. Ich nehme die Taschenlampe und leuchte hinaus. Eine kleine graue Maus mit sehr großem Kopf und blanken Knopfaugen sieht mich an, unterbricht ihr Spiel und verschwindet hinter dem Cockpit. Ich hinterher. Ich habe alles abgeleuchtet, aber von der Maus keine Spur mehr. Sie sah fast aus wie eine Feldmaus, aber ihr Kopf war dafür viel zu groß, ich habe solche Maus noch nie vorher gesehen.

Wir waren beruhigt, sie war weg und würde uns nicht mehr stören. Dachten wir.....

In der Nacht wurde ich wach. Ganz leise Knappgeräusche unter unserer Koje. Da sitzt der Wassertank. Er war nicht ganz voll und aus Gummi. Mir dünnte schreckliches. Hinter dem Cockpit ist ein Lüfter. Und der ist nicht geschlossen. Es gab also einen Weg in's Schiff. Von der hinteren Backstele sogar einen Weg durch das ganze Schiff. Ich hämmerte mit der Faust gegen die Vorschiffsverkleidungen. Ruhe im Schiff. Ich schlief wieder ein, zwar unruhig, aber in der Gewissheit, daß wir Morgen ruhe hätten. Hatten wir auch. Unterm Kartentisch befindet sich unser Kühlschrank. Darauf lag ein in Plastik eingerolltes Stück Käse. Es hatte in der Verpackung viele kleine und im Käse viele große Löcher. Das morgentliche Käseessen fiel also aus. Wir verpackten alles im Kühlschrank, was essbar war und waren somit für die nächste Nacht gut gerüstet.

2. Abend

Wir schlafen. Es knappert. Ich werde wach. Da wird doch Holz zerlegt! Ein Schlag gegen die Verkleidung und ein stilles Gebet: Nicht an die Kabel und auch nicht an den Wassertank und das ganze komplizierte Schlauchsystem!!!!!!!

Es herrschte sofort ruhe und mit dem festen Willen, Morgen etwas entscheidendes zu tun, schlief ich wieder ein.

Da wir zur Zeit Besuch hatten, stand neben dem Kühlschrank doch noch etwas. Eine Tüte mit Erdnüssen hatten wir übersehen. Sie war professionell geöffnet und die Nüsse, die für unsere Maus nicht gut genug war, lagen verstreut, aber nicht unordentlich neben der Tüte. Jetzt wollten wir es aber wissen. Wir kauften eine Mausefalle, in Spanien die sehen aus wie die deutschen, aber die Technik ist noch nicht nach der EG - Norm, sie sind viel zu Schwergängig. Wir versuchten es trotzdem. Gespannt, ein Stück vom guten Käse drauf und Peng..... Zum Glück nicht auf die Finger.

Neuer Versuch, neues Glück, jetzt klappte es. Sie stand auf dem Kühlschrank und hoffte auf eine schwergewichtige Maus.

Am nächsten Morgen ist der Käse verspeist, die Falle wartet immer noch und beim entschärfen klemme ich mir prompt die Finger, Jetzt reicht es. Ich werde sie standrechtlich erschießen. Kiel holen oder sie der spanischen Guardia Civil ausliefern. Ich bin sauer. Und ich fange an zu denken. Schlimm, schlimm.

Der Käse ist zu weich, der geht zu leicht von der Halterung auf der Mausefalle ab. Also muß Schinken her, schön hart geräuchert und verlockend im Duft. So etwas gibt es hier, es ist eine spanische Spezialität. Aber leider nicht an diesem Tage. Alles ausverkauft. Also nehmen wir gekochten Schinken, Vornehm geht die Welt zugrunde, auch die einer kleinen Maus.

3. Abend

Alles wie bisher. Knappergeräusche, die baut doch nicht etwa ein Nest für den Nachwuchs? Verrückte Gedanken, Schlag gegen die Verkleidung, ruhe, erneutes Knappern, warten auf das Klapp von der Mausefalle, Alpträume, eine zerfetzte Maus, überall Blut, alle klagen mich an als Mäuserörder oder engagieren mich als Rattenfänger von Hameln (der hat schließlich auch mal klein angefangen). Der Frust oder irgend so etwas neumodisches schleicht sich langsam ein. Bei Sturm auf dem Mittelmeer mit Mistwetter und richtig hohen Wellen, so 3 bis 4 M, und dann Freiwache und in der Koje liegen und dösen, schlafen ist dann nicht mehr, weil man sich immer festhalten muß. das ist eine Sache. Die geht vorbei. Aber dieses Knapper, Knirsch, Rapps (andere Micky-Maus-Ausdrücke fallen mir im moment nicht ein), das ist zuviel.

Du süße kleine Maus! Und wenn ich mein Schiff selber versenken soll, Du knapperst nicht an einer Stelle die vielleicht für uns lebenswichtig ist. Was sollen wir unserer Familie und unseren Freunden erzählen! Wir sind 15.000 Seemeilen gesegelt, bei Flaute und bei Windstärke 10, wir haben Wale getroffen, die uns nicht versenkt haben, Haie, die uns nicht verspeißt haben, Kraken erlegt (nicht wie bei Julius Ferne (sein Spitzname), wo die Schiffe von ihnen erlegt werden.) und dann kommt eine kleine vielleicht sogar unschuldige Maus und

übernimmt das Kommando und nervt, bis Wir das Schiff verlassen.
Nein. Ich habe den totalen Krieg erklärt.
Am nächsten Morgen ist die Falle Leer, Aber nicht zugeschlagen.
Ich nehme sie und werfe sie ins Cockpit. Penz! Jetzt ist sie zu.
Und Kaputt. Werkzeug auspacken. Arbeit. Falle reparieren. Arbeit.
Die Wut wird größer. Der Intelligenzquotient von der Maus muß höher
als meiner sein (immerhin früher mal 130), also hilft nur noch List
und Grausamkeit. Ich denke über alle möglichen Hinrichtungsarten nach.
Am besten wäre es, ihr die Augen zu verbinden, dann an einen natürlich
sehr kleinen Baum binden und standrechtlich erschießen. Das Problem
ist nur, ich bin so kurzsichtig, das ich mich vermutlich selber
erschließen würde. Gift.... nein, Agathe Christie sagt, das ist nur
etwas für Frauen. Dynamit.... nein, wir haben zwar ein Stahlschiff,
aber wie sollen wir die ganze Runden nachher zuspachteln?
Es hilft nur eine ganz spontane Kriegslist, aber die muß mir erst
einfallen, zumal meine Frau sagt: Fange sie und wir bauen einen
Käfig und füttern sie jeden Tag und haben unsere Freude daran.
Liebe Frau, wenn du wüßtest, wie viele Gummischläuche von wie vielen
Ventilen die verspeisen kann, wie viele Elektrohabel Kurzschluss
Kriegen können und das bei unseren neuen Batterien, die dann
natürlich auch in dem Ding, auf dem wir sitzen, wären.....

4. Abend

Die Falle ist repariert und aufgestellt. Flutlicht (für Mäuse-
verhältnisse) ist eingeschaltet. Meine Frau liegt im Bett und schläft.
Ich sitze im Salon, Beine hoch, sie könnte ja angreifen, und denke
über die Möglichkeiten nach, die mir noch bleiben. Greift sie an, wenn
sie in die Enge getrieben wird? Beißt sie in mich wie in den Käse?
Ich werde unruhig und überlege, was ich zu meiner Verteidigung tun
kann. Eine Waffe muß her. Ich finde eine Gabel. Wenn ich sie richtig
einsetze, könnte es sein, daß ich sie bei meiner Kurzsichtigkeit
wenigstens am Ohr so treffe, daß sie blutet und ich ihre Spur verfolgen
kann. Aber all das Blut auf den Polstern, dem Teppich!!! Ich habe
noch eine große Sprühdose gegen Fliegen und Moskitos, Tiere, die ich
auch nicht so gut leiden kann. Ich muß von dem Zeug immer Husten,
weil ich chronischen Bronchitis habe.
Lieber Professor Grozimek oder wie du ausgesprochen wirst, bitte laß
die Maus Bronchitis haben, dann finden wir sie durch ihr Husten, Die
Sprühdose steht bereit. Ich sitze ganz ruhig. Es ist etwa 02.00 Uhr
Nachts. Da! Die ersten Knappergeräusche. Nicht bewegen. Ich fluche.
Natürlich nur innerlich, wo das Geräusch herkommt, sitzt der Haupt-
wasserschlauch. Nicht bewegen!
Ich schalte meinen starren Blick ein (habe ich bei der Bundeswehr
gelernt und beherrsche ihn heute noch).
Und dann kommt von vorne eine kleine süße Maus, kürzer als eine

Zigarettschachtel, mit großen fragenden Augen, sie schaut sich um, sieht mich und verschwindet wieder. Ich sitze ganz still. Sie kommt wieder. Sie steht auf den Hinterpfoten. Sie schaut sich um. Sie schaut mich an. Ich klammere mich an die Gabel und die Spraydose und bewege mich nicht. Ist sie nicht Süß!!

Gedanken, bleibt bei mir, ich sitze hier als Killer, eiskalt und zu allen entschlossen. Was soll ich jetzt tun? Soll ich MAYDAY funken? Soll ich sie adoptieren? Die ist so süß, daß ich die Gabel ganz vorsichtig weg lege. Ich ziehe die Beine noch weiter an. Die Maus verschwindet unter der Pantry, nachdem sie quer durch den Salon gelaufen ist. Ich drehe mich schnell herum. Blick starr auf die Falle. Aber ganz leise. Die Maus erscheint auf dem Kühlschrank. Schnupfern. Wittern oder wie man das bei Mäusen nennt. Dann zur Falle. Ein Stück Schinken abgebissen und zurück. Ich schließe die Augen. Ich möchte nicht sehen, wenn sie zerschmettert wird. Nach einer Weile öffne ich die Augen wieder. Der Schinken ist alle. Das totbringende Klack ist ausgeblieben. Die Maus sitzt dort und putzt sich. Sie ist süß. In einem kleinen Käfig könnten wir sie jeden Tag füttern, sie würde sich an uns gewöhnen.

Wir hätten endlich außer Fleigen und Moskitos mal wieder ein anderes Tier an Bord. Nein! Ich bin hier der Kapitän. Ich bestimme, wer meine Kabel und Schläuche anknappern darf. Mich packt die Wut.

So ein kleines Wesen. Ich habe doch nie Angst gehabt. Ich springe auf, halte die Sprühdose in ihre Richtung und drücke ab.

Psssssst! Sie wird voll getroffen. Sie verschwindet. Ich reiß alle Klappen und Schapps auf. Psssssst! Ich fange an zu husten. Ich reiße Schränke auseinander und Psssssssst!

Es dauert eine Weile, bis ich mich beruhigt habe. Es dauert etwas länger bis ich meine Frau beruhigt habe, die inzwischen auch Hustenanfälle hat. Das Schiff stinkt nach Insektenspray.

Ich gehe an Deck um Luft zu holen.

Aus den Kettenkasten klettert eine kleine Maus. Total frustriert und mit tränenden Augen. Sie läuft ein paarmal über unser Deck, fast blind von dem Sprühzeug, dann findet sie den Postmacher, läuft über die Leine und verschwindet in einem Lüfter auf dem Schiff neben uns. Lieber Maus! Das Schiff neben uns wird nur an den Wochenenden benutzt. Verstecke dich dann für 2 Tage und du wirst ein Leben führen, wie du es bei uns nie gehabt hättest. Da giebt es auch viel mehr Kabel und Schläuche und bequeme Polster für den Nachwuchs.

Wir haben sie besiegt! Oder sie haben uns gezeigt, wo unsere Grenzen liegen. Morgen bringe ich dem kleinen hinkenden Hafenhund einen extra-großen Knochen mit. Er hat es verdient!

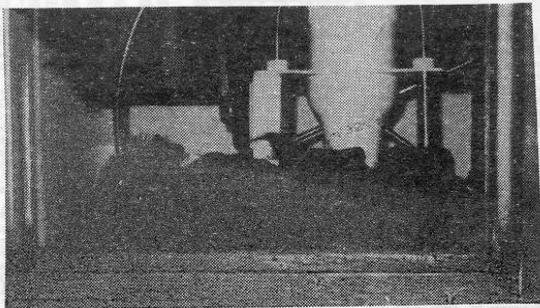
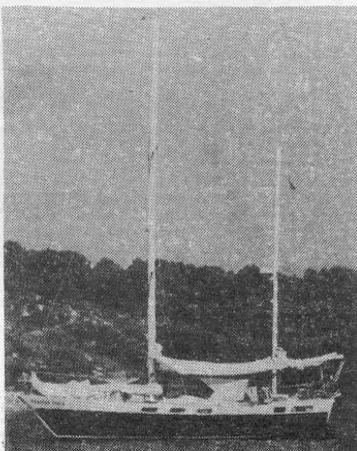
Bordhunde oder ein einmaliges Erlebnis

Festina Lente dieses Jahr zum Hundeschiff geworden war, denn Sveglia hat in einer Nacht vier Kinderlein zur Welt gebracht, Sie waren erst zwei Tage da, ging schon die Fahrt nach Menorca, Die Kleinen machten keine Mühe, denn die Mama versorgte sie. Sie säugte sie und fraß den Kot. Sie wuchsen, litten keine Not. Jedoch nach circa drei, vier Wochen, kamen sie aus dem Nest gekrochen. Sie wollten nun auch feste Nahrung und mit der Umwelt mehr Erfahrung. Schon morgens um vier, fünf Uhr früh, da schrieen im Chor sie: wie, wie, wie die Ruh war hin, die Nacht vorbei, zu kochen war der Hundebrei. Sie wollten immer nur mangiare und danach kam dann das carcare. Am Wochenende in Crotona da waren sie die Attrazione. Mama, Papa und Bambini wollten sehn die Piccolini wie sie purzeln und rumoren und sich ziehn an Schwanz iund Ohren. Das war eine lustge Schau, mit viel Spaß und Wau, Wau, Wau. Das ging so den ganzen Tag, für die Nerven eine Plag. Sie waren jetzt drei Monat alt, mit Freunden gings zurück schon bald. S'war Herbst geworden rauhe See, den Freunden tat der Magen weh. Sie lagen nur halb tot herum, die Arbeit mußten selbst wir tun. Die Wellen gingen rauf und runter, jedoch die Hunde waren munter. Sie fraßen, kaktten ungestört, wie sich für Bordhunde gehört. In Cagliari: dort auf Sardinien da gibt es mehrere Fluglinien. Die Freunde flüchteten von Bord. Und auch ein Hündchen ließen dort in lieben Händen wir zurück. Das Herz tat weh, wir wünschten Glück.

Auf der ganzen Weiterfahrt war das Wetter wieder hart. Der Mistral blies mit sieben bis acht, den Hunden hats nichts ausgemacht. Fiel die warme Küche aus, war Trockenfutter auch ein Schmaus. Leider läßt sich nicht vermeiden,

daß bald gehn die nächsten beiden. Einer nur darf bei uns bleiben und uns den abschiedsschmerz vertreiben. Am End bedenK ich das Ergebnis: Es war ein mühevoll Erlebnis. Das Wiederholung läßt vermeiden. Doch war es auch so voller Freuden, die man dabei durfte erfahren, daß lohnt im Hetrzen sie zu wahren.

Somit ergibt sich als Ergebnis:
ES WAR EIN EINMALIG' Erlebnis.



"Festina Lente"
mit neuer Crew



AIR-WAVES KING: Rudi can talk to sailors from all over the world on his complex radio equipment.

Nobody makes a ham

by JOHN OWEN

A NY sensible yachtsman who heads for the Atlantic or the Mediterranean and African coasts carries the cryptic entry "G4FTO" noted down near his chart-table.

For this is the call-sign of a radio amateur who watches over sailors' progress and supplies them with weather data compiled from German and Spanish met-stations. He is so accurate that he pinpointed the impact zone of the 1987 hurricane that the TV presenters missed — and is a constant friend to those he may never meet.

Expert

Rudi Weber is the South West's uncrowned king of the amateur air-waves and, say Westcountry coastguards, is men like him help to make the sea a safer place and some emergency operations more effective.

Like any amateur holding a licence from the Department of Trade and Industry, radio's regulating body, he has to follow stringent operating requirements.

He cannot communicate with an unlicensed operator, for example, or broadcast generally — but yachtsmen the world over make a point of qualifying in radio so they can call up shore stations like his.

Rudi came to Cornwall from Germany in 1969 with his English wife Lilian and bought an eye overlooking Flushing.

And there he built a "shack", as amateurs name the room which holds their complex equipment, from which he can reach anyone in the world.

Now 67, Rudi says simply "Radio is my life." Yet it was chance which led him to a Morse key because his boyhood interest was aircraft.

He joined the pre-war German equivalent of the Air Training Corps building gliders with other youngsters, and this resulted in an accelerated call-up into the Luftwaffe where he was selected for training as a radio-operator.

And from the moment a Morse key first came alive under his hand he was hooked on what was to become a lifetime passion and after the war he became a German Government radio-operator.

His fingers, now arthritic, can still send Morse at the phenomenal speed of 30 words a minute, although at times he uses radio-telephony.

Intensely modest about his skills, Rudi is recognised by the Coastguards as the ultimate expert in the Westcountry on the amateur bands, frequencies not covered by their own equipment at Falmouth MRCC.

Indeed, so impressed is the Deputy Regional Controller, Lieutenant Commander Mike Grubb, himself an ocean yachtsman, that he has written to the Radio Society of Great Britain commending Rudi and fellow-amateurs Bert Hammett,

who lives near Truro, and Terry George at Land's End.

The trio helped Falmouth coastguards decide that a ship's distress call in January, reporting the Armin Rose sinking 200 miles out in the Western Approaches and with 10 men adrift on a life-raft, was a cruel hoax and the rescue-operation was called off.

"I became suspicious because the calls, first picked up by a mountain ranger in America, were on a frequency within reach of CB equipment.

Pirate

"After a little 'tweaking', and the caller obviously didn't know what an EPIRB, an automatic distress beacon, was — something any blue-water sailor would know," says Rudi.

Now Lieutenant Commander Grubb is asking the RSGB if amateurs of Rudi's malice can help to expose malicious false messages at the outset, by identifying the transmission area through direction-finding "fixes."

Rudi has come across many hoaxers in his time and, like all qualified amateurs, despises them as "hoologans" who are willing to put rescuers' lives at risk for some perverted thrill.

"The trouble is that amateur radio, like so many other fields of interest these days, is becoming overcrowded.

"Amateurs have to take an examination and then pass a 12

wpm Morse test before they get an 'A' licence to transmit world-wide.

"But any idiot can buy a second-hand transceiver and go on the air as a pirate."

The DTI are well aware of the increasing misuse of amateur frequencies and maintain an investigation unit to track down the culprits, who face heavy fines and the seizure of their equipment.

Coastguard logs include successful rescues carried out after the first distress calls were picked up by amateurs — Rudi among them — and they are strongly supportive of any measures to crack down on the hoaxers.

But their admiration for Rudi and his fellow amateurs remains unstinted. To them, the responsible licensed operator is an ally worth having.

"For example, the service given by amateurs on the maritime net is really first-class and they are swift to pass on to us any suspicion that a boat may be in trouble," says Lt Cdr. Grubb.

"The late Tony Hancock once recorded a very funny programme about radio hams' and their inefficiency in times of crisis.

"Lackily it is not at all like that in real life, licensed operators really know their stuff and their skills as radio amateurs are totally professional — we're very pleased to call on them when they are needed."

Yachtsmen obviously feel the same way. That's why pride of place in Rudi's "shack" is given to a magnificent transceiver they had an international whip-round to buy him, to say "Thanks, Rudi, for everything."



INTERMAR AWARD

Der Vierfarbendruck im Format DIN A4 zeigt den Bug des Tankers BOMIN. Das Funkdiplom soll Landratten auf die besonderen Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Seeschiffen hinweisen. Es erscheint in drei Leistungsklassen:

Klasse 3 für 10 Amateurfunkverbindungen mit Schiffen nach dem 01.01.68;

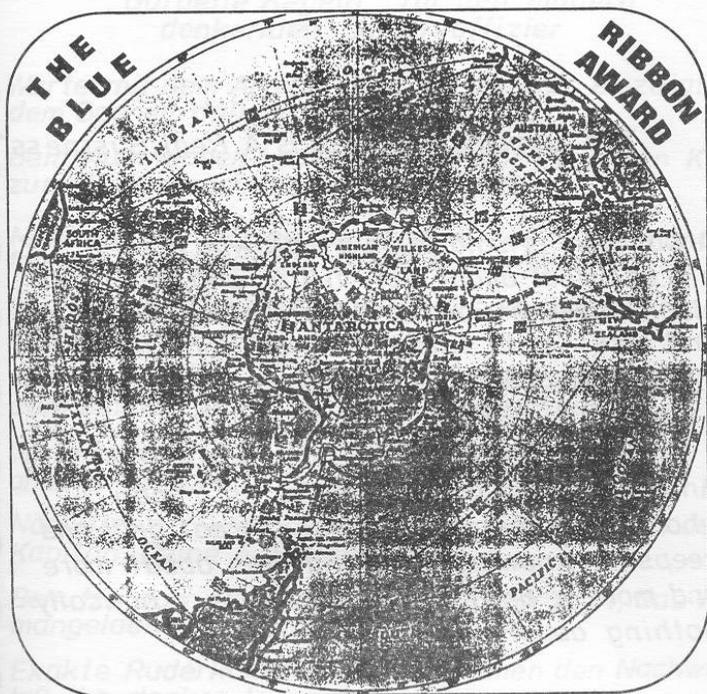
Klasse 2 für 25 wie oben beschrieben;

Klasse 1 für 50 wie oben beschrieben.

Anträge bitte an die INTERMAR-Geschäftsstelle.



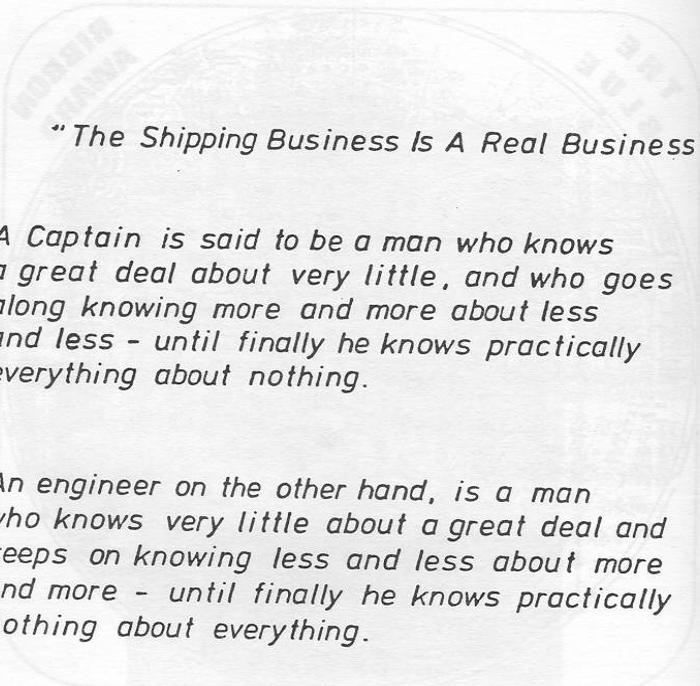
Der INTERMAR-Weltpokal wurde um 1915 durch Yung-an, Shanghai, aus Sterlingsilber handgefertigt. Er soll auf unser Funknetz hinweisen, das täglich von 0700 bis 1100 Uhr Weltzeit auf 14313 kHz zum Zweck der Funkbegleitung seebeweglicher Amateurfunkstellen durch INTERMAR betrieben wird. Die Jahreshauptversammlung vom 1. Mai verleiht den Pokal in einem Festakt jährlich neu an den Inhaber des Weltrekords an Amateurfunkverbindungen mit Schiffen aus dem jeweiligen Vorjahr. Anträge bitte an die INTERMAR-Geschäftsstelle.



3. Das Sieben-Seen-Diplom.

Der DIN A4-Druck zeigt vier der sieben Weltmeere in Großkreisprojektion vom Südpol aus gesehen. Es soll DX-Jäger veranlassen, see-fahrende Funkamateure weltweit zu begleiten. Es wird gegen Nachweis von sieben MM-Verbindungen, jeweils eine in einem der 7 Weltmeere, verliehen. Dieser Begriff wird durch Lloyd's Atlas wie folgt bestimmt:

- Nordpolarmeer: alle Seegebiete nördlich des Nordpolarkreises;
- Südpolarmeer: dito südlich 60° Süd;
- Nordatlantik: zwischen Europa, Afrika, Amerika mit Karibik, zwischen dem Äquator und dem Nordpolarkreis;
- Südatlantik: zwischen Südamerika bis 67° West und Afrika bis 20° Ost, zwischen Äquator und 60° Süd;
- Nordpazifik: zwischen Amerika und Asien, Äquator und Beringstraße;
- Südpazifik: zwischen Südamerika bis 67° West und einer Linie Singapur-Java-Darwin bis 130° Ostlänge; sowie zwischen Äquator und 60° Südbreite;
- Indischer Ozean: zwischen Afrika bis 20° Ost und dem Pazifik sowie zwischen Asien und 60° Südbreite.



"The Shipping Business Is A Real Business"

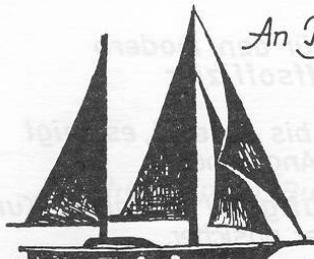
A Captain is said to be a man who knows a great deal about very little, and who goes along knowing more and more about less and less - until finally he knows practically everything about nothing.

An engineer on the other hand, is a man who knows very little about a great deal and keeps on knowing less and less about more and more - until finally he knows practically nothing about everything.

An agent starts out knowing practically everything about everything - but ends up knowing nothing about anything due to his association with Captains and Engineers.

*„Goldene Regeln“ für den modern
denkenden Schiffsoffizier*

- ① *Warte mit dem Ausweichen bis zuletzt, es zeigt dem Gegner, daß Du keine Angst hast.*
- ② *Beim Ausweichen komme häufig auf den alten Kurs zurück, das macht den Gegner unsicher.*
- ③ *Manöver des letzten Augenblicks: Laß nur den anderen fahren. Du bleibst so auf der Kurslinie.*
- ④ *Überhole so dicht wie möglich, es könnte ein Bekannter an Bord sein.*
- ⑤ *Fischerpassiere möglichst dicht, sie sind Dir dankbar für jeden ins Netz gescheuchten Fisch.*
- ⑥ *Vertausche die Seitenlampen, die Hilflosigkeit anderer verschönt Deine Wache.*
- ⑦ *Nächtliche VR-Manöver bei guter Sicht zeigen dem Kapitän Deine Selbständigkeit.*
- ⑧ *Benutze auch im Nebel nie das Radargerät, das würde mangelnden Mut verraten.*
- ⑨ *Exakte Ruderkommandos verdummen den Nachwuchs, laß ihn denken lernen.*
- ⑩ *Peile nie mehr als ein Feuer zur Zeit, Du könntest außerhalb der Kurslinie stehen.*
- ⑪ *Bestimme den Chronometerstand nicht häufiger als einmal monatlich, Unsicherheiten im Schiffsort ergeben Gelegenheit zum Wetten.*
- ⑫ *Blende nie vorausscheinende Lampen ab, sie zeugen vom gesellschaftlichen Leben an Bord.*
- ⑬ *Laß den Kapitän Deine Wachsamkeit merken, trage darum nachts derbes Schuhzeug.*
- ⑭ *Korrigiere häufig den Lotsen, es zeigt ihm, daß Du kein Anfänger bist.*



An Bord der



z. Zt. in TENERIFA/DEZEMBER 89

16 ° 11'

28 ° 30'

East/West - North/South

Liebe Freunde,
das Jahr geht mit Riesenschritten dem Ende entgegen. Bei Euch ist das die Zeit der Weihnachtsvorbereitungen was auf gut deutsch Hektik, Streß und Schwindsucht im Geldbeutel bedeutet. Wir beneiden Euch nicht.

Jetzt aber zu unserem " Jahresrückblick ". Über 3000 Meilen liegt unser letzter Winterplatz - Sibari in Süditalien - hinter uns zurück. Ich werde also in der Erinnerung und im Logbuch nachblättern und für Euch die Hoch- und Tiefpunkte dieses Reiseabschnittes raussuchen.

Also, in Sibari, ganz hinten im Golf von Taranto - am Ende der Welt - haben wir überwintert. Die WILDE MATHILDE blieb dort für 6 Wochen alleine in der Marina zurück, während wir mit dem Zug nach München fahren um einige nützliche Dinge zu besorgen. Patti sorgte im Zug dafür, daß wir ein Abteil für uns alleine hatten. Mit vielen von Euch konnten wir in dieser Zeit ein Wiedersehen feiern und wir danken nochmals für die schönen Stunden bei Euch. Vollgepackt ging es dann mit Mutti's kleinem Auto zurück nach Sibari. Nicht einmal für Patti hatten wir Platz und sie mußte die Reise wieder mit dem Zug ein paar Tage später mit Mutti und Erwin machen. Sie holten das Auto wieder ab. Im Frühjahr wurde dann die WILDE MATHILDE technisch und optisch wieder auf Vordermann gebracht. Nach 3 Jahren bekam sie auch zum ersten Mal den Antifoulingstrich erneuert, das wurde wirklich Zeit. Wir haben hart gearbeitet aber es hat sich gelohnt. Am 13.06.89 (alles Aberglauben zum Trotz) war die WILDE MATHILDE auslaufbereit. Ausgerüstet mit Windfahnensteuerung, Satellitennavigtor, Bininitop, Raincatcher (zum Regenwasser auffangen) usw. " Let's go west " hieß es für uns. Aber zuerst ging's mal nach Osten, bei Regen und Gewitter raus aus dem Golf von Taranto; schwache Winde auf die Nase. Dann nach Crotone drehten wir nach Süden, schwache Winde auf die Nase. Viel motoren mußten wir entlang der einsamen Küste Süditaliens. Viele Kilometer lange leere Sandstrände, Wehrdörfer auf den Hügeln und triste Beton-Einheitsbauten in den wenigen Siedlungen am Strand. Um den ganzen Stiefel rum blieb uns der Wind treu - immer auf die Nase. Die Straße von Messina passierten wir problemlos und auch bei Scilla verschlang uns der schon von Odysseus erwähnte Strudel nicht:

" Kam ich an Skyllas Fels und die schreckenvolle Charybdis.

Eben schlurfte sie ein des Meeres salzige Woge....."

Der Gute hatte da ja bekanntlich einige Schwierigkeiten. Auf den Liparischen (Vulkan)-Inseln schauten wir dann der Mutter Erde tief in den Schlund. Sie hat einen schlechten Atem und stinkt nach Schwefel. Aber die heißen Schlammbäder haben uns gut getan; wir sehen jetzt 2 - 3 Tage jünger aus. Mit einem kurzen Zwischenstop an der sizilianischen Nordküste liefen wir die kleine Insel

Ustica an. Nur ein paar Touristen und ganz wenige Segler sind auf diesem abgelegenen Eiland zu finden. Von dort starteten wir zu dem 300 Meilen Hüper nach Sardinien. Das ging sogar recht gut bis ca. 20 Meilen vor dem geplanten Ziel am Südzipfel. Dort drehte der Wind dann auf NNW, legte zu auf 6 Bf und bedachte uns mit rauer See die ihr Spritzwasser bis in Höhe der ersten Saling schickte. Bei solchen Zuständen ist es dann gut, wenn man mehrere Möglichkeiten offen hat. Wenn der Wind nicht will, daß wir in Süden um Sardinien rumfahren, dann fahren wir eben im Norden rum. Das haben wir dann auch nicht bereut, denn die Landschaft im Norden Sardinien mit den von Wind und Wetter zu Hüerchenfiguren verwitterten Felsen und den vielen vorgelagerten Inseln hat uns sehr gut gefallen. Porto Cervo ist der Ort, wo sich die Karajans, Kashoggis und Kirstens rumbreiben. Aber Karajan ist tot, Kashoggi im Gefängnis und so waren wir ganz unter uns. Wir haben uns allerdings DM 120,-- Liegegebühr pro Nacht gespart weil wir vor der Marina geankert haben. Bonifacio war der einzige Hafen auf Korsika für uns. Schön aber sauteuer. Von dort starteten wir nach Menorca, wiederum ca. 300 N in einem Stück. Die Wettervorhersage ließ für uns optimale NE-Winde erwarten. Zuerst hatten wir aber Flaute, dann 9 Stunden harten Südwest und dann ein bisserl was aus jeder Richtung. Kurzfristig auch achterlicher Wind sah uns vor unserem Blister segeln. Aber nicht für lange, denn in der Dünung schlug der Schneppschükel auf und der ganze Mist kam von oben runter. Auch bei nur 3 Knoten Fahrt ist das Streß, 114 qm Segeltuch aus dem Wasser zu ziehen ohne nur noch Putzlumpen in der Hand zu haben. Aber nach einer halben Stunde stand der ganze Plunder wieder, diesmal mit einem veräufstigen, altmodischen Schükel. Das bunte Tuch hatte aber wenigstens einen 2 kg schweren Thunfisch angelockt und der konnte unseren nachgeschleppten Köder nicht widerstehen. Mahon auf Menorca bot uns denn in seinem fantastischen Naturhafen Schutz für 14 Tage. Auch bei den stärksten Winden hielt unser Anker bombenfest. Er hielt sogar so fest, daß wir ihn dann nur noch mit Taucherhilfe freibekamen, obwohl wir vorsorglich sogar eine Trippleine angebunden hatten. Der Klabauteermann hatte offensichtlich sämtlichen Stahlschrott aus der ganzen Dicht auf unseren Anker gehüuft. Zum Glück für unseren Geldbeutel übernahm ein befreundeter Segler die Aufgabe des Tauchens in dem 12 m tiefen Wasser. Wir haben zwar auch ein Gerät für den Notfall an Bord aber nach meinem letzten Trommelfell-Bruich habe ich gewisse Hemmungen ab 7 m Tauchtiefe. Menorca ist eine schöne Insel mit freundlichen Menschen und schönen Buchten. Der Schaukelstuhl ist das wichtigste Möbel. Abends, nach der großen Hitze kommen die Schaukelstühle raus auf den Bürgersteig und durch die offene Haustüre lassen die Leute dann wieder rein in ihre Wohnung zum Fernsehgerät. Auf Mallorca haben wir dann die katastrophalen Stürme und Regenfälle abgewettert, welche dort sogar Todesopfer forderten. Nutti und Erwin waren zu dieser Zeit mit an Bord. Wir hatten einen unruhigen aber sicheren Hafen an der Nordküste und keine Probleme. Inzwischen war schon die erste Septemberwoche vorbei und es wurde wirklich Zeit, dem Madelöhr und Yachtie-Treffpunkt Gibraltar näher zu kommen. Der Wind wehte zwar mit 6 Bf aus dem Golf de Lyon raus und brachte den entsprechenden Seegang mit, aber die Richtung stimmte. Bei 3 m hohen Wellen wird unser Nutti der erste Tag auf See noch lange in Erinnerung bleiben. Aber südlich von Ibiza hatten wir zeitweise auch gute Bedingungen. Wir konnten z.B. 24 Stunden lang und über 100 N weit vor Blister bis Alicante fahren. Übrigens, das Nichtleben von Ibiza hat es auch in sich - da wird was für's Auge geboten. Eine ungewöhnliche, für viele Wochen anhaltende Ostwindlage begünstigte unsere weitere Reise durch das Mittelmeer. In Malaga mußten Nutti und Erwin dann wieder aussteigen und die lange Reise zurück nach Mallorca per Zug und Fähre antreten. 500 Meilen waren sie mit uns gesegelt und es war eine schöne Zeit.

Zwei Tage später waren wir dann schon in "GIB" wie der markante Felsen mit der schmutzigen kleinen Stadt und dem lauten Ankerplatz direkt hinter der Landebahn von den Seglern genannt wird. Aber die Straße von Gibraltar ist halt wie ein Flaschenhals wo jeder durch muß, der auf den Atlantik raus will oder umkehrt. Jedenfalls trifft sich dort wirklich ein buntes Seglervolk aus "aller Herren Länder." Wir haben uns dort mit den Besatzungen von 3 australische Yachten angefreundet. Mit zweien haben wir immer noch Funkkontakt - sie sind auf dem Weg in die Karibik - und mit der dritten, der "Limerick Lady," werden wir wenn alles klappt zumindest bis Brasilien zusammen segeln. Wir haben viel Spaß zusammen, verstehen uns gut und die kleine Joly (fast 3 Jahre) ist ein richtiger Wonneopropfen und hat im Sturm unsere Herzen erobert. Aber zurück nach Gibraltar. Nach 10 Tagen hatten wir genug von Fluglärm und wir durchsegelten bei fantastischen Bedingungen (Ostwind 5) die Strasse um schon 6 Stunden später in Tanger (Marokko) unser erstes afrikanisches Land zu betreten. Dort fühlten wir uns sofort wohl, weil es uns sehr an unsere geliebte Türkei erinnerte. Mit dem Zug fuhren wir 600 km weit in s Lepessinere um die berühmte Altstadt von Pes zu besuchen. Gut verproviantiert mit Müssen, Datteln, getrockneten Zwetschgen und Fladenbrot segelten wir dann am 15.10.89 endlich raus auf den freien Atlantik. Unser Ziel war die Blumeninsel Madeira, ca. 600 Seemeilen (gute 1000 Kilometer) im Südwesten. Die ersten 12 Stunden trieb uns ein guter Ostwind raus auf den Atlantik und weg von der marokkanischen Küste und den manchmal auffrühligen Fischern. Aber schon am nächsten Morgen düppelten wir in der Flaute. Bis zum Morgen des 7. Tages mußten wir uns mit Flaute und leichten Winden plagen. Inzwischen hatte sich aber eine 5 - 6 Meter hohe Dünung aus NW aufgebaut und ließ uns nichts gutes ahnen. In der Nacht zum 8. Tag ging es dann los. Um 03.00 Uhr MEZ 5 Bf, um 05.00 Uhr schon 7 Bf. Wir drehten für 3 Stunden bei. Die sehr hohe See heutelte unsere WILDE FAMILIE und wir lebten nur noch auf dem Kajütboden. Eine Regenböe nach der anderen jagte über uns. Für ca. 13 Stunden konnten wir nur versuchen, unsere Position zu halten und nicht nach Osten abzutreiben. Um Mitternacht drehte der Wind auf Nord und flaute stark ab. Der hohe Seegang blieb und das war das Übelste. Ja, und wenn es dann so richtig scheusslich ist, dann ist es uns doch immer ein Trost und eine Abwechslung wenn wir auf der Amateurfunkfrequenz 14.515 MHz die vertrauten Stimmen unserer Funkfreunde hören, mit Wettervorhersage, Standortmeldungen von anderen Yachten und Sonstigen. Man fühlt sich dann gleich nicht mehr so alleine in der grauen See. Um 12.00 Uhr des 9. Tages tauchte dann voraus, noch 20 Meilen entfernt, die steile Felskulisse von Porto Santo, der nördlichsten Insel in Archipel von Madeira, auf. Mit schweren Regenböen, diesmal als Rückenwind erreichten wir dann bereits bei stockdunkler Nacht den schützenden Hafen. Nach 3 Ruhetagen gings dann weiter nach Madeira. Für diese wunderschöne Insel gibt es nur Superlative: Blumeninsel, Letztes Paradies usw. und das stimmt alles. Es ist wirklich traumhaft. Wasser in Hülle und Fülle, Blumen überall, Bananen, Palmen, Avocados, alles wächst wie in einem Treibhaus. Und dazu eine blitzsaubere Hauptstadt mit schöner Architektur. Ja, und da gibt es dann noch die charmante Trudy mit ihrem liebenswürdigen Mann Jaime. Wir hatten Trudy viele hundert Meilen vorher schon über Funk kennengelernt und dann in Funchal angerufen und zum Kaffee auf die WILDE FAMILIE eingeladen. Daraus entwickelte sich eine nette Freundschaft und wir verbrachten viele

schöne Stunden zusammen. Die Insel erkundeten wir mit dem öffentlichen Bus, wir feierten das Kastanienfest in einem Dorf tief auf dem Grunde eines erloschenen Kraters mit und Trudy und Jaime kutschierten uns mit ihrem BMW noch zu vielen schönen Plätzen. Nur schade, daß wir Weihnachten nicht hier verbringen können, denn Funchal, die Hauptstadt von Madeira wurde mit 600.000!! bunten Glühlampen geschmückt. Das muß ein toller Anblick sein. Der Abschied fiel uns schwer, aber mit einer riesengroßen Plastiktüte voll Avocados aus Trudy's Garten ging's am 09.11.89 wieder los. Bei schönem Wetter und leichtem Westwind mit Kurs SSE, Richtung Kanarische Inseln. 6 Stunden nach dem Auslaufen segelten wir nur noch mit Besan und Klüver hart am Wind im Regenschauer. Der Wind nahm ziemlich plötzlich zu und dabei riß der Segelhals der Genua ab. Um Mitternacht liefen wir Rumpfgeschwindigkeit mit 25 Grad Lage in rauher See. Na ja, ich will die Sache kurz machen: beide waren wir schwer seekrank, Klüverhals abgerissen und Wasser im Schiff bis über die Bodenbretter (ca. 300 Liter) - das waren die " highlights " auf dieser Fahrt zu den Kanaren. Bei Graciosa im Norden von Lanzarote machten wir unseren Landfall. Anmerkung für alle Nichtsegler: "Landfall", heißt nicht, daß wir dort am Land vor lauter Freude und Erleichterung auf die Knie gefallen sind, sondern, daß dort unser erster Anfahrtsort war. Die kleine Insel besteht aus Müstensand und erloschenen Vulkankegeln. Drei Tage lang konnten wir allerdings nicht an Land weil die Dünung zu hoch war. So hatten wir Zeit genug, unsere Bilge auszuräumen und zu trocknen. Der Wassereintruch war durch die Motorbelüftungsrohre aufgrund der extremen Schräglage erfolgt. Das Wetter auf den Kanaren war ausgesprochen schlecht. Zu verdanken haben wir das der ausgeprägten Hochdruckbrücke, die Euch in Europa das schöne aber kalte Wetter Ende Nov./Anf. Dez. bescherte. Diese Hochdruckbrücke lenkte die Tiefs alle weit nach Süden ab. Wir mußten am Südpfipfel von Lanzarote 12 Tage warten bis wir günstige Winde für den Sprung nach Tenerifa fanden. Hier rüsten wir uns jetzt mit Lebensmitteln und Ersatzteilen aus und dann geht's Anfang Januar runter nach Westafrika zum Gambia-River. Von dort werden wir ca. im März über die Kapverden nach Brasilien in die sogenannte Neue Welt segeln. Und was uns die Neue Welt alles bringt, werdet Ihr eventuell als Neuigkeiten im neuen Jahr erfahren. So, das war's für dieses Jahr. Wer uns schreiben möchte, der adressiert bitte an: Hilde KIRSTEN, Tristramweg 9, 8240 Berchtesgaden. Diese Adresse gilt immer als unsere Kontaktadresse, Mutti schickt uns die Post nach. Nun wünschen wir Euch allen ein frohes Weihnachtsfest und Glück, Zufriedenheit und viel Gesundheit für's 90'er Jahr.

AUS DEM LOGBUCH DER

» ANDROMEDA «

DL77U/mm.

von
Günter Ullrich

(Am/GU) - Bei meinem Auslaufen aus Ampuriabrava vor 2 Jahren hatte ich versprochen, regelmäßig Berichte von meinem geplanten Vorhaben zu senden. Der 1. Bericht kam ja dann auch nach 5 Monaten aus Gibraltar. Ja, und dann war Sendepause. Viele Leser werden sich gefragt haben, was ist aus dem Möchtegern-Weltumssegler, der den Mund so voll genommen hatte, geworden?

Eigentlich wollte ich ja jetzt schon lange im Pazifik sein, um von einer Südeertrauminsel zur anderen zu skippern und dort ein faules Leben führen.

Ich habe jetzt ein schlechtes Gewissen und muß zu meiner Schande gestehen, daß ich nur bis zu den Kanaren gekommen und hier hängen geblieben bin. Warum? Naja, ein Hauptgrund ist das Crew-Problem, und die Bequemlichkeit.

Ich hatte aus Gibraltar berichtet, daß ich gar nicht böse war, als meine damalige Crew ausgestiegen ist. Ich hatte mir damals vorgenommen - auch als eine Art Selbstbestätigung - bis zu den Kanaren alleine zu gehen, dann jedoch mit einer Crew mit gleicher Wellenlänge weiterzumachen. Als Einhandsegler, wie ich hier etliche kennengelernt habe, weiterzumachen, wochenlange Einsamkeit, durchwachte Nächte, die Gefahr der Übermüdung, Fehler zu machen etc. - diesen Ehrgeiz habe ich nicht.

Mein Törn von Gibraltar zu den Kanaren

Das faule Leben in Gibraltar hielt mich 7 Wochen dort fest. Es dauerte länger als geplant, ehe alle zum Teil in England bestellten Geräte - Radar, Weiterkartenfax, Satellitennavigationsgerät - da und an Bord installiert waren.

Meinen Vorsatz, bis zu den Kanaren alleine zu gehen, habe ich aufgegeben, als mir kurz vorm Auslaufen Cristiane, eine junge Seezeigerin über den Weg lief. Sie wollte auch zu den Kanaren.

Ich habe mich nur zu gerne überreden lassen, das gebe ich zu. Es ist doch bequemer, die Nachtwachen mit jemandem teilen zu können. Cristiane hat dann auch sofort die Küche übernommen, meinen zerissenen Blister (Vorsegel) genäht, und sich auch sonst sehr nützlich gemacht. Jedoch nicht, was Sie jetzt vielleicht denken. Es war ein Vater-Tochter-Verhältnis. Ehrlich.

Auslaufen - am 7. 10. 87 nach Algeciras, der anderen Seite der Gibraltar-Bucht.

8. 10. - Wir laufen bei Flut in einen kleinen Fluß ein, den Rio Concilla, und lassen uns am Ufer trockenfallen, um das Unerwasserschiff vom Bewuchs zu befreien. 2 Männer in Zivil tauchen plötzlich auf, zeigen einen Ausweis, machen sehr böse Gesichter und überfallen uns mit einem Redeschwall. Ich glaube, die haben Schmuggler in uns vermutet. Die Bucht von Algeciras soll dafür bekannt sein. Mit viel Gestük, einem freundlichen Gesicht, und dem Charme von Cristiane, konnten wir sie dann zum Glück von unserer Harmlosigkeit überzeugen.

10. 10. - Der erste Versuch, durch die Straße von Gibraltar in den Atlantik zu kommen, scheitert. Gegenwind 5-6. Wir müssen umkehren und ankern in der Bucht südlich von Algeciras.

11. 10. - Neuer Versuch. Wind: WNW Stärke 4. Da im Mittelmeer mehr Wasser verdunstet wird, als Flüsse und Regen nachliefern können, fließt eine störrige, kräftige Strömung vom Atlantik durch die Straße. Wir kommen daher nur unter Ausnützung des Ebbestromes dicht unter der Nordküste mit Segel und Maschine langsam voran und sind abends im Hafen von

Barbate da Franco auf der Atlantikseite.

12. 10. - Wir laufen mittags aus, wollen über Madeira zu den Kanaren. Kurs: 250°, Wind: WNW 4. Die Strömung versetzt uns stark nach Süden. Wir sind am späten Abend ca. 15 Seemeilen westlich von Tanger. Der Wind wird schwächer und setzt schließlich ganz aus. Jetzt hilft nur die Maschine, sonst zieht uns die Strömung (mit 3-4 Knoten) wieder ins Mittelmeer.

Nach kurzer Zeit gibt es plötzlich einen dumpfen Knall. Qualm kommt aus dem Maschinenraum. Der Schaden ist schnell gefunden. Der wassergekühlte Auspuffschlauch ist geplatzt, die Wasserpumpe ausgefallen. Maschine aus, was nun?

Ich habe zwar Ersatzteile an Bord, eine Reparatur ist jedoch auf die Schnelle nicht durchzuführen und dürfte Stunden dauern. Es ist inzwischen stockdunkel. Ich schaue mit heimlicher Ängstlichkeit nach dem Leuchtfeuer von Tanger, das langsam immer näher kommt. Ich versuche gelassen zu bleiben, Cristiane soll nicht merken, daß ich Angst habe. Auf dem Radarschirm sind es noch 10 Seemeilen bis zum Cap Espartal, der nordwestlichsten Ecke von Afrika.

Ich komme langsam ins Schwitzen. Der Schiffsverkehr ist zwar sehr stark, im Moment besteht jedoch zum Glück keine Kollisionsgefahr. Wir treiben so ca. 1 Stunde nach Osten, als endlich ein leichter Wind aus Süden aufkommt. Das Segel füllt sich, wir nehmen Fahrt auf, das Steuer reagiert wieder. Glück gehabt. Nur weg von der Küste. Im Laufe der Nacht legt der Wind zu, wir kommen gut voran und sind am nächsten Tag weg von Küste und Strömung. Mittags haben wir ein "Eimal" von 110 Seemeilen (so bezeichnet man die Strecke, welche in 24 Stunden - eigentlich Mittag bis Mittag - zurückgelegt wurde).

14. 10. - Flaute, eine gute Gelegenheit, die Wasserpumpe zu reparieren. Nach 4 1/2 Stunden ist der Schaden behoben. Wir gehen baden und haben einen faulen Tag.

15. 10. - Wir sind auf 34° 41' N / 8° 50' W. Im Laufe des Tages kommt Wind auf, leider genau aus der Richtung, in die wir wollen, aus SW. Es

brist immer mehr auf. Ich ändere den Kurs auf 280°. Wir haben jetzt Windstärke 7, die Brecher kommen laufend über. Das Segeln macht keinen Spaß mehr. Nach einigen Stunden Gegenanbolzerei geb ich es auf. Wir wollten zwar nach Madeira, aber nicht unter diesen Umständen. Für die Kanaren ist dieser Wind auch nicht gut, ich nehme Kurs auf Casablanca. Wir haben noch 30 Seemeilen bis dorthin, als in der Nacht zum 17. 10. der Wind auf Nord dreht. Jetzt könnten wir wieder Madeira anlaufen, ich habe jedoch keine Lust mehr und nehme Kurs auf die Kanaren.

In den letzten Stunden steuerte der Autopilot immer Öfers falsch, er will den Kurs nicht mehr halten. Was ist jetzt wieder los? Mir fällt auf, daß der Katamaran mit den beiden Bugen vorne etwas unnatürlich tief im Wasser liegt. Ich schaue mit der Taschenlampe nach hinten und sehe, daß beide Steuerruder nur noch wenig im Wasser liegen und hoch herausragen. Großer Schreck, wir müssen Wasser in Schiff haben. Die Rumpfe im Wohnbereich sind jedoch trocken. Mir fällt ein Stein vom Herzen. Jetzt kommen nur noch die beiden Stauräume im Vorschiff in Frage. Richtig, beide sind bis oben voll. Das ist ca. 1 Tonne Wasserballast in den Vorschiffen. Kein Wunder. Ich hatte vergessen, beide Lukendeckel vorne fest zuzuschrauben. Die stetig überkommenden Brecher ließen die Stauräume so langsam voll laufen. Dummheit und Unachtsamkeit müssen bestraft werden, ein 2. Mal passiert mir so etwas nicht.

Das Wasser mit 2 elektrischen Bilgenpumpen herauszupumpen, war nicht schwierig. Nach 2 Stunden war alles wieder in Ordnung. Der Autopilot arbeitete wieder einwandfrei.

Abgesehen von einem 2 Tage später gerissenen Steuerschil, was ich ohne Probleme reparieren konnte, verlief die weitere Reise ohne besondere Vorkommnisse. Wir hatten weiterhin guten Wind aber auch 2 Tage Flaute und brauchten relativ lange, insgesamt 10 Tage, ehe wir am 21. 10 abends Landfall auf der Insel Graciosa, der nördlichsten der Kanaren, hatten. Wir nahmen uns dann viel Zeit, um uns alle Inseln auf dem Weg nach Gran Canaria in aller Ruhe anzusehen.

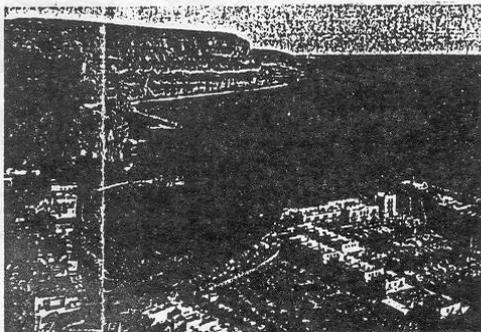
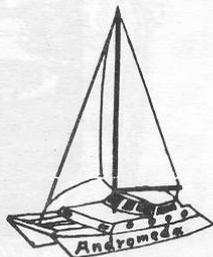
Der kanarische Archipel besteht aus 7 großen und mehreren kleinen Inseln. Gran Canaria, Fuerteventura, Lanzarote, Lobos und Graciosa werden von Las Palmas, Gran Canaria, aus verwaltet. Teneriffa, La Palma, Gomera, Hierro unterstehen Santa Cruz de Teneriffa. Ihrer südlichen Lage im Atlantik verdanken die Inseln ihr ausgeglichenes subtropisches Klima. Das ganze Jahr herrschen Frühlingstemperaturen. Die Temperaturunterschiede, Sommer / Winter betragen höchstens 6 - 8° C. Jede dieser Inseln hat ihren eigenen Reiz und ist landschaftlich verschieden. Sandwüsten, schroffe Felsmassive, Krater, grüne Auen, Wälder, alles ist da. Es ist kein Wunder, wenn sich hier viele Ausländer seßhaft gemacht haben, worunter die Deutschen natürlich wie üblich am meisten vertreten sind.

Die Kanaren sind jedoch im Gegensatz z. B. zu den Balearen ein hartes Segelrevier. Durch den steten, außer im Winter hin und wieder mal aussetzenden Nordostpassat, herrschen zwischen den Inseln durch Düsenwirkung selten weniger als 5 - 7 Windstärken mit entsprechendem Wellengang.

Geschützte Ankerbuchten wie an der Costa Brava gibt es hier nur wenige. Jedoch habe ich hier in der kleinen Insel Lobos 'meine Insel' gefunden, wie es sie im ganzen Mittelmeer nicht gibt. Eine einsame, fast menschenleere, vom Tourismus noch nicht beleckte Insel mit einer runden, geschützten Lagune, Sandstrand, klares Wasser, viele Fische. Durch eine vorgelagerte Barre kann die Lagune nur von Schiffen bis ca. 1 Meter Tiefgang angelaufen werden. Ideal für einen Katamaran. Ich habe schon viele Wochen hier verbracht.

Meinen vorläufigen derzeitigen Reisendepunkt habe ich im Hafen von Mogan im Südwesten von Gran Canaria gefunden. Mogan ist ein moderner, schön angelegter, 24 Stunden bewachter Hafen ohne Kriminalität, wo die Liegeplatzpreise, im Gegensatz zu den Marinas an der Costa Brava noch nicht in den Himmel gewachsen sind. Für ein 12 Meter Schiff sind hier z. B. für eine Nacht 720 Ptas. zu bezahlen. Wenn ich da an Estartj mit 2500 Ptas. denke, dann ist die Welt hier noch in Ordnung.

Ich fühle mich sehr wohl hier. Ob, wann und wie es weiter geht, kann ich im Moment noch nicht sagen. Das hängt von der zukünftigen Crew ab. Es sieht es so aus, als ob sich da etwas Positives entwickelt. Schauen wir mal.



Puerto Mogan (Gran Canaria)

STOLEN

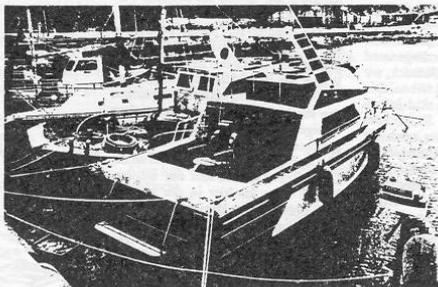
YACHT SEARCH REQUEST

The following motoryacht was stolen from MARINA GOUVIA, Greece on 24th/25th September 1990.

Type: FIART - HERMES 28
Name: CATS 1
Year built: 1976
Reg. no.: 1299 Greece

SUM INSURED: DM 200.000,-

REWARD: 10 % of recovered value



Dimensions: 8,29 x 2,98 x 1,45 m
Displacement: 9,08 t
Hull: Dark blue / white GRP.
Deck: Dark blue / white.
Engine: 2 x VOLVO Diesel, 106 hp
Engine No.: 42 2746 and 42 3111

SPECIAL CHARACTERISTICS:

- Superstructure was changed - lengthened by approx. 30 cm.
- Ladder with red steps leading to flybridge.
- Fishing chair with striped upholstery at aft.
- 2 search lights at rollbar.
- 2 angular portholes on each side of the hull.
- White anchor windlass at foredeck.
- Anchor chain runs over the teak wood bow sprit.

If you have any information concerning this yacht, please contact:

WIENER ALLIANZ

Kaulbachstraße 62 · D - 8000 München 22
Tel. (089) 33 60 74 · Tlx. 17 89 79 62 wam d
Fax (089) 33 94 54 · Tlx. 89 79 62 wam d

On behalf: **H. PANTAENIUS**



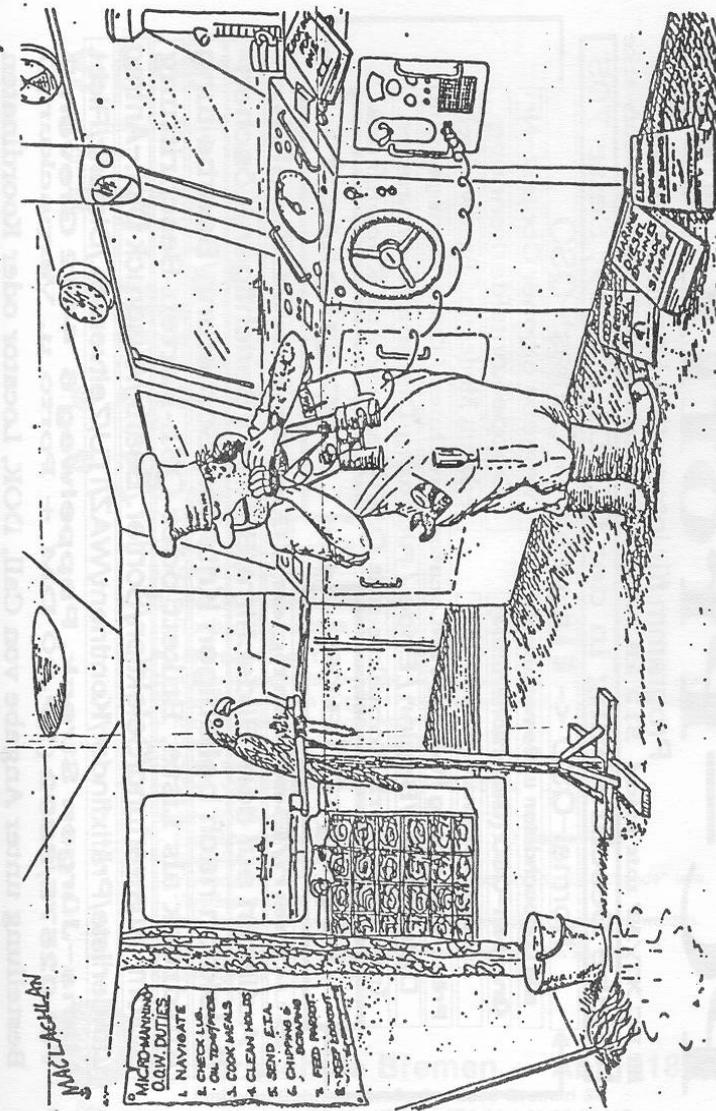
The Yacht Insurance Broker

Chilehaus A · D-2000 Hamburg 1 · Tel. (0)40 321 08-0 · Telex 2 162 805 · Fax (0)40 321 08-103

AS OF 15TH DECEMBER 1990 OUR NEW ADDRESS WILL BE:

Cremon 32 · D-2000 Hamburg 11 · Germany
Tel.: (0) 40 - 37091 - 0 · Fax: (0) 40 - 37091 - 109

MV "Western Gallantry"



"Management wants to reduce the crew from two to one — how do you fancy going solo?"

PC-ProfilLog

Programm für integrative Logbuchführung
für PC XT/AT mit mind. 512 kB RAM, Festplatte oder 2 Diskettenlaufwerke

Siehe Beschreibung in der CQ-DL 11/89, Seite 705

Normal-QSO <- Eingabe -> Contest-QSO

alle Logbuchdaten u. Bemerkungen

Gruppen-QSO (Gesprächsrunde)

Anzeige Distanz u. Richtung

Präfix-Erkennung / Welt-QTH-Locator errechnen / QSL-Management

Datum/UTC/Beginn / Ende / Richtung/Distanz/Koordinaten

Info über vorh. Kontakte mit QSO-Partner auf Knopfdruck

Hauptdatei

Logbuch

Suchen/Berichtigen/Ergänzen/Löschen

Auflisten auf dem Bildschirm/Blättern/Berichtigen/Löschen

Selektion nach beliebigen Kriterien/Sortierung/Bearbeitung

Ausdruck als Liste, Etikett oder QSL-Karten-Beschriftung

Diplom-Auswertung/Selektion/Sortier./Bearb./Ausdruck Dipl.-Antrag

Länderliste/Präfixfinder/Kontinent/WAZ/ITU/Zeitraum/Distanz/Richt.

Hans-Jürgen Strack, Pappelweg 6 4402 Greven 2
Tel. 02575/3802 (99,00 DM + Porto u. Verpackung)

Bestellung unter Angabe von Call, DOK, Locator oder Koordinaten

Sprechfunk-Zeugnisse

Ausbildung für die amtlichen Prüfungen durch staatlich geprüfte Fernlehrgänge:

- ① **UKW-Sprechfunkzeugnis**
Beschränkt gültiges Sprechfunkzeugnis für Ultrakurzwellen
5 Lehrbriefe, Abschlußprüfung.
- ② **Allgemeines Sprechfunkzeugnis für den Seefunkdienst**
4 Lehrbriefe, Abschlußprüfung.
Wahlfrei: Praxis-Abschlußseminar mit Prüfung bei der OPD Bremen.
- ③ **Amateur-Funklizenz**
für alle Klassen. 12 Lehrbriefe, Abschlußprüfung.

④ **Telegrafie leicht gemacht:**

- * **Morselehrgang für Anfänger TA**
7 Tonbandkassetten DM 98,—
- * **Erstes Tempotraining TT**
3 Tonbandkassetten DM 32,50
- * **Großer Morselehrgang TB**
15 Tonbandkassetten, Übungsbuch DM 214,—

* **PC-Morsetrainer I**

- Computerprogramm für Anfänger und Fortgeschrittene. Lauffähig auf allen IBM- und kompatiblen PCs. Das Programm enthält mehrere Betriebsarten:
- Kennenlernen von Morsezeichen.
 - Üben einzelner Zeichen im Dialog.
 - Üben von Fünfergruppen.
 - Üben von Gruppen unterschiedlicher Länge.

Weitere Vorzüge:

- Einstellbare Geschwindigkeit von 30 bis 180 Zeichen/Min.
- Einstellbare Pausendauer.
- Verwendung der Verkehrszeichen „Spruchanfang, Spruchende“ usw.
- Verstärktes Üben bestimmter Zeichen.
- Alle Übungen können nach Lektionen geordnet gespeichert werden.

Bitte fordern Sie kostenlos ausführliche Informationen an beim Spezialisten für Funkkurse



Seit
1959

Fernschule Bremen — Abt. 218/8

Emil-von-Behring-Straße 6 · 2800 Bremen 34
Postfach 34 70 26 · Telefon 04 21 / 49 00 19/10

175990940+
6290940 vdo ttx d
E
E661101a bdm d
fs 1172-1242 bonn 23.12.90 1144 =

pressemittteilung

wir uebersenden ihnen folgende mittteilung zur gefl verbreitung:

schwarz-schilling lockert voruebergehend amateurfunkbestimmungen zur unterstuetzung der sowjetunion-hilfe

der bundesminister fuer oost und telekommunikation, dr. christian schwarz-schilling, hat eine voruebergehende lockierung der amateurfunkbestimmungen bekanntgegeben. danach ist es den deutschen amateurfunkern nun erlaubt, meldungen von sowjetischen funkamateuren an deutsche hilfsstellen zu empfangen und diese nachrichten an die vorgesehenen empfaenger weiterzugeben. durch diese neuregelung werde eine schnelle weiterleitung von meldungen zur abwicklung der laufenden hilfsmassnahmen vielfach erst ermoeeglicht. besonders in laendlichen gebieten der sowjetunion sei eine telekommunikationsinfrastruktur nur eingeschraenkt vorhanden, daher werde im rahmen der hilfsmassnahmen in der udssr auch auf die unterstuetzung einheimischer funkamateure zurueckgegriffen. die neue regelung ermoeegliche nun den deutschen amateurfunkern die unterstuetzung der sowjetunion-hilfe.

der postminister wies ebenfalls darauf hin, dass gelegentlich von seiten deutscher hilfsgesellschaften der wunsch an funkamateure herangetragen werde, hilfsguetertransporte in die sowjetunion mit ihrer amateurfunkanlage zu beleiten. fuer einen derartigen einatz sei die genehmigung einer offiziellen regierungsstelle der udssr erforderlich. eine freigabe zum betrieb von deutschen amateurfunkanlagen in der sowjetunion werde am zweckmaessigsten ueber den 'arbeitsstab sowjetunion-hilfe' beim auswaertigen amt in bonn beantragt. bei zustimmung der udssr fuer den einatz von auslaendischen funkamateuren und ihrer anlagen im zusammenhang mit den hilfisleistungen, genehmige der bundesminister fuer post und telekommunikation den deutschen funkamateuren den austausch entsprechender nachrichten, die von dritten personen oder organisationen ausgehen oder fuer solche bestimmt sind.

bundesministerium fuer oost und telekommunikation -
pressestelle
+++
mom
6290940 vdo

1/066 175990940+
01) 12:14 23.12.

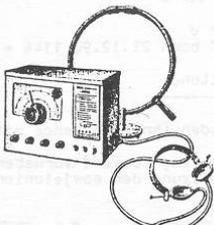
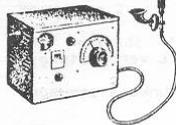
?????

11:47 23.12.

JOHNSEN 30 Watt Sende-Empfangs-Anlage

Die Anlage besteht aus folgenden Einzel-Geräten:

1. Sender.
2. Empfänger.
3. Schalt-Tafel.
4. Umformer.
5. Zubehör.



(Taste, Kopfhörer, Lautsprecher, Mikro-Telephon u. s. w.).

Betriebs-Arten.

Die Anlage ist eingerichtet für Telegraphie tonlos (A1) und Telephonie. Die Anlage wird für Simplex-Betrieb geschaltet geliefert (Wechselsprechen d. h. Umschalten von Senden auf Empfang). Für diese Betriebsart genügt die Verwendung einer Antenne.

Die Anlage kann auch für Duplex-Betrieb geschaltet werden (Gegensprechen d. h. gleichzeitiges Senden und Empfangen). Hierfür sind jedoch 2 Antennen notwendig. Ausserdem muss dann die Schalt-Tafel geändert werden.

Wellenbereich.

Der Sender hat einen Wellenbereich von 75—200 Mtr. (4000—1500 KHz.). Seine Skala ist in KHz. und Mtr. geeicht. Bei guter Behandlung des Senders beträgt die Einstellgenauigkeit etwa $\pm 0,3 \mu\text{Ct}$.

Der Wellenbereich des Empfängers umfasst folgende Gebiete:

1. Langwellen .. 150— 400 KHz. (2000—750 Mtr.)
2. Mittelwellen .. 460— 1330 KHz. (652—225 Mtr.)
3. Grenzwellen .. 1500— 4000 KHz. (200— 75 Mtr.)
4. Kurzwellen .. 5550—16000 KHz. (54—18,75 Mtr.)

Energie-Versorgung.

a. Anlage für 12 Volt Batterie-Betrieb.

Die Anlage wird normalerweise für Batterie-Betrieb von 12 Volt geliefert. Aus der Batterie werden die Heizspannungen für Sender und Empfänger direkt entnommen. Der Empfänger erhält seine Anodenspannung aus der Batterie über ein eingebautes Zerkacker-Gerät (Vibrator). Anodenbatterien werden also nicht verwendet. Die Anodenspannung des Senders wird in dem mitgelieferten Ein-Anker-Umformer erzeugt (525 V).

Der Umformer ist entlastet. Die gesamte Anlage auf Stellung „Senden“ verbraucht ca. 35 Ampere bei 12 Volt.

b. Anlage für Bordnetz von 110/220 V.

Die Heizspannungen werden auch in diesem Falle einer unbedingt erforderlichen 12 Volt Batterie entnommen, die durch eine mitgelieferte Lade-Einrichtung (Vorschalt-Widerstand) vom Schiffnetz aufgeladen wird. Die Ladestromstärke muss zwischen 2 und 10 Amp. liegen. Zum Empfänger führt lediglich die 12 Volt Leitung, von der aus im Empfänger das Zerkackergerät für die Anodenspannung gespeist wird.

Für die Anodenspannung des Senders werden besondere Ein-Anker-Umformer geliefert, die in einem geschütztehenden Holzgehäuse federnd aufgestellt sind. Die Ständerwicklung dieser Umformer ist in zwei Halften unterteilt, die für 110 Volt durch einfache Lascchenverbindung parallel und für 220 Volt hintereinander geschaltet werden. Die Anker werden entwed für 110 Volt oder 220 Volt ausgetauscht und sind entsprechend auszuwechseln.

Beschreibung des Senders.

Der Sender besteht aus einer Steuerstufe, bei der die Rückkopplung induktiv vom Schirmgitter auf das

Steuergitter durchgeführt wird. Frequenzbestimmend ist der Gitterkreis. Die Leistungsstufe besteht aus einer Pentoden-Gegentaktschaltung mit kombinierter Schirmgitter- und Anoden-AB-Modulation. Das Antennenteil ist induktiv angekoppelt. Eine besondere Fein-Abstimmung im Antennenteil selbst ist wegen der starken Ankopplung nicht notwendig. Für die Grob-Abstimmung des Antennenteils sind induktivitäts-Stufen vorgesehen. Die Abstimmung erfolgt nach dem in die Antennenleitung eingebauten Hitzdraht-Instrument. Das Antennenteil hat nur Geradeaus-Schaltung, welche bei dem gegebenen Frequenz-Bereich genügt. Die Antennenlänge soll zwischen 10 und 20 Mtr. liegen.

Die Antennenleistung beträgt mindestens 30 Watt bei Telephonie Oberstrich und 60 Watt bei Telegraphie.

Das in den Sender eingebaute Modulationsteil besteht aus einem Vorverstärker und einer Gegentakts-Endstufe. Für sämtliche Stufen werden die Röhren Philips 4654 verwendet.

Beschreibung des Empfängers.

Der Empfänger ist ein 4-Röhren 8-Kreis Superhet-Empfänger mit einer Zwischenfrequenz von 400 KHz. Für Empfang von CW-Telegraphie ist ein besonderer Ueberlagerer eingebaut.

Der Empfänger hat Fading-Ausgleich über 4 Röhren und wird nach einem magischen Auge abgestimmt.

Die Anodenspannung beträgt ca. 250 Volt. Die Stromaufnahme des gesamten Empfängers beträgt bei 12 Volt ca. 34 Amp.

Der Empfänger besitzt die Möglichkeit, einen Peilrahmen anzuschliessen. Diese Einrichtung ist jedoch bei den gelieferten Geräten blockiert. Ueber Wellenbereich und Energieversorgung wurde oben geschrieben.

Röhrenbestückung: Philips EF 8, ECH 3, EF 9, EF 9, EBF 2, EBF 2, EL 2, EM 4 und EZ 2.

Inbetriebsetzung und Bedienung.

Nach dem beigegebenen Montageplan Drucksache Nr. 04918/III lässt sich die Anlage leicht montieren, da sämtliche Klemmen eindeutig gekennzeichnet sind. Die Schalt-Tafel ist für Simplex-Betrieb geschaltet. Die Umschaltung von Senden auf Empfang geschieht mit dem oberen Schalter auf der Schalt-Tafel. Bei Mittelstellung dieses Schalters wird der Sender vorgeheizt. Links unten liegt der Schalter für die Sender-Heizspannung. Er enthält eine eingeschraubte Sicherung. Rechts daneben ist die Sicherung für den Umformer angebracht.

Es ist zu beachten, dass an dem Empfänger noch ein besonderer Aus-Ein-Schalter ist. Ferner ist besonders darauf zu achten, dass Hebel Nr. 6 am Empfänger bei Senden-Empfangen stets nach unten zeigt. Stellung „Oben“ nur bei gewöhnlichem Rundfunkempfang benutzen (Mikro-Telephon aus). Das Schwebungs-Lücken nehmen geschieht am zweckmässigsten nach dem Gehör bei eingeschaltetem Ueberlagerer und bei herauszogener Empfangs-Antenne.

Zu dieser Beschreibung gehören Schaltbilder: Drucksachen Nr. 04918/1-V.

Yachtcharter

MALLORCA

Familienfreundliche Segelyachten von 8 bis 11 m

direkt von den Eignern.

Ihre Anfragen richten Sie bitte an:
BOOTE & BOTHE-Yachtcharter
Hagenburgerstr. 2 - 3050 Wunstorf 1
Tel.: (0 50 31) 48 63, Fax: 1 58 01

BOTHE-DRUCK & WERBUNG

Inhaber: Iris Bothe

Druckerei - Sofortdruck
Offset-, Buch- und Siebdruck - Desk-Top-Publishing
Computersatz - Massentextverarbeitung
Werbende Folien - Etiketten - KFZ-Beschriftungen
Schilder - Stempel - Werbegeschenke
Hersteller der selbstklebenden Parkscheibe
....auch dieser Funkbrief wurde von uns gedruckt.

Hagenburgerstr. 2 - 3050 Wunstorf 1 - Tel.: (0 50 31) 48 63
Telefax (0 50 31) 1 58 01

.....SOS..... Kurs Menschen retten!



..... heißt es fast täglich für die Seenotretter der DGzRS. Auf Ihren 37 Booten auf Nord- und Ostsee sind sie zu jeder Zeit, bei jedem Wetter einsatzbereit.

Die harte Arbeit, das hohe persönliche Risiko kann ihnen niemand abnehmen. Und trotzdem können wir alle - ob an der Küste oder im Binnenland - mit-helfen, als Mitglied oder Spender. Denn: Die DGzRS wird nur von freiwilligen - steuerabzugsfähigen - Zuwendungen getragen, ohne jegliche staatlich-öffentliche Zuschüsse. Schirmherr ist der Bundes-präsident.

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)

Postfach 106340, 2800 Bremen 1,
Postgiro Hamburg (BLZ 20010020) 7046-200

Wir danken für die gespendete Anzeige.