

INTER



MAR®
Inc.

Seefunkverband e. V.

**Jahresbericht 1991
des
INTERMAR
Seefunkverband e.V.**

Herausgeber

Intermar Seefunkverband e.V. eingetragen im Vereinsregister
des Amtsgerichts 3057 Neustadt VR 677.

Redaktion:

Günther Hirschberg, Höhenstr.21 6242 Kronberg/Ts.

Vorstand:

Günther Hirschberg, Höhenstr.21 6242 Kronberg/Ts. 1.Vorsitzender

Herbert Lüpke, Lageschestr.125 4920 Lemgo 2. Vorsitzender

Christoph Vogelsang, Neissestr.10 4400 Münster Geschäftsführer

Vereinskonto: Stadtparkasse Münster Konto-Nr. 26002758

Spenden können steuerlich abgesetzt werden, da die Tätigkeit von Intermar 1989 vom Finanzamt Nienburg als gemeinnützig anerkannt worden ist.

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	2
Einladung zur 14. Jahreshauptversammlung.....	3
Christoph Vogelsang - Vorstandsmitglied seit 1.5.1991.....	3
Geschäftsbericht.....	4
Intermar auf der HAM-Radio 1991.....	4

Nordatlantik und Mittelmeer

Aus dem Logbuch der "Andromeda".....	5-7
Gibraltar - Madeira.....	8-13
Trudy und Jaime.....	14
Die Azoren, eine Oase im Atlantik.....	15
Ponta Delgada - Horta - Plymouth.....	16-19
Seemannsgarn von der "Taurus".....	20-23
Auszug aus dem Bordbuch der "Dixi".....	24-26

Südatlantik

Freydis, gestrandet auf Deception Island / Antarktis	27
Ein langer Törn von Gran Canaria nach Salvador / Brasilien	28-30
Segelyacht "Asma" - King George Island nach Mar del Plata	31-32
Eisberatung über Forschungsschiff "Polarstern".....	33

Allgemeine Beiträge

Wetterinformation für Seesegler	34-36
Die regionalen Winde im Mittelmeer.....	37
Nachtrag zum Artikel von Herrn Karnetzki im Trans-Ocean Heft 7/91 zum Thema Austausch von Wetterinformationen mit Yachten.....	38
Weihnachten International in Tunesien.....	39
Schicksalsboot Sirius	40-41
Segelyacht "Ole Hoop" auf Barbados - qsl Karte	42

V O R W O R T

Liebe Mitglieder und Freunde von Intermar,

im Namen des Vorstandes danke ich allen, die im vergangenen Jahr unsere Ziele vielfältig unterstützt haben. Intermar hat sich gut entwickelt. Viele neue Mitglieder wurden geworben. Die finanzielle Situation von Intermar hat sich dank großzügiger Spenden erheblich verbessert. Sie läßt es zu, in den nächsten Jahren an die Errichtung einer Clubstation zu denken, die über eine professionelle Richtantenne auf einem möglichst idealen Gelände verfügt. Der Sinn einer solchen Maßnahme wäre, außerhalb des privaten Bereichs Mitglieder von Segelvereinen und andere Interessenten über Amateurfunkverbindungen mit Yachten zu informieren.

Intermar war auch im letzten Jahr mit einem Stand auf der HAM-Radio in Friedrichshafen vertreten. Zahlreiche Besucher informierten sich über unsere täglichen Kontakte zur Sportschiffahrt auf den Frequenzen des Amateurfunkes (14313 KHZ in der Zeit von 7.00 - 11.00 UTC und bei Bedarf oder schwierigen Ausbreitungsbedingungen auch auf anderen Frequenzen und zu anderen Zeiten). Auch auf der diesjährigen HAM - Radio wird Intermar wieder vertreten sein.

Zum Schluß möchte ich unserem Mitglied Eduardo, Buenos Aires mit dem Rufzeichen ZPIXED/LU besonders danken. Er wirkte bei der Versorgung der deutschen Segelyacht Freydis mit, die in einem Orkan auf der Insel Deception / Antarktis strandete und dort monatelang im Eis festsaß. Sie liegt inzwischen wieder sicher und seetüchtig in Ushuaia / Feuerland. Das zweite deutsche Fernsehen hat hierüber einen Film gedreht, der im Dezember 1991 gesendet wurde. Er endete mit einem Dank an Intermar, der Eduardo gebührt.

Wenig "qrm" und immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel

wünscht Günther DL2FCG

Günther

7

EINLADUNG zur 14. JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG von INTERMAR

Liebe Mitglieder,

der Vorstand von Intermar lädt herzlich zur diesjährigen Jahreshauptversammlung ein. Sie findet wieder im Fischerstübchen, Uferweg 92 3057 Neustadt/Mardorf am 1.5.92 ab 10.00 Uhr statt.

Auf der Tagesordnung stehen:

1. Jahresbericht des Vorstandes
2. Bericht der Kassenprüfer
3. Entlastung und Wahl des Vorstandes
4. Satzungsänderungen gemäß der letzten Mitgliederversammlung
5. Verschiedenes
6. Neues aus der maritimen Szene - vergnüglicher Teil

Eine gute Anreise wünscht

Günther DL2FCG

Christoph - neues Mitglied im Vorstand.

Christoph Vogelsang, geb. 1922, verheiratet mit Anneliese, fünf Kinder, selbstständiger Kaufmann, Funkausbildung für Flugsicherung, Segelerfahrung als Weltumsegler ist seit 1988 unsere aktivste Leitstelle auf 14313 KHZ mit dem Clubrufzeichen DKOMI.



3/1991

Geschäftsbericht 1991 Intermar e.V.

Einnahmen

Ausgaben

Postscheck 1.1.1991	1.709,59	Allgemeine Kosten	2.546,76
Bank 1.1.1991	433,25	Honorar Notar Nisius	541,80
Spenden	8.741,30	Geschäftsstelle Arno	764,63
Wimpel u. Nadeln	125,00	Drucksachen	1.245,68
Bankzinsen	10,14	Darlehen 1990	2.132,84
		Bank 31.12.91	3.377,00
		Postscheck 31.12.91	410,57
Saldo	11.019,28	Saldo	11.019,28
	=====		=====

Die Kassenprüfer Wilhelm Buss und Herbert Lüpke haben gemäß Ziff. 2.7. der Vereinssatzung den Geschäftsbericht auf seine rechnerische Richtigkeit geprüft und es gab keine Beanstandungen.

Messestand Intermar auf HAM-Radio



Wilhelm - DL9GBU - und Herbert - DL1YDM - in Aktion auf dem Messestand. Wer möchte sich in diesem Jahr für die Betreuung unseres Standes zur Verfügung stellen?

4/1991

Aus dem Logbuch der "Andromeda"

Es muß nicht die Karibik sein, man kann auch auf Graciosa stranden.

Das Getöse, mit dem die in den letzten Wochen fast jeden Tag aus Mogan auslaufenden Atlantiksegler verabschiedet wurden, ging mir so langsam auf die Nerven. Ja, ich gebe es zu, es war purer Neid. Ich hätte ja so gern auch diesen Kurs nach Brasilien oder in die Karibik eingeschlagen. Jedoch allein auf diesen großen Törn zu gehen, ohne mit Jemandem gleicher Wellenlänge dieses Abenteuer, das gute und schlechte Wetter, die Romantik, aber auch die Nachtwachen teilen zu können, dazu habe ich nicht die rechte Lust. Trotz täglicher Amateurfunkplauderei mit Freunden, ist es die u.U. wochenlange Einsamkeit, die mich abschreckt. Ich tröste mich und male mir aus, was diese Schiffe jetzt alles an Unannehmlichkeiten vor sich haben. U.U. wochenlange Flautenzonen, vielleicht Maschinenschaden, hohe Einklarierungsgebühren in der Karibik, Behördenschikanen, Piraterie, überlaufene Häfen und Ankerplätze. Da habe ich es doch viel besser. Die zwischen Fuerteventura und Lanzarote gelegene, noch nicht vom Tourismus beleckte kleine Insel "Lobos" mit seiner geschützten Lagune, seinem Sandstrand, wo ich mich so ideal trocken fallen lassen kann, ist viel näher und schöner als die Karibik. Es ist mitte Dezember, wir haben Südwindlage und Jutta ist mit an Bord. Sie hat einige Wochen Urlaub und will segelnder Weise die Kanaren und mich kennen lernen. Es ist schön mal wieder dem langweiligen Hafenleben entfliehen zu können. Wir laufen aus, kommen gut voran und sind in 5 Tagestörns, über Las Palmas, Morro Jable (Fuerteventura), Gr. Tarajal, El Castillo, vor der Laguneneinfahrt Lobos. Durch eine vorgelagerte Barre können dort nur Schiffe mit max. 1 m Tiefgang bei Hochwasser einlaufen. Zur Zeit ist Ebbe, ich gehe für eine Nacht in den Hafen von Corallejo, dem kleinen Ort im Norden von Fuerteventura, ca. 2,5 Sm westlich von Lobos. Am nächsten Morgen bläst es mit 6 Beaufort aus Osten. Ich muß etwas mühsam aufkreuzen und bin eine Stunde später vor Lobos. Auf der Barre steht eine hohe, weißschäumende Brandungswelle. Ich war schon einige Mal hier und konnte immer bei ruhigem Wetter ohne Probleme einlaufen. Ich erinnere mich an Thomas mit seinem Berliner Kat "Anna", der hier vor ca. einem Jahr auf der Barre festsaß und sich einige Lecks holte. Soll ich umkehren und auf ruhigeres Wetter warten? Nein, keine Lust. Mein 11,5 mtr. langer Kat hat nur 75 cm Tiefgang. Ich habe einen guten Schutzengel, der mich noch nie im Stich ließ. Alles geht gut. Ich surfe hinein und rausche mit Vollgas auf den Sandstrand, wo ich mich mit 3 Ankern fixiere. Die nächsten 3 Wochen vergehen schnell mit: Überholungsarbeiten am Schiff, Baden, Fischen, Faulenzen. Jutta findet es bald langweilig, möchte Segeln und was anderes sehen. Na ja, was tut man nicht alles, um die Bordfrau bei guter Laune zu halten. Etwas widerwillig hole ich die Anker ein und gehe beim nächsten Hochwasser über die Barre nach Lanzarote, zum 20 Sm entfernten Arrecife und 3 Tage später, bei einem leichten Südostwind, zur nördlichsten, bewohnten Insel Graciosa, wo ich in einer flachen, schönen Ankerbucht im Estrecho del Rio den 20 kg Plattenanker ca. 70 mtr. vom felsigen Strand fallen lasse. Ich liege oft in Ankerbuchten und bringe, um ruhiger schlafen zu können, fast immer einen 2. Anker aus. Diesmal jedoch nicht, zu faul. In den letzten Tagen schlief abends der Wind regelmäßig ein, in den Nächten war Windstille, es kann ja garnichts passieren. Ja und dann passierte es doch! Das Heulen des Windes in den Wanten, -lautes Brandungsgeräusch wecken mich auf. Es ist 5 Uhr morgens. Das Anemometer zeigt 25 - 30 Knoten Wind. Ich schaue hinaus und sehe vom Mond beleuchtete, silbrige Schaumkronen. Fallböen von der ca. einer Sm entfernten steilen Bergflanke Lanzarotes, rauschen über die Wasser-

straße in die Bucht hinein und lassen den Kat mit seiner breiten Windangriffsfläche hin und her tanzen. Die schäumende Uferbrandung ist noch ca. 30 - 40 mtr. entfernt. Hält der Anker? Bei 4 Meter Wassertiefe hatte ich 18 Meter Kette gegeben, ich lasse noch etwas Kette aus. Hätte ich doch bloß gestern noch einen 2. Anker ausgebracht. Jetzt ist es zu spät, mit dem Dinghy komme ich nicht gegenan. Ich beobachte eine halbe Stunde und kann jetzt nicht mehr sagen, war es das zurückgehende Ebbwasser, ein schlippender Anker oder Einbildung. Die Brandung rückte näher. Ich bin unentschlossen. Nein, hier kann ich nicht bleiben, ich muß weg. Maschine an! Die elektrische Ankerwisch arbeitet schwer. Ich gebe etwas Gas um die Kette zu entlasten. Der Kahn wandert sofort zur Seite aus. Es dauert eine Ewigkeit, bis die Kette eingeholt, der Anker **frei** ist. **Sofort** Vollgas, nichts wie weg. Der 10 PS Diesel schafft es jedoch nicht richtig Fahrt ins Schiff zu bringen. Der Kahn will wieder zur Seite auswandern. Ohne zu überlegen, gebe ich etwas Lose in die Rückholleine der Rollgenua und will versuchen, mit etwas Genua und Motor frei zu kreuzen. Ich weiß nicht mehr, wie es passieren konnte. Vermutlich hatte ich die Rückholleine nicht richtig festgelegt, jedenfalls rollte plötzlich die gesamte Genua aus. 40 Quadratmeter flatterten wild im Wind und ziehen den Kat innerhalb von Sekunden auf den Strand, welcher zum Glück aus einer ca. 5 Meter breiten, relativ glatten Felsplatte besteht, die dann allerdings in scharfkantige Klippen übergeht. Mit jeder Brandungswelle wird der Kat angehoben und donnernd ein Stück weiter auf den Fels hinaufgeschoben. Oh, wie tut das weh! Der Kat war die letzten 11 Jahre mein Zuhause. Sollte jetzt alles zu Ende sein.? Ich kann nichts tun und schaue machtlos zu, wie der zur See liegende Rumpf, immer wieder auf den Felsen gedonnert wird. Wie lange wird er das aushalten? Zum Glück gibt es hier im Atlantik einem im Mittel ca. 1,60 mtr. großen Gezeitenunterschied. Wir hatten fallendes Wasser, die Brandung geht langsam zurück und reicht bald nicht mehr bis zum Schiff. Ich komme langsam wieder zu mir und beginne zu überlegen. In ca. 2 Std. wird das dann steigende Wasser den Kat wieder erreicht haben und weiter auf die Felsplatte hinaufschieben, bis die dann bald erreichten Klippen sein Ende bedeuten. Ca. 3 Stunden Zeit für ein Rettungsunternehmen.

Es ist inzwischen hell geworden. Ich beginne meine 3 Anker so weit als möglich zur See auszubringen, will versuchen, den bald wieder aufschwimmenden Kat, mit den Wischen vom Strand zu ziehen. Drei junge Spanier vom nahegelegenen Hafen, haben uns entdeckt und sind sehr behilflich. Obwohl der Wind inzwischen etwas nachgelassen hat, ist alle Mühe vergeblich. Gegen die Gewalt der Brandung ist nicht anzukommen. Die Anker halten nicht. Ich mache mir Vorwürfe und bin verzweifelt. Da, buchstäblich im letzten Moment kommt die Rettung. Ein Spanier hatte Hilfe herbeigeholt. Ein Schlauchboot mit starkem Außenborder, gefolgt von einem Fischerboot biegt in die Bucht ein. Schnell ist eine Leine hinüber gebracht. Das Fischerboot zieht an, es gibt einen Ruck, die Leine reißt. Der 2. Versuch ist dann erfolgreicher. Die starke Maschine des Fischers schafft es, die Andromeda knirschend über Felsen und Brandung, in tiefes Wasser zu ziehen. Die Erleichterung ist gewaltig, ich gebe mir alle Mühe die Tränen zu unterdrücken. Die nächste Frage ist; habe ich ein Leck? Großes Aufatmen, kein Wasser zu sehen. Die Polyesterrümpfe scheinen dicht zu sein.

Der Fischer ist inzwischen wieder in den Hafen getuckert. Ich werfe die Maschine an und folge ihm. Bei den hilfreichen Spaniern bedanke ich mich mit einem Geldbetrag. Was wird der Fischer wohl jetzt für die Abbergung verlangen? Ich mache mich auf eine hohe Summe gefaßt. Im Hafen von Caleta del Sebo habe ich etwas Mühe, Miguel, den Fischer ausfindig zu machen. Meine Frage, was er bekommt, beantwortet er mit " Nada " (nichts). Ich will es nicht glauben und versuche ihm einen

großen Geldschein aufzudrängen. Er lehnt jedoch strikt ab und gibt uns zu verstehen, daß einer dem anderen hilft und er nichts haben will. Damit hatte ich jetzt gar nicht gerechnet. Ich bin etwas betroffen und habe Mühe meine Rührung zu unterdrücken. So nehme ich mir vor, ihm, bei meinem nächsten Graciosabesuch, ein Geschenk für sein Schiff mitzubringen. Ich muß mir da etwas einfallen lassen. Mit großer Erleichterung und voller Gedanken gehen wir zum Schiff zurück. So etwas gibt es auch noch in unserer Welt. Ich kann jetzt leider nicht bleiben, denn Jutta muß nach Gran Canaria zurück. Ihr Urlaub geht zu Ende, sie fliegt in 3 Tagen wieder nach Deutschland zurück. Die Geschichte ist jedoch jetzt noch nicht ganz zu Ende. Nach dem Auslaufen in Richtung Las Palmas, habe ich Zeit, mir die Rumpfe innen etwas genauer anzusehen und mußte feststellen, daß das Laminat an 3 Stellen leicht beschädigt war und etwas Wasser durchdrückte. Diese Schäden konnten nur von außen behoben werden und zwar möglichst bald. Dafür war das backbord voraus liegende Lobos wieder gut, wo ich mich auf dem Strand so ideal trocken fallen lassen kann. Jutta hat Verständnis, daß ich sie nicht nach Las Palmas bringen kann. Ich setze sie in Corralejo ab, wo sie mit einem Zwischeninselflug rechtzeitig ihren Flieger nach Deutschland erreicht. Ich hatte Glück noch etwas Polyesterharz und Glasmatten an Bord und konnte auf Lobos in 2 Wochen Arbeit alle Schäden beheben. Rückblickend betrachtet, muß ich mich immer wieder über mein Glück wundern. Die durch meine Dummheit und Faulheit gemachten Fehler, hätten mich um ein Haar das Schiff gekostet. Man lernt nie aus, ein 2. Mal passiert mir das nicht mehr!

Günter Ullrich DL7IU/mm

MANAHIKI

DF7Fy/mm

Matthias u. Petra Selbmann

REISEBERICHT: GIBRALTAR - (Lanzarote) - MADEIRA

vom 22.11.91 - 10.12.91

Windstärke 6 aus Westen und in der Straße von Gibraltar, dem Nadel-
öhr zwischen Atlantik und Mittelmeer, blüht es immer gleich 2 - 3 Bft.
mehr. So geht das nun schon seit fast 2 Wochen. Am 31. Oktober sind
wir bei Flaute in Gibraltar eingelaufen und haben uns nördlich der
Fluglandebahn vor Anker gelegt. Der Ankerplatz ist von allen Seiten
gut geschützt. Die Böen fegen zwar übers Wasser, aber es kann sich
kein großer Schwell aufbauen. Trotzdem habe ich einen 2. Anker aus-
gebracht, nachdem es am 3. Tag anfängt, mit Starkwind aus Osten zu
blasen. Wir haben noch einige Vorbereitungen zu treffen für unseren
1. Atlantiktrip auf die Kanaren und können deshalb noch nicht aus-
laufen. Die Windrichtung würde jetzt zwar stimmen, aber bei dieser
Stärke baut sich in der Straße eine grobe, steile und gefährliche
See auf, da Wind gegen Strom steht. Wir verbringen insgesamt 3 Wochen
auf unserem Ankerplatz bis die Auslaufbedingungen günstig sind.
Nach einer Woche dreht der Wind von Ost auf West und weht dann auch
zwei Wochen lang beständig aus dieser Richtung, in der Straße durch
den Düseneffekt bedingt, manchmal in Sturmstärke. Fast jeden Tag
laufen Segelschiffe aus um ihr Glück zu versuchen, aber alle kommen
sie abends wieder zerzaust in den Hafen rein, auch die großen Yachten
mit viel Crew an Bord.

Wir hören derweil jeden Tag den Wetterbericht, aber immer das gleiche:
Gibraltar W 6 - 7, in der Straße 8 - 9. Also weiter abwarten und Tee
trinken, einige der wenigen Dinge die hier in Gibraltar preiswert
sind. Wenn dann draußen der Wind heult und wir sitzen so bei Petro-
leum- oder Kerzenlicht in der Kajüte ist es schon sehr gemütlich, nur
die Zeit, nautisch gesehen, läuft uns davon. Wir sind eigentlich schon
zu spät dran für den Schlag auf die Kanaren, denn es ist bereits Mitte
November. Um 21 Uhr kommt im spanischen Fernsehen immer der Wetterbericht
mit Wetterkarte, Windvorhersage usw., verstehen tun wir zwar nichts, aber
die Symbole machen es deutlich: draußen auf dem Atlantik sind optimale
Windverhältnisse, NO-Passat 4-5. Auch Günther (DL 2 FCG) unser Wetter-
frosch aus Kronberg, mit dem wir Funkkontakt haben, gibt uns grünes
Licht. Aber das nutzt alles nichts, solange es in der Straße in Sturm-
stärke aus der falschen Richtung weht. Endlich am 20. November wird der
Wind etwas schwächer. Wir holen unsere 2 Anker auf und motoren zur
Tankstelle um Diesel zu bunkern. Der ist hier in Gibraltar nur halb so
teuer wie in Spanien. Danach gehts noch mal für 2 Tage in die Marina.
Hier liegen wir unruhiger als vor Anker und müssen dafür etliche englische
Pfunde berappen. Aber wir wollen noch ein paar Lebensmittel und Wasser
bunkern und da ist es einfacher, wenn wir am Steg liegen. Am Freitag
den 22. November stehen wir in der Morgendämmerung auf, gönnen uns
nochmal eine heiße Dusche und zahlen die Liegegebühren. Für die rest-
lichen Gibraltarpfunde, die sonst auf der ganzen Welt wertlos sind,
kaufen wir im nahegelegenen Supermarkt noch schnell englischen Tee ein
und dann gehts ab, Richtung Atlantik. Daß es der sturmreichste Törn in
meiner bisherigen Seglerlaufbahn werden soll, ohne ich zu diesem Zeit-
punkt noch nicht.

Das Wetter in der Straße von Gibraltar ist wunderbar. Die Sonne scheint, die See hat sich in den letzten zwei Tagen beruhigt und wir haben leichte westliche Winde mit 1-2 Bft. und gute Sicht. Unter Maschine geht es einigermaßen gut vorwärts, später dreht der Wind auf N und nimmt an Stärke zu, sodaß wir den Motor ausmachen und Segel setzen können. Bis Tarifa, das ist der südlichste Zipfel vom spanischen Festland klappt alles bestens, aber dann kommen wir kaum noch vorwärts. Scheinbar ist der Strom schon gekentert. Am späten Nachmittag wechsele ich rüber auf die afrikanische Seite. Hier setzt die westwärtssetzende Strömung eine Stunde früher ein. Außerdem möchte ich den Track der Berufsschiffahrt, der inmitten der Straße läuft, nicht bei Dunkelheit überqueren. Aber als wir drüben ankommen treffen wir auf Stellen mit wahnsinnig kabbeliger Kreuzsee. Es bilden sich teilweise richtige Strudel. Der Autopilot ist schon lange ausgeschaltet, wir laufen wieder unter Maschine und ich steuere ständig einen Zick-Zack-Kurs um diesen gefährlichen Stromkabbelungen auszuweichen. Wir machen zwar jede Menge Fahrt durchs Wasser, aber kommen kaum noch vom Fleck; was ich daran erkennen kann, daß wir am Rot-weiß-grünen Sektor vom Ansteuerungsleuchtfeuer des Hafens Tanger nur ganz, ganz langsam vorbeikommen. Um 19 Uhr UTC geht es endlich wieder vorwärts. Wir sind aus dem Bereich dieser verrückten Stromwirbel heraus und die Strömung setzt wieder westwärts. Ich mache die Maschine aus und setze wieder Segel. Unter Groß und Fock schiebt uns ein konstanter Nordwind mit 5 kn in den Atlantik hinein. Der Vollmond erleuchtet die sonst schwarze See und das starke Leuchtfeuer von Cabo Espartel mit seiner Tragweite von 30 sm begleitet uns fast die gesamte Nacht. Am nächsten Morgen sind jegliche Landmassen außer Sicht, rundherum nur noch Wasser. Die Sonne scheint, nur vereinzelt sind Wolken am Himmel, das Barometer steht konstant auf 1020 hPa und es ist schwachwindig, typisches Hochdruckwetter. So vergehen die Tage mit wenig Wind, meist aus südlicher Richtung. Wir kommen kaum vorwärts und dümpeln oft in totaler Flaute. Ab dem 3. Tag auf See fällt der Luftdruck langsam aber stetig, am Himmel zieht Cirrus-Bewölkung auf und es setzt Dünung aus SW ein. WARNSIGNALE ! Aber noch können wir segeln, wenn auch kreuzenderweise gegenan. Am Nachmittag des 5. Tages ist das Barometer auf 1010 hPa gefallen und der Wind kommt nun genau von vorne, nämlich aus SSW mit 6 Bft. Unser Ziel ist Anecife an der Ostküste von Lanzarote. Da der Seegang immer stärker wird und Weg nach Luv kaum noch möglich ist, berge ich die Fock und wir drehen bei unter stark gereiftem Groß. Der Himmel zieht sich zu, totale Bewölkung. Wind und Seegang werden auch noch stärker. Am nächsten Morgen haben wir SW, Stärke 8-9. Nachmittags dreht der Wind auf S und flaut etwas ab. Ich ziehe die Fock hoch, nehme ein Reff aus dem Großsegel und wir segeln wieder. Den Kurs nach Lanzarote können wir zwar nicht anliegen, aber es geht wieder vorwärts. Am späten Abend kommt plötzlich ein junger Seevogel mit Schwimmhäuten an den Füßen (evt. junge Möve ?) in die Kajüte geflogen. Ich nehme ihn und setze ihn ins Cockpit. Da sehe ich auf den Seitendecks noch 3 Vögel der gleichen Sorte sitzen. Total verängstigt kauern sie dort. Eine Stunde später wird mir auch klar warum.

Um Mitternacht zieht eine riesige, schwarze Wolkenwand auf, Blitze zucken am Horizont. Ich berge rechtzeitig alle Segel und dann geht's los: Regenschauer, Gewitterböen, Starkwind, rauhe See. Die 2. Front zieht durch. Wir liegen wieder die ganze Nacht bei. Gegen 9 Uhr des nächsten Tages setze ich wieder Segel und bei südlichen Winden um 4 - 5 Windstärken geht's wieder ein Stück vorwärts. Im Laufe des Tages beruhigt sich die See etwas und zwischendurch läßt sich auch ein paarmal die Sonne blicken, sodaß ich nach Tagen endlich ein Astro-Fix bekomme. Standort am 28.11.91 um 16 Uhr UTC ist $34^{\circ}N$ und $08^{\circ}40'W$. Kurz danach läßt der Wind schon wieder nach und die MANAHIKI dümpelt mit gerefftem Groß so vor sich hin. Da vernehmen wir plötzlich so ein komisches Zischen, wir schauen aus dem Niedergang und können gerade noch eine abtauchende Schwanzflosse sehen. Im ersten Moment denken wir es ist ein Hai. Aber als wir dann erneut das Prusten hören, wissen wir daß es sich hier um unsere 1. Walbegegnung handelt. Jetzt taucht auch auf der anderen Schiffsseite so ein Riesentier auf und man kann deutlich erkennen, welche Ausmaße er hat. Der Wal hat mindestens unsere Schiffsgröße, wahrscheinlich aber auch ein paar Meter mehr. Es müssen 3 oder 4 Tiere sein, die fast 3 Stunden lang ihre Kreise in einer Bootslänge Abstand um unsere Yacht ziehen. Es ist hochinteressant zuzusehen, wie elegant diese tonnenschweren Kolosse abtauchen. Im Umkreis von 10 m wird die aufgewühlte See schlagartig ölig glatt, wenn der Riesenfisch unter der Wasseroberfläche verschwunden ist. Uns ist nicht geheuer zumute. Es herrscht totale Flaute und ich würde gerne die Maschine anwerfen, auch um die Batterien zu laden. Aber ich habe Angst. Ich weiß nicht wie die Tiere reagieren. Werden sie durch das Motorengeräusch verscheucht oder fühlen sie sich bedroht und greifen an? Nach Einbruch der Dunkelheit kommt Wind auf. Ich setze die Fock und wir schleichen uns langsam weg von diesem Schauplatz, hinein in die Nacht. Als es hell wird, sind wir umgeben von tiefhängenden, schweren Wolkengebilden. Von Westen kommt eine schwarze Wolkenwand näher. Ich drehe das letzte Reff ins Groß, komme aber nicht mehr dazu die Fock zu bergen. Plötzlich ist sie da, diese wahnsinnige Windbö. Die aufgewühlte See wird durch den Regenschauer schlagartig glattgepeitscht, die MANAHIKI krängt 40° zur Bb-Seite und zischt wie eine Rakete durch's Wasser. Ich sitze im Cockpit und staune über diese Naturgewalten. Am meisten fasziniert mich, wie die ARIES, unsere Windselbststeueranlage, das Schiff so gut auf Kurs hält, obwohl im Moment viel zu viel Segeltuch oben ist. Der ganze Spuk dauert höchstens 10 Minuten. Aber die nächste Front ist schon im Anmarsch, wie ich über Funk höre. Um die Mittagszeit bläst es mit 6 - 7 Windstärken aus WSW. Nur sehr langsam kommen wir bei einem harten "Am-Wind-Kurs" vorwärts. Gegen Mitternacht wird der Seegang so stark, daß es keinen Sinn mehr hat gegenanzuknüppeln und wir drehen wieder bei, zum 3. Mal auf dieser Reise. Am späten Vormittag des nächsten Tages voller Sturm aus WSW für ca. 1 Stunde. Danach Rückgang des Windes auf 7 - 8 Bft., aber immer noch sehr hohe See und ich muß gut 2 Stunden warten, bis ich wieder auf's Vorschiff kann um die Fock zu setzen. Mit dieser eigentlich zu großen Segelfläche schießen wir übers Meer, haben aber sehr starke Krängung und dadurch eine große Bremswirkung, da das Leedeck meist überspült ist. Eigentlich hätte ich die Sturmfock setzen müssen, aber das Barometer steigt und der Wind soll laut Wetterbericht schwächer werden. Also spare ich mir ein zusätzliches Segelmanöver und schone damit meine Kräfte etwas. Bisher war die Atlantikfahrt alles andere als schön. Der Wind meistens von vorne, ständig Frontdurchgänge und nachts viel Schiffsverkehr. Tagsüber sichten wir keineinziges Schiff, aber so bald es dunkel wird, tauchen überall Fischrutter auf, obwohl wir mindestens 50 sm von der marokkanischen Küste entfernt sind.

Wir kommen kaum vorwärts. Es ist schon die 3. Nacht, daß ich am Osthimmel ganz schwach den Widerschein der Großstädtlichter von Casablanca sehe. Ich bin am Überlegen, ob wir nach Madeira segeln sollen. Wir befinden uns breitengradmäßig fast auf der Höhe dieser Insel und könnten den Kurs unter Segel gut steuern, wenn der Wind weiter von Süd kommt. Aber die Entscheidung nimmt mir Rasmus ab. Es ist Sonntag der 1. Dezember, unser 10. Tag auf See, als wir nördliche Winde kriegen. Endlich aus der richtigen Richtung. Bis jetzt sind wir erst gut 400 sm gesegelt. Am Montag zum 1. Mal richtiges Passat-Segeln. Herrlicher Wind aus NO mit Stärke 4 - 5. Der Barometerstand ist normal und zeigt 1020 hPa. Die Sonne scheint, es ist warm und nachmittags ziehen wir sogar unsere Blister hoch. Schön sieht es aus, das große bauchige schwarz-rot-längsgestreifte Raumschotsegel mit dem wir gute Fahrt machen. Auch am nächsten Tag läuft es prima, aber der Luftdruck ist schon wieder am Fallen. Im Laufe des Nachmittags dreht der Wind auf Ost und als es Nacht wird, haben wir Südwind. Also schon wieder gegenan. Kurz vor Mitternacht starte ich den Diesel, da der direkte Kurs nach Arrecife unter Segel nicht beibehalten werden kann. Wir müßten wieder kreu^zen und k^limmen kaum vorwärts. Mein Koppelort ergibt noch 60 sm bis zur N-Spitze von Lanzarote. Vielleicht sind wir auch schon näher dran? Wir können schon die UKW-Rundfunksender von der Insel empfangen. Das muß doch zu schaffen sein! Aber 2 Stunden später ist der Seegang so stark, daß wir fast auf der Stelle treten. Also Maschine wieder aus und beigedreht. Die Nadel des Barometers fällt rapide und stetig abwärts. Der Wind nimmt an Stärke zu und wird sehr böig. Das gereifte Groß stabilisiert zwar die Schiffsbewegungen, trägt aber auch zu erhöhter Krängung bei. Die 4. Front zieht durch, aber das bessere Rückseitenwetter kommt nicht. Mittags checke ich bei Trudi aus Barbados ins Trans-Atlantik-Netz der Amateurfunksegler ein und lasse mir die Wind- und Wettervorhersage für unser Seegebiet noch einmal wiederholen. Ein Tief liegt über Madeira fest und will sich nicht auflösen. Wir sind nicht die einzige Yacht, die diesen Sturm auf See abreiten muß. Aber das ist nur ein schwacher Trost. Auch die Segler in den nach Süden schlecht geschützten Häfen und Buchten auf den Kanarischen Inseln kommen in arge Bedrängnis. Abends um 18.30 Uhr UTC Wettergespräch auf dem britischen "MI-Netz": Noch keine Besserung in Sicht. Die Amis übernehmen das Funknetz und bleiben die ganze Nacht auf "stand-by". Ich lege mich in die Koje und nehme ein passendes Buch in die Hand "Beaufort 10-was tun", Sturmfiabel aus der kleinen Yachtbücherei. Als ich in den einzelnen Kapiteln lese, werde ich plötzlich glockenhellwach. Hier steht genau das geschrieben, worüber ich mir schon die ganze Zeit etwas Sorgen mache. Das Groß ist noch oben, zwar stark gereift, aber trotzdem. Das gesamte Schiff ist stark am Vibrieren. Ich schlüpfte ins Ölzeug, ziehe Lifebelt und Rettungsweste an und warte auf ein günstiges Moment. Gegen Mitternacht scheint der Wind etwas nachzulassen, aber wahrscheinlich bilde ich mir das in meiner Phantasie nur ein, weil ich es gerne so hätte. Draußen ist stockdunkle Nacht, aber die beiden 25 Watt starken Salingleuchten, lassen das Deck wie im Flutlicht erscheinen. Ich sichere mich mit einer Leine vom Niedergang aus und krabble in LUV nach vorne zum Mast. Dort klinge ich den Karabinerhaken vom Rettungsgurt ein und schmeiße das Großfall los. Das Segel kommt runter, aber nur die Hälfte bis zur Saling. Dort hat es sich an den Maststufen verhängen. Ich ziehe, zerre und rupfe und bekomme dann auch den Rest des Segels herunter. Schnell das lose Tuch mit Bindseeln am Baum festbinden, bevor es vom Wind total ausweht und zerfetzt wird.

Als ich wieder unten in der geschützten Kajüte bin, ist mir wesentlich wohler zumute. Die Schiffsbewegungen sind jetzt zwar ungleichmäßiger, aber die Krängung ist nicht mehr so stark und das Vibrieren des Mastes hat aufgehört. Nun kann ich für Schiff und Crew nichts mehr tun. Die Yacht treibt mit eingeschalteter Ankerlaterne vor Topp und Takel in der rollenden See. Da ich schon zwei Tage keine Schiffe mehr gesichtet habe, haue ich mich in die Kojе und schlafe fest durch bis zum nächsten Vormittag. Zum 1. Mal seit 2 Wochen.

Am Donnerstag den 05. Dezember erreicht der fast orkanartige Sturm seinen Höhepunkt. Das Barometer ist innerhalb von 70 Stunden um 26 hPa gefallen und steht nun auf 994. Das Madeira-Tief ist weiterhin festliegend. Den ganzen Tag herrscht wahnsinniger Seegang, sowie sehr starker und sehr böiger Südwind. Zweimal legt der Wind für ca. 1 Stunde auf schätzungsweise 10 Eft. zu. Die weiter nördlich beiliegende 60-Fuß Segelyacht 'ALEATROS' bestätigt über Funk 50 - 60 kn Wind. Das sind über 100 km/h. Zu diesem Zeitpunkt ist das Meer nur noch eine weiße Schaumlandschaft mit brechenden Kimmern und rollender See überall. Viele Seen brechen sich am Deckssüllrand und der gesamte äußere Kajütaufbau steht zeitweise unter Wasser, welches teilweise durch geschlossene Luken und Lüfter eindringt. Auch die Bilge füllt sich immer wieder mit Seewasser, ich weiß nicht wo es her kommt. 2 - 3 Mal am Tag muß ich lenzen. Schon in der Ferne hört man die gischtbeladenen Wellenberge heranrollen. Immer wieder rasen sie schräg von achtern mit affenartiger Geschwindigkeit übers gesamte Luvdeck und knallen gegen die Fenster. Aber die 10 mm starken unzerbrechlichen Scheiben aus Polycarbonatglas halten diese Kräfte aus. Sie sind in ihrer Stärke zu 25 % überdimensioniert und bleiben dicht. Trotzdem ist unser Schiff ein Spielball des Atlantiks, Neptun spielt mit der HAWAII 'U-Boot'.

Wir sind ziemlich am Ende unserer Kräfte. Petra liegt schon seit Tagen seekrank in der Kojе. Nur die täglichen Amateur-Funkkontakte möbeln uns psychisch etwas auf. Morgens checke ich bei Christof (DK Ø ME) von Intermar ein, mittags melde ich mich im Transatlantik-Netz und am Abend bekomme ich von Rudi (G 4 PTO) auf dem 'UK-Maritime-Mobile-Net', die neuesten Wetterinfos. Alle fordern uns zum Durchhalten auf und drücken Daumen, daß sich dieses verrückte Madeira -Tief bald auffüllt.

Auch an diesem Abend schalte ich kurz nach 18 Uhr das Kurzwellenfunkgerät wieder ein. Ich drücke die Memory-Taste wo die 14.303 gespeichert ist und schon kommt die englische Station lautstark mit S 9 herein. Gerade will ich einchecken, da geht der Transceiver selbstständig auf Sendung. Der im Achterschiff eingebaute automatische Antennentuner spielt verrückt und paßt die Achterstagantenne auf eine völlig andere Frequenz an. Der Empfang ist jetzt nur noch sehr schwach und ich kann nicht mehr senden. Am nächsten Tag läßt der Wind etwas nach, aber immer noch 8 Eft. aus SW und sehr hoher sich kreuzender Seegang. Seit drei Tagen keine Positionsfeststellung mehr möglich. Wir liegen weiterhin bei und driften wahrscheinlich nach NW. Christof ruft mich mehrmals über Funk auf der 14.313 und gibt schließlich eine Suchmeldung raus, als er keine Resonanz von mir erhält. Auch Trudi ruft mich wieder auf im Transatlantik-Netz. Ich kann die Stationen schwach aufnehmen und versuche mich zu melden, aber ich komme nicht durch. Die Antenne ist falsch angepaßt und strahlt kaum Leistung ab. Wahrscheinlich ist Wasser in den Antennentuner eingedrungen. Bei dem immer noch stürmischen Wetter besteht auch keinerlei Chance antennenmäßig irgendetwas zu improvisieren. Auch meine Funkfreunde aus Frankfurt sind an diesem Freitag zur gewohnten Sked-Time am Abend auf dem Band. Ihre vergeblichen Anrufe nach mir kann ich leider nicht beantworten.

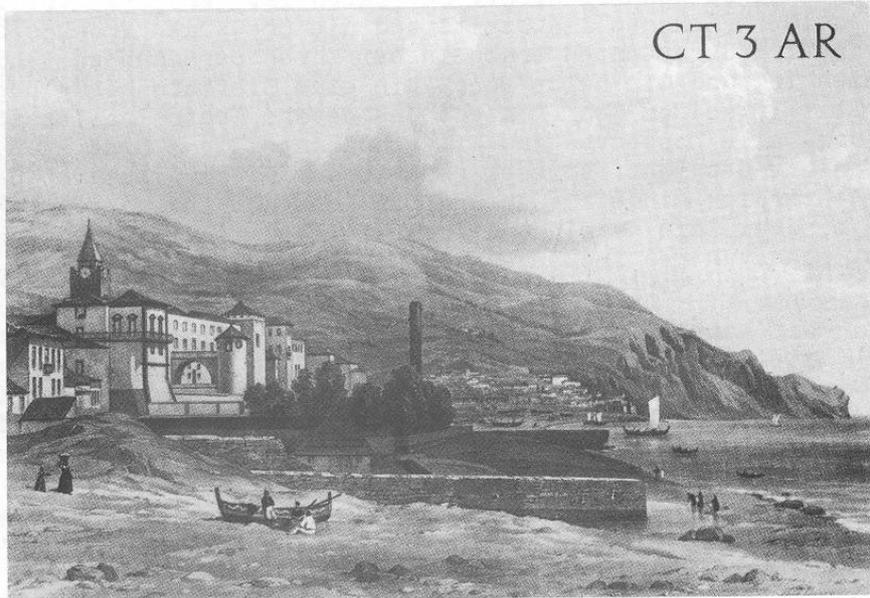
Samstag, 07. 12.91 : Wir liegen den 4. Tag bei, das Barometer steigt wieder. Günther und Christof von Intermar machen sich langsam Sorgen um uns. Wir können die Funkgespräche verfolgen, sind aber zum passiven Zuhören verurteilt. Abends macht Günther einen letzten Versuch mich übers englische Maritime-Mobile-Netz aufrufen zu lassen. Ernie, (G 4 OS) die britische Leitstation ruft nach mir. Sein Signal ist stärker als alle anderen. Seit dem Tunerdefekt zeigt das S-Meter zum 1. Mal wieder einen Ausschlag. Er könnte mich vielleicht hören. Ich antworte, keine Reaktion. Ich versuchs noch mal: "G 4 OS, G 4 OS this is DF7 FY/MM, over, over",. Ja, jetzt konnte er mich aufnehmen, die Verbindung ist hergestellt. Ich schildere kurz die Lage: Antennentuner defekt, Wasser im Schiff, Großsegel am Kopf gerissen, aber sonst alles o.k. an Bord. Die über Norddeich-Radio eingeleitete Suchaktion konnte wieder abgeblasen werden. Wir wollen noch über Nacht beikedreht liegen bleiben und am nächsten Tag versuchen Segel zu setzen. Am Sonntagmorgen schätze ich erstmal unsere Position ab. Insgesamt haben wir in diesem Sturm 102 Stunden beikedreht gelegen. Aus Erfahrung von einem abgerittenen Mittelmeersturm weiß ich, daß unsere Yacht damals mit 1 kn auf Drift gegangen ist. Diesen Wert lege ich zugrunde und ermittle unseren Standort mit 30° 50' N und 13° 40' W. Wir sind 120 sm von Lanzarote, 180 sm von Gran Canaria oder Teneriffa und 200 sm von Funchal auf der Insel Madeira entfernt. Der Wind kommt immer noch aus S mit 6 Bft. und der Seegang ist sehr grob. Da das Großsegel gerissen ist und nicht gesetzt werden kann, ist die Entscheidung klar, die längste Strecke wird der kürzeste und bequemste Weg werden. Ich ziehe die Fock hoch und wir segeln mit 300° Kompaßkurs bei raumen Wind nach Madeira. Zwei Tage später laufen wir mit leichtem NO unter Maschine in Funchal ein. Zum Ausschlafen und Ausruhen kommen wir allerdings so schnell nicht. Der Hafen ist gerammelt voll. Wir liegen im 10er-Päckchen längsseits und die Crews der französischen Charterüberführungsyachten trampeln bei ihren permanenten Landgängen den ganzen Tag und die halbe Nacht wie eine Elefantenherde übers Deck. Viel Arbeit im und am Schiff steht uns bevor: Erstmal alles trockenlegen, dazu alle Konserven aus Pilge und unter den Kojen ausräumen, Auspuffanlage des Schiffsdiesel reparieren. Durch diese ist Seewasser in die Achterpiek eingeflossen und hat den Antennentuner lahmgelegt. Drei Tage, drei Segelnadeln und fast die gesamte Rolle Segel, am gingen für die Reparatur des Großsegels drauf.

Resümee: Wir haben wahrscheinlich einen neuen Negativ-Rekord aufgestellt. In 19 Tagen und Nächten sind wir 842 sm gesegelt. Der direkte Weg von Gibraltar nach Madeira beträgt 660 sm und ist normalerweise bequem in einer Woche zu schaffen.

Ahoj - es lebe die Segelei !!!



CT3YD



CT 3 AR

Segler, die Funchal-Madeira anlaufen, werden von Trudy gern begrüßt. Sie ist eine sehr freundliche und hilfsbereite Dame und fast täglich auf 14313 KHZ qrv. Die qsl-Karte Ihres OM Jaime zeigt den Palacio de Governador auf Madeira 1850.

Die Azoren, eine Oase im Atlantik

Kasemier hat recht, es lohnt sich, zu den Azoren zurückzukehren, aber nicht nur, weil alles billig ist und die Leute freundlich sind.

Die Atmosphäre in Horta auf Fajal ist einfach einmalig und schwer zu beschreiben. Horta ist der sicherste Hafen in diesem Archipel. Südöstlich dieses Ortes liegt die Nachbarinsel Pico mit gleichlautendem Berg (2350 m), der höchsten Erhebung auf den Azoren. Der Pico hat fast immer einen Wolkenkragen, aus dem die Bergspitze herausguckt. (Eine gute Ansteuerung, wenn er sich zeigt!) Die Hänge des Berges lassen die Reben für den berühmten Vinho Verdelho wachsen, ein köstlicher Wein.

Wenn man in den Hafen von Horta einläuft, hat man an Backbord eine 750 Meter lange buntbemalte Hafenummauer. Hier haben sich auslaufende Yachten zum Abschied verewigt, eine schöne Sitte, die hoffentlich erhalten bleibt.

Im Hafen liegt man entweder am Kai im Päckchen, im Hafenbecken vor Anker oder zwischen zwei Bojen.

Das Einklarieren ist in Horta ein Vergnügen. Die Beamten sprechen zwar kaum Englisch, doch auch mit ihrem Portugiesisch machen sie sich auf freundliche Art und Weise verständlich, und der Papierkram ist schnell erledigt. Mit: „Have a nice time!“ wird man entlassen.

Cafe Sport mit Peter Azevedo ist ein Erlebnis für sich. Hier ist der Seglertreffpunkt, hier kann man seine Post abholen. Peter ist eine wertvolle Hilfe für jeden Segler, er weiß immer Rat. Er spricht neben Portugiesisch auch Deutsch und Englisch und ist somit ein guter Dolmetscher. Die Besatzung von den Lotsenbooten hat ihren Stammtisch im Cafe Sport. Wird ein Bootsmechaniker gebraucht, so weiß Pe-



Die mitten im Atlantik gelegene Inselgruppe der Azoren ist ein besonders beliebtes Ziel zahlreicher Fahrtensegler.

ter einen der Pilots loszuziehen, der dem Segler dann hilft. So hat man einen Fachmann für wenig Geld. Bootsmechaniker sind außerordentlich rar auf den Azoren.

Porto Pim ist die Walfängerstation auf Horta. Noch heute wird der Wal mit der Handharpune gefangen und auf den Strand von Porto Pim gebracht. Die Walzähne sind ein willkommener Nebenerwerb, sie werden zu Souvenirs verarbeitet. Neben dem Cafe Sport kann man miterleben, wie mit Geschick die Zähne in Scheiben geschnitten und kunstvoll bemalt werden. Die Spitzen verwandeln sich in geschmackvolle Anhänger. Wenn nun noch der Schiffsname eingraviert ist, hat man ein wirklich brauchbares und stilvolles Souvenir.

Kasemier wird sich über sein Geschenk gefreut haben!

Der Strand von Porto Pim ist geradezu ideal für eine Strandpartie. Vollkommen geschützt, die Stadt als malerische Kulisse im Rücken, nach vorne den Blick auf den Pico vom Mond beschienen, kann man sich keinen besseren Platz für eine romantische Strandpartie wünschen, und das wissen die Segler und manche Fete wird gefeiert, wozu der Vinho dann unbedingt dabei sein muß.

Will man originell und sehr preiswert essen gehen, so ist der Hühnerstall, wie die Segler dieses gediegene Lokal nennen, gerade richtig. Von Cafe Sport kommend, geht man noch ein Stück auf der Hauptstraße und dann links durch einen Torbogen, und schon steht man vor dem Restaurant. Tritt man ein, befindet man sich in einem ehemaligen Stall mit anschließender Bauernküche. An langen, mit Wachstuch belegten Tischen wird gegessen. Eine Speisekarte gibt es nicht, die Wahl besteht zwischen Fisch oder Fleisch. Wenn Hunger und Durst für zwei Personen gestillt sind, zahlt man sicher nicht mehr als sieben bis acht Mark. Dabei ist der Wein sogar köstlich, der einfache Landwein vom Pico, der dunkel-blaurot aus der Flasche kommt.

In Horta geben sich die Crews der internationalen Yachten ein Stelldichein. Da sind die Amerikaner, die Europa auf eigenem Kiel kennenlernen wollen, dann die Weltumsegler von Südafrika kommend, die Heimkehrer von der Karibik sowie den Bahamas und schließlich die „Rund-Azoren-Segler“.

So trifft man sich natürlich abends noch einmal bei Peter. Die Bude ist gerammelt voll, ein jeder ist aufgeschlossen und

weiß etwas zu erzählen, gibt seine Erfahrungen – gute und schlechte – weiter, und mancher Drink wird genommen. Einige nehmen ihren Drink mit auf die Straße, setzen sich auf die Hafenummauer und haben somit den Hafen als Kulisse vor sich.

„Wieviel Tage habt Ihr gebraucht?“ ist oft die Frage, wenn zwei den gleichen Weg hatten, und ganz schnell wird der Seglerstolz wach, wenn man schneller war, vielleicht sogar zwei bis drei Tage! Die dabei stehenden Seglerfrauen sagen sicher oder vielleicht: „Die Hauptsache ist, man kommt gut an!“

Über Schäden am Schiff wird gesprochen und wie man sie eventuell vermeiden kann, denn Erfahrung macht klug und ein kluger Segler lernt nie aus!

Horta ist eine fruchtbare, gut bewachsene Insel. Die mit bunten Hortensien gesäumten Straßen und Wege laden zu einer Wanderung ein. (Von diesen Hortensien hat Horta den Namen.) Die Äcker und Gärten sind gut bestellt. Mais und Getreide sind die Hauptanbauprodukte. Die saftigen Weiden lassen die Milchwirtschaft gedeihen, und die Milchprodukte werden ins Mutterland, nach Portugal, gebracht.

Die Bevölkerung ist aufgeschlossen und freundlich. Es ist leicht, jemanden zum Wäschewaschen zu finden, man verdient sich gerne ein paar Escudos. Für Einhand-Segler wie Kasemier wird auf Wunsch sogar die Wäsche gestopft.

Die lange, bunte Hafenummauer säumt die andere Seite dieses wirklich imposanten Hafens mit seiner besonderen Atmosphäre. Die vielen Erinnerungsbilder, von scheidenden Seglern gemalt, sagen, wie viele Segler schon hier warten. Wer wird noch kommen?

Anneliese Vogelsang

NACHTRAG TÖRNBERICHT

4. Etappe des Sommertörns 11.8.90 - 31.8.90

Ponta Delgada - Horta - Plymouth

Peter Hintz (S), Andreas Waßmann, Felix Libau, Jost Möhring, Peter Eusemann, Andreas Gebauer

11.8.90 Während ich gerade noch eine Postkarte an die lieben zuhause beende, ertönt der Gong und die Aufforderung, das Rauchen einzustellen und den Gurt anzulegen, denn nun geht es aus strahlender Sonne hinab durch eine dicke Wolkendecke zu der kleinen Inselgruppe, die in den Wetternachrichten immer für so viel Wirbel sorgt - die Azoren. Die Hauptstadt Ponta Delgada begrüßt den Flieger mit kurzen Regenschauern, um ihn kurz darauf mit strahlendem Sonnenschein gleich wieder abzutrocknen, eine Eigenart des Azorenwetters, die man schnell zu schätzen lernt.

Hätte ich nicht wenige Stunden zuvor Jost per Zufall auf dem Lissaboner Flughafen getroffen, würde ich mich nun um einen Weiterflug nach Horta auf Faial bemühen müssen. Doch er hatte mir mitgeteilt, daß nach letzten Informationen doch Ponta Delgada zum Crewwechsel angesteuert werden sollte und ich gut daran täte, als erster der neuen Crew auf der Insel, einmal einen Blick in den Hafen zu werfen. Oh ha, wie gut, daß es solche Zufälle gibt, 200,- DM und einen Umweg gespart, der meine peinliche Ahnungslosigkeit offenbart hätte.

Ein Taxi bringt mich zum Hafen und zu meinem großen Erstaunen liegt die Wiking tatsächlich am Steg der kleinen Marina. Als blutiger Anfänger im Törnsegeln bin ich doch zutiefst beeindruckt, wie solche Verabredungen über tausende von Seemeilen auf den Tag genau eingehalten werden können - nach drei Wochen an der Seite von unserem Skipper wird mir klar, wie es hatte klappen müssen. Meine Begeisterung über das "da"-sein der Crew wird mit einem völlig unspektakulärem "hallo, wie geht es" gleich auf das nüchterne Bordmaß heruntergekühlt und ich reihe mich neugierig mit meinem Gepäck in das Chaos an Bord ein. Abends trudelt Jost mit der nächsten Maschine ein, und am nächsten Tag finden auch Peter und Andreas von Horta aus den Weg zurück zu uns. Das Chaos erhält dank der Getriebereparatur nun endgültig den Charakter einer Baustelle, und es fehlt eigentlich nur noch die rot-weiße Plastikummwicklung mitsamt gelbem Hinweisschild, die das Schiff zur Gefahrenzone erklären. Hatte man diverse Werkzeugkisten und Motorteile geschickt durchstiegen, mußte man nur noch neben den Eimer mit Getriebeöl treten und schon hatte man den Niedergang gefunden, so einfach war das.

Peter und Peter wurden sich in den folgenden Tagen in ihrer Ölhaut immer ähnlicher und zogen es vor, den ganzen Tag lang in Doppeldeckermanier den Getriebelock mit Hämmern gnadenlos zu bearbeiten. Wir, der Rest der alten und der nichtverölte Teil der neuen Crew entschlossen uns darum zu einem kleinen Ausflug über die Insel. Einer mußte ja etwas für die Kultur tun und wir fühlten uns der gerechten Arbeitsteilung verpflichtet. Der Ausflug führte uns per Taxi zu einer brodelnd heißen Vulkanquelle und von dort per pedes durch die herrlich grüne Hügellandschaft bis an die Westküste, wobei wir auf dem Weg so dem ein oder anderen Bullen umwandern mußten. An der Küste entdeckten wir in einer Felsenbucht ein dort angelegtes Freibad, das wir am nächsten Tag noch einmal ansteuerten, um einmal die gewaltige Brandung leicht abgeschwächt und an einem Stahltau festgekrallt zu durchtauchen.

Kurzum, wir verbrachten zwei schöne Tage, während Peter und Peter das Kunststück fertigbrachten, nicht nur den Fehler im Getriebe zu finden, sondern es mit dem fast richtigen Ersatzteil so wieder zusammenzusetzen, das nicht ein Teil übrig blieb und der Motor anschließend lieblicher schnurrte als je zuvor. Blieb jetzt noch den Proviant zu fassen und es konnte losgehen. Damit begann der Spaß für den örtlichen Supermarkt. Viele Törneinkäufe haben sicher schon zu einer gewissen Unruhe in den betroffenen Läden geführt, aber wer hat es schon je die Kasse gesprengt. Unsere Registriermaschine wußte zumindest bei 100.000 Escudos überhaupt nicht mehr weiter und signalisierte mit mattem Blinken den drohenden Absturz. Der Leiter fand mit einem Schlüssel schließlich den richtigen Dreh und wir wurden unser kleines Vermögen doch noch los, das nun als gut gefüllter Lieferwagen wieder den Weg zurück zu unserem Schiff fand. Der Proviant wurde verstaут, die Törnzielpostkarten in gemütlicher Runde geschrieben und die letzte Unordnung beseitigt, dann legten wir ab zur "Probefahrt" nach Horta.

In den beiden ersten Nächten auf See erhielten wir schon einen guten Eindruck davon, wie schön der ganze Törn werden würde. Der Sternenhimmel war hier, fernab von Staub und Schmutz in der Luft, so überwältigend schön, daß man sich gut die ganze Nacht daran erfreuen konnte und die zahlreichen Sternschnuppen keinen Wunsch offen ließen. Die meeresleuchtenden Delphine setzten dem Ganzen als willkommene Gefährten dem Ganzen noch die Krone auf und nach zwei Tagen erreichten wir am frühen Vormittag Horta auf der Insel Faial. Nach dem Einklarieren trollten wir uns zur Dusche und setzten die letzten Waschladungen vor dem großen Törn an, um uns Rasmus in unserem "strahlendsten Weiß" zu überantworten. Den Nachmittag verbrachte jeder auf seine Weise und abends versammelten wir uns in dem berühmten "Cafe Sport", wo sich die hartgesottenen Weltumsegler zum kleinen Plausch treffen. Bevor es dann am nächsten Tag losging, suchten wir unter den tausenden von Bildern auf der Hafenummauer noch ein freies Plätzchen, um auch uns, dieser bunten netten Tradition folgend, mit einem Bild unseres Standers auf der Mauer zu verewigen. Unter leichtem Wind verließen wir am Nachmittag die Insel, wobei er sich auch in den nächsten Tagen alle Mühe gab, nur nicht zu heftig zu blasen. Dabei hatte unser Skipper gleich nach dem Ablegen Freund Rasmus den edelsten Schluck Sherry gegönnt, jedoch verbunden mit der geheimnisvollen Formel: "Rasmus, altes Rübenschwein, sollst auch heut der erste sein, bring uns immer guten Wind, auf daß wir bald in England sind". Diese Anrede! Das konnte ja nur schiefgehen. Der Wind hatte eh schwach begonnen, um nun ganz stark nachzulassen. Unter dieses schwierigen Bedingungen testete Felix nach einem geschickten Stolperer erst einmal die Schwimmfähigkeit unseres Peilkompasses aus, der seiner Hand im hohen Bogen Richtung Wasser entglitt und Jost zur ersten tollkühnen Rettungsaktion dieses Törns veranlaßte. Einer Blitzentkleidung folgte der gezielte Hecht ins Wasser, und Felix hatte den Kompaß wieder. Unterdessen hatte sich das Schiff tatsächlich um wohl gut und gern sechs Meter weiter gen England geschoben - wir wurden zuversichtlich.

In den folgenden Tagen blieb das Wetter insgesamt sehr schön und vor allen Dingen warm, so daß bei 1-1,5 Bft gemütliches Segeln auf dem Programm stand. Die Wachen waren zur Zufriedenheit aller eingeteilt und dümpelten sich ein in Vorbereitung auf die so oft beschworenen Westwindzone, die wir vor Weihnachten noch zu erreichen glaubten. Natürlich mußte angesichts unseres Schnecken tempos wenigstens eine Ankunfts wette abgeschlossen werden. Wir hätten auch um andere interessante Dinge wetten können, z.B. wieviele 5-7 cm große Lotsenfische Felix mit seiner Hai- und Thunfischangel wohl bis England "erledigen" würde, doch diese Wette wurde wegen mangelnder Teilnahme

der Lotsenfische nicht weiterverfolgt. Im ganzen Atlantik schien es ihrer nur zwei zu geben, die uns aber für eine Woche treu begleiteten und dem Schutz der nichtangelnden Crew unterstanden. Eine Wette, wie lange unser frisches Brot wohl halten würde, hatten die Schimmelpilze schon für sich entschieden, bevor wir überhaupt an die Wette hätten denken können. Es blieb bei der Ankunftsfrage, und nachdem jeder sich auf Logbuch, Logge, Karte und Kaffeesatz seinen Reim gemacht hatte wurden die Umschläge verschlossen. Der Wind blieb weiterhin gemütlich bis gar nicht vorhanden und wir verbrachten die Zeit mit Lesen, Schwimmen im Schlepptau des Schiffes und manch einer kurierte seine Schlafsucht aus. Bis das nicht mehr reichte und Peters weißlackierter Edelsextant Modell "Bobby Schenk" unser Interesse weckte. Peter ließ uns netterweise am alten Bordsextanten üben, und nun gab es kein Halten mehr. Jeder fühlte sich zum angehenden Navigator berufen, und man konnte zeitweise nicht ein Kapitel des wichtigsten Buches an Bord lesen ("Navigation leicht gemacht" wohlgemerkt), ohne daß einem die Stoppuhr samt Schreiber entgegengereicht wurde und fünf Mal auf das Kommando "jetzt" die zum Winkel genau gemessene Uhrzeit notiert werden sollte. Anschließend ging es in die Tabellen, und mit Peters Hilfe hatte bald ein jeder sein Erfolgserlebnis, kleine Patzer von 60 sm Abweichungen wurden höflich übersehen. Doch die beste Navigation nutzt wenig, wenn der Wind fehlt, und wir mußten nun zu anderen Mitteln greifen, um Rasmus die Schmach des ersten Tages vergessen zu lassen. Ein Opfer mußte gefunden werden, und die Frage, wovon wir uns wohl am leichtesten trennen konnten, war schnell beantwortet. 30 einst angeblich so delikate spanische Paprikawürstchen, denen die vorherige Crew schon nach den ersten Tagen abgeschworen hatte, befanden sich noch an Bord und drängten jedem in weiteren Umkreis die Erkenntnis auf, daß ihr Abbauprozess schon recht weit vorangeschritten sein mußte. Da ein Crewmitglied unbeirrbar an der Köstlichkeit dieser kleinen Leckereien festhielt, zogen wir es vor, Rasmus dieselben in stiller Abendstunde zu opfern. Schwer war es zu glauben, aber wir wurden prompt mit einem etwas auffrischenden Wind am nächsten Tag belohnt, und als wir darauf hin unsere Entsorgungseinheiten vergrößerten, ging es mit frischer Brise bei weiterhin angenehmen Wetter flott Richtung England voran. Neben unsere Navigationsübungen gesellte sich jetzt noch das tägliche Brotbacken, da ein erster Versuch zu einem überraschend guten und schmackhaften Ergebnis geführt hatte und kneten auch in äußerster Schräglage immer noch leichter war als Kaffee zu kochen. Ob es nun die Würstchen oder die Westwindzone war, nach zehn Tagen ab Horta machten wir so gute Fahrt, daß der Badespaß im Schlepptau des Schiffes zu gefährlich wurde und nur noch Beidrehen die nötige Erfrischung brachte. Unter den kritischen Blicken unseres Skippers, der uns mit jedem Sprung vom Bugkorb einer offenen Knöchelfraktur näher sah, genossen wir das jetzt merklich kühlere Bad zum letzten Mal, das sich von da an nur noch auf einige Pützen voll an Deck beschränkte. Die zu Beginn unseres Törns immer anwesenden Delphinrudel wurden zu einem seltenen Anblick, doch an ihrer Stelle zeigten sich Wale tags oder nachts etwas häufiger, wobei zwei Pottwale, die achteraus in 100 m Entfernung unsere Bahn kreuzten wohl den größten Eindruck auf uns machten. Schweres Wetter war uns bis dahin erspart geblieben, nur Jost und Felix erwischten jetzt eine Hundewache mit heftigen Böen und Regen satt, der sie nach dem Bergen aller Segel erschöpft und pitschnaß um vier Uhr früh in die Kojen sinken ließ. Die folgenden Tage brachten mit kräftigem Seegang und Windstärken um 5 Bft unter blauem Himmel die für den Rudergänger wohl schönste Zeit des ganzen Törns.

Wir näherten uns England nun im Eiltempo und Peter gabte immer häufiger unseren Standort, um mit genauen Kursvorgaben eine Tonne 150

sm vor der Küste im Kanal anzusteuern, die ihm die Genauigkeit seiner Messungen bestätigen sollte. Tatsächlich trafen wir zu dem erwarteten Zeitpunkt auf ein etwas verworren aussehendes Konglomerat, das aus pinkfarbenen Schwimmkörpern, einer Leuchteinheit und einer daran irgendwie festgefriemelten Batterie bestand. Dieses "Mickerding", wie Peter es bezeichnete, könne unmöglich die so bedeutungsvoll in der Karte eingetragene Tonne sein, und so beließen wir es bei einem mitleidigen Lächeln über diesen schwimmenden Schrotthaufen und segelten weiter.

Unser Augenmerk galt nun dem ersten Leuchtfeuer. Am 30.8.90 um 19:20 sehen wir das Leuchtfeuer von Bishop Rock Backbord querab, ein erhebendes Gefühl. Wir waren tatsächlich im Zeitplan geblieben dank einer gelungenen "Aufholjagd" in den letzten vier Tagen.

Am nächsten Tag wurde vor der schönen Küste Cornwalls an Bord ein letztes Rührstück in drei Akten aufgeführt mit dem Titel "Der Schokoladenpudding". Hatte Felix zunächst alles getreu der Packungsanleitung angerührt, so führte der blinde Griff zur Zuckerdose im Regal zu der interessanten Variante eines Schokoladenpuddings auf Salzbasis, und auch ein hektisches Ablöffeln des darniedersinkenden Salzberges konnte nicht verhindern, den Topfinhalt nach einem Probehappen in die ewigen Fischgründe zu schicken. Im zweiten Akt war Felix zur richtigen Zeit leider am falschen Ort, so daß sich die zweite Anmischung gar innigst mit dem Topfboden verband und jede Störung dieser Eintracht von scharfen Gerüchen begleitet war. Felix warf den Löffel, und ich durfte zum Gefecht mit den Tücken einer Instantpackung antreten. Im dritten und letzten Akt verlief alles zunächst zur Zufriedenheit aller, doch als die Suppe auch nach zehnmütigem Kochen keine dickere Konsistenz annehmen wollte, wurden die ersten kritischen Stimmen laut, die den Fehler irgendwie im Verhältnis Pulver zu Milch vermuteten. Ein erneuter Blick in den Karton gab den Nörglern recht, als sich darin noch zwei kleine Beutel Pulver befanden, die zu der Zeit schon längst in der Milch hätten kochen sollen und... .

Wir erreichten Plymouth ohne Schokopuddingreserven an Bord am Abend des 31.8.90. Peter hatte auf den Tag genau richtig getippt, wir anderen hatten uns von der Flaute zu Beginn des Törns zu sehr beeindruckt lassen und lagen mit unseren Wetten Tage dahinter.

Über Funk besorgte er uns einen Liegeplatz in der ziemlich luxuriösen "Mayflower Marina", und im schönsten Sonnenuntergang glitten wir in unsere Box. Der Törn war zu ende, 14 Tage und 4 Stunden hatten wir für 1329 sm benötigt und jede Seemeile war es wert gewesen. Wir waren mächtig stolz.

Unter den Augen der Fernsehüberwachung und vorbei an einem Schilderwald voller Aufforderungen und Verboten gingen wir Duschen. Seit langem einmal "süß" gewaschen, rasiert und im frischen Tuche gönnten wir uns zum Abschluß im ausgezeichneten Mayflower Restaurant ein erstklassiges Abendessen.

Andreas Gebauer

SEEMANNSGARN VON DER "TAURUS"

Tunesien - Malta - Korfu

26.5.1990

Als wir um 6.00 Uhr früh aufstanden, kam die Sonne blutrot aus dem Meer hinter dem Kran in der Marina "El Kantaoui" bei Sousse. Als ich zur Polizei ging, um uns abzumelden, reflektierte der rote Feuerball in den Fenstern der noch geschlossenen Boutiquen und Restaurants.

Der Polizist war noch etwas verschlafen und fand unsere Papiere nicht gleich. " 2 Personen? Ja - Wohin? Kelibia!" sagte ich, weil ich noch nicht wußte, ob wir bei dem anstehenden von der tunesischen Küste freikommen würden.

Wir frühstückten noch schnell und setzten gleich nach dem Auslaufen die Segel. Der Wind stand günstig für Pantelleria und wir rauschten mit über 7 Knoten los. Lampedusa wäre näher gewesen auf dem Wege nach Malta, aber da wir keine der Inseln kannten und der Wind günstig war, entschied der letztere. Leider schlief er nach 2 Stunden fast ein und wir mußten den Motor zu Hilfe nehmen. Später, nach der täglichen Funkverbindung mit Freunden in Deutschland und Spanien auf dem Amateurband, kam der Wind wieder zurück, etwas vorlicher, aber brauchbar. Die Funkerei brachte nicht nur Kurzweil in unseren Tagesablauf, wir hatten das Glück von einem Freund täglich eine detaillierte Wetterprognose zu bekommen, da eines seiner Hobbys die Auswertung von Wetterinformationen ist, und das andere die Funkerei. Und beim Segeln interessiert nun mal das "Wetter" mehr als das tägliche Brot.

Um 20.00 Uhr kam die Bergspitze der Insel aus dem Dunst, die Sonne versank rot im Meer und gleichzeitig erschien darüber die blankgeputzte Sichel des Mondes im Westen, zusammen mit dem Planeten Jupiter am Abendhimmel. Dazu kam noch ein Verkehrsflugzeug, welches seinen Kondensstreifen quer durch die Mondsichel setzte, fast kitschig schön! Ich machte eine Tomatensuppe mit gerösteten Brotwürfeln, die wir wegen der Schräglage aus den Kaffeepots löffeln mußten.

Mit Radar tasteten wir uns zu einem beschriebenen Ankerplatz an der SW-Seite von Pantelleria, ohne Detaillkarten, und gegen Mitternacht lagen wir vor Anker dicht unter dem Lavafelsen.

Am Morgen, nach einem erfrischenden Bad in dem klaren Wasser 20° C, fanden wir dann einen kleinen Hafen, nur 100m neben unserem ruhigen Ankerplatz! Aber wir brauchten ihn nicht mehr, ein frischer, achterlicher Wind blies uns die SW-Seite herunter und schloß prompt wieder ein, als die Insel erst 2 Sm achteraus war. Zwischen wechselnden Winden und motoren, ein paar Stunden hielt der Spi uns in Bewegung, brach die Nacht dann wieder herein, es regnete mal, kein Schiff zu sehen. Nach einer ruhigen Nacht, sah uns das Morgengrauen bei bedecktem Himmel und nördlichem Wind mit vollen Segeln, plus 1200 RPM, 6,5 Kn. laufen. Aber das hielt nicht lange vor, ohne besondere Ereignisse erreichten wir Malta am folgenden Nachmittag. Es war gerade die Zeit, als der Zoll für Yachten den Arbeitstag beendete und wir mußten zum Hauptzollamt in Grand-Harbour zum Einklarieren, bevor wir festmachten. Am nächsten Tag gab es Regen mit einem NW 6, welcher viel Schwell in den Hafen blies, der uns mit 6 Vorleinen und Mooring plus Anker achteraus, 2 Nächte unruhige Schaukelei bescherte.

Am letzten Tag im Mai blies es nur noch 3 Bft. aus NW und wir machten die Leinen los für Korfu. Parallel segelte die "Saint-Graal"! Wir trafen uns dann 2 Tage später in Sirakus wieder.

2.6.1990

Sirakus mit seiner alten Geschichte und dem modernen Verkehr liegt hinter uns. Das italienische Segelschulschiff "Palinaro" lag am Pier und wir haben es ausgiebig bewundert und die Flaggenparade am Abend erlebt. Die Nagelbänke und Blöcke erinnerten mich an meine alte "Westward-HO", einen eichenen Spitzgatter.

Seit Sirakus gibt es den ganzen Tag mehr oder weniger Schiffsverkehr, welcher aus der Straße von Messina kommt, oder in die Richtung geht. Gegen Abend will der Spi nicht in die Tüte und hält sich mal wieder am Vorstag fest. Wir überlisten ihn, indem wir den Kopf mit der Tüte fallen lassen und später aufklaren, nachdem die Genua mit Baum steht. Ich ändere den Kurs im Laufe des Tages von 60° auf 20° und segele von Korfu auf Crotone. Eine bildschöne, sehr schlanke Taube kommt für kurze Zeit auf Besuch und ruht sich auf der Reling aus. Morgens um 6.00 Uhr gibt die Logge den Geist auf und ich ersetze sie mit dem elektrischen Schlepplog. Um 8.00 Uhr morgens wird der Wind hart, der Golf

von Squillace schickt mir einen Gruß an Deck und nach dem Reffen und Segelwechsel muß ich mein Zeug wechseln. Mittags um 13.00 Uhr liegen wir mit Heckanker am Kai in Crotone, es ist Pfingstsonntag und wir sind etwas müde.

Abends fegt der Wind mit 4-5 Bft. über den Hafen und die Nachbarn wundern sich, daß unser dünnes Rolloband (mit Plattenanker und Reitgewicht) das 6 T. schwere Schiff vom Kai hält und wir in Ruhe die zwei Flaschen Wein aufmachen, während diese die Beiboote aufpumpen und den zweiten Anker ausbringen und nervös herumtanzen. Bevor wir ins Bett gehen ruft mich der italienische Nachbar mit einer Swan 47 und bietet mir seine Leine mit dem zweiten Anker an, weil er sich verholen will. Er geht dann längsseits zu einem Fischer in den anderen Teil des Hafens. Nun weiß ich nicht, ob die Angst um sein Schiff deshalb war, weil er meinem Ankergeschirr nicht traute oder ob er Angst hatte, daß seine zwei Anker nicht hielten, jedenfalls nehme ich nicht an, daß er mir seinen zweiten Anker aus Nächstenliebe gab.

Nachdem der Wind nachließ, und die Fischer wieder ausliefen, kam die Swan gegen 4.00 Uhr morgens zurück. Als wir mittags ausliefen, schliefen die Nachbarn noch.

Crotone ist ein brauchbarer Hafen, genaugenommen zwei Häfen, aber der sehr große Industriehafen ist eher langweilig. Die Stadt, in der Pythagoras lehrte, ist lebhaft angenehm, der offene Markt eine gute Einkaufsquelle und insgesamt südländisch, ohne touristisch zu sein.

Gegen Mittag kam der Wind, anfangs nur sehr leicht, so, das wir den Motor noch eine Weile mitlaufen ließen, bis wir an der Bohrinsel vorbei waren. Eine zweite Insel bzw. ein Teil davon wurde gerade von einem Spezialschiff der Hapag-Lloyd vor uns hergeschleppt, ein imposantes Gebilde. Und dann lief es mit 4 Bft., fast 7 Knoten über den Golf von Tarent. Nach 6 Stunden haben wir den halben Weg nach Santa Maria di Leuca bereits hinter uns, und da der Wind so günstig ist, halte ich etwas vor und um 23.00 Uhr entscheide ich mich, durchzulaufen in Richtung Korfu, weil der SSE unverändert anhält. Wir wechseln uns, je nach Laune, alle 3-4 Stunden ab, um Wahrschau zu halten, aber vor dem Morgengrauen ist nichts in Sicht und dann kommt ein Riesen-Container-Frachter aus der Adria und zieht SW.

Um 8.00 Uhr morgens sind wir auf der Westecke von Othonoi,

einer kleinen Insel, die NW von Korfu liegt und mit seiner beachtlichen Höhe von 1289m im Dunst des frühen Morgens aus dem Meer kam. Wie auf Bestellung kommen 2 große Delphine und spielen vor dem Bug, ein erfreulicher Abschluß des Törns. Wir haben 120 SM unter Segeln auf einem Bug in 19 Stunden zurückgelegt, ein Schnitt von 6,2 Knoten. Nicht schlecht für eine 15 Jahre alte Rasmus 35 mit zwei älteren Herren im Pensionsalter!

Wir ankern in der einsamen Nordbucht, wo nur ein einzelnes Fischerboot herumkurvt. Es sind verwegene aussehende Typen mit großen Säcken an Bord. Wir denken zuerst an Schmuggler und sind etwas unsicher als sie auf uns zuhalten. Es stellt sich heraus, daß sie Zigaretten haben möchten und hier nach Schwämmen tauchen. Wir sind erleichtert und bieten ihnen eine angebrochene Flasche Cognac an, da wir beide Nichtraucher sind, die sie jedoch ablehnen.

Den nächsten Morgen motorsegeln wir auf dem Wege nach Korfu - Hafen zur kleinen Nachbarinsel Erikoussa zum Mittagessen. Es gab Schwertfisch in der Taverne, und dann fing der Ärger an. Man soll den Tag nicht vor dem Abend loben, noch den Törn vor seinem Ende! Der Motor fing an zu kochen, als wir noch im Hafen waren. Wir lokalisierten das Problem und zum Glück hatte ich das nötige Ersatzteil, der Keil der Wasserpumpe war "weggerostet", und zum Abend lief alles wieder. Der nächste Tag brachte umlaufende Winde, welche fast auf jedem Kurs gegenan waren, zum Teil in Böen von den albanischen Bergen herunter mit 7 Bft. Teilweise sehr schönes Kreuzen bei relativ glatter See, man meint manchmal, man sei auf einer Talsperre oder auf einem Alpensee mit schönen Ausblicken auf grüne Hänge und hohe Berge. Im Kanal von Korfu kommen wir dicht unter die Küste von Albanien. In Gouvia durften wir mit gelber Flagge nicht anlegen, also ging es weiter zum Haupthafen für die Einklarierung. Dies war problemlos und als wir im Dunkeln in Gouvia einliefen, fiel ein Gewitter über uns her, ein herrliches Schauspiel zum Abschied für Ludwig, der mich hier verläßt und nach Deutschland zurückfliegt.

An Bord der "Taurus" am 9.7.1990

Auszug aus dem Bordbuch der "DIXI"

VON SARDINIEN NACH MENORCA

Dienstag, der 3.7.1990

Gut ausgeschlafen, nach Ausklarierung und Lampenkauf legen wir um 10:15 Uhr vom Kai in CAGLIARI auf Sardinien ab. Es weht kaum Wind, jedoch ist die Vorhersage ungünstig. Am Nachmittag dreht der Wind auf NORDWEST und bläst uns mit 5-6 bf ins Gesicht. Wir drehen ab und machen um 18:20 Uhr auf der Position 39°03'N 8°28'E nach 51 SM im Salzverladehafen von PONTE ROMANO bei St.Antioco fest. Es gibt Kartoffeln mit Speck und sonst ist alles öde hier. Eine Hafenanlage in der Einöde, ein Militärposten, riesige vergammelte Verladeeinrichtungen für Salz, und an den Festmacherpollern erkennt man die Zeichen der Faschisten und kann den Bau der Anlage unschwer der Zeit Mussolinis zuordnen. Einer Zeit, als Lybien noch italienische Kolonie war und der Krieg in Abessinien Nachschub brauchte. Das nächste Dorf ist weit entfernt und der Wind fegt ungehindert, salzigen Staub aufwirbelnd, über das flache Land. Ein herrenloser Hund mit zusammengekniffenen Augen schleicht vor dem Schiff hin und her. Wir taufen ihn Erhardo. An unserer Süßwasseranlage ist ein Schalter defekt. Ein kleiner italienischer Segler rammt uns von hinten; wir helfen ihm dann beim Festmachen; er torkelt besoffen davon. Wir bleiben bei dem NW-Wind um 5 bf am nächsten Tag in PORTO ROMANA liegen. Entrostet und primern am Schiff. Dieter fängt Rolanda, unsere sizilianische Grille und Erhardo patrouilliert nach wie vor dürr und mit zusammengekniffenen Augen vor dem Schiff. Umständlich verlegen wir noch an einen anderen Kai und am Abend läßt der sich legende Wind hoffen.

Donnerstag, der 5.7.1990

Wir bekommen kostenlos gutes Wasser mit dem Tankwagen geliefert und entscheiden uns um 13:00 Uhr zum Ablegen mit Kurs auf Menorca. Vor uns liegt ein Seegebiet, das durch schnelle Wetteränderungen immer für Überraschungen sorgt. Die Wetterberichte am Morgen sind in Ordnung. Trotzdem sind wir am Abend auf 14.313 Khz QRV und prompt kommt das, was wir befürchteten. Um 19:45 erhalten wir über Funk von Günther (DL2FCG) eine Sturmwarnung für unser Seegebiet mit über 9 bf für den frühen Morgen. Der Mistral fegt die Rhone herunter. **WIR KEHREN UM!** Unter Maschine und Segeln erreichen wir in schneller Marschfahrt unsere 8 Knoten.

Freitag, der 6.7.1990

Umständlich machen wir um 1:30 Uhr vor Buganker mit Achterleinen gegen den auffrischenden Wind am Kai von CARLOFORTE, einer kleinen Sardinien vorgelagerten Insel fest. Bis wir hier unsere endgültige Position erreicht haben, sind alle anderen Segler, die hier liegen aufgewacht. Das waren 77 SM bis hier zur Position 39°08'8N 8°18'2E notiere ich noch müde und lege mich schlafen. Um 4:00 Uhr stürmt es bereits, und draußen tobt die Brandung, die an den vorgelagerten Felsen die Gischt haushoch aufwirft. Am Abend spazieren wir mit den Einheimischen am Hafen auf und ab. Wir werden gemustert und wir tun gleiches. Hier ist Leben. Welch ein krasser Gegensatz zum Verladehafen von Romano.

Samstag, der 7.7.1990

Christoph (DKOMI) meint, jetzt könnten wir es wagen. Um 13:00 Uhr legen wir ab und draußen erwartet uns noch eine raue See. Um 18:30 Uhr reißt die Steuerbord-Laterne ab. Harald kriecht angeleint in Ölzeug

nach vorne und bindet sie wieder fest. Ich steuere derweil mit Hand die über 6 Meter hohen Wellen aus.

Sonntag, der 8.7.1990

Je weiter wir nach Nordwesten kommen, umso besser wird es mit der See. Nur noch 2 bis 3 Meter schätzen wir. Um 11:00 Uhr werden wir von einem Kampfflugzeug mehrmals angesteuert, das aus der Sonne kommend niedrig über unseren Mast braust. Wir erkennen keine Kennzeichen an der grau gestrichenen Maschine. Südlich von uns liegt Algerien. Könnte das etwas eine Maschine aus "Gadafis" Lager sein? Ich rufe erfolglos über UKW-Seefunk. Dann ist die Kurzwelle drann. "This is 5B4AAM/MM, present position" und die Schilderung des anfliegenden Kampfflugzeuges mit seinen Luft-See-Torpedos gehen auf 14.313 Khz in die Welt. Viele Stationen schalten sich ein und geben Ratschläge. "Wie fliegt die Maschine nach der Ansteuerung ab?" "Das ist international ein Aufforderung zur Kursänderung!" Dann ertönt endlich auf Kanal 16 des UKW-Seefunks eine Stimme. Der Pilot fordert uns auf, sofort den Kurs zu ändern und nach Norden zu laufen. Wir bitten den Piloten, sich erkennen zu geben. Darauf kommt kurz die Antwort: "This is US-NAVY in Exercise". Wir bitten ihn, seinem Vorgesetzten doch mitzuteilen, daß es uns als Segelschiff nicht möglich sei, gegen den Wind zu laufen und außerdem sei heute Sonntag. Nach entsprechender Rückfrage hat man ein Nachsehen mit uns, trotz der bedrohlichen Luft-See-Torpedos, die unter den Flächen des Trägerflugzeuges hängen, dürfen wir unseren Kurs beibehalten. Gegen Abend wiederholt sich der Vorgang mit dem Hinweis darauf, daß wir nicht unbedingt alle Daten über Kurzwelle verbreiten möchten. Haben die tatsächlich gelauscht! Wozu doch der Amateurfunk gut ist. In der Nacht ist unser Radarbild nach achtern weiß. Jetzt gefällt denen auch mein Radar nicht mehr. Meine Güte man kann es auch übertreiben. Dafür sind wir Weltmeister im Fußball geworden. Der Wind läßt weiter nach, nur der Schwell bleibt. Etwa 12 SM vor Menorca verschwindet auch die Milch auf dem Radar.

Montag, der 9.7.1990

Es ist zu dunkel, um den schmalen Fjord nach MAHON zu passieren und so legen wir uns um 1:00 Uhr hinter der ILE DE AIRE vor Anker. Meine Kondition ist nicht besonders, und so genieße ich den Schlaf, bis wir um 9:10 Uhr den Anker wieder aufholen und nach Mahon einlaufen. Du meine Güte, hat sich das in fünf Jahren geändert. Die Ankerlieger lassen kaum noch ein Fahrwasser erkennen. Wir gehen am Ende der Bucht an den neu erbauten Kai. Bis hier auf die Position 39°53'8N 4°15E waren es 191 Seemeilen.

Auszug aus dem Bordbuch der "DIXI"

DIE FAHRT ZUM MADEIRA-ARCHIPEL

Donnerstag, der 6.9.1990

9:20 Uhr UTC verlassen wir nach Ausklarierung Vilamoura. Zur Vereinfachung haben wir jetzt alle Uhren an Bord auf Weltzeit umgestellt. Die Sonne brennt und es ist kein Wind zu verspüren. Wir haben die Maschine mit 1.300 Umdrehungen per Minute (RPM) laufen, die unserer DIXI dann 6-7 Knoten Fahrt beschert.

Um 12:30 Uhr versagt plötzlich die Steuerung! Handsteuerung am Außensteuerstand ist angesagt. Der Fehler wird schnell geortet. Der Schlauch einer Entlüftungsleitung an der Hydraulikpumpe im Maschinenraum hatte sich gelöst und das Öl war in die Bilge geflossen. Schnell ist der Schlauch wieder drauf und das fehlende Öl nachgeschüttet. Langsam kommt Wind aus Nordwest auf, der später bis auf 5 bf auffrischt. Gegen 15:00 Uhr werfen wir unseren Anker auf 9 Meter Wasser in der Bucht ENSENADA DE SAGRES am Cabo San Vicente um eine ruhige Nacht vor der Überfahrt zu genießen. Unsere Position stellen wir mit 37° 00N 8°56'5W nach 41 Seemeilen fest. Der Ölwechsel an der Hauptmaschine ist bei 2347 Betriebsstunden für den Abend angesagt und Anita bietet aus der Küche ein herrliches Mahl. Die Wassertemperatur stellen wir mit 17,1° C fest, was kein Crewmitglied veranlaßt, noch ein Bad zu nehmen. Bis zum späten Abend haben insgesamt 5 Yachten in dieser weiträumigen Bucht ihre Anker für die Nacht geworfen. Historische Gestalten wie Heinrich der Seefahrer sollen hier schon vor uns geankert haben. Viele Boote warten hier auf eine günstige Wetterlage, um gegen den Portugiesischen Nordor nach Norden zu laufen. Eingang der Nacht kommt die Ebbe und wir haben über 2 Meter weniger Wasser unter dem Kiel. Hier hatten wir vor 5 Jahren fast genau auch auf unserer Fahrt ins Mittelmeer geankert. Wir warten gespannt auf den nächsten Tag und die über 400 Seemeilen die bis Madeira vor uns liegen. Gestern noch hatte unser alter Wetterfrosch Heinz gemeint, daß wir unterwegs Karten spielen könnten. Cristoph meinte heute Mittag, es würde sich ein flaches Tief vor Portugal bilden, aber außer Schwachwind hätten wir nichts zu befürchten. Unsere Freunde unter den Funkamateuren bemühen sich redlich auch um uns. Es flöbt immer wieder, besonders vor einem mehrtägigen Reiseabschnitt, den Seglern Vertrauen und Sicherheit ein, wenn sie wissen, daß Amateure ihnen bei der Suche nach Wetterinformationen behilflich sind.

Freitag, der 7.9.1990

Um 7:30 Uhr heißt es nach dem stärkenden Frühstück "Anker auf" und mit Mindestdrehzahl der Maschine, Fock und Schoner passiert die DIXI das CABO SAN VICENTE und geht mit 240° Kompasskurs durch das Verkehrstrenngebiet in Richtung Madeira.

Um 11:30 Uhr hat sich der Wind mit 4 bf aus NNW gefestigt, wir setzen die Genua zusätzlich und schalten den Motor ab. Mit über 5 Knoten Fahrt strebt die DIXI unter Segeln nach WSW.

Am Abend frischt der Wind weiter auf. Wir messen 5 - 6 bf und die See wird höher. Schoner und Genua werden gerefft und trotzdem laufen wir fast 6 Knoten. Die Nachtwachen werden ab 20 Uhr in vierstündigen Abschnitten an Frank, Franz und Olli vergeben. Dieter steht wegen der Technik in Reserve und hat am nächsten Morgen von 8 - 12 Uhr Wache. Ich bin öfters auf und werde auch richtiger Weise viermal in der Nacht gerufen, um Ausweich- und Reff-Entscheidungen zu treffen.

Anita bietet trotz der Rollbewegung des Schiffes mit bis zu 20° nach jeder Seite am Abend der Crew Schinkennudeln an, die mit Ketchup verfeinert werden.

Samstag, der 8.9.1990

Wir segeln immer noch und fast unmerklich hat uns der auf NNW abgefälschte Passat erwischt, der uns unablässig unserem Ziel näher bringt. Niedrige flache Cumulusbewölkung lassen das sich bildende Tief erwarten. Unsere Strombilanz sieht trotz des nicht benutzten Radars mit Minus 240 Amp/h nicht sehr gut aus. Wir laden mit Generator eine gute Stunde nach und füllen unsere Trinkwasser-Flaschen mit Wasser aus unserer Entsalzungsanlage. Dieters Bruder aus Frankfurt (DL4FS) kommt mit seinen 7 Watt über Kurzwelle heute gut durch und wir sprechen mit Eduard (DL5FAT). Christoph (DK0MI) spricht für unser Seegebiet von nachlassendem Wind aber keiner Gefahr durch eine evtl. Front. Die 8/8 Bewölkung wird bleiben.

Um 12:00 stellen wir unsere Position mit 35°21'8N 11°39'4W fest, was bedeutet, daß wir seit Freitagmorgen 165 SM zurück legten und 270 SM vor PORTO SANTO stehen. Der Nachmittag vergeht wie im Flug. Wolkenformationen regen die Phantasie an und als der Abend kommt, vereinbaren wir die gleiche Wache wie am Vortag bei aufgewärmten Schinkennudeln vom Vortag.

Sonntag, der 9.9.1990

Der Morgen findet die Crew am dritten Tag auf See in guter Kondition. Aufgeräumt und mit guter Laune stellt man fest, daß diese Nacht besser war als die vorherige. Seit 5:00 Uhr läuft der Diesel wieder. Der Wind war total eingeschlafen. Eine lang gezogene Atlantik-Dünung mit 3-4 Metern läuft mehr seitlich als achterlich unter dem Schiff durch. Die Nacht brachte gute Sicht und ca. 10 Schiffsbegegnungen. Franz meinte den Kurs wegen eines Fischers ändern zu müssen, der angeblich vor uns lag. Der Fischer war ein Tanker in 4 SM Entfernung, wie das eingeschaltete Radar meldete. Mit so guter Sicht rechnet selbst ein alter Hase nicht.

Um 12:00 Uhr stellen wir unsere Position mit 34°16'N 14°05'6W fest, was uns sagt, daß wir noch 133 SM vor uns haben und unser Etmal 137 SM beträgt. Langsam ändert sich die Bewölkung auf eine Schichtbewölkung und der Wind schläft absolut ein. Die Dünung bleibt und so torkeln wir unter Maschine weiter unserem Ziel entgegen. Trotzdem sind wir glücklich über die mehr als 40 Stunden ohne Motor. Am Nachmittag haben wir nur noch 3/8 leichte Cumulus nach dem der Morgen Schichtwolken zeigte. Abgesehen von den Schiffsbewegungen "Ein Sonntag, wie er im Buch steht" kann man sagen. Die Crew liegt in der Sonne und ist guter Dinge. Einzig der Öldruckanzeiger zappelt ständig, was uns zum Nachfüllen eines Liters Öl veranlaßt. Aber auch dieses kann ihn nicht beruhigen. Unser morgendlicher Plausch mit den deutschen Funkamateuren war wieder ausgiebig und hier ist unser Freund Heinz (EA7GTY) aus Motril wieder dick zu hören.

Schildkröten treiben am Schiff vorbei, und als Olli eine herausfischen will, taucht sie ab. Im Kielwasser streckt sie ihren Kopf wieder heraus und schaut uns beleidigt an, als wolle sie sagen: "Habt Ihr noch nichts vom Artenschutz gehört?". - Die See ist unheimlich glatt und die Cirrus-Bewölkung oberhalb der Cumuluswolken-decke gibt das Gefühl einer Wetteränderung. Günther (DL2FCG) mit seinem Wetterbericht kommt kaum zu uns durch. Wir hören etwas von einem bekannten Tief, daß sich vor Portugal bildet und daß für uns zwar mit einer Wetterverschlechterung, aber nicht mit einer Front oder gefährlichen Winden zu rechnen sei.

Auszug aus dem Bordbuch der "DIXI"

Montag, der 10.9.1990

Bereits eine halbe Stunde nach Mitternacht frischt der Wind aus 170° auf. Er wird laufend stärker und geht bis zu 6 bf. Es fängt an zu regnen und wir bergen alles bis auf die Fock. Die See wird kurz und steil und die einzelnen Wellen lassen die DIXI immer wieder krachend in die nächste Welle tauchen. Das Leuchtfeuer von Porto Santo mit 3 Blitzen in 15 Sekunden kann kaum noch ausgemacht werden und trotz aller Versuche verdecken die schweren Regenfälle auch im Radar das Inselrelief. Immer wieder verringern schwere Regenschauer die Sicht auf weniger Meter. Dann taucht die Hafeneinfahrt kurz zwischen den Schauern auf. Raus - Handsteuerung - heftige Schiffsbewegungen in der Brandung - der Regen ist wieder da - wir sind drinnen. Unser Anker fällt neben 40 Yachten um 7:30 Uhr auf 7 Meter Wasser im Hafen von PORTO SANTO. Wir sind erleichtert und wischen das eingedrungene Wasser auf. Unsere Position ist 33°03'7N 16°10'W und unser Log zeigt 12.868 SM und für die Strecke 400 SM. (Die kürzeste Entfernung nennt der SatNav mit 434 SM, so daß unser Log nachhinkt.) Die Maschine zeigt insgesamt 2379 Stunden nach 32 Stunden für die Strecke.

Wir legen unser nassen Klamotten zum Trocknen aus, trinken Kaffee und holen etwas Schlaf nach. Christoph (DK0MI) spricht von einem weiteren Tief nördlich Madeira. Wir werden erst einmal bleiben. Der Regen spült alles Salz vom Schiff, doch schon fängt der Ärger wieder an, denn das Öl im Getriebe ist weg!. Wir füllen erst einmal nach und schlürfen unsere Tomatensuppe und den zur Feier des Tages gekochten Pudding. Wassertemperatur 23,7°C und ein herrlicher Badestrand läßt den Wunsch nach einem baldigen Wetterumschwung laut werden.

Dienstag der 11.9.1990

Einklarierung in PORTO SANTO. Wir orten unser Ölleck am Getriebe und finden es am Schaltzylinder, wo ein sogenannter O-Ring die Aufgabe des Abdichtens nicht mehr erfüllt. Wir versuchen es mit ein paar zusätzlichen Lagen Segelgarn, doch es hilft nichts. Ein Königreich für einen Pfennigartikel. Unser Öl für automatische Getriebe reicht nicht mehr bei weiterem Ölverlust. Das Handbuch verbietet Mehrbereichsöl. Wir stellen einen Krisenplan auf, um zumindest Madeira unter Maschine anlaufen zu können. Ich gehe mit Anita und Franz an Land und treffe Urs Moser, den äußerst sympathischen Schweizer Besitzer einer Tauchschule im Ort. Wir fahren mit seinem Geländewagen zum Stützpunkt und finden dort zwei O-Ringe die passen könnten. Im Hof seines Hauses sitzen wir unter Weinranken auf Bänken an einem Tisch, plaudern und trinken eine Erfrischung. Urs möchte für die Winterzeit eine zweite Schule in der Karibik eröffnen, wir brauchen einen Instruktor für unsere ersten Tauchversuche mit der Flasche, und so bestehen schon beidseitige Interessen an der Fortsetzung unseres Kontaktes. Sauber, aufgeräumt und richtig gemütlich auf den paar Quadratmetern Schweiz bei den Mosers mitten im Atlantik. Wir können uns kaum trennen, aber die Crew wartet. So besteigen wir mutig das Taxi Nummer 13 und buchen eine Inselrundfahrt für rund 50 DM. Ein herrliches Stückchen Erde hier. Von der Erosion zerklüftete Lavafelder, auf denen Ziegen jeden Grashalm der sich zeigt wegfressen. Lehmbatzen, Basaltkegel und zerfurchter Sandstein lösen einander ab. Die herbe Nordküste und der 8-KM-lange Strand im Süden sind die Kontraste. Aufforstungsversuche an den Bergen lassen hoffen und unvergesslich ist der Blick von dort oben auf den weiten Atlantik und das 60 KM entfernte Madeira im Schatten

der Kiefern stehend, deren Harz man in der lauen Brise des Meeres riecht. Die Taxifahrt geht weiter. Unser Fahrer wirft mit Zahlen in deutsch/englisch um sich, und bei jedem Haus am Wege nennt er die Eigentümer: "Hier wohnen Kapitalist aus Madeira and this is Emigrant aus Deutschland, grosses Haus Emigrant von Südafrika und da Haus 500 TDM lebt Kapitalist aus Equador. Dieses Haus alt aus Lehm Dach und Sandstein und hier bauen Leute aus Porto Santo abends Häuser für drei Brüder, und der Natoflugplatz 4000 Meter Bahn ist 30 Jahre alt, ich 30 Jahre fahren Taxi." Anita brummt der Schädel und bei einem Wellblechrestaurant am Ende des Strandes unterbrechen wir die Fahrt um ein vorzügliches Fischgericht zu uns zu nehmen. Dann werden wir wieder abgeholt und zum Hafen gebracht.

Urs Moser wartet schon an Bord. Wir wechseln den O-Ring und nach dem Start der Maschine kommt die Erfolgsmeldung von Dieter: "Scheint wieder dicht zu sein!". Die andere Crewhälfte beginnt ihren Landgang bis zum Wecken, Anita muß sich von der Taxifahrt erholen, Franz behandelt Roststellen und nicht zu vergessen, der selbstgebackene Kuchen, von dem sich Dieter kurz vorm Landgang noch ein gewaltiges Stück genehmigte.

Es kehrt Ruhe an Bord ein. Der Wind weht jetzt aus West und treibt Cumuluswolken über die Insel. Die Zahl der Yachten hat sich nicht verändert und wir schauen auf die lange Kaimauer auf denen sich mit bunten Malereien die Fahrtensegler der letzten Jahre verewigt haben. Ja, Porto Santo ist eben zu weit für einen Wochenendtörn von der Küste Europas, hier sind sie unter sich, die Weltenbummler aller Nationen.

FREYDIS



Andy, Sohn unseres Mitgliedes Eduardo, war bei den Aufnahmen des ZDF als Kameramann beteiligt und sendete mir dieses Bild von der deutschen Segelyacht Freydis. Diese strandete in einem sehr schnell aufgezogenen Orkan auf der Insel Deception / Antarktis, da sich die Schiffsschraube in dem Tau einer Boje verfang. Es gelang dem erfahrenen Skipper Erich Wilts und seiner Frau Heide, die am Rumpf beschädigte und innen teilweise mit Eis ausgefüllte Yacht in zäher Arbeit unter Mithilfe des chilenischen Militärs wieder seetüchtig zu machen. Eine chilenische Forschungsstation, die während der Dauer des antarktischen Winters hilfsbereit überlassen wurde, diente als Notquartier. Im Frühjahr gelang es, die Freydis durch noch recht dickes Packeis freizuschleppen. Die Rückreise nach Ushuaia / Feuerland fand ohne fremde Hilfe statt.

Erich zeigte mir nach Rückflug anlässlich der Geburtstagsfeier seiner Frau Heide in Heidelberg weitere Bilder von den dramatischen Geschehnissen, die mit Worten kaum zu beschreiben sind.

Günther DL2FCG

4.1.92

Liebe Konstanze, lieber Günther und liebe Kinder,

jetzt sind wir also im Archipelago dos Abrolhos angelangt. Das hier ist das schönste landschaftliche Erlebnis seit Reiseantritt.

Leider hängt bei der Maschine das i und das h, drum ist schreiben etwas erschwert, aber vielleicht wird es besser mit der Zeit.

Von den Abrolhos schreibe ich später, jetzt erst einmal eine Zusammenfassung der Atlantiküberquerung, bei der Du uns ja vollständig funktechnisch begleitet hast. Vor allem Deine Wettervorhersagen, bes, die Wolkenbilder waren für uns unentbehrlich.

Hier also Auszüge aus dem Schiffstagebuch:

Norbert fuhr schon am 28.91 mit der " Siome " nach Cap. Verden und weiter nach Fernando do Noronha mit diesem Hafen als Treffziel.

Die Siome lag in Tenerifa neben uns. Martha, Allan, Liz, Aimie und Reef sowie Jean Paul, eine warmherzige Familie, mit der wir Freundschaft schlossen. Wir musizierten zusammen und malten, besonders in Aquarell.

Große Verabschiedung von Helena und ihrer Familie, unseren Freunden in Spanien, deren Sohn wir Deutschunterricht gegeben haben und die uns Spanisch beigebracht haben. Es war insgesamt ein Abschied mit schwerem Herzen.

Zunächst geht es nach Gran Canaria zu Fred. (OZLKKR)

Abfahrt 6 Uhr. Das Klarieren des Ankers dauert insgesamt 2 Stunden, da sich die Leine unter einer Boje vertörnt hat.

Da 0 Bf unter Motor und Tillerpilot. Gut angekommen in Gran Canaria Verabschiedung von Jutta und Joe DL3MN und Barbara und Fred.

Los nach Brasilien um 15.33 Uhr. Doppelfock bis 5 Uhr nächster Morgen, dann Flaute.

18.8.

Sind fast an afrikanischer Küste. in Höhe von B.Garnet

19.8.

Tags Doppelfock, nachts nur Normalbesegelung.

20.9.

Wind ziemlich unstet.

21.8.

Wind Nord bis Nordost.

Letzte Nacht bis 6 Bf. bei Wellen von der Seite. Ein Reff eingebunden. Wenig Schlaf.

Allan (W4SAX, DL3MN, OZLKKR, EA3BPM u.a.) *gehört hier.*

22.8.

Gestern mit ganzer Fam. Allan gesprochen. Bordroutine stellt sich langsam ein. 2.30 Uhr 22 Knoten Wind aber mit Gicht, so daß Julia mich nicht mehr sehen konnte beim Segelbergen. Tillerpilot kaputt. Tiere haben sich daran gewöhnt, daß sie kein Land mehr sehen können.

26.8.

Seit 2 Tg NE 2Bf. Gehen mit Doppelfock. Da Ausbaumer nicht auszuziehen wegen Versalzen, kommen wir nur mit 3-4 kn nach Sueden. Norbert hat seit gestern auf Siome Fieber, wahrscheinlich von Kapverden mitgebracht. Liz hatte es vorher. Heute morgen fliegende Fische gesichtet.

27.8

Breite der Kapverden erreicht. Ganzen Tag mit Segelwechsel verbracht. Obst geht zu Ende.

30.8.

Nessy bellt nachts, wegen Hai? Herbert aus Wien gestern auf der Autobahn gesprochen. War auf dem Weg nach Aalen.

4.9.
 Pos 11.54N und 19.37 W. Hatten ganze Nacht durchstehend
 Südwest. z.Zt. Höhe Gambia. Gestern 6 Std. Flaute. Floppy
 läd nicht.

6.9. Gasflasche alle und gewechselt.

7.9.
 Seit 21 Uhr kein Wind. Muscheln abgekratzt.

9.9.
 Thorthcape angefunk. 2 Golddoraden umkreisen das Schiff.
 Flaute.

Jaemies Bonney angefunk. Pos 19 Uhr 9.36 N und 21.01 W
 geht nach Philadelphia.

11.9.
 Stupsy fiel ins Wasser. Gottseidank war sie angeleint und
 da Flaute war, konnte ich sie einfach wieder hochziehen.
 Ich hatte nur etwas an die Schiffswand schlagen hören.
 Ist ganz verstört, aber hat sich nicht verletzt.

13.9.
 1 Wal ca 1 Schiffslänge entfernt mit Kurs auf unsere Selbst-
 steuerunganlage. Sehe ihn gerade, als ich aus dem Cockpit klet-
 tere. Ca 8 m lang.

17.9.
 2 Tg. hintereinander spielen Delphinschulen um den Bug.
 Ein Distelfalter (Wanderfalter) landet an Deck.
 Günther hat jetzt Satelitenbild. Abends immer schöner Funk-
 kontakt zu Günther. Er begleitet uns regelmäßig und wir
 freuen uns immer auf diese Funkstunde.

20.9.
 Flaute, Flaute. Gestern 3 Std. Wind.
 Doraden begleiten uns, Kofferfische, Zebras und eine
 Rauchschwalbe kommt an Bord. Sie ist völlig erschöpft.

21.9.
 Sechsköpfige Herde Schnabelwale umkreist unser Schiff. D.h.
 sie hält sich länger in unserer Nähe auf.
 Julia malt viel. Wir spielen jeden Tag Schach und musizieren.
 Tägl. Funken morgens mit MM/Rund abends mit Günther und Allan.

23.9.
 Delphine besuchen uns fast regelmäßig morgens.

25.9.
 Seit gestern abend machen wir Fahrt. Wind aus 210 Grad, auch
 nachts durchstehend. Mittags sind wir auf 5.5 N. Laut Chris-
 toph ist die Konvergenzzone nördl. von uns.
 Regnete gestern furchtbar.
 Norbert ist gestern in Delphinbucht geschwommen in Fernando.

26.9.
 Urs heute über Funk gemeldet. Er ist ca 120 sm südl. der Kap-
 verden. Wind steht mit 10 bis 12 Knoten auch die Nacht durch.
 Machen gute Fahrt, aber wegen Strömung und Windrichtung zu weit
 nach Ost. z. Zt. 4.33 N und 18.51 W.

28.9.
 Padre Don Jose am 26. über Funk gesprochen. Er hat uns
 sogar seinen Segen gegeben. Wir segeln jetzt gut. Nachdem
 wir nach 'Ocean passages of the world' einen best. Punkt im
 SO angelaufen haben werden wir gut 230 Grad nach Salvador
 anliegen können. Allan hat am 26. nach Salvador abgelegt.
 Nahrungsmittel werden knapp. Hunde bekommen nur Reis.

1.10.
 Um 7.27 auf 23 W den Äquator überquert. Etmal 140. 4 bis 5 Bf
 aus SW. Haben mit Rotweinbowle gefeiert. Günther aus Kron-
 berg und Lobos, Fred und Christoph haben gratuliert.

Ganz romantische Sonnenauf- und untergänge am Äquator. Die Erdkrümmung scheint besonders "gekrümmt". Man kann die Kugelform der Erde richtig sehen. Auch vor Kolumbus hat bestimmt schon mancher Seefahrer heimlich gedacht, daß die Erde rund ist.

Noch 1220 sm nach Salvador.

2.10.

Laufen 6 bis 7 Knoten. Etmal 140 sm.

3.10.

Gas fast alle. Haben nur noch eine kleine Campinggasflasche. Wind seit 5 Uhr nur 7 bis 11 Kn.

6.10.

Satnav rechnet Pos. nicht mehr aus. 30 l Diesel nachgefüllt.

9.10.

Wind 7 bis 14 Knoten. Können jetzt 240 Grad anliegen. Schäkel hat sich vom Baum gelöst. Baum schlägt an Want.

14.10.

Lichtschein über Salvador ausgemacht seit gestern abend.

Heute 8.45 ca 35 sm vom Hafen entfernt. Rudi hat 400 l Diesel gebunkert mitten auf dem Ozean.

15.10.

Gestern 21.00 Uhr Ankunft im Hafen Salvador. Haben uns heute in Jachtclub verlegt.

Gestern Eierkuchen aus 3 letzten Eiern gemacht. Wir hatten nicht mehr viel an Bord und hätten nach 2 Tagen nichts mehr zu essen gehabt.

Philipe hat uns in Hafen eingewiesen. Sehr müde.

Liebe Konstanze und lieber Günther, liebe Christina, lieber Alexander und Timm, sowie Kater Moritz.

Zwar war die Reise lang, aber sehr schön. Julia und ich möchten sie nicht missen. Ich glaube, daß man bei Flaute viel mehr sehen kann und ganz andere Eindrücke sammeln kann als mit guter Fahrt. So hat vieles seine guten Seiten.

Wir haben uns immer auf die abendliche Runde mit Dir gefreut, lieber Günther. Der Wetterbericht war wichtig für uns, aber das Gespräch mit Dir hat uns auch sehr viel gegeben. Es gab eine Zeit im Sierra Leone Becken, als ich dachte, daß wir überhaupt nicht mehr weiter kommen, dann waren die Gespräche mit Dir tröstlich und haben uns innerlich wieder gestärkt. Ein Foto haben wir noch nicht zur Hand. Wir müssen erst einen Film kaufen. Aber wir vergessen es nicht und schicken Dir ein Bild von der Juliet und der Mannschaft. Christoph hatten wir damals vor ca 1 3/4 Jahren eins geschickt, haben aber keine Negative mehr.

In der Folge sollst Du immer einen solchen Reisebericht bekommen, wenn wir tatsächlich reisen und etwas erleben.

Jetzt geht es nach Guapari, dann Rio und anschließend nach Itajai, wo unser Schiff gesandstrahlt werden soll. Danach haben wir noch keine genauen Pläne.

Die Herzlichsten Grüße von Julia, Norbert und mir,

viele 73 und 88, auch an
Konstanze und die Kinder
Deine

Julia

Norbert

Thomas

30

Julia
012FCT

Norbert

Thomas
012FCU

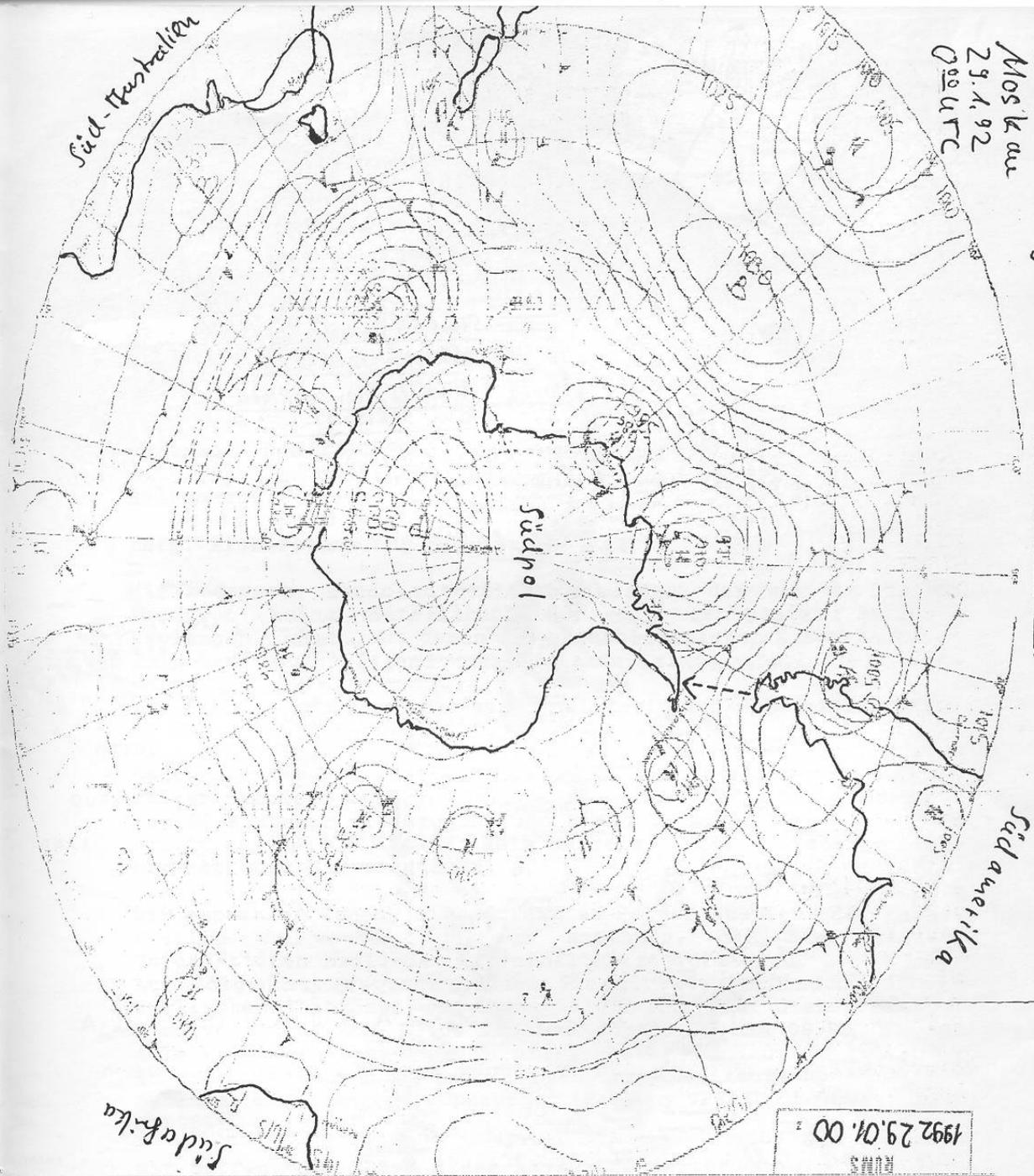
Bodenanalyse

Moskau

29.1.92

022UTC

Hinfahrt



29.1.92

2230 UTC | 14313 kHz

Yacht Risma / Clark Stede

5 nm vor Kap Moorn.

Start heute früh

im Puerto Williams.

Ziel: King Georg

Inland / Antarktis

Warnung dinkel-
gebären:

Kaltfront liegt

dient vor der

Küste Chile,

Luftleistung kann

etwa bei 4000ft.

Satellitenbild

von 2130 UTC

Feuersand davor

noch vorhanden,

jedoch mit räumlich

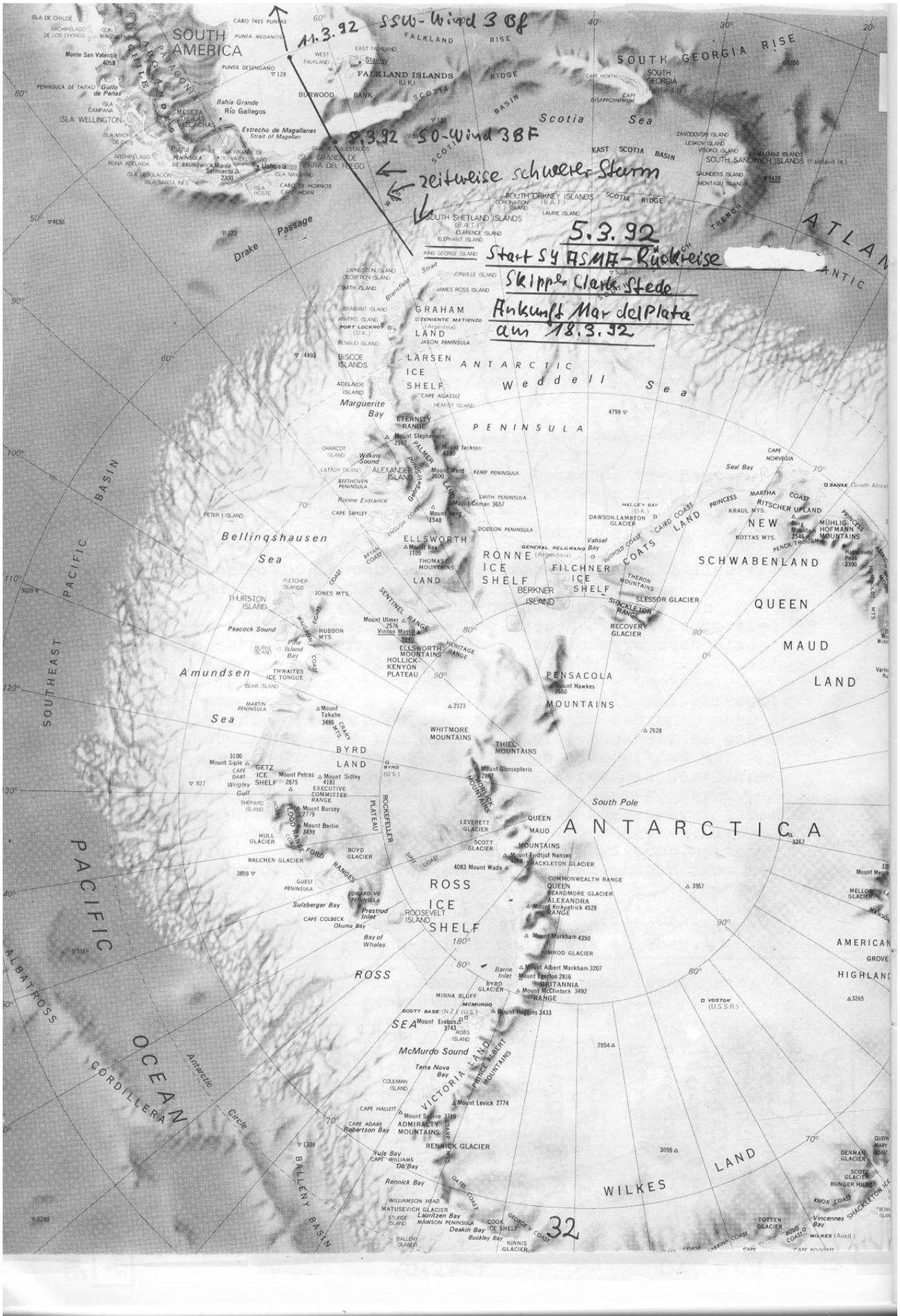
kleinen aufsteig

und Windzunahme

zu sehen (Kalt-

front)

Günther DL2FCH



1.3.92 SSW-Wind 3 BF

3.3.92 SO-Wind 3 BF

zeitweise schwerer Sturm

5.3.92
Start 54 ASME-Rückreise
Skipper Clark Stede

Ankunft Mar del Plata
am 18.3.92

32

F/S POLARSTERN
Bordwetterwarte

Auf 71.5°S / 25.1°W den 17. Februar 1992

W2 W26
01/17.2.

An

Deutscher Wetterdienst
- Seewetteramt -

W2 - Herrn Hentschel
mit der Bitte um Weiterleitung an
RA Günther Hirschberg
Fax Nr. 06173-4799



2

Telefax: 040/3190-8803
3190-8873
Seitenzahl.: 1

Deutscher Wetterdienst
SEEWETTERAMT
Bernhard-Noch-Strasse 76
2000 HAMBURG 36

betr. Eisberatung für Segelyacht "Asmus"

Wir bedauern, Ihnen mitteilen zu müssen, daß wir auf unserer Position keine Satellitenbilder mit genügender Auflösung empfangen können, aus denen die augenblicklichen Eisverhältnisse zwischen Anvers-Insel und Adelaide-Insel abgeleitet werden könnten.

Uns selbst steht auch nur eine qualitativ schlechte Eiskarte vom 10.02.1992 zur Verfügung.

Gestern um 18 UTC lagen uns folgende Eismeldungen vor:
Palmer Station: weniger als 3/10 vorherrschend altes Meereis, 10 bis 20 Eisberge mit Growler und Eisbergstücke.
Schiff auf 64.3°S 66.2°W: kein Meereis, 1 bis 5 Eisberge, keine Growler oder Eisbergstücke.

Wir empfehlen Ihnen, sich direkt an Palmer Station oder Faraday Station zu wenden, da wir annehmen, daß hier genauere Informationen bzgl. der Eisverhältnisse vorliegen.

Auf folgender Frequenz können Sie direkte Verbindung mit den englischen Stationen aufnehmen: 11055 kHz. Auf dieser Frequenz sind von 11.30 bis 12.00 UTC und von 23.30 bis 00.00 UTC fast alle Halbinsel-Stationen zu erreichen.

Außerdem betreiben die englischen und amerikanischen Stationen nebenbei einen Amateurfunksender (Faraday VP8AEN, Palmer-Station KWB268).

Wir hoffen, daß Ihnen diese Auskünfte weiterhelfen.

Mit freundlichen Grüßen

Möller/Köhler

Anmerkung: Ich hatte die Polarstern auf 71,5° Süd und 25,1° W per FAX direkt erreichen können und gebeten, mir diesen Eisbericht über das Seewetteramt Hamburg im Rahmen seiner Eisberatung zu schicken.

Günther DL2FCB

Wetterinformationen für Seesegler

Keinem Segler braucht man etwas über die Bedeutung guter Wetterinformationen zu erzählen, hängen wir doch vor und während jedes Törns am Radio und versuchen, möglichst viele Wetterberichte aufzunehmen. Dabei interessieren uns die allgemeine Wetterlage, die Vorhersagen für die nächsten 12 oder 24 Stunden und die wahrscheinliche Entwicklung während der folgenden 36 oder 72 Stunden, und das alles für das Seegebiet, in dem wir uns gerade befinden. Sind wir in der Ost- oder der Nordsee, dann sind wir in der Hinsicht glücklich dran, das Wetter ist zwar nicht immer das Beste, aber durch Radioberichte, Berichte von Küstenfunkstationen oder Anrufe bei den Wetterämtern können wir uns laufend über das Wettergeschehen informieren. Ganz anders ist die Lage auf Langtörns im Atlantik oder auch im Mittelmeer. Die Probleme beginnen mit Sprachschwierigkeiten, denn zuverlässige Berichte in deutscher Sprache gibt es für diese Gebiete kaum, langfristige Vorhersagen überhaupt nicht. Es ist nicht jedermanns Sache, Wetterberichte in Englisch, Französisch oder Spanisch aufzunehmen, besonders, wenn sie, wie meist üblich, sehr schnell gesprochen werden. Aber abgesehen von dieser Klippe gibt es noch weitere Schwierigkeiten: Die Reichweite vieler Sender ist begrenzt, und, ist es einem gelungen, trotzdem die Berichte mehrerer Stationen aufzunehmen, dann zeigen sich oft gravierende Unterschiede in den Vorhersagen der Stationen. Was tun?

Verfügt man über einen leistungsstarken Empfänger an Bord, der für den Ein-Seiten-Band Empfang (SSB = single side band) geeignet ist und dazu über einen entsprechenden Decoder und Drucker, dann kann man die in Morsecode oder als Funkfern schreiben ausgesendeten Wetterberichte aufnehmen und ausdrucken. In geschriebener Form sind auch die fremden Sprachen leichter zu meistern, wobei das im Deutschen Seehandbuch - Nautischer Funkdienst Bd. III, Wetterfunk - aufgeführte Vokabularium gute Dienste leistet. Solch Wetterberichte werden z.B. für das Mittelmeer von spanischen, französischen, italienischen und griechischen Stationen gesendet, dazu gibt es auch es auch Berichte von Sendern der Nato. Für den Atlantik gibt es Berichte englischer, französischer, spanischer und amerikanischer Stationen, die den Nordatlantik vollständig, allerdings ziemlich großräumig, abdecken. Einzelheiten über Sendefrequenzen und -zeiten kann man dem o.a. Seehandbuch entnehmen.

Was aber, wenn man sich den technischen Aufwand für diese Geräte nicht leisten kann oder will oder wenn man sich der Interpretation der empfangenen Information nicht gewachsen fühlt? Nicht verzweifeln, es gibt Hilfe. Schon vor Jahren gründete eine Gruppe von Amateurfunkern, fast alle von ihnen aktive oder ehemalige Seeleute oder Segler, den Verein INTERMAR, der sich die Betreuung von mit Amateurfunkstellen ausgerüsteten Schiffen und Yachten zum Ziel gesetzt hat. Jeden Tag sind Mitglieder dieser Organisation zwischen 0800 und 1100 UTC (= Greenwich-Zeit) auf der Frequenz 14 313 kHz aktiv und in Kontakt mit Schiffen und Yachten in allen Teilen der Welt. Fester Bestandteil dieser Kontakte ist ein Wettergespräch um 1030 UTC, bei dem ein erfahrener Funkamateurl Wetterinformationen für den Atlantik und das Mittelmeer gibt. Es werden die Wetterberichte mehrere der oben angeführten Stationen verlesen, auf Grund von Wetterkarten wird die Wetterentwicklung für die nächsten zwei bis drei Tage diskutiert. Falls zwischen den einzelnen Wetterberichten Diskrepanzen bestehen, wird versucht, diese auf Basis der allgemeinen Wetterlage zu klären. Dabei helfen die Ortskenntnisse der an dieser Beratung Beteiligten. Wertvoll ist auch der Austausch von aktuellen Wetterdaten der an diesem Wettergespräch beteiligten Yachten. Diese ermöglichen andere Zuhörern wichtige Rückschlüsse auf das zu erwartende Wetter. Obwohl ich bei meinen vier Atlantiküberquerungen Geräte zum Aufnehmen der Wetterberichte an Bord hatte, habe ich immer an der Funkrunde auf 14 313 kHz teilgenommen. Mehrfach hat die gute Beratung mich vor Ärger bewahrt, so z.B. auf meinem letzten Törn von Bermuda zu den Azoren. Ich wurde rechtzeitig vor einem nahenden Sturmtief gewarnt und folgte dem Rat, nach Süden auszuweichen. Meine Reise verlief problemlos, eine gleichzeitig gestartete Regatta, die auf der nördlicheren ' Standardroute ' segelte, lief in schweres Wetter und hatte mehrere Mast- oder Ruder-schäden zu verzeichnen.

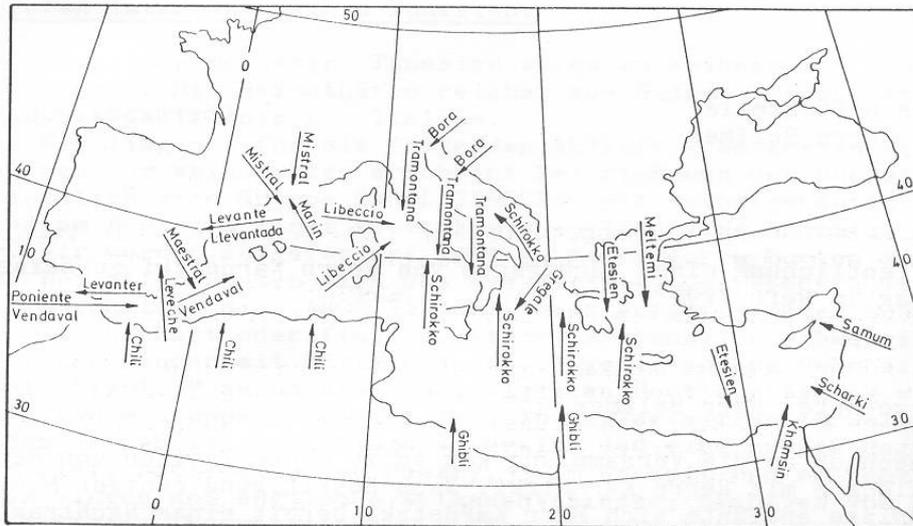
Wie aber kann man an dieser Runde teilnehmen? Für den Amateurfunker ist dies kein Problem, er checkt einfach ein. Was aber macht man, wenn man keine Amateurfunk-Lizenz hat? Nun, zuhören darf jeder, dazu braucht man keine Genehmigung. Alles, was man braucht, ist ein Amateurfunk-Empfänger für den Frequenzbereich von etwa 150 kHz bis 30 MHz. Diese Geräte sind nicht gerade billig, Dm 1000 - 2000 muß man schon ausgeben. Dafür bekommt man aber auch ein Gerät, mit dem man neben den Amateurfunkfrequenzen auch alle Seefunksender und alle kommerziellen Sender im Lang-, Mittel-, Grenz- und Kurzwellenbereich aufnehmen kann, sowohl im AM-Modus (Rundfunkt-sender) als auch im SSB-Modus (See- und Amateurfunk),

und das mit einer Empfangsqualität, die weitaus höher ist als die normaler Radioempfänger und daher auch den Empfang schwacher Stationen ermöglicht. Man braucht ferner eine gute Antenne, am einfachsten das isolierte Achterstag und eine gute Erde.

Mit dieser Ausrüstung kann man als SWL (short wave listener) dem Funkverkehr auf allen interessierenden Bändern und zu allen Zeiten zuhören. Früher oder später wird man auf einer Segeltour eine andere Yacht treffen, auf der ein lizenziertes Amateurfunker ist. Mit denen kann man dann verabreden, daß die eigenen Standort- und Wettermeldungen an die INTERMAR-Leitstation - meistens Christoph in Münster, Rufzeichen DK 0 MI - weitergegeben werden. Solcher Informationsaustausch zwischen Yachten wird meist über UKW abgewickelt. Die Wetterinformation durch INTERMAR füllt für jeden Segler im Mittelmeer und im Atlantik eine große Lücke und lässt ihn jede Tour mit mehr Zuversicht angehen. Daher gilt auch für meinen nächsten Törn: Um 1030 UTC auf 14 313 kHz Wettergespräch mit INTERMAR !

Roland - DL5MF4

Die regionalen Winde im Mittelmeer



Wilhelm - DL9GB4 - hat diese Übersichten für das Mittelmeer zusammengestellt

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:
Funkfern schreiben Hub 200 Hz - F1B -
DDK2 4583 kHz 50 Baud
DDH7 7646 kHz 50 Baud
DDK8 11638 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, bei F1B zusätzlich Streckenwetter Richtung Kap Farvel sowie weitere Fanggebiete.	05.45
06.30	Verschlüsselte Wettermeldungen Nord- und Westeuropa, Island, Grönland, Nordamerika (FM12-VII/FM13-VII, siehe Nautischer Funkdienst Bd. III des DHI)	00.02 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.	00.00 03.00 06.00
09.00	Seewetterbericht Deutsche Bucht, südwestliche Nordsee, Fischer, Dogger, Skagerrak, Utsira, Viking, Englischer Kanal, Pentlands, Shetlands, Färöer, Strecke Pentlands bis 20° West, Strecke 20° West bis Kap Farvel, Dohrnbank, Südostgrönland, Südwestgrönland. Bei Bedarf: Strecke Svinöy bis Lofoten, Lofoten bis Nordkap, Bäreninsel, Spitzbergen. 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 südwesteuropäische 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

TO-Geschäftsstelle
z. H. Herrn Bellmer

Oberursel, 06.12.1991

Veröffentlichung eines Nachtrages von Herrn Karnetzki zu seinem Beitrag im Heft 7/91

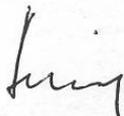
Sehr geehrter Herr Bellmer,

im Anschluß an die Versammlung kam es zu einem Treffen von mehreren Mitgliedern mit Herrn Karnetzki. Nach Beseitigung einiger Mißverständnisse erklärte sich Herr Karnetzki bereit einen Nachtrag zu erstellen, der im wesentlichen folgenden Inhalt haben soll:

1. Aus meteorologischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen die exakte Weiterleitung von amtlichen Wetterberichten an die Sportschiffahrt durch Amateurfunker, die über ein gewisses Grundwissen auf diesem Gebiet verfügen sowie eine langjährige Segelerfahrung haben.
2. Eine etwaige Interpretation dieser Quellen durch den Amateurfunker vergrößert die Gefahr von Fehlprognosen und entspräche nicht wissenschaftlichen Maßstäben.
3. Auf eigene Revierkenntnisse darf in allgemeiner Form hingewiesen werden.
4. Weichen amtliche Wetterdienste voneinander markant ab (Überschneidung lokaler Art), so darf auf erhebliche Abweichungen hingewiesen werden.
5. Die Wiederholung von aktuellen Wetterdaten, beispielsweise Windrichtung, Windstärke, Bewölkung oder Seegang, die der Amateurfunker von der Sportschiffahrt empfängt, kann weiterverbreitet werden. Hierin wird ein nützlicher Beitrag zur Ergänzung eigener Wetterbeobachtungen auf See gesehen.

Ich gehe davon aus, daß der Vorstand von TO einen solchen Nachtrag in einem der nächsten Hefte veröffentlichen wird und bitte um eine dahingehende Bestätigung, möglichst in den nächsten Tagen. Sollte ich - wie bedauerlicherweise - auf mein erstes ausführliches Schreiben wiederum keine Antwort erhalten, so müßten unverzüglich die Herrn Luetgebrune mündlich dargelegten Schritte eingeleitet werden.

Mit freundlichem Gruß



Anm.

Herr Karnetzki ist Dipl. Meteorologe und TO-Beirat. Als Autor bekannter Bücher für die Sportschiffahrt zum Thema maritime Wetterkunde, teilt er mir in einem persönlichen Schreiben mit, daß er inhaltlich mit den obigen Ausführungen einverstanden ist.
Günther- DL2FCG

Weihnachten international in Tunesien.

In der Marina Cap Monastir Tunesien waren zu Weihnachten 1991 25 -30 Yachten. Die Heimathäfen reichen von Sidney bis Schottland und von California bis Italien.

Teil 1: Wir liegen - für die folgenden Abläufe - am ersten Steg. Einige Tage vor Weihnachten erscheint bei Einbruch der Dunkelheit plötzlich eine Gruppe CAROL SINGERS mit selbstgebauten Laternen am Boot und singt vielstimmig englische Weihnachtslieder. Wir werden aufgefordert, mit zu den anderen Booten zu kommen. Bei allen Booten wird das Weihnachtssingen wiederholt. Natürlich erhalten die CAROL SINGERS ihren aufgeforderten Lohn, süß oder herb, hart oder flüssig. Es ist erstaunlich schwierig, als deutsche Minderheit "Stille Nacht.." gegen sonore Mehrheit von "Holy Night.." anzusingen. Beim letzten Boot aus Sidney wird dann die ganze Gruppe hereingebeten: 16 Segler sitzen im Salon, (über den Sitzen ist die Ablage so breit, daß eine zweite Reihe darüber Platz hat!) 4 in der Pantry, 3 im Cockpit und es hebt ein lustiges Singen an: englische Weihnachtslieder, Shanties von einem Bremer Solisten (hanseatisch), italienische Liebeslieder (italienisch - solo), französische Weihnachtslieder (französisch), australische Songs (vom Skipper etwas härter), etc. Wein, Bier, Gin und so aus der Getränkelast fließen reichlich bis zu später Stunde in die gesangstrockenen Kehlen.

Teil 2: Die Marina Cap Monastir ist umbaut von Apartments, Tavernen, Restaurants. Eine kleine Organisationsgruppe (California) mietet eine Trattoria für CHRISTMAS DAY 12-17 Uhr. (4,500 TND/Person ca. 8,00). Jede Yacht beteiligt sich am Festessen mit ausgemachten Anteilen und liefert anonym für eine ausgeloste Yacht ein kleines Weihnachtsgeschenk ab. Es gibt einen Eröffnungspunsch (der Skipper behauptet -ohne Alkohol-, sie, die Crewhälftin, interpretiert das mit "mindestens 2 Liter Whisky"). Auf jedem Platz liegt weihnachtliches Tischfeuerwerk, typically english Christmas Crackers. Dann kommen diverse Vorspeisen, je nach Idee der zuständigen Crews. Der Hauptorganisator hält eine sehr nette, kurze aber besinnliche Tischrede zum Weihnachtsanliegen: "Liebe deinen Nächsten, nicht nur zur Weihnachtszeit...". Statt der geplanten 35, sind 65 Yachties versammelt und es wird eng. Ein deutscher Tisch, ein französischer Tisch, 4-5 gemischtsprachige Tische zu: Truthähnen mit Gemüse (der tunesische Markt ist sehr leistungsfähig) und einer umfangreichen Desserttafel. Es ist ein großes Schlemmen, denn das Angebot ist so reichlich, daß es am nächsten Tag noch "Kartoffelparties" etc. zu planen gibt. Natürlich fehlt auch der Christmas Pudding nicht und Getränke bringt sich jede Crew selbst mit. Die Stimmung ist famos und es gibt kaum " Sprachprobleme "

Segelyacht "ROCKING LADY" MAX DF1RU



Das Schicksalsboot "Sirius"

Dies ist die erstaunliche Geschichte der SY "Sirius", einem der legendären Schärenkreuzer der dreißiger Jahre, der noch fährt. Damals nämlich wurden noch individuelle Boote gebaut, man mußte noch nicht mit seelenlosen Einheitsschiffen fahren.

Vom Eigner wurde nach Entdeckung und Abschluß einer aufwendigen Totalüberholung nach früheren Eignern geforscht, und da ergab sich folgende Geschichte, die unbedingt wert ist, aufgezeichnet zu werden, weil sich ergab, daß es sich hier um ein Boot handelte, das mehr als einmal Schicksal gespielt hat und selbst auch dreimal als fast einziges Boot der Vernichtung bei Katastrophen entgangen ist. - Und nun die Geschichte:

Stettin, Frühjahr 1944. Bombenangriff. Das Vereinsgebäude des Stettiner Seglervereins wird durch Brandbomben getroffen. Eine riesige Luftmine detoniert ganz in der Nähe. Auf einem der Boote, einem Vertenskreuzer, Segelzeichen ein auf der Spitze stehendes Karo, ein fast ebensolches Boot wie die Schärenkreuzer und damals sehr beliebt, ist der Eigner anwesend. Er wohnte ganz in der Nähe und verlor durch diesen Angriff seine ganze sonstige Habe. Es gelang ihm, nicht nur sein eigenes Boot, sondern auch das seines Freundes und Stegnachbarn in treuer Kameradschaft aus dem brennenden Hafen zu retten. Er konnte auch die schon brennenden Boote löschen und verankerte sie auf der Oder. - Das war nun das Einzige, was vom Verein übrig blieb: kein weiteres Boot, kein Gebäude, keine sonstige Anlage. - Ein Glücksboot?

Ein Jahr später. Frühjahr 1945. Die Rote Armee steht am Ostufer der Oder und beschießt die Stadt. Die Bevölkerung strömt in den rettenden Westen. Was noch an Booten übrig ist, steht an Land im Winterlager. Die Eigner sind meistens eingezogen. Fast alle Boote bleiben zurück. Nur wenige Stettiner hatten die Möglichkeit, mit dem eigenen Boot zu fliehen.

Zwei Boote fahren in der Nacht vom 17. zum 18. März mit dunklen Decken und Planen getarnt in Schleichfahrt hinter einem Schlepper, dessen Kapitän ein Bekannter des Eigners ist, an den am Ostufer stehenden Russen vorbei. An Bord zwei Frauen, die Frauen der beiden Eigner. Im freien Hafl angekommen segeln sie ihre Boote nach Wolgast, wo sie am Abend des 19. ankommen. Die eine Frau kann ihren Mann, einen Kapitän, benachrichtigen. Er kommt nach Wolgast auf seinen Schärenkreuzer, und am 25. fahren sie auf eigenem Kiel durch das Pulverfaß Ostsee nach Lübeck, wo sie - so unwahrscheinlich das klingt, ohne Schaden ankommen. - Übrigens konnte auch der andere Eigner seinen Vertenskreuzer in Sicherheit, und zwar nach Eckernförde, bringen.

Wieder ein Jahr später: Frühjahr 1946. Durch die zerbombte Stadt Lübeck irren zwei Kinder. In den Wirren der Flucht hatten sie ihre Eltern verloren und standen nun mutterseelenallein in dieser ihnen so feindlichen Welt. Als echte Stettiner zieht es sie zum Hafen - und was sehen sie dort? Ein Boot, das ihnen bekannt ist, ihr Onkel hatte sie ja oft in Stettin darauf mitgenommen. Den Besitzer aufzuspüren war dann nur noch eine Frage der Zeit. Die Totgeglaubten wurden von Onkel und Tante aufgenommen und großgezogen - und das verdanken sie alles dem Boot! - Ein Schicksalsboot?

Dann kamen böse Zeiten für das Boot. Die englische Besatzungsmacht beschlagnahmte alle größeren Boote. Natürlich auch dieses. Gerettet und dann doch verloren! Auch der Eigner wurde von den

Engländern dienstverpflichtet. Und da er Kapitän war, erhielt er die Aufgabe, als Bootsmann die in Travemünde im ehemaligen Wasserflughafen liegenden beschlagnahmten Boote zu pflegen. Was gibt es nur für Zufälle! Denn welches Boot er am sorgfältigsten gepflegt hat, dürfte nicht schwer zu erraten sein.

Wieder ein Jahr später. Im Frühjahr 1947 requiriert der Gouverneur von Schleswig-Holstein das Boot für sich und überführt es nach Eckernförde. Und auch der Kapitän durfte mit seinem Boot mitgehen. Und dieser Verbindung hat er es auch zu verdanken, daß er sein Boot zurückerhält - ein Jahr später, Anfang 1948. - Fast alle anderen Boote verschwinden auf Nimmerwiedersehen nach England.

Wieder ist es Frühjahr. Am Ostersonnabend sollen die Boote des SV "Trave" zu Wasser gebracht werden. Der heutige Eigner wohnte damals nur einige hundert Meter entfernt. In der Karfreitagsnacht Feueralarm. Er steht auf. Das Bootshaus brennt lichterloh. Eine riesige Flamme, eine kompakte Feuermasse, ein Kubus von der Größe des Bootsschuppens und mindestens fünfzig Meter hoch. Darüber ein Schweif von glühenden Teilen, die in großem Bogen am Himmel hinwegziehen. Ein unvergeßliches Bild! Im Mittelpunkt des Feuers die Yachten im Bootshaus, eben noch heil, jetzt ein Spantengerippe, nun schon vergangen. Alles Holzboote mit dicken Farbschichten. Wie das brennt! Und ebenso brennt das Herz eines Seglers, der dabeisteht und das mitansehen muß. - Am nächsten Morgen geht er noch einmal zu den rauchenden Trümmern. Im Bootshafen vor dem verbrannten Schuppen liegt eine einzige Yacht. Lieber Leser, dreimal dürfen Sie raten, welche. Ja, es ist die alte "Sirius". Der heutige Eigner kann sich auch noch an einen älteren Herrn erinnern, der sich darauf zu schaffen machte. - Des Rätsels Lösung: Das Boot hatte den Winter auf dem Slipwagen verbracht und mußte ihn nun für das am folgenden Tage geplante Zuwasserlassen der anderen Boote freimachen. So war es einige Stunden vor dem Brand ins Wasser und damit in Sicherheit gekommen. Ein Glücksboot? - - -

Jahre vergehen. Die Zeiten normalisieren sich. Der Kapitän kann wieder auf der nun wieder friedlichen Ostsee segeln - ohne Angst vor Minen und Luftangriffen. Er kann die Brandschäden aus Stettin reparieren lassen und dabei das Boot generalüberholen. Er kann es vermessen lassen und erhält einen KR-Wert von 9,5. Er erfreut sich noch lange Jahre seines Bootes. Er segelt viele Regatten und siegt meistens. Er macht ausgedehnte Ferienreisen in die dänische Inselwelt. Er segelt es, man glaubt es kaum, bis ins gesegnete Alter von 74 Jahren. Dann gibt er es an eine Werft auf Fehmarn ab.

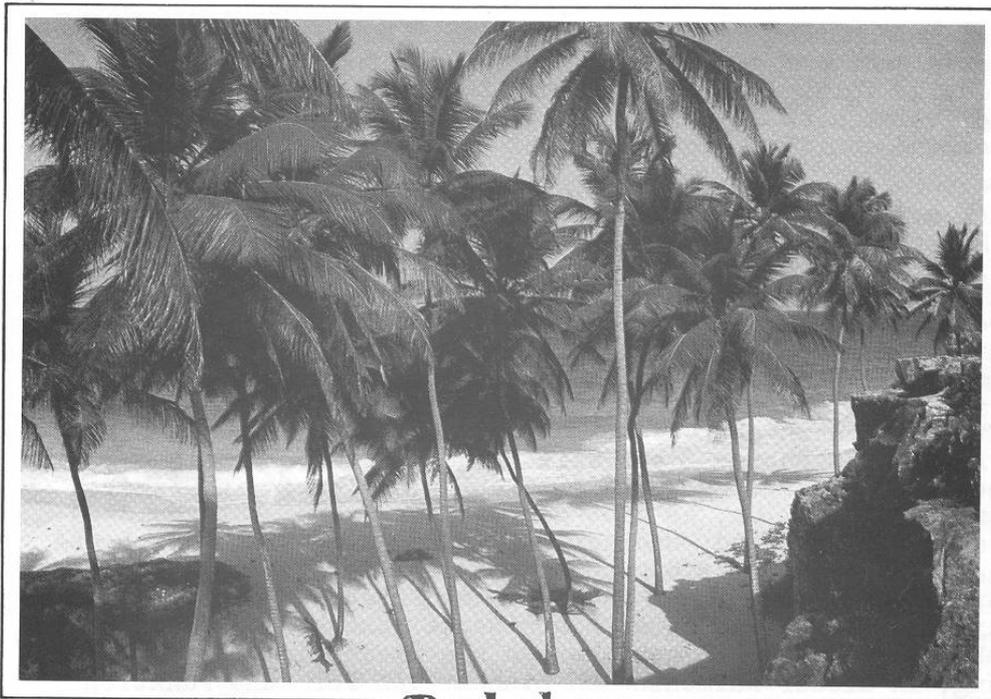
Der Anfang des Bootes liegt weit zurück. Schon mehr als ein halbes Jahrhundert. Es wurde 1936 auf einer Werft in Bremerhaven gebaut. Alt? Oh, es gibt noch ältere Boote. Entscheidend ist der Pflegeaufwand, und der ist wieder eine Folge der Liebe zu schönen alten Schiffen, besonders zu einem der klassischen Schärenkreuzer, die immer noch als der Inbegriff einer rassigen Rennyacht gelten, und deren hinreißende Schönheit und deren atemberaubenden Segeleigenschaften nie wieder in dieser Vollendung, in dieser harmonischen Einheit von Form und Funktion erreicht wurden.

41 / 1991

Schärenkreuzer "SIRIUS"



Segelyacht "OLE HOOP" auf Barbados



•Barbados•

Johanna - DL5HY/mm wurde fast täglich von Intermar bei der Überquerung des Atlantiks begleitet, wobei auch Wetterinformationen ausgetauscht wurden.

Günther - DL2FCG

42/1991

.....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 10 63 40, 2800 Bremen 1,
Postgiro Hamburg (BLZ 200 100 20) 7046-200

Wir danken für die gespendete Anzeige.