

Jahresbericht 1992 des INTERMAR Amateur-Seefunk e.V.

I – Information
N – Navigation
T – Tradition
E – Empfangstechnik
R – Rettung auf See
M – Maritim
A – Amateur
R – Radio

besteht aus

40% Erfahrung

1% 20agemut

1% 20agemut

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	Seite 3
<u>Vereinsnachrichten</u>	
-Protokoll der Jahreshauptversammlung vom 01.05.1992	4
-Geschäftsbericht (Bilanz) 1992	5
-Vereinsordnung über die Erstattung von Auslagen	6
-Hamradio 1992	7
-Fragebogen an unsere Mitglieder	8-9
-In eigener Sache	10
-Der Jahresbericht	11
<u>Allgemeines</u>	
-Wie verhalte ich mich im Schadensfall	12
-Das Seeunfalluntersuchungsgesetz	13
-Wußten Sie schon, daß...	14
<u>Funk</u>	
-Amateurfunk rund um die Welt	15
-Fernschreibsendungen des dt. Wetterdienstes	16
-Seenot- und Sicherheitssystem GMDSS	17
-NAVTEX	18
-Mitteilungen des BAPT Hamburg (Seefunkamt)	19-20
-Antennen für Sportboote	21-24
-Anzeige Fernschule Bremen	25
<u>Wetter</u>	
-Windgesetze (nördliche Halbkugel)	26
-Geographische Begriffe	27
-Vorhersagegebiet Großbritannien	28-29
-Vorhersagegebiet Italien	30
-Wetter auf den Kanaren u. Orkanhäufigkeiten	31
-Windskala für unsereins	32
<u>Navigation</u>	
-GPS-Empfänger u. Seekartenbezugssysteme	33
-Meteorologische Navigation	34
-Isochronen - optimale Schiffsrouten	35
-Die Postboje	36
-Der Nebel	37
<u>Medico</u>	
- Medical Assistance Radio DLOMAR	38
-Gefahr bei Sturz ins Wasser	39
-Die Bewegungskrankheit	40
<u>Segelberichte</u>	
-Notfallmeldung auf 14313 kHz	41
-6229 Seemeilen auf der BLUE FLAME	42-43
-Venezuela, viele segeln dran vorbei...	44-47
-Die Falle	48-50
-Amerika 500, Kolumbusrace	51-54
Impressum	55

GESCHÄFTSBERICHT 1992 INTERMAR e.V.

VORWORT

Ausgaben (DM)

Postcheck 01.01.92	410,57	Geschäftsstelle	132,65
Bank 01.01.92	3.377,--	Drucksachen	2.729,08
Spenden	7.202,95	Postkosten	924,55
Material zur Programmierung der 14. Jahreshauptversammlung	136,46	Altenheim	587,60
Altenheim	587,60	Verwaltungskosten	413,77

Liebe Mitglieder und Freunde von Intermar,

die positive Entwicklung des Vereins dauert an.

Dies zeigt schon der erneute Anstieg des Mitgliederbestandes seit der letzten Jahreshauptversammlung und die vielfach vorhandene Bereitschaft, die Ziele des Vereins auch durch Spenden zu unterstützen. Eine neue Satzung und ergänzende vereinsinterne Regelungen, die auch Anregungen verschiedener Mitglieder berücksichtigen, sichern diese solide Basis für eine erfolgreiche Vereinstätigkeit in den nächsten Jahren ab.

Vor kurzem erschien in der Zeitschrift "Segeln", Heft Nr. 2, ein Artikel über Amateurfunk mit Yachten, der auch die Aufgaben und Ziele unseres Vereins darstellte. Zahlreiche Anfragen hierzu beweisen das Interesse vieler Segler an diesem Thema. Es ist daher sinnvoll, erneut einen Stand auf der Ham-Radio in Friedrichshafen zu besetzen. Auf der "Internationalen Bootsausstellung" in Berlin wird unser Verein erstmals ebenfalls vertreten sein. Die Vereinigung noch funkender Marinefunker hat uns eine gemeinsame Nutzung ihres Messestandes angeboten. Der Vorstand lädt alle Mitglieder herzlich ein, diese Veranstaltungen zu besuchen und auch aktiv bei der Standbesetzung mitzuwirken.

Auf eine neue Regelung in der Satzung, wonach der Ort unserer Jahreshauptversammlung im Interesse einer möglichst großen Beteiligung der Mitglieder frei festgelegt werden kann, wird besonders hingewiesen. Sie können hierzu Ihre Vorstellungen auch im Rahmen des vorbereiteten Fragekataloges äußern, um dessen Beantwortung gebeten wird.

Allen, die im vergangenen Jahr die Vereinsziele so vielfältig unterstützt haben, sei im Namen des Vorstandes herzlich gedankt.

Gute Amateurfunkverbindungen, insbesondere mit mm - Stationen

wünscht Günther DL2FCG

Für die Richtigkeit
Gaggenau, den 1.1.1993
DL9GBU Willi Buss

Willi Buss

DL1YDM Herbert Lüpke

Herbert Lüpke

Vorwort	Seite 3
---------	---------

Auszug aus dem Protokoll der 14. Jahreshauptversammlung des Intermar Seefunkverbandes e.V.

Die oben genannte Jahreshauptversammlung war ordnungsgemäss entsprechend Ziffer 4.1. der Satzung einberufen worden. Sie fand am 1.5.1992 in 3057 Neustadt/Mardorf statt.

Es nahmen 17 Mitglieder teil. Die Tagesordnung war zusammen mit der Einladung bekanntgegeben worden und wies unter Punkt 4 auf die anstehenden Satzungsänderungen hin.

Es erging hierzu einstimmig die nachstehend aufgeführten Beschlüsse:

Ziffer 1.2. der Satzung wird wie folgt geändert:

Der Verein führt den Namen "Intermar" Amateur-Seefunk e.V.

Ziffer 1.8. der Satzung soll lauten:

1.8, Führung des Vereinskontos und Inventarverzeichnisses.

Der Kassenwart nimmt diese Aufgaben wahr. Zwei Kassenprüfer vermerken nach Abschluss des Geschäftsjahres, ob der Bericht des Kassenwartes zutrifft. Der Kassenbericht ist schriftlich zu erstellen und soll mit Prüfungsvermerk in den Jahresbericht aufgenommen werden.

gezeichnet der Vorstand, i.A.

Christoph Nagels

GESCHÄFTSBERICHT 1992 INTERMAR e.V.

Einnahmen (DM)			Ausgaben (DM)		
Postscheck	01.01.92	410,57	Geschäftsstelle		332,65
Bank	01.01.92	3.377,--	Drucksachen		2.729,08
Spenden		7.202,95	Portokosten		924,55
Bankzinsen		24,11	Telefonkosten		736,46
Diplom		20,--	Allgem. Kosten**		687,60
Darlehen*		439,24	Rechtskosten		413,77
(Kosten 1. Vors.)					
Rückzahlung v. Arno		318,59	Funkleitstelle		130,14
Saldo	DM	11.792,46	Bank 31.12.92	DM	5.954,25
		=====		DM	5.838,21

DM 11.792,46
=====

Postscheck	01.01.92	410,57
Bank	01.01.92	3.377,--

		3.787,57
Bank	31.12.92	5.838,21

Reingewinn 1992	DM	2.050,64
		=====

* Darlehen: Diese Kosten wurden am 15.01.93 eingereicht, entstanden im 2. Halbjahr 1992, dort auch verbucht, jedoch im Januar 1993 als Bank - Ausgang.

** Allgemeine Kosten: Konto-Gebühren, Büromaterial etc.

Münster, den 26.01.1993

Kassenwart

(Anneliese Vogelsang)

Prüfungsfeststellung und Bestätigungsvermerk für die Buchführung im Geschäftsjahr 1992

Die Buchführung, die Vermögensübersicht und die Ergebnisrechnung für 1992 entsprechen nach pflichtgemässer Prüfung den Satzungsbestimmungen.

Für die Richtigkeit:
Gaggenau, den 20.02.1993

DL9GBU Willi Buss

DL1YDM Herbert Lüpke

Willi Buss

Herbert Lüpke

VEREINSORDNUNG ÜBER DIE ERSTATTUNG VON AUSLAGEN IM SINNE DER SATZUNG:

- I. Erstattungsfähig sind folgende Arten von Aufwendungen, falls diese dem Vorstand oder Mitgliedern mit Sonderaufträgen bei der Ausführung von Vereinstätigkeiten entstanden sind:
1. Druck- und Versandkosten für Jahresberichte
 2. Druck- und Herstellungskosten für Materialien, die im Vereinseigentum bleiben und für dessen Tätigkeiten unentbehrlich sind. Es handelt sich dabei insbesondere um Geschäftsbögen, Mitgliederaufnahmekarten, Werbeblätter, Vereinsflagge, Anstecknadeln und Literatur.
 3. Gerichts- und fremde Anwaltskosten, insbesondere für Eintragungen in das Vereinsregister.
 4. Telefon-, Fernschreib- und Telefaxgebühren werden nur insoweit erstattet, als sie glaubwürdig nachgewiesen worden sind.
 5. Porto wird nur erstattet, sofern der Brief im Vereinsinteresse steht.
 6. Anfahr- und Übernachtungskosten für die Betreuung eines Messestandes. Diese werden auf das Notwendigste begrenzt.
- II. Nicht erstattungsfähig sind folgende Arten von Aufwendungen, falls diese dem Vorstand oder Mitgliedern mit Sonderaufträgen bei der Ausführung von Vereinstätigkeiten entstanden sind:
- Kosten für den Kauf von Sende- und Empfangsanlagen, Antennen, Konvertern, Druckern, Personalcomputern, Telefon-, Fernschreib- und Telefaxgeräte.
- III. Über Einzelfälle, die nicht geregelt worden sind, entscheidet der Vorstand gemeinsam.
- IV. Der Vorstand und die mit Sonderaufträgen versehenen Vereinsmitglieder verzichten auf die Erstattung von Aufwendungen, sofern diese die liquiden Mittel des Vereins ausnahmsweise einmal übersteigen sollten.

12. März 1993

Der Vorstand:

Günther DL2FCG

Christoph DKOMI

Herbert DL1YDM

HAMRADIO
Internationale Amateurfunkausstellung in Friedrichshafen

Die HAMRADIO ist die führende Veranstaltung für den Bereich Amateurfunk in Europa. Zu dieser Veranstaltung kommen Funkamateure aus ganz Europa und Übersee, um sich zu informieren.

Schwerpunkte bilden der Funkbereich in der Halle 1 sowie der Bereich Computer und Elektronik in den Hallen 7 und 8.

Die Halle 2 ist für Vereine reserviert. Hier repräsentiert sich neben dem DARC auch INTERMAR alljährlich mit einem Stand.



In diesem Jahr findet die Ausstellung vom 25.-27. Juni 1993 statt. Wir werden wieder in der Halle 2 vertreten sein und freuen uns auf Ihren Besuch.

Voraussichtliche Standbesetzung:

DL1YDM Herbert
DL9GBU Willi

Wahrscheinlich werden wir auch auf der Bootsausstellung in Berlin vom 17.11. bis 21.11.93 vertreten sein. Hier finden Sie uns dann auf dem Stand der VEREINIGUNG NOCH FUNKENDER MARINE-FUNKER (Deutscher Marineverband).

FRAGEBOGEN (bitte ankreuzen)

1. Sind Sie mit der Entwicklung von INTERMAR Seefunk in den letzten Jahren einverstanden?
(Evtl. mit Begründung) () ja () nein
2. Möchten Sie den Jahresbericht weiterhin zugeschickt bekommen? () ja () nein
3. Würden Sie für den Jahresbericht einen Obulus entrichten in Höhe von:
DM 1,-- () DM 2,-- () DM 3,-- () DM 4,-- ()
oder mit einer Spende begleichen () ja () nein
4. Für welche Themen im Jahresbericht interessieren Sie sich?
 - Technik (Funk, Antennen etc.) () ()
 - Navigation (GPS, GMDSS) () ()
 - Erfahrungsberichte () ()
 - Bücher- und Zeitschriftenschau () ()
 - Vorschriften (Zoll, Verkehr) () ()ja nein
 (Mehrfachmeldungen sind erwünscht!)
5. Sind Sie bereit, an einem Themenbereich im Jahresbericht mitzuarbeiten?
Thema: _____ () ja () nein
6. Hören Sie unsere INTERMAR-Frequenz 14313 kHz ab? () oft () selten () gar nicht () nur auf dem Boot
7. Wie oft schalten Sie Ihren Sender ein und melden sich auf 14313 kHz? () oft () selten () gar nicht () nur auf dem Boot
8. Können Sie morgens in der Zeit von 0700 bis 1100 UTC einmal die rote Mütze übernehmen?
Uhrzeit: von _____ bis _____ ja () gelegentlich () nein ()

9. Wo sollen in Zukunft die Mitglieder-
versammlungen stattfinden?

Norddeutschland:

Hamburg ()
Hannover ()
Münster ()
Düsseldorf ()

Süddeutschland:

München ()
Friedrichshafen ()
Baden-Baden ()
Frankfurt ()

10. Könnte die Mitgliederversammlung
abwechselnd einmal in Norddeutsch-
land und einmal in Süddeutschland
stattfinden?

() ()
ja nein

11. Wie könnte die Mitgliederversammlung
besser gestaltet werden?

- mit mehr Vorträgen
- mit Besichtigungen
- mit einem Damenprogramm
- mit einer Abendveranstaltung

() ()
() ()
() ()
() ()
ja nein

12. Kommen Sie zur diesjährigen Hauptver-
sammlung in Münster/Westfalen am
01.05.1993?

() ()
ja nein

Wir bitten Sie, Ihre Antworten auf die hier gestellten Fragen
auf der beiliegenden Karte anzukreuzen und zurückzusenden. Wir
freuen uns besonders, wenn Sie uns einen Brief schreiben mit
Ihrer Meinung zu INTERMAR, Verbesserungen, Vorschlägen und
Wünschen.

Haben Sie herzlichen Dank für Ihre Rückantwort.



IN EIGENER SACHE

Liebe Clubmitglieder,

Ihr könnt Euch denken, daß wir im Club auch Ausgaben haben. Selbst bei sparsamer Haushaltsführung und ehrenamtlicher Tätigkeit lassen sich einige Ausgaben nicht vermeiden:

Druck- und Papierkosten, Porto, Telefonkosten, Gebühren etc.

Da wir keinen festen Beitrag erheben, müssen alle Ausgaben durch freiwillige Spenden gedeckt werden.

Viele Mitglieder spenden regelmäßig, sonst müßten wir heute schon unsere Tätigkeit einstellen. Es gibt auch Mitglieder, von denen wir wenig hören und die nichts zu unserem Kassenbestand beitragen.

Für alle Fälle haben wir auch diesmal wieder ein INTERMAR-Überweisungsformular beigelegt, mit der Bitte um Gebrauch. Wir erinnern nochmals daran, daß alle Zahlungen auf unser Konto

INTERMAR
Stadtsparkasse Münster
Kto-Nr. 26 00 27 58
BLZ 400 501 50

als Spende absetzbar sind und von dem zu versteuernden Einkommen abgezogen werden können. Der bankbestätigte Einzahlungsschein genügt für das Finanzamt.

Für Spenden über DM 100,-- bekommen Sie von uns eine Spendenbescheinigung für das Finanzamt.

Bedenken Sie stets, daß Ihre Spenden ausschließlich für Dienstleistungen an unsere Mitglieder verwendet werden.

Anzeige

AUTOTELEFON·CITYRUF·FAX
SCHNURLOSE TELEFONE·ANRUFBEANTWORTER
TELEFON·ANLAGEN·AMATEURFUNK
BETRIEBSFUNK·CB·FUNK·WELTEMPFÄNGER
BERATUNG·VERKAUF·REPARATUR



DIPL.-ING. ELEKTROTECHNIK
FUNKTECHNIKER
DL 8 SBB

MANFRED KUSTERER

BAACHER HAUPTSTRASSE 39
7057 WINNENDEN-BAACH
TELEFON 071 95 - 7 45 50
FAX 071 95 - 7 50 17

DER INTERMAR-JAHRESBERICHT

Obwohl er in guter Absicht zusammengestellt wird, ist er stets verbesserungswürdig. Eine breite Resonanz von allen Mitgliedern, positiv oder negativ, ist uns willkommen.

Was sich die Redaktion wünscht, sind Anregungen jeder Art, besonders für den Inhalt und die Gestaltung.

Schreiben SIE uns, wir erwarten IHRE Meinung und danken dafür.

In diesem Jahr haben wir viel Raum für die Themen Technik und Information reserviert. Es ist somit ein Heft zum Nachschlagen geworden, in der Hoffnung, daß es auch an Bord gebraucht werden kann.

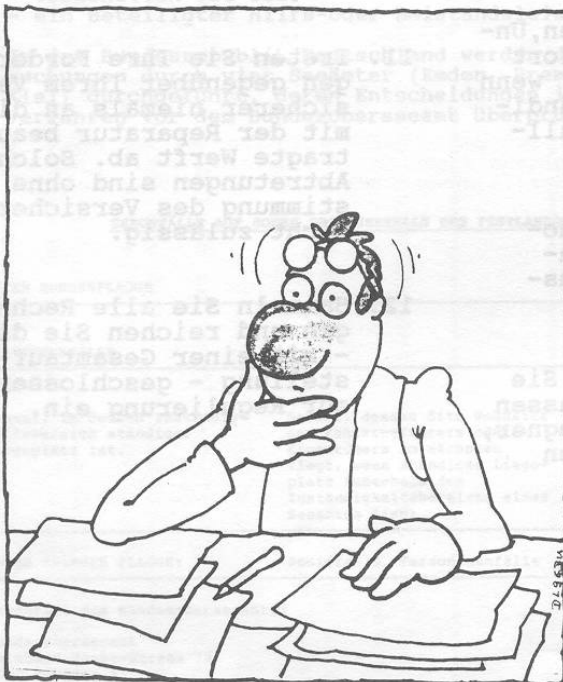
Wir erwarten IHRE Meinung!

Wenn die Redaktion nur auf einer Schulter liegt, ist der Redakteur überfordert, wenn er sich in alle Sparten einarbeiten muß. Auch muß er den Kontakt, um auf dem laufenden zu bleiben, mit vielen Stellen aufrecht erhalten, z.B. Seewetteramt, Seefunkabteilung des BAPT, und den Redaktionen anderer Veröffentlichungen.

Wir suchen für die Mitarbeit je einen Redakteur

- für Technik (Schwerpunkt Funk auf Sportbooten)
- für Erfahrungsberichte (Seemannschaft)
- für Bücher- und Zeitschriftenschau für Fahrtensegler
- für Navigation (z. B. GPS und GMDSS)
- für Zoll und Reiseverkehr (Vorschriften für den Wassersport)

Meldet EUCH, wir erwarten EURE Mitarbeit!



Ein Redakteur,
der von seinen
Mitgliedern
allein gelassen
worden ist.

WIE VERHALTE ICH MICH IM SCHADENSFALL?

12 Gebote

1. Halten Sie den Schaden gering. Verhalten Sie sich grundsätzlich so, als wären Sie nicht versichert.
2. Bei Diebstahl- und Feuerschäden benachrichtigen Sie bitte außerdem sofort die Polizei und den Hafenmeister.
3. Bei Bergung handeln Sie mit dem Berger keine festen Kosten aus, sondern vereinbaren Sie "Open Form". Diese offene Vertragsform ist international üblich und gilt auf der Basis "no cure - no pay", "keine Erfolg - keine Bezahlung". Open Form kann durch einfachen Zuruf vereinbart werden. Der Vertrag kommt mit Beginn der Hilfeleistung zustande. Dabei ist es unerheblich, wer seine Leine übergibt.
4. Melden Sie jeden Schaden, Unfall oder Kollision sofort Ihrer Versicherung und, wenn erforderlich, dem zuständigen Seeamt (lt. Seeunfalluntersuchungsgesetz)
5. Bei Kollisionsschäden notieren Sie Namen und Anschrift Ihres Kollisionsgegners.
6. Wenn möglich, fertigen Sie ein Protokoll an und lassen Sie es vom Kollisionsgegner, Hafenmeister oder Zeugen unterschreiben.
7. Tragen Sie alle relevanten Fakten im Bordbuch ein für evtl. Seeamtsverhandlungen.
8. Teilen Sie mit, wo und wie man Sie erreichen kann.
9. Wenn der Schaden von einem Sachverständigen besichtigt wird (Kosten trägt der Versicherer), nehmen Sie daran teil. Stimmen Sie die Höhe der Reparaturkosten mit der Werft und dem Sachverständigen ab.
10. Je genauer die Kosten voranschläge der Werft mit dem Experten abgestimmt werden, desto reibungsloser kann der Schaden reguliert werden.
11. Treten Sie Ihre Forderungen gegenüber Ihrem Versicherer niemals an die mit der Reparatur beauftragte Werft ab. Solche Abtretungen sind ohne Zustimmung des Versicherers nicht zulässig.
12. Sammeln Sie alle Rechnungen und reichen Sie diese - mit einer Gesamtaufstellung - geschlossen zur Regulierung ein.

SEEUNFALLUNTERSUCHUNGSGESETZ (SeeUG)

Die Maßnahmen, die nach einem Seeunfall zu ergreifen sind, hängen in erster Linie von der Art des Unfalls und den Unfallfolgen ab und müssen darauf ausgerichtet sein, den Schaden so gering wie möglich zu halten. Dies gehört nicht nur zu den seemannischen Sorgfaltspflichten, sondern ist auch ausdrücklich vorgeschrieben. Nach den internationalen und nationalen Bestimmungen ist jeder Führer eines auf See befindlichen Schiffes oder Sportbootes, der von irgendeiner Seite eine Meldung erhält, daß ein Schiff oder Luftfahrzeug oder deren Überlebensfahrzeuge sich in Not befinden, verpflichtet, den in Not befindlichen Personen zu Hilfe zu eilen und ihnen nach Möglichkeiten hiervon Kenntnis zu geben.

Ist das eigene Fahrzeug mit einem anderen zusammengestoßen, so ist jeder Schiffsführer verpflichtet,

- Erste Hilfe zu leisten
- solange am Unfallort zu bleiben, bis eine weiterer Beistand nicht mehr erforderlich ist
- das Fahrzeug, wenn die Gefahr des Sinkens besteht, soweit wie möglich aus dem Fahrwasser zu bringen
- die Stelle eine evtl. gesunkenen Fahrzeugs behelfsmäßig zu kennzeichnen und die Schiffsahrtspolizeibehörde zu benachrichtigen und
- vor dem Entfernen vom Unfallort alle erforderlichen Schiffsdaten mit dem Kollisionsgegner auszutauschen.

Nachdem diese Maßnahmen durchgeführt worden sind, ist jeder Fahrzeugführer verpflichtet, den Seeunfall dem zuständigen Seeamt unverzüglich anzuzeigen. Dies gilt nicht nur für Kollisionsunfälle, sondern für jeden Seeunfall, bei dem durch das Verhalten, den Zustand oder den Betrieb eines Sportbootes eine erhebliche Gefährdung oder Beeinträchtigung

- seiner Sicherheit, insbesondere der Sicherheit der an Bord befindlichen Personen,
- der Sicherheit des Schiffsverkehrs,
- des Zustandes eines Gewässers eingetreten ist.

Ein Seeunfall ist auch zu melden, wenn ein Sportboot

- gesunken, verschollen oder aufgegeben worden ist,
 - einen erheblichen Schaden erlitten oder verursacht hat,
- oder wenn
- beim Betrieb eines Sportbootes eine Person getötet worden oder verschollen ist oder
 - ein Beteiligter Hilfs- oder Beistandsleistungen unterläßt.

In der Bundesrepublik Deutschland werden die Seeunfalluntersuchungen durch vier Seeämter (Emden, Bremerhaven, Hamburg, Kiel) durchgeführt, deren Entscheidungen in einem Widerspruchsverfahren vor dem Bundesoberseeamt überprüft werden können.

SEEUNFÄLLE AUF HOHER SEE AUßERHALB DES FESTLANDSÖCKELS ODER IN FREMDEN HOHEITSGEWÄSSERN

UNTER BUNDESFLAGGE

SCHIFFSUNFÄLLE

Seeamt, in dessen Zuständigkeitsbereich ständiger Liegeplatz ist.

Seeamt, dessen Sitz Wohnsitz des Fahrzeugführers oder Eigentümers am nächsten liegt, wenn ständiger Liegeplatz außerhalb des Zuständigkeitsbereichs eines Seeamtes liegt.

REINE PERSONENUNFÄLLE

Seeamt Emden

UNTER FREMDER FLAGGE:

Schiffs- u. Personenunfälle

Seeamt Emden

Anschrift des Bundesoberseeamts:

Bundesoberseeamt
Bernhard-Nocht-Straße 78
2000 Hamburg 4
Tel.: (040) 31 90 - 1
Telex: 2 11 138

W U B T E N S I E ...

- daß Sie für die USA, wenn Sie auf eigenem Kiel einreisen, für jedes Crew-Mitglied ein Einreise-Visum benötigen? Die Visumbefreiung für USA gilt nur für Touristen, die ein gültiges Rückflug-Ticket besitzen und nicht länger als drei Monate in den USA bleiben.
- daß in der Deutschen Bucht die Verkehrswegeführung geändert worden ist? (sh. NfS 37/92)
Damit sind die bisherigen Seekarten veraltet und müssen durch neue ersetzt werden.
- daß die Rufnamen nachstehender Küstenfunkstellen geändert worden sind?

Revierzentrale	alter Rufname	neuer Rufname
Wilhelmshaven	Deutsche Bucht Revier Radio	German Bight Traffic
	Jade Revier Radio	Jade Traffic
	Ems Revier Radio	Jade Traffic
Emden	Bremerhaven Weser Revier Radio	Bremerhaven Weser Traffic
Bremerhaven	Bremen Weser Revier Radio	Bremen Weser Traffic
Bremen	Bremen Hunte Revier Radio	Bremen Hunte Traffic

- daß in Italien die Mindestdeckungssumme für die Haftpflichtversicherung auf 1 Milliarde Lire heraufgesetzt worden ist?
- daß in Spanien die Liegegebühren mit einer höheren saftigen Steuer belegt werden sollen? (Genaueres ist z.Zt. noch nicht bekannt).

ÜBRIGENS:

... wer bedient bei Ihnen an Bord die Funkanlage?

Das machen Sie selbst. - Und was ist nun, wenn Sie während der Reise ausfallen und das Schiff in Not gerät? Wer setzt dann an Ihrer Stelle die Notmeldung ab?

Sie meinen, dann wird sich an Bord schon ein Wagemutiger finden, der den Aushilfsfunker spielt. Schließlich darf in dieser Situation ja jeder die Funkanlage bedienen.

Das ist richtig. Nur, warum sorgen Sie nicht rechtzeitig für einen solchen Fall vor?

Wie? Nun, indem Sie anderen Besatzungsmitgliedern die nötigen Handgriffe zum Einschalten der Funkanlage bei Notfällen auf einem Merkblatt erläutern. Dieses Merkblatt wird mit den Frequenzen gut sichtbar in der Nähe des Funkgerätes aufgehängt.

Mit dem Amateur-Seefunk rund um die Welt !

Nachfolgend Amateur-Seefunknetze die in den letzten 2 Jahren unter vielen anderen täglich aktiv waren.

Stand 1.9.92, DK0MI

Name & Netz	Frequenz	UTC	Gebiete
Intermar	14313	0700-1100	weltweit, WX nach Vereinbarung
DK0MI Christoph		1030	WX -- Mittelmeer- Atlantik
DL1YDM Herbert			Kontakt zum Medical-Assistance Netz
DL2FCG Günther			" zur DGzRS, u.a.
DJ4UQ Gerd			
Transatlantik	21.400	1300-1400	Nord-Atlantik-Karibik, WX
8P6QM Trudi (Barbados, spricht engl. & deutsch)			
UK. Engl. Netz	14303	0800-0900	Mittelmeer, Atlantik, Kontakt zu
GF4RN		1830 WX	Süd-Afrika & Australischen Amateur-
G4FTO Rudi			Seefunknetzen
G0HOC Jonathan			
Tony's Netz -Pacifik	14.315	2100 WX	Australien, Neukaledonien
VK4NN Don, VK9JA John			Neuseeland, Neuguinea
J4EAC Ernie, WA6TL Toni			
ZL1MA Terry, u.a.			
Pacifik-Netz	14313	0530-0630	Nord & Süd-Pacifik
VK4NN Don			
FO6GZ Mel, u.a.			
Bermuda-Netz	12.393	1100-1200	WX Nord-Atlantik
Herbert-Yacht-Southbound II	12353	2254	
Süd-Pacifik	14.318	0400	WX- Süd-Pacifik
ZK1DB Arnold/Rarotonga			
Süd-Afrika-Netz	14316	0630	WX- Indischer Ocean
ZS5MU Ellister	7045	1130	Süd-Atlantik
ZS5GC Davina			
MAR-Runde	14.332	0645-0715	Sommerzeit, GLZ.
Medical Assistance		0745-0815	Winterzeit "
DJ5RT Wilfried, DL1IQ Werner			
DF9KN Herbert, u.a.			

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

Frequenzen:	Leistung:	Betriebsart:	Geschw.	Hub:
147,3 kHz / DDH47 (06.00 - 21.00 UTC)	15 kW	F1B	50 Baud	+/- 200 Hz
11039 kHz / DDH9 - "	1 kW	- "	- "	- "
4583 kHz / DDK2 (00.00 - 24.00 UTC)	1 kW	- "	- "	- "
7646 kHz / DDH7 - "	1 kW	- "	- "	- "
11638 kHz / DDK8 - "	10 kW	- "	- "	- "

Sendezeit		Sendezeit
DDH47 / DDH9		DDK2 / DDH7 / DDK8
UTC		UTC
----	meteorologische und nautische Warnnachrichten	00.00 / 03.00 / 06.00
	Sturmwarnungen für Nordsee, Skagerrak, Kattegat, Ostsee ohne Bottnischen u. Finnischen Meerbusen	
----	Verschlüsselte Wettermeldungen (Synop-Stationen), Termine 00 und 03 UTC, Nord- und Westeuropa, Island, Grönland, Nordamerika (FM12-VII/FM13-VII, siehe Nautischer Funkdienst Bd. III des BSH)	00.02 / 03.02
06.00	Seewetterbericht Nord- und Ostsee Deutsche Bucht, südwestliche und mittlere Nordsee, Skagerrak, Kattegat, westliche und südliche Ostsee Wetterlage, Vorhersage für 12 Std., Aussichten für weitere 12 Std.; Stationsmeldungen Nord- und Ostsee, zusätzlich Streckenwetter Richtung Kap Farvel sowie weitere Fanggebiete.	05.45
06.20	Verschlüsselte Wettermeldungen (Synop-Stationen), Termin 06 UTC, Nord- und Westeuropa, Island, Grönland, Nordamerika (FM12-VII, siehe Nautischer Funkdienst Bd. III des BSH)	06.02
06.45	Aktualisierung der vorigen Bulletins / Synop-Stationen	----
07.10	Winter (01.10. bis 31.03.): Wiederholung Seewetterbericht von 06 UTC Sommer (01.04. bis 30.09.): UKW-Wetterbericht Nord- und Ostsee	----
07.30	Schiffswettermeldungen aus den Seegebieten Nordatlantik und EG-Meer vom Termin 06 UTC	07.30
08.15	Seewetterbericht Ostsee Skagerrak, Kattegat, Belte u. Sund, westliche, südliche, südöstliche, zentrale und nördliche Ostsee Wetterlage, Vorhersage für 12 Std., Aussichten für weitere 12 Std.; Stationsmeldungen Ostsee	----
08.30	Nordseewetterbericht Deutsche Bucht, südwestliche Nordsee, Fischer, Dogger, Skagerrak, Utsira, Viking, Englischer Kanal, Shetlands, Färöer, Strecke Pentlands bis 20 °W, Strecke 20 °W bis Kap Farvel, Dohrnbank, Südostgrönland, Südwestgrönland. Bei Bedarf: Strecke Svinöy bis Lofoten, Lofoten bis Nordkap, Bäreninsel, Spitzbergen. Wetterlage, Vorhersage für 12 Std., Aussichten für weitere 12 Std.; Stationsmeldungen Nordsee	08.45
08.50	meteorologische und nautische Warnnachrichten (Sturmwarn-Gebiete wie um 00.00 UTC)	----
09.10	Hinweise in eigener Sache (z.B. Sendezeiten oder Kommunikation mit dem DWD); dann vorübergehend Programmende	----
12.00	Seewetterbericht Nord- und Ostsee (Gebiete wie 06.00 UTC)	----
12.20	Verschlüsselte Wettermeldungen (Synop-Stationen), Termin 12 UTC (Gebiete wie 06 UTC-Termin)	12.02
12.45	Aktualisierung der vorigen Bulletins / Synop-Stationen	----
13.10	Seewetterbericht für europäische Küstengewässer, Strecken Gibraltar - Port Said, Pentlands - Kap Farvel, Dohrnbank, Südost- und Südwestgrönland Wetterentwicklung für die nächsten zwei Tage, Vorhersage für 18 Std., Aussichten für nachfolgende 24 Std.	14.48
13.30	Schiffswettermeldungen aus den Seegebieten Nordatlantik und EG-Meer vom Termin 12 UTC	13.30
14.15	Mittelfrist-Seewetterbericht Nord- und Ostsee für die nächsten 5 Tage	17.48
14.30	Wiederholung Seewetterbericht Nord- und Ostsee von 12.00 UTC	----
14.50	meteorologische und nautische Warnnachrichten (Sturmwarn-Gebiete wie um 00.00 UTC)	12.00 / 17.05 / 18.00
15.10	für DDH47/DDH9 vorübergehend Programmende	----
17.30	Seewetterbericht Mittelmeer Wetterlage, Vorhersage für 24 Stunden, ausgewählte Stationsmeldungen, wie in Bordwetterkarte Nr. 11 des SWA ausgedruckt	17.18
17.50	Winter: Seewetterbericht Ostsee (Gebiete wie 08.15 UTC) Sommer: UKW-Wetterbericht Nord- und Ostsee	----
18.05	Wiederholung Mittelfrist-Seewetterbericht von 14.15 UTC	----
18.20	Verschlüsselte Wettermeldungen (Synop-Stationen), Termin 18 UTC (Gebiete wie 06 UTC-Termin)	18.02
18.45	Aktualisierung der vorigen Bulletins / Synop-Stationen	----
19.10	UKW-Wetterbericht südliche Nordsee / Ostsee Westteil	----
19.30	Schiffswettermeldungen aus den Seegebieten Nordatlantik und EG-Meer vom Termin 18 UTC	19.30
20.15	Seewetterbericht Ostsee (Gebiete wie 08.15 UTC)	----
20.30	Seewetterbericht Nordsee (Gebiete wie 08.30 UTC)	----
----	Verschlüsselte Wettermeldungen (Synop-Stationen), Termin 21 UTC (Gebiete wie 00 UTC-Termin)	21.02

DIE AUSTRÜSTUNG MIT FUNKANLAGEN UND DIE DURCHFÜHRUNG DES FUNK- VERKEHRS IM WELTWEITEN SEENOT- UND SICHERHEITSSYSTEM **(GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM - GMDSS)**

Auf der Grundlage neuer Technologien ist von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) in Zusammenarbeit mit anderen zuständigen Internationalen Organisationen des "Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (Global Maritime Distress and Safety System - GMDSS) entwickelt worden. Durch Aufnahme entsprechender Ausrüstungsvorschriften in das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS - Safety of Life at Sea - Übereinkommen) wird das GMDSS bis 1. Februar 1999 schrittweise weltweit eingeführt.

Durch den Einsatz modernster Technik (Digitales Selektivrufverfahren und Satellitentechnik) ist in dem neuen Funksystem die Verbindungsaufnahme weitgehend automatisiert, sodaß die Rettungsleitstellen an Land in kürzester Zeit über einen Seenotfall unterrichtet sind.

Im Gegensatz zum alten System ist die Ausrüstung der Schiffe mit Funkanlagen nicht mehr von der Größe des ausrüstungspflichtigen Schiffes, sondern vom Einsatzgebiet abhängig. Die Einteilung der Seegebiete in vier Kategorien richtet sich nach den landseitig zur Verfügung stehenden Funkeinrichtungen und deren Reichweite.

SEEGBIET A 1 (Küstennähe bis ca. 30 sm, UKW-Versorgung)
U K W - Funkanlage

SEEGBIET A 2 (bis ca. 150 sm, Grenzwellenversorgung)
U K W - und Grenzwellenfunkanlage

SEEGBIET A 3 (Erde ohne Polkappen)
Grenzwellenfunkanlage und Kurzwellenfunkanlage oder Satellitenfunkanlage

SEEGBIET A 4 (nicht wie A 1 bis A 3 funktechnisch versorgt)
Grenz/Kurzwellenfunkanlage

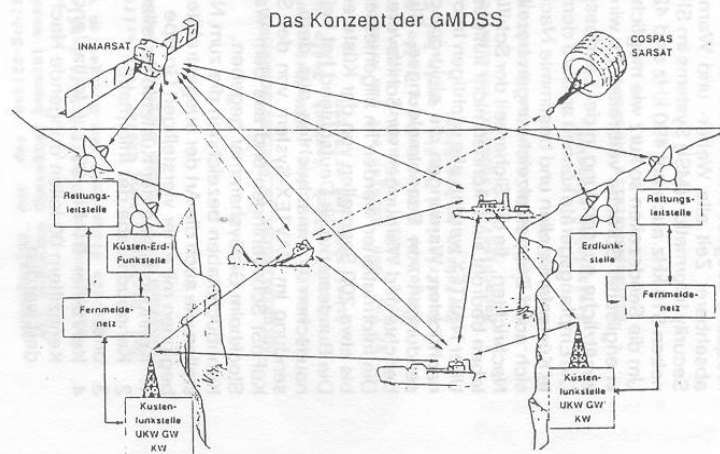
ALLE SEEGBIETE ZUSÄTZLICH:

Satelliten-Seenotfunkbaken (A 1 ggf. nur UKW-Seenotfunkbake), Radartransponder, UKW-Handfunksprechgeräte; Empfangseinrichtungen für Schiffssicherheitsinformationen.

WELCHE BEDEUTUNG HAT DAS GMDSS FÜR DIE FREIZEITSCHIFFFAHRT?

Obwohl für Fahrzeuge der Freizeitschiffahrt in der Regel keine Ausrüstungspflicht besteht, kommt der Einführung von GMDSS auch bei freiwilliger Ausrüstung eine erhebliche Bedeutung in Bezug auf die Schiffssicherheit zu. Er ermöglicht den Rettungs- und Hilfsorganisationen im Seenotfall ein schnelleres Eingreifen.

Bis zur vollständigen Einführung des GMDSS gelten Regelungen, die einen Parallelbetrieb des bisherigen Not- und Sicherheitsfunksystems mit dem GMDSS gewährleisten.



NAVTEX

Mit speziellen Funkkernschreibemplängern ausgerüstete Schiffe können nautische und meteorologische Informationen in gedruckter Form an Bord empfangen. Dieser Dienst wird in vielen Küstenbereichen bereits seit mehreren Jahren durchgeführt und ist nahezu weltweit in der Erprobungsphase oder Planung.

Es wird z. Z. nur auf einer Frequenz - 518 kHz - gesendet. Um Störungen beim Empfang zu vermeiden, werden die Sendungen der einzelnen Küstenfunkstellen zeitversetzt alle vier, im Gebiet NAVAREA IV alle sechs Stunden auf dieser Frequenz ausgestrahlt. Mit der Einführung des GMDSS (siehe N 42) werden in absehbarer Zeit alle Wetter- und Warnmeldung etc. im Rahmen des Maritime Security Information (MSI) Systems im SITOR/FEC/L Verfahren gesendet, und zwar neben 518 kHz auch auf 490 kHz und 4209,5 kHz.

Um die Sendezeiten so kurz wie möglich zu halten, werden alle Informationen nur in englischer Sprache verbreitet. Es wird aber von einigen Funkstellen auch die zusätzliche Aussendung in der Landessprache erprobt.

Die Empfangsgeräte können an Bord dem Reiseverlauf entsprechend auf bestimmte Küstenfunkstellen und bestimmte Nachrichten programmiert werden; es lassen sich auch Doppelaufzeichnungen bereits empfangener Nachrichten vermeiden. Nachrichten, die die Sicherheit der Schifffahrt betreffen, vor allem wenn Menschenleben bedroht sind, können nicht ausgesondert werden.

Über NAVTEX werden alle wichtigen Informationen verbreitet wie nautische Warnnachrichten, Warnungen die elektronische Navigationshilfen betreffen, Erstaussendungen von Seenolmeldungen, Sturmwarnungen, Wettervorhersagen, Eisberichte und Warnungen vor Schiffsvereisung.

Die Informationen werden im allgemeinen nur für den Bereich verbreitet, der sich bis etwa 200 Seemeilen von der Küste erstreckt.

Die Bundesrepublik Deutschland hat keinen NAVTEX-Sender. Daher werden alle nautischen Warnnachrichten aus dem Warnbereich in der Nordsee zur Aussendung im NAVTEX-System von der Seewarndienstzentrale Cuxhaven an die KüFuSt Scheveningen und aus dem Warnbereich in der Ostsee an die KüFuSt Stockholm Gislövshammar gegeben.

Kennbuchstaben bezeichnen die zum NAVTEX-System gehörenden Küstenfunkstellen wie auch die Art der ausgestrahlten Informationen. Die NAVTEX-Meldungen beginnen mit einer vierstelligen Gruppe

1. Kennbuchstabe der Küstenfunkstelle
2. Kennbuchstabe der Information
3. und
4. Kennziffer 01 bis 99 zur fortlaufenden Nummerierung der Nachrichten. Die Kennziffern 00 teilen dringende Nachrichten ein und können nicht ausgesondert werden.

Das NAVTEX-System gewinnt wegen der für Ende 1993 vorgesehene Einstellung der Ausstrahlung der Seewetterberichte auf Grenzwellen durch die Küstenfunkstellen Norddeich und Kiel erheblich an Bedeutung. Fahrzeugen aushalb des Bereichs des UKW-Seefunks stehen dann neben den Seewetterberichten auf den LW und Mittelwellen der Rundfunksender nur die Seewetterberichte über NAVTEX zur Verfügung.

YF - Nachfr. 1993

Der Englische Kanal, Nordsee und Ostsee gehören zum Gebiet NAVAREA I, wo folgende Küstenfunkstellen Sendungen verbreiten:

KüFuSt	Kennbuchstabe der KüFuSt	Sendezzeiten MESZ
Großbritannien		
Cullercoats, Gebiete s. E 34-3	G	ab 0248 alle vier Stunden
Niton, Gebiete s. E 34-3	S	ab 0218 alle vier Stunden
Norwegen		
Rogaland	L	ab 0348 alle vier Stunden
Niederlande		
Scheveningen	P	0148-0548-0948-1348-2148
Belgien		
Oostende	T	0048-0448-0848-1448-2048
Schweden		
Härnösand	H	ab 0200 alle vier Stunden
Stockholm	J	0030-0530-0930-1330-1730-2130

BRENNNEISEN

YACHTCHARTER

Wir bieten Charteryachten und Service in:

Adria
Türkei
Korsika
Balearien
Ostsee

Griechenland
Côte d'Azur
Sardinien
Sizilien
Italien

Kanaren
Karibik/Südsee
Irland
Norwegen
Tunesien
Florida

Preiswerte Flüge zu allen Ausgangshäfen.
Hausboote auf den schönsten Wasservegen.

BRENNNEISEN

Gartenheimer Str. 19, 7801 Umkirch b. Freiburg
Telefon 07865/7347 + 5 12 80, Telex 772 852, Fax 07865/154 81

Katalog anfordern

Verwendung von Schiff-Schiff-Kanälen auf UKW in den Niederlanden

Die Fernmeldeverwaltung der Niederlande hat uns zum wiederholten Male darauf hingewiesen, daß in den nationalen Gewässern der Niederlande:

- ausnahmslos nur der Schiff-Schiff-Kanal 77 für private Gespräche mit sozialem Charakter benutzt werden darf und
 - alle anderen Schiff-Schiff-Kanäle ausschließlich den Nachrichten für die Sicherheit der Navigation vorbehalten sind.
- Bei Nichtbeachtung dieser Vorschrift können von den niederländischen Behörden empfindliche Bußgelder verhängt werden.

Anrufverfahren im UKW-Seefunkdienst

- a) Anrufe an die UKW-Küstenfunkstellen der DBP TELEKOM - einschließlich Rostock Radio und Rügen Radio - müssen auf den Arbeitskanälen erfolgen.
- b) Vor den Anrufen auf den Arbeitskanälen der UKW-Küstenfunkstellen Kiel Radio, Flensburg Radio, Lübeck Radio, bei Elbe-Weser Radio, Helgoland Radio, Hamburg Radio, Bremen Radio, Eiderstedt Radio und Nordfriesland Radio sowie bei Norddeich Radio ist ein besonderes Verfahren zu beachten:
 - Rauschperre (Squelch) ausschalten,
 - bei deutlichem Rauschen Sprechtaaste kurz drücken,
 - Freizeichen abwarten,
 - Küstenfunkstelle anrufen.

Einbau und Genehmigung von Seefunkanlagen: Teilnahme am öffentlichen Seefunkdienst

a) Einbau und Genehmigung

Nach den Bestimmungen des Gesetzes über Fernmeldeanlagen (FAG) ist das Errichten und Betreiben jeder Funkanlage oder Funkstelle genehmigungspflichtig.

Das Errichten (d.h. der Einbau) von Funkanlagen des Seefunkdienstes, des Satelliten-Seefunkdienstes sowie des Ortungsfunkdienstes auf Schiffen ist allgemein genehmigt, wenn die verwendeten Funkgeräte vom Bundesamt für Zulassungen in der Telekommunikation (BZT; früher: FIZ bzw. ZZF) zugelassen und mit einem Zulassungszeichen gekennzeichnet sind.

Nicht zugelassene Funkanlagen erhalten keine Genehmigung. Darüber hinaus ist der Besitz nicht zugelassener Sendeanlagen strafbar. Tragbare Funkanlagen werden nur im Zusammenhang mit einer Seefunkstelle genehmigt.

Geräte, deren Zulassung aufgrund geänderter technischer Vorschriften zurückgezogen worden ist, dürfen zur Vermeidung von Härten vom Genehmigungsinhaber zunächst weiterbetrieben werden. Eine Neugenehmigung ist jedoch sowohl bei einem Neuaufbau als auch beim Eigenerwechsel des Schiffes mit installierter Seefunkanlage ausgeschrieben.

Diese Bestimmung gilt z.z. für Geräte mit Zulassungsnummern FIZ C 463813-38112. Zur Vermeidung unliebsamer Überraschungen beim Verkauf oder Neuwerb solcher Geräte wird die vorherigen Überprüfung der Genehmigungsfähigkeit dringend empfohlen. Anlagen ohne FIZ- bzw. ZZP-Zulassung auf Schiffen der früheren DDR können weiterbetrieben werden solange sie Bestandteil der genehmigten Seefunkanlage bleiben.

Genehmigungen zum Betreiben der Funkanlagen werden auf Antrag durch das Bundesamt für Post und Telekommunikation (BPT), Außenstelle Hamburg, erteilt. Anträge sind zu richten an:

BAPT-Außenstelle Hamburg
Sachsenstr. 12+14
2000 Hamburg 1

(Telefon: (040) 2 36 55 - 0

Zugelassene Ortungsfunkanlagen sind allgemein genehmigt, eine Einzelgenehmigung ist hierfür nicht erforderlich.

Eine Seefunkstelle darf erst in Betrieb genommen werden, wenn das BAPT Hamburg eine Genehmigung erteilt hat und die Genehmigungsurkunde ausständig ist. Die Genehmigungsurkunde ist bei der Funkanlage an Bord so aufzubewahren, daß sie jederzeit vorgelesen werden kann.

Funkzeugnisse im GMDSS

Die Verkehrsabwicklung im GMDSS erfolgt im Sprechfunk- und Funkfachschriftverfahren, damit entfällt die Morsetelegrafie. Die Anforderungen an das Funkpersonal auf Schiffen mit GMDSS-Ausrüstung ändern sich entsprechend. Die "Verordnung über Seefunkzeugnisse", die demnächst herausgegeben wird, legt die Voraussetzungen für den Erwerb der neuen Zeugnisse fest und berücksichtigt dabei die neuen Bestimmungen der VO Funk über Funkzeugnisse und die Besetzung der Schiffe mit Funkern.

Neben den weiterhin gültigen Seefunkzeugnissen gibt es künftig folgende Zeugnisse:

- a) Funkelektronikzeugnis 1. Klasse
Dieses Zeugnis kann z.Z. nur durch eine Zusatzprüfung erworben werden.
- b) Funkelektronikzeugnis 2. Klasse
Dieses Zeugnis kann z.Z. nicht erworben werden.
- c) Allgemeines Betriebszeugnis für Funker
(Allgemeines Betriebszeugnis)
- d) Beschränkt Gültiges Betriebszeugnis für Funker I
(UKW-Betriebszeugnis I)
- e) Beschränkt Gültiges Betriebszeugnis für Funker II
(UKW-Betriebszeugnis II)

Das UKW-Betriebszeugnis II berechtigt nur zur Teilnahme am UKW-Sprechfunkdienst einschließlich GMDSS im nationalen AI-Gebiet (Gewässer im Bedeckungsbereich der deutschen UKW-Küstenfunkstellen).

Bis zum Abschluß der Einführung des GMDSS am 1. Februar 1999 können Funker mit gültigen Seefunkzeugnissen den Funkdienst auf Schiffen, die noch am bisherigen Not- und Sicherheitsfunksystem teilnehmen, weiterhin abwickeln.

Funker auf Schiffen mit GMDSS-Ausrüstung müssen ein entsprechendes Zeugnis für GMDSS besitzen.

Inhaber gültiger Seefunkzeugnisse, die von der Deutschen Bundespost oder vom Bundesamt für Post und Telekommunikation (BAPT) ausgestellt wurden, können durch eine Zusatzprüfung Zeugnisse für GMDSS erwerben. Für die Inhaber von Seefunkzeugnissen der Deutschen Post der Deutschen Demokratischen Republik gelten zum Teil besondere Regelungen.

Anfragen zu den neuen Zeugnissen für GMDSS können an die Außenstelle Hamburg der BAPT gerichtet werden

BAPT-Außenstelle Hamburg
Sachsenstraße 12+14

2000 Hamburg 1

Telefon: (040) 2 36 55 - 0

UKW-Kanal 70 ausschließlich für DSC

Seit dem 01.01.1986 darf der UKW-Kanal 70 nicht mehr für den Sprechfunkdienst benutzt werden. Dieser Kanal ist dem Digitalen Selektivrufsystem (DSC) vorbehalten.

Der Schutz des Kanals 70 ist bei neueren Geräten durch technische Maßnahmen sichergestellt; bei Geräten, die vor dem 01.01.1986 eingebaut und genehmigt wurden, sind Sprechfunkausstrahlungen jedoch noch möglich.

Die Weltweite Funkverwaltungskonferenz für bewegliche Funkdienste (WARC Mob-87) hat mit Entschliefung COM 323 festgelegt, daß ab 01.01.1988 der UKW-Kanal 70 ausschließlich für DSC-Anrufe für Not- und Sicherheit und andere DSC-Anrufe benutzt werden darf.

Diese Bestimmung hat besondere Bedeutung im Zusammenhang mit der Einführung des Digitalen Selektivrufsystems (DSC) zum 01.02.1992; siehe hierzu Nr. 1.6 in diesem Heft.

Wir weisen nochmals ausdrücklich darauf hin, daß Sprechfunkverkehr auf Kanal 70 unzulässig ist und als Verstoß gegen die geltenden Bestimmungen des Seefunkdienstes behandelt wird.

Funktagebuchführung bei Seefunkstellen

Bei jeder Seefunkstelle ist grundsätzlich ein Funktagebuch zu führen. Seefunkstellen auf Schiffen, die gemäß Schiffsicherheitsverordnung vom 8. Dezember 1986 nicht der Funkausrüstungspflicht unterliegen, werden von der Pflicht zur Führung eines Funktagebuchs befreit. Gleiches gilt für ausschließlich mit UKW-Seefunkanlagen ausgerüstete Schiffe.

Verstößt eine Seefunkstelle, die von der Pflicht zur Führung eines Funktagebuchs befreit ist, in schwebender Weise gegen nationale oder internationale Bestimmungen des Seefunkdienstes, so kann das Bundesamt für Post und Telekommunikation (BAPT) diese Seefunkstelle zur Führung eines Funktagebuchs bis zu 12 Monaten verpflichten.

Megfall der Einzelgenehmigungen für Ortungsfunkstellen

Das bisherige Einzelgenehmigungsverfahren für Funkanlagen des Navigationsfunkdienstes auf Schiffen wird ab 1. Januar 1992 durch eine Allgemeinenehmigung des Bundesministers für Post und Telekommunikation ersetzt.

Alle bisher erteilten Einzelgenehmigungen erlöschen mit Ablauf des Monats Dezember 1991.

Die Einziehung der monatlichen Genehmigungsgebühr wird zum gleichen Zeitpunkt eingestellt.

SCHIFFSANTENNEN FÜR SPORTBOOTE

Theorie und Praxis von Antennen sind komplex. Nachstehend sind einige für den Segler interessante Monobandantennen beschrieben ohne auf die Theorie näher einzugehen. Dies betrifft besonders die Anpassung der Antennen. Hier sei das "Antennenbuch" von Karl Rothammel jedem empfohlen, der näher einsteigen möchte.

DIE ACHTERSTAGANTENNE

Sie sollen bei Kunststoffbooten ohne Koaxkabel als Zuleitung zum Sende-Empfänger betrieben werden. Hier genügt eine Drahtzuleitung, die dann der Antennenlänge zuzurechnen ist. Sie ist dann ein nichtresonanter Mehrbandstrahler, der aber über einen Tuner abgestimmt werden muß.

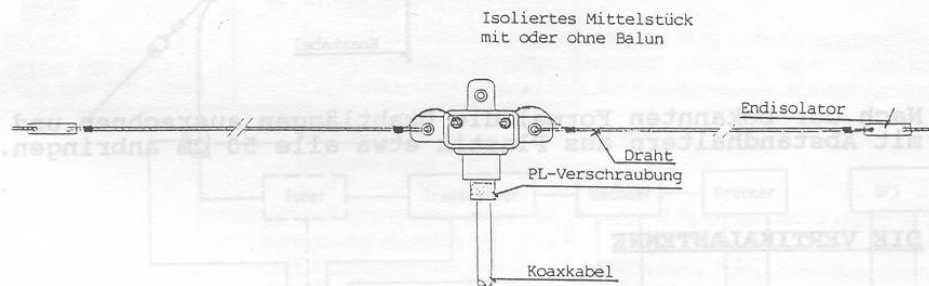
Bei Stahl- oder Alu-Booten ist die Antenne ungünstig wegen der Durchführung durch das Deck und damit der sich ergebenden kapazitiven Einflüsse.

Die Achterstagantenne benötigt aber ein gutes Gegengewicht (HF-Erde). Hier kann ein Erdschwamm von 300 x 80 mm Größe, an der Außenhaut angebracht, verwendet werden. Ein Drahtende nachgeschleppt tut es auch.

In vielen Fällen ist es vorteilhaft, zusätzlich auch die Rigteile und die Seereling zu verwenden. (Ausprobieren)

DIE DIPOLANTENNE

1. Einbandbetrieb



Sie besteht aus zwei $\frac{1}{4}$ oder $\frac{1}{2}$ langen Drahtstücken, die über ein Balun 1:1 mit dem 50 Ohm Koaxkabel als Niederführung verbunden werden. Die Drahtenden werden über Plastikisolatoren abgespannt.

Anstelle der Balunspule kann auch ein isoliertes Mittelstück verwendet werden. Das eine Drahtende wird an die Seele des Koaxkabels und das andere Drahtende an den Mantel des Koaxkabels angeschlossen.

Die Länge der einzelnen Drahtstücke ergibt sich bei einer $\lambda/4$ Antenne aus folgender Formel:

$$L = \frac{71,25}{f_{\text{MHz}}} [m] \quad \text{z.B.} \quad L = \frac{71,25}{14,313} = 4,98 \text{ m}$$

Wenn der erforderliche Platz vorhanden ist, sollte eine $\lambda/2$ Antenne installiert werden. Hier ergeben sich folgende Drahtlängen:

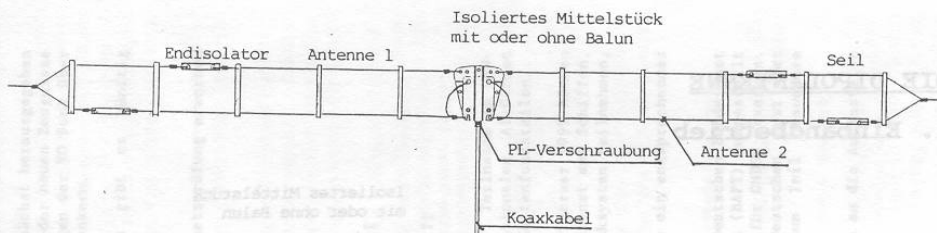
$$L = \frac{142,5}{f_{\text{MHz}}} [m] \quad \text{z.B.} \quad L = \frac{142,5}{14,313} = 9,956 \text{ m}$$

Mit einem SWR-Analyser können die Drahtenden, meist durch Verkürzung, auf Resonanz gebracht werden.

Da bei diesen Antennen das Koaxkabel nicht zur Antenne gehört, ist es vorteilhaft, eine abgestimmte Speiseleitung von der Länge $\lambda/2$ zu verwenden. Der Eingangswiderstand der Antenne ist dann gleich dem Widerstand am Ende des Koaxkabels. Hier kann dann mittels Tuner noch abgestimmt werden, da Umgebungseinflüsse und die effektive Höhe die Resonanzlänge beeinflussen.

Dipol-Antennen können horizontal oder V-förmig abgespannt werden. Bei V-förmiger Abspannung sollte der Winkel mindestens 90° betragen.

2. Zweibandbetrieb



Nach der bekannten Formel die Drahtlängen ausrechnen und diese mit Abstandhaltern aus Plastik etwa alle 50 cm anbringen.

DIE VERTIKALANTENNE

Als Schiffsantenne ist hier eine Monobandantenne zu empfehlen, die in ihrer Länge, meist $\lambda/4$, auf eine oder mehrere Frequenzen jeweils nur abgestimmt werden muß, (Rohre ineinanderschieben und kennzeichnen oder austauschen), und am Heckkorb steckbar angebracht werden kann. Anstelle der üblichen Radials wird eine gute HF-Erde mit der Verbindung zum Salzwasser verwendet.

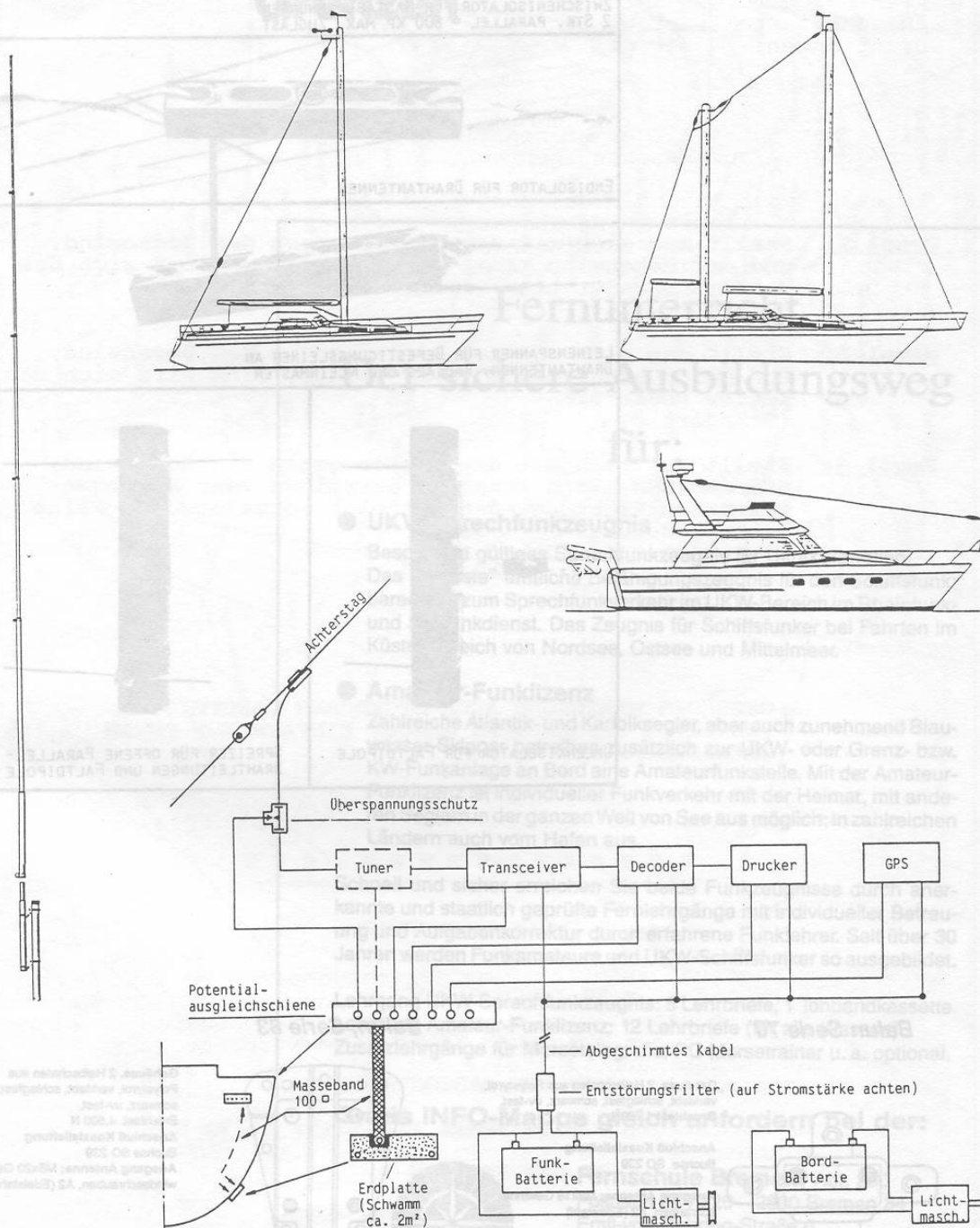
Werden für die Antenne Rohre verwendet, ist die Legierung Al-Mg wegen der hohen Seewasserbeständigkeit zu bevorzugen. Am Ende des Rohres kann über eine Steck-Verbindung ein Koaxkabel angeschlossen werden.

Anpassung einer Monobandantenne:

Wenn Sie eine Resonanz zur frequenzhöheren Seite (nach oben) verschieben wollen, muß die wirksame Länge kürzer werden.

Soll die Resonanz zur frequenzniedrigen Seite (nach unten) verlegt werden, ist eine Verlängerung nötig.

Mit einem Stehwellenmeßgerät kann man die Antenne trimmen, wenn man das SWR am Speisepunkt der Antenne mißt.



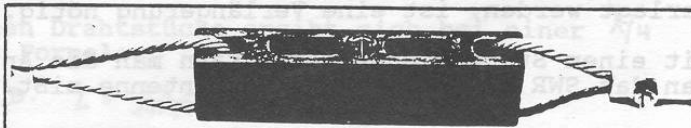
Die Lichtmaschinen sollten unbedingt entstört sein!



KURT FRITZEL

Antennen für Kurzwellenfunk
Siemensstraße 2
6708 Neuhofen
Telefon 06236-52044
Telefax 06236-52236

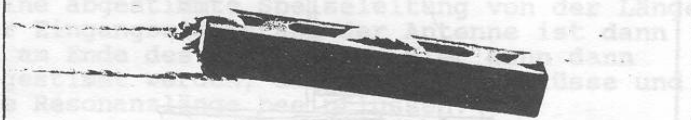
UNIVERSAL-ANTENNEN-ISOLATOR ARTIKEL-NR. 1900



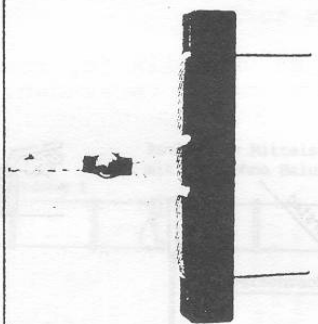
ZWISCHENISOLATOR FÜR MASTABSPANNUNGEN
2 STK. PARALLEL = 800 KP MAX. ZUGLAST



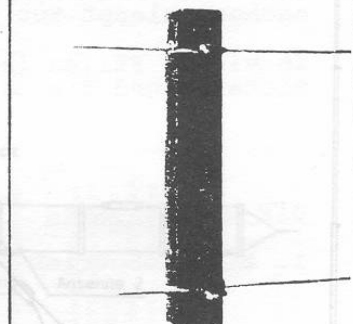
ENDISOLATOR FÜR DRAHTANTENNEN



LEINENSpanNER FÜR BEFESTIGUNGSLEINEN AN
DRAHTANTENNEN, RADIALS UND KLEINMASTEN

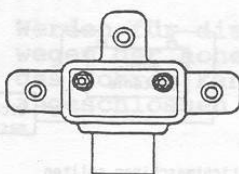


UMLENKISOLATOR FÜR FALTDIPOLE



SPREIZER FÜR OFFENE PARALLEL-
DRAHTLEITUNGEN UND FALTDIPOLE

Balun Serie 70

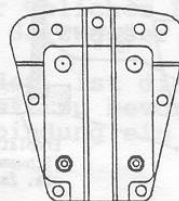


Gehäuse: 2 Halbschalen aus Polystyrol,
verklebt, schlagfest, schwarz, uv-fest,
Bruchlast 1.700N.

Anschluß Koaxialleitung
Buchse SO 239

Ausgang Antenne: M4x16 Gewinde-
schrauben, A2 (Edelstahl)

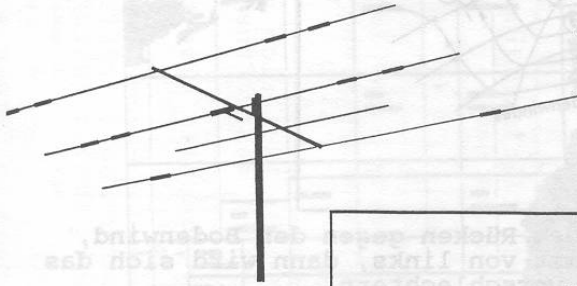
Balun, Serie 83



Gehäuse: 2 Halbschalen aus
Polystyrol, verklebt, schlagfest,
schwarz, uv-fest,
Bruchlast 4.500 N
Anschluß Koaxialleitung
Buchse SO 239
Ausgang Antenne: M6x20 Ge-
windeschrauben, A2 (Edelstahl)

Amateur funk

Welt
ohne
Grenzen



Fernunterricht

Der sichere Ausbildungsweg für:

- **UKW-Sprechfunkzeugnis**

Beschränkt gültiges Sprechfunkzeugnis für Ultrakurzwellen. Das „kleinste“ amtliche Befähigungszeugnis für den Schiffsfunk; berechtigt zum Sprechfunkverkehr im UKW-Bereich im Rheinfunk- und Seefunkdienst. Das Zeugnis für Schiffsfunker bei Fahrten im Küstenbereich von Nordsee, Ostsee und Mittelmeer.

- **Amateur-Funklizenz**

Zahlreiche Atlantik- und Karibiksegler, aber auch zunehmend Blauwasser-Skipper betreiben zusätzlich zur UKW- oder Grenz- bzw. KW-Funkanlage an Bord eine Amateurfunkstelle. Mit der Amateur-Funklizenz ist individueller Funkverkehr mit der Heimat, mit anderen Seglern in der ganzen Welt von See aus möglich; in zahlreichen Ländern auch vom Hafen aus.

Schnell und sicher erreichen Sie beide Funkzeugnisse durch anerkannte und staatlich geprüfte Fernlehrgänge mit individueller Betreuung und Aufgabenkorrektur durch erfahrene Funklehrer. Seit über 30 Jahren werden Funkamateure und UKW-Schiffsfunker so ausgebildet.

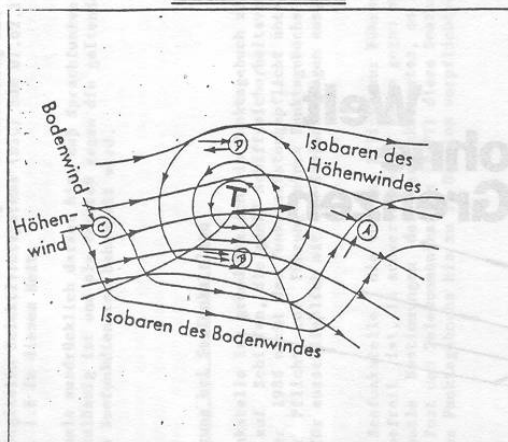
Lehrgang UKW-Sprechfunkzeugnis: 5 Lehrbriefe, 1 Tonbandkassette.
Lehrgang Amateur-Funklizenz: 12 Lehrbriefe (für alle Klassen).
Zusatzlehrgänge für Morsetelegrafie, PC-Morsetrainer u. a. optional.

Gratis INFO-Mappe gleich anfordern bei der:



Fernschule Bremen, Abt. 250
Postfach 34 70 26 – 2800 Bremen 34
Emil-von-Behring-Straße 6
Telefon 04 21 / 49 00 19 / 10
Fax 04 21 / 49 85 96

WINDGESETZE



Regel 1: Stellt man sich mit dem Rücken gegen den Bodenwind, und der Höhenwind kommt von links, dann wird sich das Wetter normalerweise verschlechtern.
(Standort A)

Regel 2: Stellt man sich mit dem Rücken gegen den Bodenwind, und der Höhenwind kommt von rechts, dann wird sich das Wetter bessern.
(Standort C)

Regel 3: Stellt man sich mit dem Rücken gegen den Bodenwind, und der Höhenwind kommt in derselben oder entgegengesetzten Richtung, dann erfolgt normalerweise keine Wetteränderung.
(Standort B und D)

**GESUNDES MISSTRAUEN AUCH GEGENÜBER LANGFRISTIG
POSITIVEN ERFAHRUNGEN GEHÖRT EINFACH ZUR GUTEN
SEEMANNSCHAFT.**

S E E W E T T E R B E R I C H T

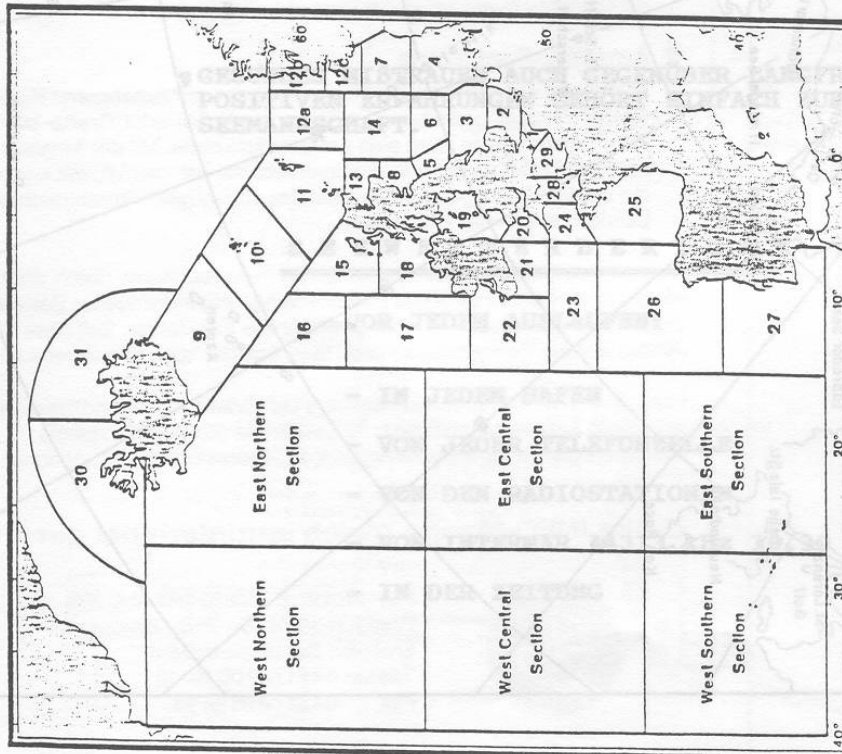
VOR JEDEM AUSLAUFEN:

- IN JEDEM HAFEN
- VON JEDER TELEFONZELLE
- VON DEN RADIOSTATIONEN
- VON INTERMAR 14313 kHz 10.30 UTC
- IN DER ZEITUNG

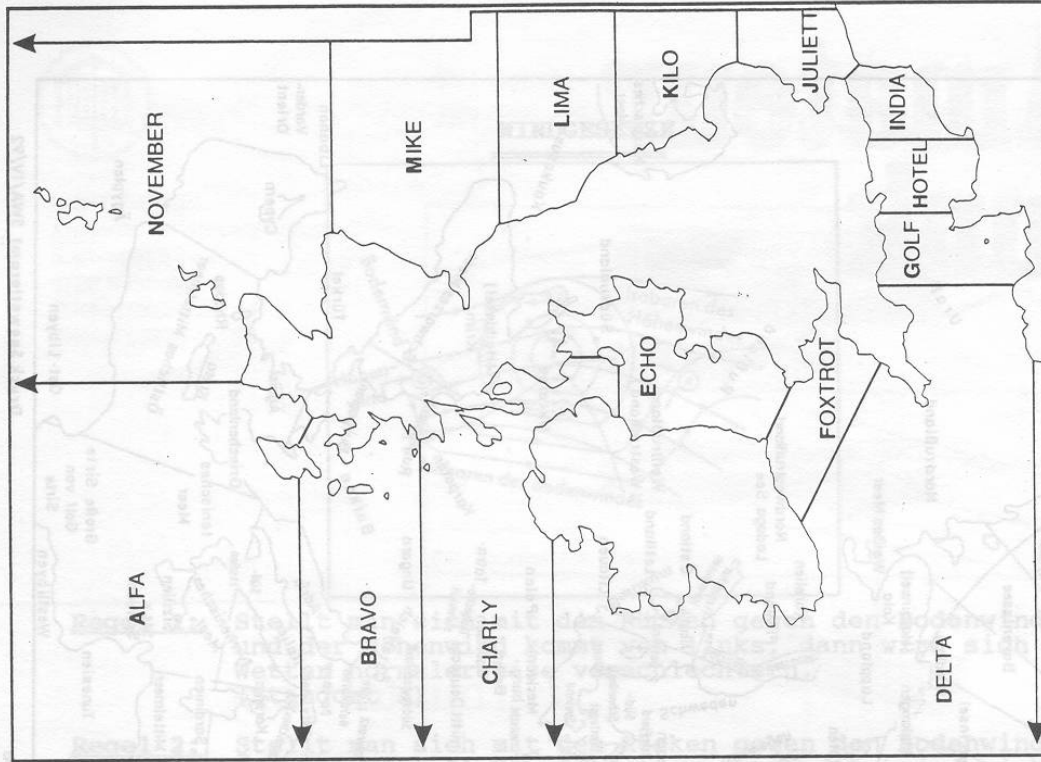


Großbrannlen

4138 B Sturmwarn- und Vorhersagegebiete



- | | |
|----------------|-------------------|
| 1 Dover | 21 Fastnet |
| 2 Thames | 22 Shannon |
| 3 Humber | 23 Sole |
| 4 German Bight | 24 Plymouth |
| 5 Tyne | 25 Biscay |
| 6 Dogger | 26 Finisterre |
| 7 Fisher | 27 Trafalgar |
| 8 Forth | 28 Portland |
| 9 Southeast | 29 Wight |
| 10 Iceland | 30 Denmark Strait |
| 11 Faeroes | 31 North Iceland |



YP Nachtr 1993

Rundfunksender

BBC Radio-4

Shipping Forecast

Sendzeiten: 0033, 0555, 1355, 1750 GZ, Radio Scotland nur 0033 GZ
Frequenzen: 198, 810 kHz (Radio Scotland)
Vorhersagegebiete: 1 bis 29
Sendeschema: Sturmwarnung – Übersicht – Vorhersage für 24 h – Stationsmeldungen

Sprache: Englisch

Hinweis: Der Shipping Forecast wird sehr schnell in nur 5 Minuten verlesen und nicht wiederholt. BBC Radio-4 ist auf LW 198 kHz praktisch im gesamten nordeuropäischen Raum jederzeit zu empfangen.

Coastal Water Forecast

Der Shipping Forecast ist schon wegen der Großflächigkeit der Vorhersagegebiete in Küstennähe relativ ungenau. Besser ist dann der Coastal Water Forecast, der auch örtliche Besonderheiten berücksichtigt.
Der Coastal Water Forecast wird um 0038 im Anschluß an den Shipping Forecast verlesen. Eine weitere Aussendung erfolgt auf BBC-3 um 0655 auf 1215 kHz.
Die Vorhersage erfährt das Gebiet bis 12 sm seewärts und ist bis Mitternacht des betreffenden Tages gültig.

Irische Küstengebiete

Rundfunk: RTE Radio 1
Sendezeit: 0633, 1253, 1823, 2355 GZ
Frequenzen: 567 kHz (Tullamore), 729 kHz (Cork)
Vorhersagegebiet: Irische Küstengewässer bis 30 sm seewärts und Irische See
Sendeschema: Sturmwarnung, Vorhersage für 24 h

Telefonischer Wetterbericht

Für den örtlichen Küstenbereich kann der Wetterbericht (Küstenbereich bis 12 sm auf See sowie Englischer Kanal) über „Marinecall“ telefonisch abgehört werden. Der Bericht wird zweimal täglich neu aufgesprochen und enthält außerdem Seegangsangaben, Hochwasserzeiten und die Zeitanzeige.
Man wählt die Telefon Nr. 0898 500 und daran anschließend die Kennziffer des betreffenden Küstenbereichs
Über die Kennziffer 450 kann ein 3 bis 6 Tage Wetterbericht abgehört werden.

Shipping forecast Radio BBC 4

Vom _____ um 00.33/05.55/13.55/17.50 GZ(1) 198 kHz/1515 m

Sturmwarnungen für die Gebiete



GENERAL SYNOPSIS (WETTERLAGE)

VORHERSAGE FÜR DIE NÄCHSTEN 24 STUNDEN:

VORHERSAGEGEBIETE	STURM	WIND		WETTER	SICHT	BEMERKUNGEN
		VORHERSAGE	WEITERE AUSSICHTEN			
VIKING						
NORTH UTSIRE						
SOUTH UTSIRE						
FORTIES						
GRIMMARTY						
FORTH						
TYNE						
DOUGER						
FISHER						
GERMAN BIGHT						
HUMBER						
THAMES						
DOVER						
WIGHT						
PORTLAND						
PLYMOUTH						
BISCAY						
TRAFALGAR (nur 00.33)						
FINISTERRE						
SOLE						
LUNDY						
FASTNET						
IRISH SEA						
SHANNON						
ROCKALL						
MALIN						
HEBRIDES						
BAILEY						
FAIRE ISLE						
FAEROES						
S.E. ICELAND						

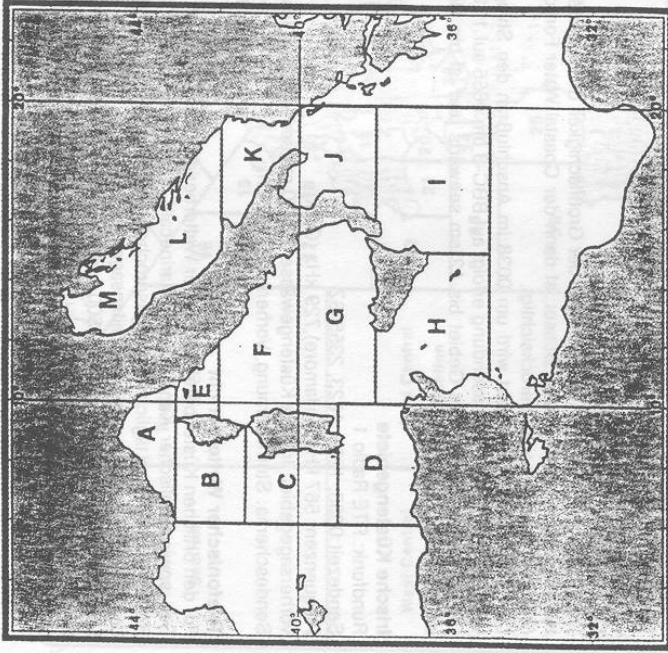
STATIONS-MELDUNGEN VON		UHR		SICHT	BAROMETER	TENDENZ
		RICHTUNG	WINDSTÄRKE			
TIREE						
BUTT OF LEWIS						
SUMBURGH						
ST. ABB'S HEAD						
SMITH'S KNOLL AUTOM.						
DOVER						
ROYAL SOVEREIGN						
JERSEY						
CHANNEL LT. V. AUTOM.						
LAND'S END						
RONALDSWAY						
MALIN HEAD						

+ Karte der Vorhersagegebiete s. Seite B 28-1
1) GZ ist in den Sommermonaten die BST (British Summer Time) = UTC + 1h
YP – Nachtr. 1993

30

Italien

4304 Sturmwarn- und Vorhersagegebiete

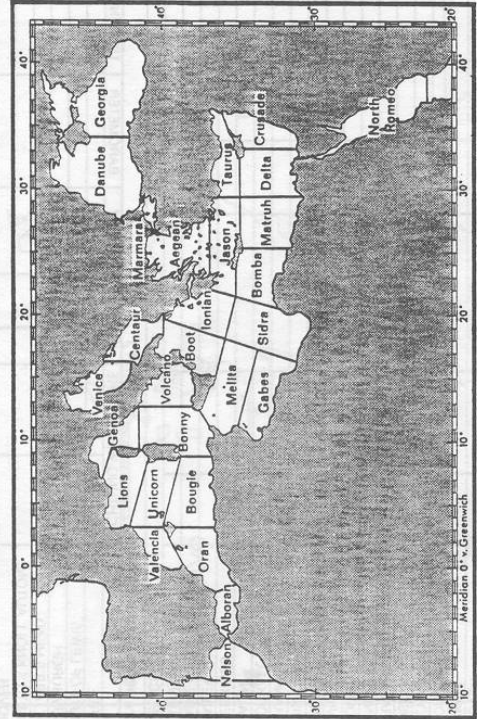


- A Ligurian Sea
- B Mar Ligure
- C Sea of Corsica
- D Mar di Corsica
- E Sea of Sardinia
- F Mar di Sardegna
- G Channel of Sardinia
- H Canale di Sardinia
- I North Tyrrhenian
- J Central Tyrrhenian
- K South Tyrrhenian
- L Tirreno Centrale
- M Tirreno Meridionale

Italien

4305 A Roma Naval (IDQ)

In englischer Sprache



Frequenz, Sendezeit:

IDQ = 110 kHz A 1 A	0500	
IDQ = 119	0930	1800 2100
IDQ = 2291	0500	2100
IDQ2 = 4 280	0500	1800 2100
IDQ3 = 6 390,3	0500	0930 1800 2100
IDQ4 = 8 486	0930	

Sendezeit, Inhalt:

nach Eingang und im Anschluß	Sturmwarnung
an die beiden nächsten	
Funkstillen	
0500 0930 1800 2100	Sturmwarnung, Vorhersage für 12 Stunden und Aussichten für weitere 12 Stunden

Der Wetterbericht kann ohne Ankündigung zu anderen Zeiten gesendet werden oder entfallen, wenn vorrangiger Verkehr abgewickelt wird.

DAS WETTER DER KANARISCHEN INSELN, AZOREN UND ANTILLEN

Das Wetter der kanarischen Inseln, Azoren und Antillen wird täglich über RFI (Radio France International) um 11.40 UTC auf Frequenz 6175 MHz verbreitet.

Weitere Informationen gibt:

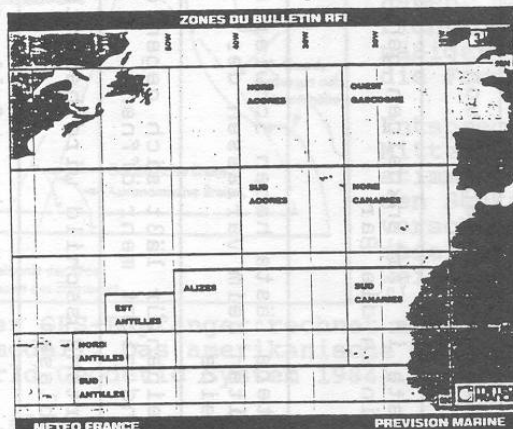
Service <<Prevision marine>>

2 avenue Rapp

45 56 72 14

75007 Paris

45 56 72 15



ALIZES - Bereich des Nordostpassates zwischen Kanaren und Antillen.

(Ein Hinweis von DMG-Mitglied Dr. S. Uhlig, Traben-Trarbach, aus Association des Anciens de la Meteorologie Nr. 105, 2/1991 (Pensionärsvereinigung franz. Meteorologen))

AKTUELLE INFORMATIONEN

Die Häufigkeit der Orkane für jeden Monat in % der Jahressumme in den wichtigsten Orkangebieten gibt folgende Zusammenstellung:

Monat	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
Westindische Orkane (Hurrikane)	0	0	0	0	1	6	6	18	34	27	7	1
Orkane vor der nord- und mittel-amerik. Westküste	0	0	0	0	2	12	12	15	36	20	2	1
Taifune	5	3	3	2	5	5	14	15	18	16	9	5
Südsee-Orkane	22	22	19	13	5	1	0	0	0	1	6	11
Zyklone im Arabischen Meer	3	0	2	14	19	23	0	1	5	7	16	5
Zyklone im Bengalischen Golf	1	0	1	6	15	8	8	2	10	16	23	10

Wenn man nur die *schweren* Orkane zählt, kann man im Jahr durchschnittlich mit folgenden Anzahlen rechnen: Westindien 3, Ostasien 12, Golf von Bengalen 2, Arabisches Meer 1, Südindischer Ozean 8, südlicher Stiller Ozean 5, Westküste Amerikas 3.

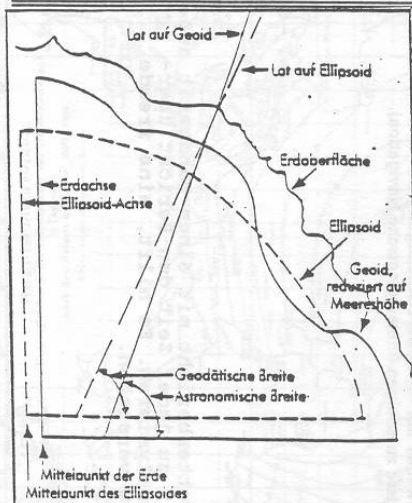
Manchmal treten an einer Stelle mehrere Orkane nacheinander auf und dann wieder jahrelang keine.

Windskala für Segler wie unsereins

Windstärke in Bft.	Bezeichnung des Windes	auf dem Wasser	Auswirkungen	an Land	Windgeschwindigkeit in Knoten
0	Flaute	Boot bewegt sich seitlich mit der Tide		Zigarettenrauch geht ins Auge	weniger als 1
1	leichter Luftzug	Gewöhnliche Segler setzen Segel, dann bleibt der Wind sofort weg		feuchter Finger fühlt sich kühl an	1 - 3
2	schwache Brise	Papierservietten fliegen von der Reling		Kneipen schließen ein Fenster	4 - 6
3	leichte Brise	Boote legen sich auf die Seite. Unter Segeln kaum mehr Tee zu kochen		Kneipen schließen zwei Fenster	7 - 10
4	mäßige Brise	Gasflamme geht immer wieder aus		Bierschaum fliegt davon	11 - 16
5	frische Brise	Segler unserer Sorte holen "Seemannschaft" aus der Ka- jüte und suchen das Kapitel "Reffen"		Gäste in Gartenkneipen gehen rein an die Bar	17 - 21
6	starke Brise	Segler wie wir versuchen zwei Reffs zu stecken - u. gehen auf Schiet		Ältere Gäste haben Schwierig- keiten beim Verlassen der Kneipe	22 - 27
7	mäßiger Sturm	Segler wie wir werden durch Rettungsboot geborgen		Kneipentür läßt sich gegen den Wind nicht mehr öffnen	28 - 33
8	Sturm	Aaaaaaah....		Wirtshausschild wird herunter- geblasen	34 - 40
9	starker Sturm	Alle Segler in der Kneipe		Wir werden von herabfallendem Wirtshausschild getroffen	41 - 47

NB: Die Beaufortskala geht zwar noch bis 12 weiter; es ist aber nicht anzunehmen, daß irgendein Wind über Stärke 9 unsereins noch interessieren könnte; es sei denn im Fernsehen.

G P S - EMPFÄNGER UND SEEKARTENBEZUGSSYSTEME



In der Navigation sind alle Breiten- und Längengrade als Winkel definiert, die den Erdmittelpunkt als Bezug haben. Da die Erde weder eine richtige Kugel noch ein gleichmäßiger Ellipsoid ist, bezeichnet man die Form der Erde als Geoid.

Entsprechend schwierig ist es, den Mittelpunkt der Erde exakt zu bestimmen. Alle Koordinatensysteme in den Seekarten basieren leider auf verschiedenen mathematischen Erdmodellen, deren Ellipsoidparameter abweichen.

Jeder GPS-Empfänger rechnet aber standardmäßig nur mit einem Erdmodell. Das amerikanische GPS-System rechnet nach dem WGS 84 (World Geodetic System 1984).

Bei alten Seekarten ist das Bezugssystem nicht eindeutig zu ermitteln. Enthält die Seekarte nicht das Bezugssystem, ist Vorsicht geboten und die ungünstigste Möglichkeit anzunehmen.

Beim Kauf von Seekarten sollte darauf geachtet werden, daß das jeweilige geodätische Bezugssystem vermerkt ist. Nur dann kann man genau navigieren, andernfalls muß man Abweichungen von einer halben Seemeile und mehr in Kauf nehmen. Bei einigen Empfängern lassen sich diese Abweichungen, wenn Sie bekannt sind, als Korrektur eingeben.

Nach den Informationen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie werden in Zukunft die deutschen Seekarten mit einem Vermerk versehen, der Auskunft über das Verhältnis der Seekarte zum GPS-System WGS 84 gibt (sh. Veröffentlichungen in den Nautischen Nachrichten für Seefahrer NfS 23/90).

Die Genauigkeit des amerikanischen GPS-Systems läßt zur Zeit noch zu wünschen übrig. Es befindet sich offiziell immer noch im Versuchsstadium. Die Betreiber nehmen leider ohne vorherige Bekanntgabe Code-Änderungen vor, die bis zu 100 Meter Abweichung führen können.

Es ist geplant, das System für zivile Zwecke mit einer bestimmten Genauigkeit Ende 1993 freizugeben. Wir werden Sie im nächsten Jahresbericht darüber informieren.

Im übrigen können Informationen über Änderungen im GPS-System jeden Tag neu unter der Telefon-Nummer 069 - 6 33 34 35 abgerufen werden. Hier wird u.a. auch bekanntgegeben, welcher Satellit wann, zu welcher Zeit abgeschaltet wird.

Was das Fahren nach GPS angeht, so kann nur empfohlen werden, in Landnähe auch weiterhin den alten seemännischen Grundsatz zu befolgen, stets alle an Bord verfügbaren navigatorischen Hilfsmittel zur Ortsbestimmung mit heranzuziehen.

**ES GEHÖRT ZUR GUTEN SEEMANNSCHAFT,
SICH NIEMALS NUR AUF EINE EINZIGE
NAVIGATIONSART ZU VERLASSEN.
ALLE MÖGLICHEN HILFSMITTEL MÜSSEN
ZUR STANDORTBESTIMMUNG GENUTZT WERDEN!**

METEOROLOGISCHE NAVIGATION

Meteorologische Navigation ist ein Verfahren, das so alt ist wie die Seefahrt selbst. Meteorologisch navigieren bedeutet die Festlegung des optimalen Schiffsweges.

Eine schnelle Reise ist immer einer langsameren Reise vorzuziehen, jedoch ändern sich die erstrebten Ziele bei Berücksichtigung der meteorologischen Einflüsse ganz erheblich. Diese Ziele sind u.a.:

- größte Sicherheit,
- kürzere Reisezeit,
- größte Bequemlichkeit der Crew,
- geringste Beanspruchung des Schiffes,
- geringster Brennstoffverbrauch,
- Vermeidung von Schäden am Schiff.

Innerhalb der meteorologischen Navigation wird unterschieden nach

- Klimanavigation,
- Witterungsnavigation und
- Wetternavigation.

KLIMANAVIGATION

Unter Klimanavigation versteht man die Festlegung von Seewegen aufgrund von statistischen, über große Zeiträume beobachteten Klimadaten. Klimanavigation ist eine strategische Planungsmaßnahme in bezug auf voraussichtliche Reisedauer entlang des optimalen Weges.

WITTERUNGSNAVIGATION

Witterungsnavigation ist eine mittelfristige Maßnahme, die für eine unmittelbar bevorstehende Reise die Großwetterlage und deren Entwicklung in Rechnung stellt. Grundlagen dafür sind besonders mittelfristige Wettervorhersagen.

WETTERNAVIGATION

Wetternavigation ist eine taktische Maßnahme an Bord eines Schiffes, die das Wetter im gerade befahrenen Seegebiet berücksichtigt, um damit eine möglichst geringe Beeinflussung des Schiffes und seiner Crew zu erreichen.

Notwendige Voraussetzung dazu ist die eingehende Kenntnis des Wetters und seine Entwicklung im entsprechenden Seegebiet.

Die Grundlagen dazu bilden:

- Seewetterberichte und Vorhersagen, ca. 1.000 sm westlich vom Standort,
- Gebiets-Seewetterberichte vom Schiffsstandort,
- Sturm- und Starkwindwarnungen,
- eigene Wetterbeobachtungen.

Wetternavigation ist notwendig

- zur Vermeidung lokaler Starkwindgebiete,
- zur Vermeidung von Sturmfronten,
- zur Vermeidung von Gebieten mit hohem Seegang,
- zur Vermeidung von Gebieten mit Sichtbehinderung.

In der Praxis bedeutet Wetternavigation im Einzelfall die Entscheidung des Schiffsführers, ein solches meteorologisches Gefahrengebiet zu umfahren oder im Hafen zu bleiben. Daß das Umfahren eines Sturmgebietes auch ökonomische Vorteile haben kann, bewiesen schon die Kapitäne der Segelschiffe, die einen Umweg von unter Umständen tausenden von Seemeilen in Kauf nahmen, dabei achterlichen Wind hatten, anstatt zu kreuzen und letztlich damit eine schnellere Reise machten.

Allerdings hat das Ausweichen auch gewisse Grenzen, da gewährleistet sein muß, daß der Zeitverlust durch den geographischen Umweg nicht größer ist als der Zeitverlust beim Durchqueren des Gefahrengebietes. Bei Entscheidungen in bezug auf die Sicherheit des Schiffes sollte diese Überlegung jedoch keine Rolle spielen.

4001 B Aufnahme und Auswertung von Wetterberichten

Vor Antritt und während der Reise hat die Schiffsführung aufgrund seemännischer Sorgfaltspflicht alle verfügbaren meteorologischen Informationen über das zu befahrende Seegebiet mit allen an Bord verfügbaren Mitteln einzuholen und für die Reise auszuwerten, um möglichen Schaden für Schiff und Besatzung durch Seeschlag abzuwenden. Hierzu gehören u. a. der Empfang von WX, Sturm- und Orkanwarnungen sowie das Zeichnen bzw. der Empfang von Wetterkarten über Funk. Die Festlegung des Reiseweges hat unter Berücksichtigung der zu erwartenden Wind- und Wetterverhältnisse zu erfolgen (meteorologische Navigation).

UNSER TIP:

Nehmen Sie den Wetterbericht mit einem Bandgerät auf. Sie können später zu jeder Zeit den Bericht übersetzen und analysieren. Es hilft, eine fremde Sprache besser zu verstehen.

Isochronen - schon vor über 80 Jahren eine Methode zur Berechnung optimaler Schiffsrouten

Zum Ende des vorigen Jahrhunderts, d.h. zum Ende der Segelschiffs-Ära, konnten durch die sog. meteorologische Navigation beachtliche Zeitgewinne gegenüber früheren Reisen erzielt werden. Diese Navigation beruht auf den Grundkenntnissen der mittleren Windverteilung und kann als Klimanavigation bezeichnet werden. Abb. A (rechts) stammt aus dem Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean von 1910 und zeigt Linien gleicher Reisedauer von Point Lizard in Tagen (Isochronen). Man sieht, daß für schnelle Reisen u. U. auch größere Umwege nötig sind.

Das zur Zeit im Seewetteramt angewandte Verfahren zur Bestimmung optimaler Nordatlantikk Routen berechnet ebenfalls Isochronen. Grundlage der Berechnung sind hier numerische Wind- und Seegangsprognosen des Deutschen Wetterdienstes bis zu 7 Tagen im voraus.

Abb. B

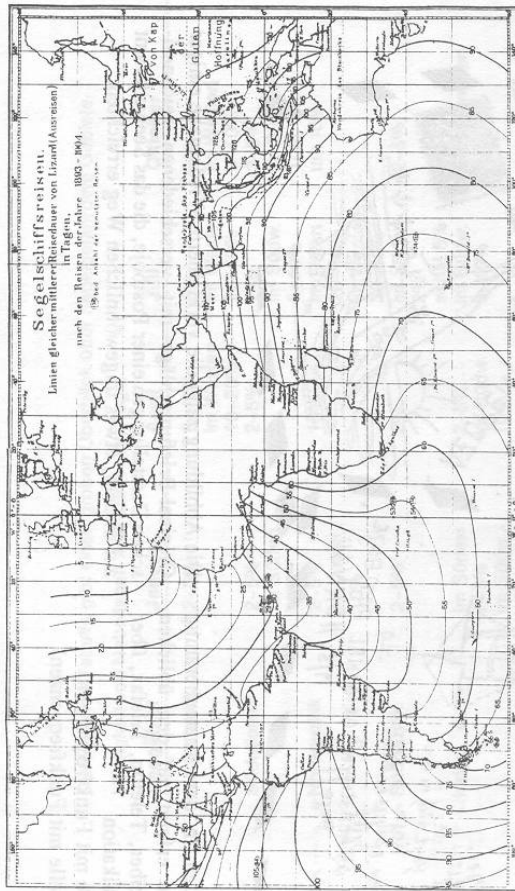
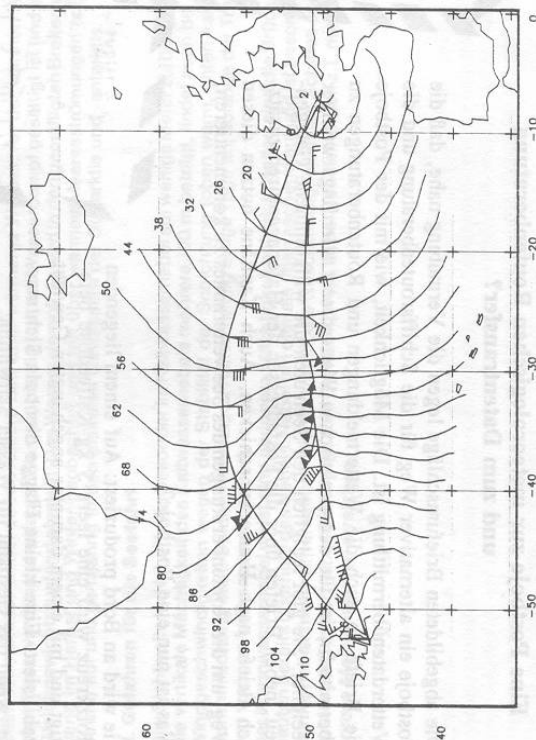


Abb. A

Weiterhin werden spezielle Algorithmen einbezogen, welche die wetterabhängigen Geschwindigkeiten der einzelnen Schiffe angeben. Dieses moderne Routing-Verfahren ist wesentlich erfolgreicher als die Klimanavigation, weil es nicht von mittleren Erwartungswerten ausgeht, sondern mittelfristige Vorhersagen für die gesamte Transatlantikkreise liefert. Die sog. Wetternavigation an Hand von Seewetterberichten oder Faxkarten läßt in den gemäßigten Breiten eine Planung optimaler Reisen wegen des beschränkten Prognosezeitraums meist nicht zu.

Die Abb. B zeigt die Berechnung einer optimalen Atlantikroute im Spätwinter, bei der ein Orkantief relativ weit nördlich durchfahren wurde, um den höchsten Seegang und Wind von vorn zu vermeiden. Die Zahlen an den Isochronen geben die Reisedauer in Stunden, ausgehend von den Scillies, an.

Die optimale Route ergibt sich, beginnend am Ziel (Kap Race), durch rückwärtige Suche nach dem jeweils nächstgelegenen Punkt auf der jeweils benachbarten Isochrone. Der auf diese Weise berechnete sog. "minimum time track" stellt für eine konstante Drehzahl auch die brennstoffoptimale Route dar.

Eine Postboje zur meteorologischen Routenberatung und zum Datentransfer?

Die abgebildeten Briefumschläge legen die Vermutung nahe, daß die Postboje ein alternativer Weg für die Schiffsroutenberatung und die Wetterdatenübermittlung ist. Die Möglichkeit, wie mit der Postboje die Briefe so auch die Wettermeldungen und Routenberatungen zu übermitteln, ist für den praktischen Seelendienst allerdings weniger geeignet. Sie gibt lediglich den Seeleuten die willkommene Gelegenheit, neben Briefen über die Postadressen der Hafenagenturen zusätzlich Briefe nach Hause zu schicken. Auch Kapitäne nutzen diesen Weg, um die Routenberatungen des Seewetteramtes zu kommentieren.

Was ist nun eine Postboje?

Sie wird an Bord produziert: Auf einem liegenden Holzkreuz wird eine leere 5 kg-Kaffeedose befestigt und mit einem darunter angehängten Gewicht stabilisiert. Eine kleine Flagge dient als Sichtmarke, wenn das Gespann im Wasser schwimmt.

In die Dose werden die Briefe und dazu US-Dollar für das Porto sowie als Präsent für die Fischerboote einige, meist flüssige, Geschenke aus dem Freilager des Schiffes gelegt.

Sind z.B. die Osterinsel oder die Azoren erreicht, verlangsamt das Schiff kurz seine Marschfahrt dicht unter der Küste, macht durch Signale mit dem Nebelhorn die Fischer auf sich aufmerksam und setzt die gefüllte Postboje über das Heck ins Wasser. Die Fischer in ihren offenen Ruderbooten veranstalten oft Wettfahrten, um die Boje als erste zu erreichen. Die Briefe werden von ihnen der regulären Post übergeben und die Beigaben teilen sie auf. Bisher haben die auf diesem Wege verschickten Briefe immer die Adressaten erreicht.

Die Kommunikation mit den in der Routenberatung stehenden Schiffen auf See erfolgt auf den üblichen Wegen wie - Funkfunkschreiber, Telefon, Telefax, über - Inmarsat Satellitenkommunikation
- Telefonie (Küstenfunkstelle mit Funkfrequenzen)
- Telegraphie (Küstenfunkstelle mit Funkfrequenzen)

Die Abbildung zeigt die verkleinerte Wiedergabe einiger Original-Briefumschläge mit verschiedenen zeichnerischen Darstellungen einer Postboje, die das Seewetteramt auf diesem, etwas ungewöhnlichen Weg erreichen.



Nautische Nachrichten

Nebel: Gefahr für die Schifffahrt

I. Entstehung

Nebel ist eine Sichttrübung, bei der die Sichtweite unter 1 km liegt. Im Nebel ist der in der Luft enthaltene Wasserdampf an den ständig vorhandenen Kondensationskernen (z.B. Salz, Aerosole) kondensiert, und die relative Feuchte erreicht 100%.

Der Radius der Nebeltröpfchen liegt

- zwischen 5 µm und 10 µm,
- um 20 µm bei dichtem Nebel
- um 50 µm bei nässendem Nebel, wenn Sprühregen fällt (1 µm = 1/1000 mm)

Nebel entsteht bei

- Abkühlung der Luft bis zum Taupunkt durch
 - Ausstrahlung
 - kalte Oberflächen
 - Ausdehnung aufsteigender Luft
- Zunahme des Wasserdampfgehaltes durch Verdunstung
- Mischung von feuchter, warmer mit kalter Luft.

Der Kaltwassernebel ist die häufigste Nebelart auf See. Er ist ein Advektionsnebel und entsteht, wenn warme Luft, deren Taupunkt höher ist als die Wassertemperatur, über kaltes Wasser strömt. Er tritt besonders über kalten Meeresströmungen und am Eisrand im Frühling und im Sommer auf sowie über Gebieten mit Auftriebswasser (z.B. Humboldtstrom an der Chilenischen Küste).

Beim Kaltwassernebel strömt kältere Luft über wärmeres Wasser. An der warmen Wasseroberfläche verdunstet solange Wasser, bis die Luft mit Wasserdampf gesättigt ist und sich ein Gleichgewichtszustand einstellt. Das Wasser dampft. Er wird in den gemäßigten Breiten vorwiegend im Herbst und Winter beobachtet und tritt über warmen Meeresströmungen (z.B. Golfstrom) auf und ganzjährig in den eisfreien Gewässern der Subarktis und -antarktis.

II. Gefahren für die Seefahrt

Die Sichtweite im Nebel kann besonders im Kaltwassernebel auf wenige Meter zurückgehen. Da die vertikale Mächtigkeit des Kaltwassernebels mehrere 100 m beträgt, findet auch bei hohen Windgeschwindigkeiten wegen der Stabilität der Schichtung (oben warm, unten kalt) keine Durchmischung statt. Solche Nebellagen halten häufig einige Tage an, solange der Transport von warmen Luftmassen andauert.

Der Kaltwassernebel weist eine geringere Mächtigkeit auf; nicht selten sind die Brückenaufbauten bereits oberhalb des Nebels. Nebel tritt oftmals überraschend auf und ist besonders bei Dunkelheit schwer vorhersehbar. Die Vorschrift, die Geschwindigkeit eines Schiffes so einzurichten, daß es auf halber Sichtweite zum Stehen kommt, ist bei Nebel einbruch z.T. nur durch rigorose Maßnahmen zu erreichen.

Die folgende Tabelle gibt einen groben Überblick über nebelgefährdete Gebiete. Häufigkeit von Nebeltagen in Prozent aller Tage.

Seegebiet	Januar	April	Juli	Oktober
Nordatlantik	2-5%	5-10% Im Westen 10-20%	5% Im Westen 20-50%	2% Im Westen 5-10%
Südatlantik	2-5% Im Süden 10%	2-5%	2-5% Im Süd. 5-10%	2-5% Im Südosten 10%
Nordpazifik	2-5% Im Osten 10%	10%	Im Osten 20-40%	um 10%
Südpazifik	2-5%	2%	30-50% Im Süden 2%	2-5%
Indik	Im Süden 2-5% Im Süd. 10%	2-5% Im Süd. 10%	sonst 5% Im Süd. 5-10%	Im Südwesten 5-10%

Erhöhung der Sicherheit auf See

Trotz der heutigen Sicherheitsanlagen und moderner Navigationsmittel (Radar Satellitennavigation, Decca) bleibt die Fahrt im Nebel gefährlich. Bei Seegang sind kleinere Fahrzeuge wegen der Radarstreuung höherer Wellen kaum auszumachen. Dies gilt auch für kleine Eisberge, Growler genannt. Seezeichen sind bei stärkerem Seegang und Nebel ebenfalls kaum im Radar zu erkennen, so daß eine Reduzierung der Fahrt notwendig wird; Gebiete mit Eis sind daher zu meiden, soweit dies möglich ist.

Die Aufnahme von Wetterberichten ist in der Seefahrt heute selbstverständlich geworden und bedeutet eine höhere Sicherheit, da hier oftmals auf Nebelgefahr hingewiesen wird. In der Routenberatung werden die Sichtverhältnisse bei der Optimierung der Fahrtroute berücksichtigt, um die gegebenenfalls notwendige Fahrverminderung gegenüber anderen Routen zu kalkulieren.

In engen Fahrwassern werden die Schiffe zusätzlich bei Nebel von Lotsen in Landstationen beobachtet, beraten und über andere Nutzer der Wasserstraße (Entgegenkommer, Überholer, Ankerlieger) unterrichtet. Die Ausweichmöglichkeiten sind gering. Auf der Brücke wird unter höchster Anspannung gearbeitet. Ein oder manchmal auch zwei Lotsen sind an Bord. Die Raddargeräte werden ständig beobachtet, um innerhalb des Fahrwassers bleiben zu können, damit es zu keiner Kollision kommt.

Alle Schiffe geben bei Nebel in bestimmten Zeiträumen Nebelsignale, die großen mit dem Typophon, die kleineren mit Nebelhörnern oder anderen schallauslassenden Geräten. So schließen Sportsegler in den USA z.T. mit Gewehren in die Luft.

Wolfgang Seifert - Rundblatt des Seewetteramtes

Nr. 179 Jahrgang 1989

KA 4/89

MEDICAL ASSISTANCE RADIO (DL O MAR)

Eine Gruppe von ca. 40 Funkamateuren, die sich im Laufe der letzten 10 Jahre zusammengefunden hat, um auf humanitärem Gebiet Hilfe zu leisten, wo immer sie gebraucht wird. Ärzte, vom Veterinär über den Allgemeinmediziner, Fachleute für Tropenkrankheiten, den Chirurgen und Zahnarzt sind stets greifbar und QVR.

Wir stehen im Einzelfall für unseren Mitstreiter in Mali oder Kenia, oder die Missionsstation in Kamerun genauso zur Verfügung wie in Katastrophenfällen (Erdbeben in Armenien, Umsturz in Rumänien). Im letzten Fall haben wir in enger Zusammenarbeit mit DRK, THW, Arbeiterwohlfahrt und vielen anderen Organisationen die Bedarfsmeldungen durchgegeben und die Konvois über Funk gelenkt. (Etwa 3.500 Tonnen Lebensmittel und Medikamente).

Mit der GTZ (Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit) wirken wir hauptsächlich in Afrika.

Auch im Zusammenwirken mit INTERMAR konnten wir medizinische Ratschläge an Schiffe auf den Weltmeeren weitergeben.

Die Anerkennung unserer Arbeit ist durch die Verleihung der "GOLDENEN ANTENNE" an insgesamt drei unserer Mitglieder gezeichnet. Querverbindungen in alle Welt sind gegeben.

Spektakuläre Fälle gehören für uns zum Alltag und werden nicht mehr besonders erwähnt.

Wir sind täglich auf den Frequenzen 14332 und 21332 kHz, im Sommerhalbjahr von 0645 bis 0715 UTC, im Winterhalbjahr von 0745 bis 0815 UTC. Die Netzkontrolle hat DF9KN Herbert in Köln.



„AMATEURFUNKEN IST DAS BESTE,
UM IN FORM ZU BLEIBEN.“

Gesundheit

Gefahren beim Sturz ins Wasser

Beim Sturz ins Wasser drohen dem Wassersportler primär folgende Gefahren:
 Tod durch Schock, vornehmlich beim Sturz in sehr kaltes Wasser. Hier handelt es sich vermutlich um ein reflektorisches Geschehen, dessen Entleerung in letzter Konsequenz noch nicht reslos geklärt ist und das vermutlich einen plötzlichen Herztod bewirkt. Hier kommt in der Regel jede Hilfe zu spät, sie sollte aber dennoch in Form einer Herz-Lungen-Wiederbelebung unverzüglich versucht werden.

Erfrieren ist eine weitere Todesursache, bei der verschiedene Faktoren eine Rolle spielen. Auch hier kann eine sofortige Erste Hilfe, die mindestens zwei Stunden durchgeführt werden sollte, noch Rettung bringen.

Ersticken droht durch die Inhalation von Gicht, die sich bereits ab vier bis fünf Windstärken bildet. Die ohnmächtigsten Rettungswesten forcieren eine Schwimmhilfe, in der das Gesicht von Luft verdrängt wird. Sie sollten deshalb mit einem Sprayschutz versehen sein. Erbrochenes kann ebenfalls die Luftwege verlegen und muß nach einer Beugung sofort aus dem Fachraum entfernt werden. Die Unterkühlung ist eine weitere häufige Todesursache bei Überbordgegangenen, bei deren richtiger Behandlung Leben gerettet werden können. Bei falscher Behandlung können jedoch entscheidende Fehler gemacht werden, die noch nach erfolgreicher Beugung zum Tode führen können. Deshalb soll diesem Krankheitsbild unsere besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Zu einer Unterkühlung des menschlichen Körpers kommt es, wenn dieser mehr Wärme abgibt, als er produzieren kann. Der Körper produziert Wärme durch die Verbrennung von Nahrungsmitteln, wozu er zusätzlich Sauerstoff benötigt. Die Nahrungsmittel können allerdings nicht direkt in Wärme umgewandelt werden, sie müssen zunächst in kleine „brennbare“ Bestandteile zerlegt werden. Die optimale Körpertemperatur liegt bei 37°C, diese versucht der Körper durch entsprechende Regulationsmechanismen konstant zu halten. Die Körpertemperatur läßt sich steigern durch eine erhöhte Wärmeproduktion, eine verminderte Wärmeabgabe und durch eine Wärmezufuhr von außen.

Die Körpertemperatur sinkt durch

- Wärmeleitung,
- Abstrahlung,
- Verdunstung,
- Abatmen,

verminderte Wärmeproduktion.

Der Tod an Unterkühlung ist ein Herztod. Entweder kommt es in einem frühen Stadium der Unterkühlung zur Herzrhythmusstörung oder im späteren Stadium zum Aufhören der Herzfähigkeit. Um sich einen besseren Überblick über das Krankheitsbild der Unterkühlung zu verschaffen, hat man die Unterkühlung in drei Stadien eingeteilt: Im 1. Stadium, in dem die rektale Körpertemperatur sich zwischen 34° und 37° C befindet, kann der Körper dieses Krankheitsbild durch Verminderung der Wärmeabgabe, erhöhte eigene Wärmeproduktion (vermehrte Nahrungsverbrennung, verstärkte Muskelaktivität) noch ausgleichen. Puls und Atmung sind beschleunigt. Der Unterkühlte ist erregt, jedoch orientiert und voll ansprechbar. Eine besondere Erste Hilfe ist meistens nicht erforderlich. Im 2. Stadium beträgt die Körpertemperatur zwischen 24° und 34° C. Der Körper kann seine Temperaturverluste durch Überproduktion nicht mehr ausgleichen und reduziert seine Wärmeabgabe drastisch durch eine sogenannte Zentralisierung des Kreislaufes. Nur noch die lebenswichtigen Organe wie Herz, Lunge und Gehirn werden noch mit Sauerstoff versorgt. Die Peripherie des Kreislaufs wird weitgehend abgeschaltet. Arme und Beine kaum noch durchblutet. Deshalb ist die Muskulatur jetzt starr, der Puls stark verlangsamt, manchmal auch unregelmäßig. Das Bewußtsein trübt sich, der Unterkühlte wirkt schläfrig. Wahrnehmen treten auf. Eine besondere Gefahr in diesem Stadium ist das Auftreten von Herzrhythmusstörungen, das sogenannte Kammerflimmern, bei dem eine Herzmassage erforderlich werden kann. In diesem Stadium ist aber nicht nur eventuelles aktives Handeln gefragt, in diesem Stadium können auch viele Fehler gemacht werden. Was zu tun und was zu unterlassen ist, soll gleich besprochen werden.

Im 3. Stadium befindet sich der Betroffene in einem Zustand, in dem Puls und Atmung aufgehört haben. Die Pupillen sind weit, das Bewußtsein fehlt. Die Körpertemperatur liegt unter 24° C. Eine sofort eingeleitete Herz-Lungen-Wiederbelebung ist nötig.

Alle drei Stadien verlangen also ein unterschiedliches therapeutisches Handeln. Aus diesem Grund sollte man möglichst schnell feststellen, in welchem Stadium der Unterkühlung sich der Betroffene befindet. Am sichersten geschieht dies durch rektales Messen der Körpertemperatur mit Hilfe eines Frühgeburtsthermometers (die üblichen Thermometer sind nur für das erste Stadium der Unterkühlung zu verwenden). Läßt sich eine rektale Messung der Körpertemperatur nicht durchführen, kann man durch Beobachtung des Muskelzitterns, das Zählen des Pulses und laufende Unterhaltung mit dem Gebohrnen auch so hinreichend verläßlich den Grad der Unterkühlung feststellen. Weitere wichtige Hinweise ergeben sich aber auch aus der Vorgeschichte, wenn man weiß, welche Faktoren das Auftreten einer Unterkühlung begünstigen:

Die Wassertemperatur und die Verweildauer im Wasser haben den stärksten Einfluß auf das Absinken der Körpertemperatur, da die Wärmeleitfähigkeit von Wasser etwa 20 bis 30mal stärker ist als die Wärmeleitfähigkeit der Luft. Aus der Tabelle ergeben sich weitere Hinweise. Bei 0° C bestehen nach einer halben Stunde kaum noch Überlebenschancen. Bei 10° C Wassertemperatur liegen sie bei fünf Stunden, bei 20° C bei 15 Stunden.

Bekleidung und Ernährungsstatus tragen maßgeblich zur Wärmeisolierung bei. Deshalb sollte der im Wasser Treibende auf keinen Fall seine Kleidung oder sein Ölzeug ablegen, auch nicht die Gummistiefel.

Ein schlechter Gesundheitszustand, wie z. B. bei Herz- und Atemwegserkrankungen, kann die Überlebenschancen deutlich verringern.

Das weibliche Geschlecht hat meistens ein gleichmäßiger ausgeprägtes Unterhautfettgewebe und verfrägt deshalb Unterkühlungen besser.

Das Alter spielt bei Kindern eine Rolle, da bei ihnen die Körperoberfläche im Verhältnis zum Rauminhalt im Vergleich mit Erwachsenen in einem ungünstigeren Verhältnis steht und sie deshalb schneller die Wärme abgeben. Alle Menschen befinden sich meistens in einem schlechteren Gesundheitszustand.

Körperliche Betätigung im Wasser verursacht zusätzlichen Kalorienverbrauch und verstärkt die Wasserzirkulation am Körper. Deshalb soll auch nicht versucht werden, schwimmend das Ufer zu erreichen.

Oberstes Ziel bei der Behandlung von Unterkühlten muß es sein, alles zu vermeiden, was die Auswirkungen der Unterkühlung verstärkt und alle physiologischen Körperreaktionen zu unterstützen. Die Behandlung von Unterkühlungen beginnt bereits bei der Bergung. Deshalb empfiehlt sich für die Praxis folgendes Vorgehen:

1. Vorsichtige, möglichst horizontale Bergung, ohne übermäßige aktive Beteiligung des Gebohrnen.
2. Schonender, möglichst liegender Transport ähnlich wie bei einem Verletzten im Schockzustand.
3. Schutz vor weiterer Auskühlung durch Wind, Nässe, Kälte.
4. Rotorenabwind und direkte Wärmeableitung (isolierte Unterlage). Feststellen des Grades der Unterkühlung durch rektale Messung der Körpertemperatur, Beobachten von Muskelzittern, Zählen des Pulses und Kontakthalten.
5. Erste Hilfe durch Schocklagerung, Vermeidung von weiterem Wärmeverlust, Trinkenlassen von warmer, gezuckerter Lösung, psychologische Betreuung und eventuell Wärmezufuhr von außen.
6. Weitere Hilfe und Behandlung durch Krankenhauseinweisung, laufende Überwachung und Kontrolle über 48 Stunden, ärztliche Untersuchung.

Verbotten sind
 Warmlaufen lassen,
 Trinken von Alkohol,
 Frottieren von Gliedmaßen,
 Rauchen,
 heißes Duschen im Stehen und
 Laben von Bewußtlosen.

KA

Die Bewegungskrankheit

Das Alter: Das Auftreten von Seekrankheit scheint altersabhängig zu sein. Bei Kindern unter zwei Jahren tritt sie selten auf, der Höhepunkt der Beschwerden wird in der Pubertät erreicht. Eltern mit heranwachsenden Kindern sollten das bei der Tomplanung beachten. Akut seekranken Kindern bietet sich der Einsatz von Entspannungsmusik an.

Das Geschlecht: Seekrankheitssymptome sind bei Frauen stärker ausgeprägt als bei Männern. Der Gewöhnungseffekt tritt bei Männern schneller ein als bei Frauen, die zudem zu übersteigter Ängstlichkeit, verbunden mit übermäßigen Gefühlsreaktionen (Neurotizismus) neigen. Bei Frauen helfen alle Maßnahmen, die ihnen das Gefühl der Sicherheit vermitteln. Zum Beispiel Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten, die des Schiffsführers, in die Sicherheit des Schiffes.

Der Hormonspiegel: Seekrankheit ist als Form einer Störfunktion von einer erhöhten Hormonausschüttung begleitet. Hier helfen Entspannungssübungen.

Gewöhnung: Mangelnde Gewöhnung an die Schiffsbewegungen ist eine der häufigsten Ursachen. Das läßt sich auch durch wissenschaftliche Untersuchungen stützen. Die Tage mit den meisten und ausgeprägtesten Symptomen sind der

zweite und fünfte Settag. Danach setzt ein Gewöhnungseffekt ein, der bei Männern deutlicher ausfällt als bei Frauen.

Das hat seine Ursachen darin, daß Männer den Wahrnehmungskonflikt im zentralen Nervensystem besser bewältigen können, da es sich bei ihnen nur um eine „Überregungsreaktion“ handelt, die nachläßt, sobald die neuen Erfahrungen in die bisher bestehenden Erfahrungenmuster integriert sind. Darauf sollte man sich einstellen. Ich schaffe das, indem ich mich genau beobachte, rechzeitig etwas gegen die Seekrankheit unternehme (autogenes Training), meine Arbeit an Bord den Wetterverhältnissen entsprechend organisiere und für Maßnahmen, die mir das Gefühl der Sicherheit vermitteln, eintrete.

Die Vorerfahrungen: Negative Vorerfahrungen oder Unerfahrenheit können latent Angst hervorrufen und damit Seekrankheit auslösen. Ich möchte das an einem Beispiel verdeutlichen. Eines Tages wollte mir mein Mann die Schönheiten des Segelns zeigen. Doch Rasmus schickte keine sanfte Brise, sondern einen heftigen Wind. Statt mich an der „Rauerschifffahrt“ zu erfreuen, erlebte ich eine heillose Angst und ein Gefühl der Hilflosigkeit. Ich habe die Ahnung vom Segeln hatte, fühlte ich mich völlig hilflos. Das Erlebnis verfolgte mich jahrelang. Sobald ich ein Boot be-

trat, setzte Unwohlsein ein. Auf See verstärkten sich die Symptome zu einer ausgewachsenen Seekrankheit. Ich hatte im Sinne eine klassische Konditionierung statt Freude am Segeln Angst gelernt. Die damit verbundenen Gefühle und Abwehrhaltungen sind typisch: Hohe Erregung, Angst, Unsicherheit, Hilflosigkeit treffen mit dem Wunsch zusammen, segeln zu vermeiden.

In einer derartigen Situation reicht es nicht aus, dem Partner zu raten, er möge sich zusammenreißen oder eine Seekrankheitspille nehmen. Es hilft nur ein langfristiges Training, bei dem die negativen Erfahrungen durch positive ersetzt werden. Zum Beispiel durch einen Segelkurs, der dem Angestrichenen die schwierige, angstbesetzte Situation überschaubar und weniger bedrohlich macht. Das Gefühl des Vertrauens und der Sicherheit läßt sich aber nicht von einem auf den anderen Tag erwerben. Es muß wachsen und sich in kritischen Situationen bewähren.

Die mangelnde psychische Vorbereitung: Sie kann ebenfalls ein Mitauslöser für Seekrankheit sein. Alle Crewmitglieder sollten deshalb mit der Tomplanung vertraut sein und bei einer Schlechtwetterlage psychisch auf ein geplantes Auslaufen vorbereitet werden. Einsame Entscheidungen des Skippers lassen leicht ein Gefühl des Ausgeliefertseins

Erholungseffekt wie zwei Stunden Schlaf!

Mangelnde Nahrungsaufnahme und Alkohol: Nulldiät begünstigt die Seekrankheit. Es ist deshalb wichtig, trotz Übelkeit und Erbrechen Nahrung zu sich zu nehmen. Seeleute zum Beispiel empfehlen als probates Mittel das Kauen eines trockenen Stücks Schwarzbrot.

Alkohol sollten Seekranke neigende Personen meiden. Auch auf das Glas Sherry nach erfolgreichem Auslaufen oder Erreichen eines wichtigen Wegpunktes ist zu verzichten. Ein heißer Kakao kann auf See ebenso köstlich schmecken. Die alten Griechen übrigens schlugen Fencheltee als wirksames Mittel gegen Übelkeit vor. Versuchen Sie es mal!

Die Vermeidungsreaktion: Seekrankheit kann auch als Reaktion auf eine unerwünschte oder erzwungene Situation eintreten, nämlich dann, wenn man sich ihr entziehen will. Diese Reaktion tritt häufig ein, wenn das Segeln mit einem Partner betrieben wird, der besonders aktiv und begeistert dabei ist, man selbst aber nur „um das lieben Friedens willen“ mitmacht. Kann der Partner außerdem die Situation nicht zu seinen Gunsten beeinflussen, so entzieht er sich, indem er sich nach dem Auslaufen „seekrank“ in die Koje legt und erst im nächsten Hafen wieder auftaucht.

Dieser Prozeß läuft im allgemeinen im Unterbewußten ab. Seekrankheitsmittel können dieses Problem nicht lösen. Bei- dem Partner sollten sich zusammensetzen und überlegen, wie man das Segeln günstiger gestalten kann. Ein derartiges Gespräch setzt viel Feinfühligkeit, Offenheit und guten Willen voraus. Aber es lohnt sich!

Meine Angst vor der Seekrankheit habe ich vor einigen Jahren überwunden, das heißt aber nicht, daß ich nicht mehr anfällig dafür bin. Im Gegenteil, hin und wieder packt sie mich noch, vor allem auf langen Reisen. Aber auf die beschriebene (medikamentenfreie) Weise erhalte ich mir die gute Laune.

In Ausnahmefällen allerdings scheue ich nicht davor zurück, Ingwerkapseln und Scopoderm einzusetzen. Mit Ingwer habe ich sehr gute Erfahrungen gemacht. Nach der Einnahme von zwei Kapseln à 250 Milligramm (alle vier Stunden) setzt die Wirkung nach spätestens 30 Minuten ein und fällt nach etwa vier Stunden ab. Nebenwirkungen treten nicht auf. Aber es gibt auch keine Seekrankheitssymptome, keinen körperlichen oder psychischen Leistungsabfall. Ein Tip dazu: Die im Handel befindlichen Ingwerkapseln (Zintona) sind sehr teuer. Ich stelle sie mir selbst her, indem ich mir Ingwerpulver und 250-Milligramm-Lerkapseln in der Apotheke besorge und die Kapseln selbst fülle.

entstehen. Deshalb sollte ein Torn in allen Einzelheiten besprochen werden. Bei schlechtem Wetter müssen Crewmitglieder die Gelegenheit bekommen, ihre Gedanken zu äußern, so daß eine Entscheidung letztlich von allen positiv getragen werden kann.

Die Erwartungshaltung: Eine negative Erwartung („Ich werde bestimmt seekrank“) kann im Sinne der Erwartung schon Seekrankheit hervorrufen. Die vorbeugende Einnahme von Seekrankheitsmitteln kann diesen Prozeß noch fördern, weil man bei der Einnahme des Medikaments mit Sicherheit davon ausgeht, daß man seekrank wird. Deshalb sollte man sich auf See entspannen, nicht an die Krankheit denken und sich dazu im nächsten Hafen gratulieren, auch ohne Mitteln durchgehalten zu haben.

Die Übermüdung: Mangelnder Schlaf und daraus resultierende Übermüdung haben ebenfalls krankheitsauslösenden Charakter. Die Zahl der Fehlentscheidungen wächst. Darum sollte bei der Reiseplanung auch die Mannschaftsstärke abgestimmt werden. Aus ihr ergibt sich die Einteilung und Länge der Wachen. Für jeden sollte ausreichend Zeit zum Schlafen und zur Erholung eingeplant werden. Auch hier hilft autogenes Training. Zwei Minuten haben den gleichen körperlichen

Entspannung ist der beste Arzt

Notfallmeldung auf 14313 KHz. Amateurseefunkfrequenz !

Im Herbst und Winter eines jeden Jahres ist die Zeit für Sportboote, den Atlantik in Richtung Kanarische Inseln Karibik, USA zu überqueren. Die Hurrikan-Saison für den Nordatlantik ist vorbei.

Leinen los für grosse Fahrt!

Jeden Tag von 0700 bis 1100 Utc auf 14313 KHz. ist eine Runde von Funkamateuren grv. Wir nennen uns "Intermar" Amateurseefunk e.V.
Netzleitstelle z.Zt. DK0MI / Christoph in Münster.

Am 1.12.92 um 1020 Utc. habe ich schon etliche Standortmeldungen von Segelyachten aufgenommen und dementsprechend Wetterinformationen ausgetauscht.

Plötzlich höre ich ein schwaches Signal, "DJQP" Wir haben einen Notfall, kann uns jemand helfen? Es ist ein Seefunkrufzeichen. (Demnach ohne Amateurfunk-Lizenz)

Hilfe in Notfällen ist in unserer Verseinssatzung verankert.

Es ist eine Segelyacht auf dem Weg in die Karibik, der Skipper hat Herzbeschwerden und Atemnot.

Ich rufe "CQ" an alle Yachten, mit der Frage, wo ist ein Arzt an Bord?

Es meldet sich SY. "Paso Doble" und "Christina" mit je einem Arzt an Bord. Die Signale unter den beteiligten Yachten sind jedoch nicht besonders gut. Bald macht SY. "Loewe III" die Vermittlung und der Austausch der Informationen und Beratungen geht hin und her.

Diagnose: "Herzinfarkt" Auf dem schnellsten Weg in ärztliche Behandlung, u.a.mehr.

Kurswechsel Richtung Kapverden.

Die Seenotleitstelle "MRCC" in Bremen des "DGzRS" wird von mir verständigt, die sofort die Meldestelle der Handelsschiffahrt u. Marine informiert, ob ein Schiff im Umkreis von 200nm ist um auf der bekannten Position der Yacht Hilfe zu leisten. Dieselbe Meldung geht an die "SAR" Flugwacht, und an die "US Coastguard."

Leider ohne Erfolg.

Dieselben Anfragen gehen am 2.11. noch einmal heraus. Ohne Erfolg.

Die Notfall-Yacht hat 3 x am Tag Funk-Kontakt mit DK0MI, der die Koordinierung der beteiligten Stellen übernimmt.

Der Hafenmeister und das Hospital in Sao - Vincente (Kapverden) werden von dem Notfall unterrichtet und um Hilfe gebeten. Alle Informationen über Anlegestelle und Uhrzeit des Eintreffens der Notfall-Yacht, sind den Beteiligten bekannt.

am 4.12. um 1000 Utc. läuft die Yacht in Sao-Vincente ein. Der Krankenwagen mit Arzt steht an der Pier empfangsbereit. Wir alle freuen uns, dass es so gut geklappt hat.

Ich möchte mich im Namen von "Intermar" bei allen Beteiligten noch einmal bedanken für den Einsatz bei der erfolgreichen Zusammenarbeit in diesem Notfall.

DK0MI / Chr. Vogelsang

ROLLING HOME ACROSS THE SEA
6229 Seemeilen in 1992 auf der BLUE FLAME

Das sind "many thousand miles behind us, many (hopefully) thousand miles to go".

Das klingt romantisch, ist es auch, für alle, die sich noch freuen und wundern können. Ich denke an die vielen langen einsamen Stunden. Nachtwachen im Cockpit. Mit und ohne Sternenhimmel; mit und ohne Wind und Regen und erst in den letzten Jahren im Schutze einer Sprayhood.

Da kommen viele Gedanken. Vieles bekommt einen anderen Wert in der entfernten Betrachtung. Schließlich stellt man fest: "Oh, wie wunder-, wundervoll ist Gottes Erde, wohl wert darauf vergnügt zu sein".

Heilsam ist es, sich ab und zu an große Vordenker zu erinnern, um teilzuhaben an ihrer Erkenntnis. Es gibt Licht und Freude, auch in dunklen Stunden. Nur alles, was man mit Mühe und Zähigkeit durchsteht, bekommt einen Wert und Glanz (im Schatten der Erinnerung).

Aber genug des (Viel)osophierens. Eigentlich wollte ich nur von meinen mehr als sechstausend Meilen berichten, die in das Jahr 1992 fallen. Fangen wir mit der letzten Reise an. In Boston (Insidern auch als Beantown bekannt) lagen wir in der Constitution Marina unterhalb von Butchers Hill (mit Obelisk-Denkmal). Hier haben sich Engländer und Amerikaner eine sehr blutige Schlacht geliefert (Unabhängigkeitskrieg). Genauso grausam wie heute, nur die Kontrahenten und Plätze sind andere. Kluge Leute wissen, wie so etwas zustand kommt. Verhindern können sie es nicht. Immerhin gibt es Blauhelme, die neuerdings auch ihrerseits bewaffnet sind, um der "Gerechtigkeit" mehr Nachdruck zu verleihen. Mit Reden, auch wenn sie noch so klug sind, lassen sich Probleme nicht lösen, da muß schon mehr dahinterstehen als guter Wille, Anspruchsdenken und Psychoanalyse.

Von Boston ging es durch den Cape Cod Canal, seligen Angedenkens am Fischereihafen Sandwich vorbei. Dort habe ich vor Jahren mit meiner NAI-UT bei ekelhaftem Wetter zwischen den Fischkuttern gelegen. Jeden Morgen hatten wir zum Frühstück einen Hummer im Cockpit. Irgendeiner warf immer einen 'rüber. Harte Männer haben oft weiche Seiten.

Das mit den Hummern sollte noch besser werden. In der OYSTER BAR auf Martha's Vineyard in Oakbluffs Harbour gab es für die Crew, drei Mann, pro Nase einen 2 lbs. Hummer für ganze 28 \$ das Stück. Es lohnt sich, für Kaltwasserhummer einen Umweg zu machen. Ansonsten war die Verpflegung an Bord der BLUE FLAME ebenfalls auf "Hummerniveau".

Im offenen Atlantik wurde es kabbelig (very choppy). Bald zeigte das Rigg Verschleißerscheinungen. Es rissen drei Kardeele im Steuerbord-Unterwant, dann von Minute zu Minute mehr. Nicht lange überlegt: Schoten um die Saling geschoren und an Deck festgezurret, mit einem Holz tightgeknebelt. Hielt! Zwei weitere Unterwanten zeigten die gleiche Erscheinung. Dieselbe Methode. Hielt auch! Etwas vorsichtiger im Tuchsetzen waren wir dann schon, aber es ging immer noch flott vorwärts. Die Stimmung an Bord war nicht zu übertreffen. Es ist beruhigend, wenn drei aufeinander abgestimmte Männer Schwierigkeiten bewältigen.

Bei der ganzen Angelegenheit kam mir eine Situation in Erinnerung. Als wir, auch drei Mann (Teddy, Dieter und ich), im Südatlantik ähnliches erlebten. Wie kam's: Der Kopfbeschlag am Mast war unklar geworden. Damit segelten wir mehr oder weniger munter und ahnungslos im Atlantik, auf das Kap der guten Hoffnung zu. Der Mast war nicht allzu fest gezurrt, wir zogen es vor, es so zu lassen. Als wir in Cape Town ankamen und alles durchcheckten, merkten wir, daß der Bolzen, der die Achterstagen hielt, angebrochen war. Eigentlich hätte er schon längst herausfallen müssen. Oh, was wäre gewesen, wenn wir das gewußt hätten. Nicht auszudenken. Wir ahnten nichts von der drohenden Katastrophe und lebten munter auf einem ausbruchbereiten Vulkan. Das Schicksal ist oft gnädiger als man denkt, oder: "Mit den Dummen ist Gott!".

Über Amateurfunk haben wir für die BLUE FLAME vier neuen Wanten bekommen. Rechtzeitige Ankunft durch Mithilfe von PETER "CAFFEE SPORT", Horta, eingeschlossen. Ein Lob dem Amateurfunk. Auch die Marinefunkstellen hatten wir bemüht, wir kamen nur schwer herein, und wenn, dann waren die Helfer im Urlaub oder ... oder ... oder ..., kurz, es klappte nicht. In Münster hat DKOMI Christoph, ohne lange Bedenken anzumelden, die Wanten bestellt und bezahlt. Ein Service, den es sonst nirgendwo gibt. Sogar die Wanten paßten. Ein Lob denen, die nicht nach Sicherheiten fragen, sondern das tun, was der gesunde Menschenverstand eingibt. Ja, so etwas gibt es, und die, die es tun, reden meist nicht darüber.

In Horta treffen sich Segler, die man schon im Laufe der Jahre vergessen hatte. Tolle Wiedersehensfreude. Ein Wermutstropfen: Viele kennen die SY FRAUKEN von meinem Segelfreund Utz Müller Treu, ein verdienter Einhand-Weltumsegler. Seine FRAUKEN, die er in andere Hände gab, liegt todkrank an Steg B auf Platz 11 in der Horta Marina. Schade. "Das Leben an der Küste ist hart aber ungerecht", zumindest in diesem Falle. Er ist ein gestandener, allerdings unbequemer Segler, aber anerkannt ist er nicht entsprechend.

Von Horta ging es über Villamoura, Gibraltar, Alikante, Formentera, Ibiza nach Mallorca. Ende der Fahnenstange. Auffällig, daß, wo sonst fast nur Engländer, Franzosen, Amerikaner und Deutsche die Häfen bevölkern, nun auch in steigendem Maße "locals" in den Marinas waren. Mit beachtenswerten modernen Booten. Europa wird wohlhabender.

Meine zweite Atlantiküberquerung von West nach Ost war damit zu Ende, auf einer Hallberg Rassy 382. Großes Lob. Meine vorherige Überquerung von Ost nach West mit Utz Müller Treu im Februar dieses Jahres war auch mit einer Hallberg Rassy, aber 49 Fuß. Beide Boote waren mit Volvo-Penta Motoren ausgerüstet und wurden von AUTO HELM-Anlagen gesteuert. Bei der H. R. 49 machte der AUTO HELM drei Tage vor Barbados Feierabend. Wahrscheinlich mein Verschulden. Amateurfunk. Wir waren nur zu zweit, dabei wird das Rudergehen hart, aber keine Klage.

Wie geht's weiter: Das weiß der Himmel, und der hat Nachrichtensperre.

73, von ~~GL~~LYDM der Herbert aus Lemgo.

Lemgo, 1. Oktober 1992

**VIELE SEGELN DRAN VORBEI...
- Islas Los Roques (Venezuela) -**

Nach glücklicher Atlantiküberquerung genießen Weltumsegler das Flair der Karibik auf den Kleinen Antillen häufig viel zu lange, steuern dann schnell noch Trinidad oder Puerto la Cruz (Venezuela) wegen notwendiger Überholungsarbeiten an und dann ab Richtung Panama, um beizeiten die Traumziele der Südsee zu erreichen.

Fast wäre es uns auch so gegangen. Doch dank unseres Motors, der trotz seines noch jugendlichen Alters und vieler Versuche erfahrener Spezialisten dahinsiechte, hatten wir plötzlich unerwartet viel Zeit. Drei Monate mußten wir für die Lieferung eines neuen flaschengrünen Teils aus Schweden rechnen. Damit war der Pacific für dieses Jahr gestrichen und wir beschlossen, "Urlaub" auf den Los Roques zu machen.

70 sm vor der Küste Venezuelas liegt dieses traumhafte Archipel, ein Atoll von 15 sm Durchmesser, umsäumt von zahllosen Inseln und Riffen. Die meisten der Inseln sind unbewohnt, auf einigen leben ein paar Fischer in selbstgezimmerter Holzhütten, nur auf der Hauptinsel "El Gran Roque" gibt es ein kleines Dorf mit bescheidenen Einkaufsmöglichkeiten. "El Gran Roque" hat auch die höchsten Erhebungen (bis 100 Meter), alle anderen Inseln sind flach, häufig dicht mit Mangroven bewachsen und von Korallen und schneeweißen Stränden umgeben.

Kartenkurs 013

Am 12. Mai 1992 gegen 22.00 Uhr starten wir von Carabelleda aus Richtung Südeinfahrt der Islas los Roques. Wir hoffen, anliegen zu können und wollen nicht vor 10.00 Uhr morgens dort sein, denn die Einsteuerung ist nur bei guten Lichtverhältnissen möglich. Kräftiger NE - Passat ist angesagt. Vorsorglich binden wir ein zweites Reff ins Groß und schlagen unser kleinstes Vorsegel an. Doch zunächst bleibt der erwartete Wind aus und wir laufen ein paar Meilen unter Motor. So ist es häufig hier: An der Küste Flaute - 10 sm weiter draußen 25-30 kn Wind. Starke Dünung aus NE kündigt ihn an und die Hafenlichter sind achteraus noch nicht verschwunden und wir laufen unter Segeln hoch am Wind mit 5 kn Fahrt. Bei fast sternklarem Himmel und viel Wind (bis 35 kn) haben wir eine schnelle, wenn auch recht bewegte Überfahrt. Wir müssen gut vorhalten, denn der zunehmende Wind, starker Seegang und der zu erwartende Weststrom können uns um 10 -15 versetzen.

Auch wenn die Aries-Windfahnensteuerung brav den Kurs hält, müssen wir doch aufmerksam Wache gehen, denn hier in der Nähe des Hafens von La Guaira herrscht reger Schiffsverkehr. So schlafen wir im 2-Stunden-Rhythmus und sind nur mäßig ausgeschlafen, als wir gegen 9.00 Uhr morgens unser Ziel sichten. Der Leuchtturm an der Süddurchfahrt ins Riff dient uns als Ansteuerung. Es hat gut geklappt, wir können sogar noch abfallen. Der Wind ist auf 20 kn zurückgegangen und wir werden unter Segeln einlaufen. Die Durchfahrt zwischen den Riffen ist breit genug, doch die meisten Riffe liegen unter der Wasseroberfläche, und zahlreiche Untiefen und einzelne Korallenköpfe verlangen sorgfältige Sichtnavigation unter guten Bedingungen.

Fünf Meilen nördlich der Durchfahrt zwischen dem Außenriff im Osten und mangrovenbewachsenen flachen Inseln, die in ihrem frischen Grün ein bißchen an die "Dänische Südsee" erinnern, lassen wir unseren Anker fallen.

Obwohl noch müde von der Überfahrt, beschließen wir, sofort die umliegenden Korallen zu erforschen. Mit der Schleppangel hatten wir diesmal keinen Erfolg, und wir haben Appetit auf frischen Fisch. Immer wieder ist es ein Erlebnis, zwischen hunderten von bunten Fischen in farbenprächtiger Korallenlandschaft zu schnorcheln - schwimmen wie im Aquarium.

Schnell haben wir unser Mittagessen zusammen. Wir benutzen selbstgemachte Spieße mit einem kräftigen Gummiband (Harpunieren ist im Naturschutzpark der Los Roques offiziell verboten) und haben ganz besonderes Glück. Ein kapitaler Lobster blickt uns unter einer mit Seeanemonen bunt bewachsenen Hirnkoralle entgegen. Zusammen mit den schon erbeuteten beiden Snappern sichert er uns ein lukullisches Mahl. Zufrieden beschließen wir diesen ersten Tag auf den Los Roques mit einem kräftigen Sundowner und holen den ausgefallenen Schlaf nach.

Die anderen 97 Ankerplätze

Am nächsten Morgen hat der Wind wieder zugelegt. Zwar gibt es wenig Schwell, denn die Seen brechen sich weiß schäumend an dem breiten Außenriff vor uns, doch der Wind pfeift ungehindert mit 25 kn durch unser Rigg. So suchen wir uns einen geschützteren Ankerplatz in der Lagune der nörlichsten Inseln, den Francisquies. Hier liegen recht viele Boote, auch Dauerlieger aus Venezuela. Und wieder erleben wir hier eine traumhafte Unter- und Oberwasserlandschaft: phantastisch der Anblick der leuchtend bunten Fische vor dem tiefblauen Hintergrund am steil abfallenden Korallenriff oder der Blick über die Lagune: türkisfarbenes Wasser vor weißem Strand. "Südsee pur", würde man denken, wüßte man nicht, wo man ist.

Tage und Wochen gehen ins Land - wechselnde Lagunen und Ankerplätze, Begegnungen mit Wasserschildkröten, großen Barrakudas, Kraken und viele andere Naturerlebnisse lassen Langeweile nicht aufkommen. Die Roques sind nicht nur ein Fisch-, sondern auch ein Vogelparadies. Unzählige Seevögel bevölkern die Eilande - immer ist man von fischenden Pelikanen und Möwen umgeben und selbst die scheuen Flamingos kann man hier beobachten.

Als wir nach zwei Monaten die Inseln verlassen müssen, haben wir noch nicht die Hälfte dieses wunderschönen Archipels erforscht. Vielleicht ist es nicht jedermanns Sache, wochenlang von Fischen, Lobstern oder Schnecken zu leben und (fast) nur von der Natur umgeben zu sein. Wem das nicht paßt, der kann natürlich Konserven oder Tiefkühlkost bunkern oder nur die Ankerplätze aufsuchen, auf denen schon mindestens zehn andere Yachten liegen (auch das gibt es hier). Aber wer will, findet hier eines der letzten Paradiese mit einer noch relativ heilen Natur und dieses gar nicht weit weg von Finkenwerder (unser Heimathafen).

Wissenswertes

Das ca. 15 x 20 sm große Areal der Islas los Roques besteht aus 60 Inseln, von denen nur 25 einen Namen tragen. Bewohnt ist nur die Hauptinsel El Gran Roque. Im Inneren befindet sich ein 15 x 8 sm großes unvermessenes Gebiet, das nur mit dem Dingi erforscht werden sollte.

Klaus Möller
(DLSSW)

Johannes Michaelis
(DLSSW)

Wir fühlen uns befreit; 8-9 Bft, "nur", mit leuchten roter Sturmfock bei halbem Wind - wir sind "glücklich".

Der sichere Hafen Porto Colon auf Tenerife ist unser Ziel - 65 sm bei rauher See und reichlich Wind. Vor der "Düse" zwischen Gomera und Tenerift fürchten wir uns noch - der Südwest wird hier zum Süd und verstärkt sich.

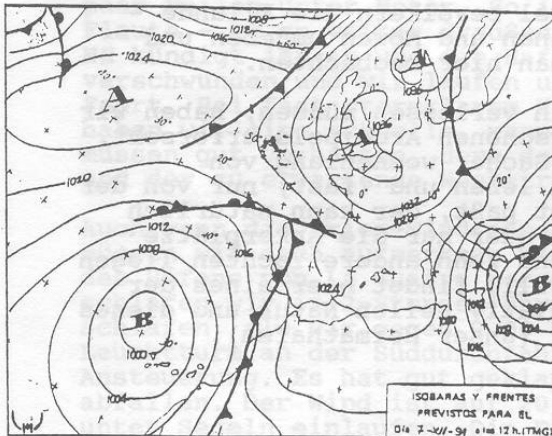
Aus der Abdeckung Gomeras heraus kommt, was wir befürchteten - die See wird höher, der Wind südlich und erreicht wieder Sturmstärke von 9-10 Bft. Wollen wir nicht nach Norden ablaufen, hilft nur noch der Motor, 1-2 kn, Richtung Colon. Irgendwann ist die Sturmfock überflüssig, wenn immer wir in der Welle querkommen, drückt sie uns nur auf die Luvküste. Jetzt sind wir ganz auf unseren Motor angewiesen.

Wieder sind unsere Nerven angespannt. Günther, einer unserer Funkfreunde in Deutschland, stärkt uns moralisch: "Eure Entscheidung dort auszulaufen, war richtig und mutig, Ihr habt ein schönes und starkes Schiff und seid eine erfahrene Crew." Unsere Zweitantenne funktioniert Gott sei Dank noch! Wieder einmal wissen wir, wie gut es ist, Amateurfunk an Bord zu haben.

Es wird ruhiger, wir nähern uns dem Ziel, können aber das Hafenfeuer nicht ausmachen. Auf Kanal 9 rufe ich den Hafen - bekomme eine idiotische Antwort - keine Hilfe, keine Informationen über das ausgefallene Molenfeuer. Wir suchen weiter - müssen das Tageslicht abwarten.

7.00 Uhr, endlich, geigend auf hoher Dünung runden wir den Molenkopf - der Hafen ist voll - aber wir können irgendwo längsseits gehen. Wir sichern unser Schiff mit diversen Landleinen, überflüssig eigentlich in diesem geschützten Hafen. Jetzt gibt es nichts mehr zu tun - so viele Leinen hat in diesem Hafen noch niemand verspannt.

Stehen im Salon, sehen uns an, und dann bricht es heraus - heulend liegen wir uns in den Armen - unsere Reise wird weitergehen!



Nachtrag: Was hat uns bewogen, von Gomera in den völlig ungeschützten Hafen von La Palma zu gehen, statt in das nur 20sm entfernte geschützte Colon auf Tenerife?

1. Wir hatten das Tief, das schon tagelang auf den Kanaren herumgeisterte und sich langsam auffüllte, unterschätzt. Daß dort noch 9-10 Bft. auf See und somit Orkanstärken in den Düsen drinsteckten, hatten wir nicht angenommen.

2. Wir hatten zwar den Hafenplan, kannten den Hafen Santa Cruz de Palma aber nicht und versprachen uns von der kleinen Innenmole Schutz - doch die Mole war rappelvoll.

Den Rat, den wir uns und anderen geben: Wenn immer in den Wintermonaten ein Tief bis Madeira oder bis zu den Kanaren herunterwandert, sollte man so schnell wie möglich einen sicheren Hafen aufsuchen und davon gibt es nicht viele auf diesen Inseln.

Johanna Michaelis
(DL5HY)

Klaus Nölter
(DL5HN)

Der Wind weht fast das ganze Jahr über mit Stärken von 5-7 Bft. aus östlichen Richtungen. Flauten oder gar Westwinde sind mehr als selten. Dennoch bietet das Innere der Riffe, besonders aber die Leeseiten der Inseln guten Schutz gegen die hier teilweise mächtige Atlantikwelle. Es regnet hier wenig und die Temperaturen sind ganzjährig um 30 °C.

Betonnung gibt es hier nicht; die Sichtnavigation erfordert stets das Fahren mit der Sonne (dies muß bei der Zeitplanung für Fahrten innerhalb der Roques unbedingt berücksichtigt werden). Die Ankergründe bestehen durchweg aus Sand, aber auch harter Korallengrund kommt vor. Deswegen sollte der Anker stets durch einen Tauchgang kontrolliert werden.

Beim Einlaufen in die Islas los Roques ist es offiziell vorgeschrieben, die Capitania auf El Gran Roque aufzusuchen und dort seine auf dem Festland erworbene "Zarpa", die Besuchserlaubnis samt Schifffspapieren vorzulegen. Hier erhält man auch die aktuellen Informationen über die Gebiete, in denen striktes Ankerverbot besteht.

Wasser gibt es auf der Kayo de Agua bei den Fischern aus Wasserlöchern, frische Lebensmittel gelegentlich auf El Gran Roque.

Johanna Michaelis
DL5HY/mm
SY "OLE HOOP"

Klaus Nölter
DL5HN/mm



DIE FALLE

3. Dezember 1991, das stationäre Tief über den Kanaren füllt sich langsam auf, aber "da ist was drin", wie Christoph, unser Wetterfrosch vom Amateurseefunk-Netz meint. Dennoch: Die schöne Insel La Palma wollen wir uns vor unserem Absprung in die Karibik nicht entgehen lassen.

Nach dem Motto "so schlimm wird es schon nicht werden" segeln wir mit unserer 38 Fuß-Sloop bei zunehmendem Südwest dem nach Süden völlig offenen Hafen Santa Cruz de La Palma entgegen. Grau verhangen die schöne grüne Insel, erste Regenschauer, als wir gegen 16.00 Uhr einlaufen. Der den Yachten zugewiesene Ankerplatz ist praktisch voll, viel zu eng zum Schwojen. Wir schummeln uns noch dazwischen - schmeißen alles an Ankern, was wir haben. Stockanker und Bügelanker vornn, CQR-Anker achtern. 3 Stunden Knochenarbeit - vor allem das Ausbringen des 35 kg-Stockankers mit dem Dingi ist richtig Arbeit. Wir wagen es schlafen zu gehen, vertrauen unseren Ankern.

4. Dezember, 08.30 h, ich liege noch in der Koje, Johanna macht Frühstück - heute ist sie dran. "Klaus, komm schnell, es wird mehr!" Auch ich höre es heranheulen, hechte aus der Koje, eine schwere Sturmbö legt die "Ole Hoop" auf die Seite. Wir beten, daß die Anker halten. Sie halten noch! Die Maschine läuft, wir sind auf alles gefaßt. Noch wissen wir nicht, was uns die nächsten 8 Stunden bevorsteht.

Sorge macht uns die Nähe zu anderen Yachten und daß wir quer zum Wind liegen.

Die nächste Bö heult heran. Eine meterhohe weiße Wand vor sich herschiebend - der ganze Hafen weiß von Gischt. Unser Schiff legt sich hart über. Das Deck wird vom Wasser überspült. Wir haben A n g s t, können nichts tun, hilflos gefangen in diesem kochenden Hafenbecken.

Der Barograph fällt immer noch.

Ein Blick auf die anderen Yachten beruhigt uns auch nicht, die ersten gehen auf Drift. In fieberhafter Eile werden überall Leinen und neue Anker ausgebracht. Die junge Crew einer französischen Aluyacht hilft mit motorisiertem Schlauchboot, wo sie kann, fragt uns, ob wir Hilfe brauchen. Wir entscheiden uns für eine zusätzliche Landleine zur Pier. Beruhigend ist aber auch das nicht - bedrohlich die Hafenmauer mit ihren großen Reifenfendern, auf die Seegang und Wind stehen.

Wieder und wieder brausen die Böen heran - nehmen noch mehr zu - wir klammern uns fest - der Wind hat eine ungeheure Kraft.

Dann slipt auch unser Anker! Gefährlich nahe der Bug der hinter uns liegenden Vindö. Wir lösen uns von unserem Heckanker - schwojen nun frei vor unseren Bugankern. Die Hafenmauer ist näher gekommen!

Unsere Angst steigert sich - wir sehen alptraumhafte Bilder von zerschlagenen Schiffen vor uns.

Ist das nun das Ende unserer Weltumsegelung?! - Unsere "Ole Hoop" krachend an der harten Betonmauer in Stück brechend? Wir blicken uns kurz an, müssen nichts sagen, erkennen die nackte Angst in den Augen des anderen.

"Klaus, unsere Antenne ist abgebrochen!" Es spielt fast keine Rolle mehr, obwohl wir viel Arbeit in diese Antenne gesteckt haben (wir sind Amateurfunker).

"Die Flügel unsere Windgenerators sind weggefetzt." Auch das ist uns im Augenblick egal.

Voller Furcht blicken wir immer nur auf diese furchtbare Hafenmauer, auf der hohe brechende See steht, vielleicht noch 10 Meter entfernt. Wir lösen die Landleine - sie nützt uns nichts mehr.

Der Orkan heult - eine Steigerung scheint nicht mehr möglich. Dann ein furchtbarer Anblick: mit ohrenbetäubendem Heulen jagt eine weiße Wand auf uns zu. Wir liegen fast flach - Wasser stürzt über den Süllrand ins Cockpit. Das Rigg vibriert ungeheuer - wir sehen nichts mehr, stechende weiße Gischt - d a s muß jetzt das Ende sein...

Die "Ole Hoop" richtet sich zitternd wieder auf. Ein Wunder: unsere Anker haben gehalten.

Noch ist es nicht zuende, zwei, drei mal noch diese Orkanböen, dann - um 18.00 Uhr schlagartig Ruhe!

Wir können es nicht glauben - beschließen, noch einmal neu zu ankern, mitten im Hafenbecken, mit mehr Kette und größerem Abstand zur Pier. Die freundlichen Franzosen helfen uns, das Ankergeschirr zu klarieren - Berge von alten Leinen und armdicken Trossen ziehen wir mit hoch. (Vielleicht waren die unsere Rettung?) Mit unserem wunderbaren neuen Käsemesser säbelten sie drauflos. Unsere Anker sind frei - die Zeit drängt - gleich kanns wieder losgehen. Wir werfen unsere Anker - trauen dem Frieden nicht. Wieder beginnt es zu heulen.

Sturmböen, heftige anhaltende Schauer, Gewitter mit Blitzen und ohrenbetäubendem Krachen schaffen uns eine schlaflose Nacht. Abwechselnd schlafen wir für höchstens eine Stunde im Ölzeug.

3.00 Uhr: um 18 Stunden verspätet schlagen wir unsere Frühstückseier auf. Merken nun, wor wir uns ein bißchen entspannen, daß wir riesigen Hunger haben und essen.

Wir wissen in diesem Moment, daß uns noch einiges bevorsteht und wir unsere Kräfte noch brauchen werden...

05.12.91, 11.00 Uhr: Wir sind auf See. Hektisch hatten wir alles verstaut, Schlauchboot, Außenborder und unsere 2 Anker, den Heckanker mit Trosse und Kette zurücklassend. Meine zierliche Johanna hatte plötzlich unglaubliche Kräfte entwickelt, den 35 kg-Stockanker an Bord gewuchtet.

Nur noch fliehen...

Sturm war uns versprochen. "Da müßt ihr denn wohl durch", so unser Wetterfrosch kurz vorm Auslaufen.

AMERICA 500 mit Intermar Rallysieger beim Kolumbusrace

Der von ARC, TRANSARC und EUROPA 92 bekannte Veranstalter hat zur 500-jährigen Wiederkehr der Entdeckung Amerikas durch Kolumbus eine spezielle Rally von PALOS (Spanien) über MADEIRA und die Kanaren nach SAN SALVADOR (Bahamas) organisiert. Am 15.11.92 war in LAS PALMAS Start zur Atlantiküberquerung. Knapp 150 Yachten hatten sich dazu eingefunden. Darunter auch die LADY ANIA, ein von der TELEKOM für Satellitenübertragung ausgerüsteter Kutter, der Bild- und Tonsendungen in Studioqualität ermöglichen sollte.

Erster über alles in der Cruising Division wurde die kroatische Yacht RUNAWAY, eine ELAN 33. Dem kroatischen Skipper -Tihomir Predovic. zagreb-hatte ich aus langjähriger Freundschaft die Ausrüstung mit einer SSB-Station versprochen, konnte aber erst in Las Palmas zusteigen. Im Fluggepäck waren ein ICOM 720A, ein TUNER MSF 949E und ca 25m Antennenlitze.

Der ICOM diente am Flughafen Las Palmas Fred OZ 1 KKR als Erkennungszeichen. Promptes Abholen, Begrüßungscoktail und Überstellung zur Marina versteht er unter HAM SPIRIT. In 1-2 Tagen mußte eine Installationsmöglichkeit gefunden werden: im Schrank der Achterkajüte den Transceiver -mit zwei Bändseilen auf dem Zwischenbrett seefest verzurrt-, auf der Ablage daneben den Tuner, die Antenne vom Masttopp zum Backbordheckkorb -von dort mit der Generatorleitung ins Schiff-, Masseanschluß über Motorblock.

QSO-Versuche mit OZ 1 KKR (ca 200m Entfernung!) brachten hervorragende Ergebnisse. Die ersten Kontakte mit DK O MI waren aber auch brauchbar.

Durch die Montagearbeit versäume ich dann einige Episoden im Hafen von LAS PALMAS:

den Mastbruch eines Maxi-Racers, nachdem der Kran den Mast zum zweiten Mal fallen läßt und

den Beinaheuntergang einer Yacht, weil zu viele Leute an Bord waren.

Ein Besuch auf der 'Lady Ania' ist kurz vor Abfahrt noch möglich. Von der Telecom sehr aufwendig ausgerüstet und mit Sendeplänen für mehrere Sender, findet dann aus Kostengründen die Fernsehübertragung doch nicht statt, es bleibt beim Hörfunk. Außerdem kannte die Reportercrew INTERMAR wieder mal nicht. So konnte zwar eine Wissenslücke geschlossen werden, aber leider kein Funkkontakt mehr vereinbart werden, da kein Amateurfunkbetrieb an Bord möglich war.

Am 15.11.92 - 17.00 Ortszeit wird das ganze Feld -nicht, wie ursprünglich gedacht, geteilt- auf die Reise geschickt. Nach einem Zwangsstop von 2 Stunden auf GOMERA beginnt dann der 3200 sm Schlag über den Atlantik: handgesteuert immer West.

Bis zur Ankunft in San Salvador ist die Bordzeit UTC. Von der vierköpfigen Crew gehen immer zwei jeweils 4 Stunden Wache. Der Wachwechsel findet immer zur gleichen Zeit statt. Durch die Westverlagerung ergibt sich automatisch eine Verschiebung in der Tageszeit.

Schon einen Tag nach Gomera ist das Feld so auseinandergezogen, daß wir völlig allein zu sein scheinen. Anfangs ist die Propagation so, daß auch der Kontakt zur Intermarrunde ganz gut läuft. Am Anfang ist auch die Batterie noch voll.

Um den Überblick über das Teilnehmerfeld zu behalten, ist eine Leitstation auf 6 MHz -später 8 MHz- zwischen 12.00 und 13.00 UTC tätig, die von zwei Relaisstationen unterstützt wird. Neben allgemeinem Informationsaustausch und Wetterberichten werden in einem roll-call alle 146 Yachten aufgerufen, um Standort und Wetter festzustellen. Da in der Cruising-Division nicht alle Yachten SSB-Geräte an Bord haben, sammeln vorher SSB-ausgerüstete Yachten deren Standortmeldungen auf Kanal 77. Dabei wurde übersehen, daß amerikanische Geräte diesen Kanal zwangsweise auf 1 Watt beschränken. Damit sind nach einigen Tagen ein Großteil dieser Yachten außer Reichweite.

Fast wäre eine große Suchaktion angelaufen, weil eine EPIRB versehentlich außer Bord gegangen war. Die Flugzeuge waren schon startbereit.

Wir steuern jenem imaginären Punkt 25N/25W zu und erwischen nach wenigen Tagen den Passat. Das Ziel liegt auf etwa 24N. Um die von Christoph und Günther aus den Satelliteninterpretationen abgelesenen Passatstörungen kommen wir herum. Aber nach diesen Informationen kann entschieden werden, ob der Spinnaker auch nachts stehen bleibt oder nicht.

Für die kroatische Crew ist es natürlich erfreulich, als es gelingt, eine Verbindung mit einer 9H... Station in Zagreb aufzubauen. Leider klappt ein direkter Kontakt nicht. Die Station ist allenfalls gerade noch hörbar, aber auf der Gegenseite kommt mein Signal zu schwach an. Wir sind also auf das QSP durch Intermar angewiesen. An dieser Stelle ganz herzlichen Dank -vor allem Christoph an DK 0 MI- für die viele Mühe. Es war nicht mehr feststellbar, ob die unterschiedlichen Ergebnisse an der Schiffsantenne, der Gegenstation oder der Propagation lagen.

Für einige Adrenalinstöße sorgt dann ein solches QSP zwischen 60W und 70W. Bei Sonnenaufgang ist nur der Rudergänger aktiv, die übrige Crew schläft tief und fest. Gerade noch zum Ende der Intermarrunde übermittelt mir Christoph in meine Achterkajüte eine Nachricht für einen der schlafenden kroatischen Mitsegler: Rückflugticket für den 17.12. ab MIAMI ok. Spontan meine Reaktion: da sind wir noch nicht in Miami. Antwort aus Zagreb: Termin wird geändert. Beim Frühstück großes Entsetzen: der Termin war mühsam organisiert worden, mit der Bereitschaft, Miami vorzeitig per Flug zu erreichen. Im Laufe des Tages nun die Terminänderung verhindern, bei den mittlerweile schwierigen Ausbreitungsbedingungen?

Zu Hilfe kam, daß seit einigen Tagen 17.00 UTC ff. ein 15m- Kontakt mit DL 1 MEA und manchmal auch mit DL 2 FCG für wenige Minuten möglich war. Es war nicht ganz einfach, Mike die Situation klar werden zu lassen und ihm eine exakte und kurze Telefonmitteilung in DL für Zagreb aufzutragen; nur er hat kein Telefon! Letztlich ging das Ganze noch über den Heinz in Quickborn und hat doch noch geklappt.

Mit der vom Veranstalter angebotenen Amateurfunkrunde auf 40m hatte ich kein Glück. Meines Wissens war ich die einzige deutsche Amateurfunklizenz. Es gab nur noch einige deutsche Seefunkstellen. Etwa 30% der Teilnehmer waren amerikanische und kanadische Yachten. Dort waren schon mehrere lizenzierte Amateure vertreten.

Mit Annäherung an die Bahamas war dann die Propagation sowohl auf 20m als auch auf 15m zu den üblichen Zeiten kaum mehr brauchbar. Dabei mag auch der Ladezustand der Batterie eine Rolle gespielt haben. Der in Frankreich montierte Windgenerator soll bei 25 kn Wind ca 2 Ampere liefern. Bei dem vorherrschenden Vorwindkurs wurde trotz - oder wegen - des Passats diese Leistung kaum erreicht. Es blieb also nur ein gelegentlicher Motorlauf.

- Seite 3 -

Fortsetzung nächste Seite

In dieser Gegend hatte wohl auch das Wetter Kontaktprobleme mit Intermar. 1-2 Tage mußte wir uns mit NW herumschlagen, obwohl ständig SO-SW versprochen wurde. Trotzdem war dann am 9. Dezember San Salvador in Sicht. Die Ziellinie war während der Nacht -aus sicherheitsgründen- geschlossen. Noch am Vormittag fiel der Anker nach 3 200 sm vor San Salvador.

Im Büro der Fahrtenleitung hat mich dort JEANIE DUNN von der WHATEVER, N 4 WFM, auf das WATERWAY NET aufmerksam gemacht. Auf 7 268 Hz wird dort ab 07.00 Ortszeit ein sehr virulentes Maritimnetz äußerst diszipliniert betrieben. Als deutsche Station war ich bald als Exote rundum bekannt, zunächst auf der Suche nach WA 4 CCP, Ernie (Feist) in Miami, geplanter Endpunkt des Törns und Ausgangspunkt für eine weihnachtliche Floridarundreise. Leider waren die Versuche, ihn per Telefon auf das Netz zu bekommen, erfolglos. Zudem war meine Modulation für den Netzbetrieb so schlecht, daß mir verständlicherweise empfohlen wurde, den weiteren Betrieb einzuschränken.

Einigen Suchoperationen konnte ich entnehmen, daß ein guter Kontakt zur Coast Guard zu bestehen scheint. Die lokalen Wetterinformationen für den Bereich Bahamas/amerikanische Ostküste waren ebenfalls sehr präzise.

Die von der Leitstation vermittelten Kontakte wurden sofort auf eine andere Frequenz verlegt. Dadurch war die Arbeitsfrequenz immer frei. Schade, daß es mir in der verfügbaren Zeit nicht gelungen ist, meine Modulation einwandfrei zu gestalten.

PORTISHEAD RADIO hatte eigens für diese Regatta ein Merkblatt mit Frequenzangaben und Propogationskurven bereitgestellt. Ein Kontaktversuch ist wahrscheinlich aus gleichen Gründen gescheitert. Der Operator konnte mich nicht einwandfrei aufnehmen. Es fand aber meist auf 22 MHz und höher reger Telefonverkehr statt.

Nach einer ruppigen Überfahrt und gelotsten Einfahrt nach Georgetown auf GREAT EXUMA mußten wir - nachteil eines siegerboots - eine Woche bis zur Preisverteilung warten. Dafür konnten wir den unvergleichlichen Strand der Bahamas erkunden und genießen. Weicher, weißer Sand in Fülle und ein Farbenspiel zwischen blau und braun vor der Küste. Es gab natürlich auch Spezialparties:

von der SPIRIT OF MADEIRA mit Madeirawein und Madeirakuchen,
von den Australiern mit Aussi-Bier und Rumpunch.

Die Preisverteilung für die Gesamtsieger nahm der Ministerpräsident der Bahamas vor, und für die ganze Bevölkerung gab es einen Abend mit freier Verpflegung und Betrunkung.

Die Problematik einer mehrwöchigen Isolierung wird durch den Funkkontakt erheblich gemildert. Die Betreuung durch eine Gruppe sachkundiger HAMS, wie sie INTERMAR bereitstellt, ist einfach optimal.

MAX, DF 1 RU

Max



Kolumbus-Kreuz
San Salvador



Rallysieger
beim
Kolumbusrace

Impressum

Der Intermar Jahresbericht erscheint jährlich einmal. Redaktionsschluss ist der 15. Januar des folgenden Jahres. Der Versand erfolgt an Vereinsmitglieder kostenlos

Herausgeber: "Intermar" Amateur-Seefunk e.V. Geschäftsstelle, Neissestr. 10, 4400 Münster.

Redaktion: Wilhelm Buss DL9GBU, Kniebisstr. 18, 7560 Gaggenau 1

Anzeigenverwaltung: Geschäftsstelle 4400 Münster, Neissestr. 10

Bankverbindung: Stadtparkasse Münster, Kto. 26-002758.

Auflage: 1.000 Stück

Der Jahresbericht wurde nach bestem Wissen zusammengestellt.
Eine Gewähr für den Inhalt kann jedoch nicht übernommen werden.

Die mit Namen übernommenen Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung von "Intermar" oder deren Redaktion dar.

Für Manuskripte, die unaufgefordert eingesandt werden, übernimmt die Redaktion keine Haftung.

Die Redaktion behält sich Kürzungen und Überarbeitung von eingesandten Beiträgen vor.

"Intermar" dankt allen Personen und Institutionen für die Informationen und Unterlagen, die es ermöglichten, diesen Jahresbericht zusammenzustellen, sowie für die Freigabe des Nachdruckes.

Dank sei Gott in der Höhe!
Er schuf das Meer so groß und weit
voll Licht und Wind und Einsamkeit
und tat damit seine Absicht kund,
daß nicht jeder Lumpenhund,
womit die Erde so reichlich gesegnet,
dem fröhlichen Seemann
da draußen begegnet.

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



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

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

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)

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

Wir danken für die gespendete Anzeige.