

INTER



MAR[®]
Inc.

Amateur-Seefunk e.V.

**Jahresbericht 1993 und 1994
des
INTERMAR
Amateur-Seefunk e.V.**

Herausgeber
Intermar Amateur-Seefunk e.V.

Redaktion
Günther Hirschberg, Höhenstr. 21, 61476 Kronberg
Tel. und Fax: 0 61 73/6 63 68

Vorstand
Günther Hirschberg, Höhenstr. 21, 61476 Kronberg, 1. Vorsitzender
Herbert Lüpke, Lageschestr. 125, 32657 Lemgo, 2. Vorsitzender
Rolf Behnke, Auf Mühlental 1, 66368 St. Ingbert, Geschäftsführer

Vereinskonto:
Stadtsparkasse Münster, BLZ 400 501 50, Konto-Nr. 26 002 758

Spenden können steuerlich abgesetzt werden, da die Vereinstätigkeit vom Finanzamt Nienburg als gemeinnützig anerkannt worden ist.

Vorwort

Liebe Mitglieder und Freunde von Intermar,

im Namen des Vorstandes danke ich allen, die durch Rat und Tat und Spende den Verein unterstützt haben.

Die gute Entwicklung des Vereines dauert an. Die Zahl der Mitglieder stieg auf fast 400, Das Vereinskonto mit einem Stand von derzeit 6.880,00 DM genügt, um auch 1995 die Vereinsziele zu erfüllen. Der Verzicht des Vorstandes auf Erstattung vieler Auslagen trägt hierzu bei.

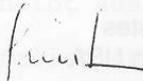
Besonders hervorgehoben sei unsere erstmalige Teilnahme an der Bootsausstellung in Düsseldorf 1995. Eine bekannte Firma, die high-tech hinsichtlich Wetterempfang anbietet, ermöglichte uns dies kostenfrei.

Nützlich wäre es, wenn sich noch ein paar Mitglieder engagieren könnten bei der Erstellung des nächsten Jahresberichtes.

Zum Funkbetrieb sei kurz ausgeführt:

Wir betreuen jeden Sonntag ab 10.15 UTC viele mm-Stationen auf 14313KHZ. Von Montag bis Samstag geschieht dies in der Zeit ab 16.00 oder 17.00 UTC auf 14307KHZ.

Viel Freude beim Amateurfunk und Segeln wünscht



(DL0NL)

Vorwort

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Vereinsangelegenheiten

1. Protokoll der Jahreshauptversammlung
2. Geschäftsberichte 1993 und 1994
3. Werbeblatt für Intermar

Amateurfunk mit mm-Station

1. Rettungshilfe nach Havarie östlich von Menorca
2. Mitwirkung bei Rettung der Besatzung von SY Fernweh auf Position 44 Nord 20 West
3. Aus dem Bordbuch der Andromeda: Löcher im Rumpf
4. Fax von Peter kurz vor Landfall Karibik
5. Törn Bremen - Teneriffa
6. „Ohne Günther gehen wir ünter“
oder wie wir den Amateurfunk kennen und lieben lernten
7. Reise der SY Josef Haydn 1994
8. Ein lesenswertes Buch

Bilderecke

Allgemeine Beiträge und Technik

1. Zukunft der Funknavigation
2. Auskunft des Deutschen Wetterdienstes
3. Bergungen und Hilfeleistungen in den USA
4. Intermar auf neuen Wellen

Wetterempfang bei den Clubstationen

1. Anwendungsbeispiele für Supra PC Synop
2. Wolkenbilder von geostationären und umlaufenden Wettersatelliten



PROTOKOLL DER INTERMAR-JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG AM 1.MAI 1994
IN FRANKFURT-HÖCHST.

Beginn der Veranstaltung 10.00 Uhr MESZ auf dem Schwimmschiff
Peter Schlott.

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder 8.
Anwesende Gäste

Vorstand : Günther Hirschberg
Herbert Lüpke ließ sich entschuldigen.
Bereitet die Überführung einer Yacht aus der
Karibik vor.

Eröffnung mit Begrüßung durch DL2FCG OM Günther.
Es wird die Beschlußfähigkeit festgestellt (mind. 3 Mitglieder)
Bericht des Vorstandes:

- Die wesentlichen Vereinsziele sind der Amateurfunkbetrieb mit "mm" Stationen,
- Beitrag zur Förderung des Hochseesports,
- Forderung für die Sicherheit der Sportschifffahrt
- Völkerverständigung
- Kontakte der Segler untereinander

Es folgten die Ausführungen über:

- Standortmeldungen von zur Zeit 94 eingetragenen "mm" Stationen
- Bergung der Yacht "Pico"
- Rettung der Besatzung der Yacht "Fernweh"
- Yachten in verschiedenen Gewässern
- Teilnahme an der HAM-Radio 93
- Wiederholung der Messe in 94
- Neue Messebeteiligung auf der BOOT 95
- Neue Wetterstationen mit GMS, NOA und Synop
- finanzielle Situation des Vereins 94
- die mittelfristig erreichbaren Ziele wie verbesserten Bandbetrieb mit gutem, hochwertigen Informationsinhalt
- die Ausbreitung der Mitgliederzahl nicht zu intensiv betreiben, mehr Qualität statt Quantität
- Austritt von Christoph DL9CYX
- Ausgabenpolitik, das heißt Ausgaben nur nach vorheriger Rücksprache
- bei Problemen grundsätzlich Rücksprache mit dem Vorstand und Ältestenkontakt

Danach folgte der Kassenbericht, vorgetragen von Günther in Vertretung des Kassenwartes Willi Busse, DL9GBU.

Die Kasse schließt mit ausgeglichener Summe ab, es gab keine Beanstandungen.

Der Vorstand wurde einstimmig entlastet.

Zu 6. der Tagesordnung war die Wahl des

- Vorstandes
 - Geschäftsführers
 - Kassenwartes
 - Kassenprüfers
- vorgesehen

Wahlvorschläge zu:

- Vorstand, Günther DL2FCG und Herbert DL1YDM
es folgte eine einstimmige Wahl
- Geschäftsführer Rolf DK4XI
es folgte eine einstimmige Wahl
- Kassenwart, Constanze Hirschberg
es folgte eine einstimmige Wahl
- Kassenprüfer Willi DL9GBU, Herbert DL1YDM
es folgte eine einstimmige Wahl

Der "alte" neue Vorstand Günther bedankte sich für die rege Teilnahme und lud nach dem gemeinsamen Mittagessen zum Besuch seiner Wetteranlage in Kronberg ein.

Hinterher fanden sich fast alle Teilnehmer zu einem interessanten Gespräch bei Kaffee und Kuchen, von Constanze serviert, ein.

Für einige war der Aufwand erstaunend, mit dem Wetter "gemacht" wird.

Gegen Abend verabschiedete sich die Runde und versprach beim nächsten Treffen wieder zu kommen.

St. Ingbert, den 10. Mai 1994

gez.

Rolf Behnke DK4XI
Geschäftsführer INTERMAR





GESCHÄFTSBERICHT 1993

| <u>Einnahmen</u> | | <u>Ausgaben</u> | |
|--|---------------------|-------------------|---------------------|
| <u>Geschäftsausstattung (Inventar)</u> | <u>DM</u> | | <u>DM</u> |
| Bankguthaben 01.01.93 | 5.838,21 | Geschäftsstelle | 667,57 |
| Bankzinsen | 30,65 | Drucksachen | 4.169,30 |
| Spenden | 11.835,01 | Porto | 3.055,80 |
| | | Telefon | 331,50 |
| | | Rechtskosten | 503,79 |
| | | Funkleitstelle | 256,30 |
| | | DKOMI | |
| | | Messen (Ham- | 1.912,87 |
| | | Radio, Interboot) | |
| | | Geschäftsaus- | 1.896,35 |
| | | stattung* | |
| | | Allg. Kosten, Ge- | 449,25 |
| | | bühren | |
| | | Bankguthaben | 4.461,14 |
| | | 31.12.93 | |
| | <u>DM 17.703,87</u> | | <u>DM 17.703,87</u> |

Jahresrechnung vom 01.01.1993 - 31.12.1993:

| | | |
|---------------------------------|----------|--------------------|
| Bankguthaben 01.01.1993 | | 5.838,21 |
| Bankguthaben 31.12.1993 | 4.461,14 | |
| Geschäftsausstattung (Inventar) | 1.896,35 | 6.357,49 |
| Ergebnis 1993 | | DM - 519,28 |

Prüfungsfeststellung und Bestätigungsvermerk:

Die Buchführung, die Vermögensübersicht und die Jahresrechnung für 1993 entsprechen den Satzungsbestimmungen.

Für die Richtigkeit:

Vom 01.01.1993 bis 18.10.1993
Münster, den 20.10.93

DL9GBU

DL1YDM

Vom 19.10.1993 bis 31.12.1993
Gaggenau, den 10.3.1994

DL1YDM

- * Geschäftsausstattung:
1 Faxgerät
1 Falzmaschine für Briefe



Jahres - Geschäftsbericht

1994

| Einnahmen | DM | Ausgaben | DM |
|---------------------|----------|-------------------|----------|
| Bankguthaben 1.1.94 | 4.461,14 | Portokosten | 84,-- |
| Bankzinsen | 27,98 | Telefon | 164,19 |
| Spenden | 1.890,-- | Allgemeine Kosten | 80,10 |
| Messe Spenden | 235,-- | Bankguthaben | 6.050,83 |
| | | Barbestand | 235,-- |
| | | | |
| | 6.614,12 | | 6.614,12 |

Ergebnisrechnung:

| | | |
|-------------------------|-------------|--------------------|
| Bankguthaben 1.1.1994 | | 4.461,14 DM |
| Bankguthaben 31.12.1994 | 6.050,83 DM | |
| Barbestand | 235,00 DM | 6.285,83 DM |
| Ergebnis 1994 | | 1.824,69 DM |

Die in den früheren Geschäftsberichten enthaltenen Ausgaben, z.B. für **Geschäfts-** und Funkleitstelle, Gebühren für Vereinsregister - **eintragungen**, Telefon, allgemeine Kosten sind im Geschäftsjahr **1994** **seitens** des Vorstandes nicht in Rechnung gestellt worden.

Prüfungsfeststellung und Bestätigungsvermerk:

Die Buchführung für den gesamten Zeitraum 1994 entspricht den Satzungsbestimmungen.

Für die Richtigkeit:

H. Herbert Lüpke

Wilhelm Buss

INTER



MAR®
Inc.

Amateur-Seefunk e.V.

Unser Verein betreut täglich über Amateurfunk die Sportschiffahrt auch in den entlegensten Seegebieten.

Zwei speziell ausgerüstete Stationen mit dem Vereinsrufzeichen DL0IMA und DL0NL nehmen diese Aufgabe wahr.

Sinn dieser Amateurfunkgespräche ist es, einen Beitrag zur Sicherheit der Sportschiffahrt zu leisten (Position, Wetter, Probleme). Menschliches kommt dabei nicht zu kurz.

Unser Verein ist auch anderweitig aktiv: Er nimmt an Fachmessen teil, informiert in Zeitschriften über die Möglichkeiten und Grenzen des Amateurfunks mit der Sportschiffahrt und berät individuell in fast allen Belangen der Sportschiffahrt.

Jedes Mitglied erhält kostenlos einen Jahresbericht über die Vereinstätigkeit, der neben technischen und wetterkundlichen Hinweisen auch interessante Törnberichte enthält.

Wer Mitglied werden möchte sollte Sportschiffer sein und eine Amateurfunklizenz haben. Voraussetzung ist dies jedoch nicht. Es genügen Interesse und die Bereitschaft, an den Vereinszielen mitzuwirken.

Eine Beitragspflicht gibt es nicht. Der als gemeinnützig anerkannte Verein erhält Spenden, die steuerlich abzugsfähig sind.

Falls Sie an einer Mitgliedschaft interessiert sind, sollten Sie sich mit dem geschäftsführenden Vorstandsmitglied Rolf Behnke in Verbindung setzen. Seine Adresse lautet:

Rolf Behnke
Auf Mühlental 1

66386 St. Ingbert

Tel.: 06894/962-0 Fax: 06894/962-250

Havarie östlich Menorca

Nachdem Fritz und ich (Elke, DL 4 DCF) zweieinhalb Jahre unser Segelschiff "Pico" (Stahl, Reinke Super 10) während unserer Urlaubstage in Kroatien getestet und verbessert hatten, leben wir jetzt seit Juni 93 an Bord. Mitte September brachen wir auf, nach Mallorca zu segeln. Bei diesem Überführungstörn verzichteten wir bewußt auf Landtage, weil es ja schon spät im Jahr war und wir zudem erfahren wollten, wie wir beide mit dem Leben auf See so fertig werden.

Nach unserem einzigen Zwischenstopp in Palermo wegen schlechter Wetterprognosen und halbleerem Dieseltank passieren wir am 30.9. Sardinien. Freitag morgens kommen wir bei achterlichen Winden sehr gut voran. Das Barometer fällt und fällt. Dabei ist der Wetterbericht für unser Gebiet gar nicht so schlecht gewesen. Ich schlage im Leuchtfeuerverzeichnis die in Frage kommenden Feuer von Menorca nach. Bei der Fahrt laufen wir Samstag morgen im Hafen Mahon ein. Um 18.00 Uhr hat der Wind auf West gedreht mit lockeren 7 bis 8 Beaufort. Und dabei brauchen wir nur noch 40 sm Richtung West zurückzulegen! Rasch baut sich ein starker Seegang auf. Enttäuscht und mit unserem Schicksal hadernd, versuchen wir mit Selbstwendefock, 2 Reff's im Groß und mit Motor Höhe zu laufen. Um Mitternacht beschließen wir, die Selbstwendefock zu bergen, da sie im Gegenwind nicht mehr mitziehen kann. Während des Manövers gelingt es mir nicht mehr, das Schiff am Wind zu halten. Mir ist klar warum. Es hat zu wenig Fahrt drauf! Also falle ich ab, um wieder Fahrt aufzunehmen. Pico macht nur nicht, was ich möchte. Ich bin verzweifelt. So dumm habe ich mich ja noch nie angestellt! Auf einmal merke ich, daß die Manövrierfähigkeit gar nichts mit mir zu tun hat. Das Steuerrad läßt sich in beide Richtungen ohne Ende drehen: unsere Steueranlage ist kaputt! Durch den tosenden Wind mache ich Fritz darauf aufmerksam, daß etwas nicht stimmt. Ungnädig läßt er alles liegen und kommt ins Cockpit. Auch der kann dem, was er sieht, nicht trauen. Das darf doch nicht wahr sein. Schnell haben wir unsere Notpinne montiert. Wegen der inzwischen riesigen Wellen und dem Wind haben wir beide nicht die Kraft, das Schiff mit der Notpinne auf Kurs zu halten. Inzwischen ist uns der Kurs total egal geworden. Wir müssen nur das Schiff einigermaßen durch die Wellen bekommen. Wir laschen die Notpinne fest, machen den Motor aus (er nützt jetzt sowieso nichts mehr) und fahren mit unserer Selbstwendefok bei halben Wind mit minimaler Geschwindigkeit Richtung Norden. Ich versuche über Kanal 16 Menorca Radio zu informieren. In der Hektik spreche ich deutsch. Ein Deutscher hat nichts Besseres zu tun, als zu sagen: "Versuch es doch mal mit Englisch!". Ich bin froh, daß mich überhaupt jemand hört, ignoriere seine blöde Bemerkung, spreche ihn konkret an und erkläre ihm unsere Lage. Doch er meldet sich nicht wieder. Wütend und hilflos könnte ich dem an die Gurgel gehen oder ihm zumindest auf unterlassene Hilfeleistung verklagen. Aber leider ist man über Funk ja so herrlich anonym wenn man sein Rufzeichen nicht nennt. Ohne sein Ölzeug ausziehen, hat Fritz inzwischen die Steueranlage freigelegt und inspiziert. Die Bowdenzüge sind ganz locker. Die Ursache dafür kann aber nur in der Steuersäule direkt liegen und da kommen wir unter diesen Umständen nicht dran. Enttäuscht taucht er aus der Versenkung auf. Ihm ist übel und sein Kreislauf macht schlapp. Auch das noch! Ich kriege Panik. Nur jetzt nicht durchdrehen. Nachdem er sich eine Viertelstunde auf dem Kombüseboden liegend

Elke und Fritz an Bord der SY Pico

ausgeruht hat, die Kleider gewechselt hat, geht es glücklicherweise wieder mit ihm bergauf. Um 2.00 Uhr meldet sich über Funk ein Schiff "Lady". Er sieht auf seinem Radar 10 andere Schiffe um uns drumherum. So meint er, er könnte für uns vermitteln. Aber auch bei ihm meldet sich keiner. Nach einer halben Stunde bekommt er Verbindung zu einem russischen Frachter, der ihm zusagt, Menorca

Radio, wenn er in UKW-Reichweite kommt, unsere Situation zu schildern, die Position durchzugeben. Fritz und ich können uns noch nicht dazu durchringen, Schlepphilfe anzufordern. Irgendwie werden wir das schon in den Griff bekommen. Um nicht zu weit von Menorca wegzusegeln, fahren wir zwischendurch immer wieder Wenden. Die ganze Nacht setze ich "Securité"-Rufe ab mit der Bitte um Bestätigung, da wir immer wieder Positionslichter anderer Schiffe sehen. Keiner meldet sich. Ich versuche es mit "Pan Pan". Darauf müssen sie sich doch melden. Nichts. Am Samstag informiere ich über den deutschen Maritim-Mobil-Kanal 14319 Günther (DL 2 FCG) über

unsere Situation und die Position. Ich verspreche ihm, mich Sonntagmorgen gleich wieder bei ihm zu melden. Nachts ist rundherum ein Gewitter nach dem nächsten teilweise auch sehr nahe. Ich verkrieche mich zitternd in unsere Leekoje, ziehe mir den Schlafsack über den Kopf und versuche, ein bißchen zu schlafen. Bei dem Getöse rund um uns herum gelingt mir das nur sehr sporadisch. Bei einer Wende merken wir, daß sich die Notpinne nicht mehr bewegen läßt. Fritz repariert sie. Um 4.00 Uhr sehen wir dicht neben uns einen Passagierdampfer. Ich funke ihn auf Kanal 16 an. Er muß sich doch melden! Die Berufsschiffahrt ist doch verpflichtet, ihn abzuhören. Soweit kann doch die Theorie von der Praxis nicht entfernt sein. Nichts. Wir starten unseren Motor, holen den Halogenscheinwerfer heraus und blinken ihn immer wieder mit dem nautischen Warnsignal an. Endlich meldet er sich. Wir bitten ihn, über Madrid Radio Schlepphilfe anzufordern. Nach einer Stunde bestätigt er den Kontakt mit Madrid Radio. Sie werden uns Schlepphilfe schicken. Gottseidank, jetzt kann es sich nur noch um Stunden handeln. Zu guter letzt reißt um 9.00 Uhr auch noch die Kette der Notpinne. Jetzt werde ich auf einmal ruhig. Wir können jetzt ja überhaupt nichts mehr machen, nur noch abwarten, was passiert. Günther ist auch schon am KW-Gerät. Stündlich nehmen wir Kontakt miteinander auf. Fred aus Gran Canaria hat sich bei Radio Madrid nach unserer Schlepphilfe erkundigt. Sie müssen gegen 15 - 16.00 Uhr da sein. Um 16.00 Uhr haben wir aber immer noch keinen Kontakt über UKW mit unserem Schlepper. Da Günther das im wahrsten Sinne "spanisch" vorkommt, fragt er bei der Seenotrettungsleitstelle in Bremen nach. Um 17.00 Uhr gibt er uns die Hiobsbotschaft durch: irgendwer hätte Madrig Radio gesagt, wir bräuchten keine Schlepphilfe. Das kann doch wohl nur der russische Frachter gewesen sein, aber das war doch in der Nacht von Freitag auf Samstag! Notieren die sich denn die Daten und Uhrzeiten von Funksprüchen nicht? Jetzt nimmt Günther die Sache in die Hand. Er verständigt die Bremer Seenotleitzentrale, die wiederum Madrid Radio und die dann den Seenotrettungskreuzer Cavall Bernat.

Fritz und ich sind derart erschöpft, daß wir uns einfach hinlegen und schlafen. Um 23.30 Uhr kommt Leben in den Kanal 16. "Pico, five minutes" radebrecht jemand. Wir bergen das Segel, hängen die Fender heraus, legen für alle Fälle Leinen zurecht und geben wieder Lichtsignale. Um 23.40 Uhr sehen wir dann die

Positionslichter. Das ist ja ein riesiges Schiff?!!. Wer soll das denn bezahlen? Ich frage über Funk, ob er meine Lichtsignale sieht. Ein knappes, aber eindeutiges "Si" kommt mir entgegen. Er kommt hat an Steuerbord näher. Wir machen die Leinen klar zum Übergeben. In dem Augenblick dreht das Schiff ab. Der Frachter wollte wohl nur gucken. Im selben Augenblick höre ich wieder "Pico, five minutes". Um 23.50 Uhr ist dann Cavall Bernat endlich da. Er schießt uns eine Sorgleine herüber. Fritz holt die Leine ein bis zu Schleppeleine mit vorbereitetem Palstek und belegt sie auf der Backbordklampe. "No, no" rufen sie und zeigen aufgeregt nach Steuerbord. Na ja, wir wissen zwar nicht, was das soll, aber dann kommt die Leine eben nach Steuerbord. "No, no" rufen sie und zeigen aufgeregt nach Backbord. So geht das eine Weile hin und her (die Mannschaft kann nur 3 Worte Englisch, und wir können kein Spanisch), bis wir endlich merken, daß sich in dem Gewusel von Leinen noch ein 2. Palstek versteckt hat. Punkt Mitternacht sind die Leinen fest, und es geht los. Langsam lassen sie ca. 300 m. Schleppeleine ab und bringen "Pico" langsam auf Geschwindigkeit. Wir werden immer schneller und schneller, bis wir mit unserer Rumpfgeschwindigkeit, Heck gerade noch oberhalb der Wasserlinie, Richtung Menorca sausen. Um 7.00 Uhr sind wir dann vor der Hafeneinfahrt von Mahon, und sie verkürzen die Leine. Im Hafen nehmen sie uns dann längsseits und parken uns direkt vor der Hafenzentrale ein. Wir gehen alle zusammen ins Büro, wo glücklicherweise eine Frau deutsch spricht. Der Chef telefoniert mit Madrid, um nach dem Preis für die Rettungsaktion zu fragen: 600.000 Peseten (rund 7.500 DM). sofort bar zu zahlen. Ich wollte es ihm überweisen oder mit Karte bezahlen. Er machte Kopien von den Schiffspapieren und meinen Versicherungsunterlagen, aber trotzdem mußten wir bar bezahlen. Sie blieben solange neben uns liegen, bis wir uns die Peseten in der Stadt besorgt hatten. Ich aber war so glücklich, wieder Erde unter den Füßen zu haben, daß wir die Rennerei kaum noch etwas ausgemacht hat. Im Nachhinein bin ich aber sehr froh gewesen, daß

1. ich bei den Vorbereitungen auf die Amateurfunkprüfung nicht das Handtuch geschmissen habe (obwohl mir oft danach war)

und vor allem

2. es Menschen gibt, die sofort zur Stelle sind, wenn sie merken, daß sie gebraucht werden, wie Günther und die vielen anderen, die an diesem Sonntag die Frequenz abgehört haben, um vielleicht helfen zu können.

Elke - DL 4 DCF

Elke und Fritz an Bord der SY Pico



INTER**MAR**® Inc.**Amateur-Seefunk e.V.**

INTERMAR · Amateur-Seefunk e.V. · Neissestr. 10 · 4400 Münster

Norddeich Radio

-Bitte sogleich vorlegen-

Seenotrettungsleitstelle Bremen

- Bitte sogleich vorlegen-

Vorstand:

Günther Hirschberg DL 2 FCG
Höhenstr. 21 · Tel. 0 61 73-6 63 68 und Fax
6242 KronbergHerbert Lüpke DL 1 YDM
Lagesche Str. 125
4920 Lemgo 1
Tel. 0 52 61/51 61, Shak 14003Geschäftsführer:
Christoph Vogelsang DL 9 YCX
Neissestr. 10, Tel. 02 51/23 35 90
4400 MünsterINTERMAR-Clubrufzeichen
DK O MI/OP/DL 9 YCX

14.313 Khz. QRV 0700-1100 UTC

Datum 23.5.93

Ihr Zeichen

vom

unser Zeichen

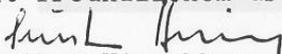
Aufgabe der deutschen Yacht "Fernweh" am 23.5.93 gegen
13 Uhr 34 UTC auf Position 44' 17,84 Nord und 20' 00,30 West

Sehr geehrte Damen und Herren,

Herr Joachim Jahr, Führer der deutschen Yacht "Fernweh", unter-
wegs von den Azoren Richtung englischer Kanal, bat mich Ihnen
folgende Mitteilung zu machen:Infolge Wassereintruches nach Schlechtwetter in der Nacht (Nord-
west 8- 10 Bf) mußte er die Yacht "Fernweh" auf der obengenannten
Position zu der angegebenen Zeit aufgeben. Die Yacht treibt mo-
mentan führerlos und wird voraussichtlich sinken. Im Zeitpunkt
der Aufgabe der Yacht wehte der Wind aus Nordost mit 3 - 4 Bf.
Herr Joachim Jahr bittet, die umliegende Schifffahrt von dem
Hindernis Mitteilung zu machen.Ich habe den ersten Notruf anlässlich meiner regelmäßigen Funkver-
bindungen mit Yachten gegen 7 Uhr 30 UTC auf 14313 KHZ (Amateur-
funk) empfangen und leitete eine etwa 30 Seemeilen nordöstlich
segelnde Yacht mit Amateurfunkrufzeichen DL6SAZ,
zu dem Havaristen. Die Bergung der Besatzung der "Fernweh" gelang
und ist abgeschlossen.

Ich versichere hiermit die Richtigkeit meiner Angaben.

Mit freundlichem Gruß


Günther Hirschberg
(DL2FCG)Vereinskto. Intermar e.V.
Stadtparkasse Münster
Kto.-Nr. 26 002 758
BLZ 400 501 50Kassenwart:
Anneliese Vogelsang
Neissestr. 10
4400 Münster
Tel. 02 51/23 35 90Bitte bei Spenden vollständigen
Absender angeben.

Aus dem Bordbuch der Andromeda: Löcher im Rumpf

Zur Einleitung ein Überblick für Außenstehende

Im allgemeinen sind die Crews und Skipper der Segelyachten aller Nationen, die sich so in den Häfen und Ankerplätzen treffen, eine große Familie. Einer hilft dem anderen.

Das trifft auch auf die Funkamateure zu, die zu einem Teil auf den Yachten anzutreffen und in aller Welt unterwegs sind. Es werden Informationen, vor allem Wetterberichte, vorwiegend auf Kurzwelle, ausgetauscht, es wird aber auch über persönliches geplaudert.

Folgende traurige Geschichte, welche mich beinahe mein Schiff gekostet hätte, bestätigt das, zeigt aber auch, daß es Zeitgenossen gibt, welche außerhalb stehen und das Bild der Deutschen im Ausland schädigen.

In Wartestellung auf meine Bordfrau, die zur Zeit in Deutschland einiges erledigen muß, liege ich schon einige Monate mit meinem selbst ausgebauten Katamaran hier in einer Ankerbucht bei Patalavaka, Gran Canaria. Als pensionierter BW-Soldat, ich bin jetzt 69 Jahre, lebe ich schon 14 Jahre auf meinem Schiff. Es ist mein Zuhause. Neben mir liegt ein deutscher Skipper, ein ehemaliger Werftbesitzer (wie er mir sagte) aus Hamburg mit seiner 14-Meter-Yacht. Er ist Funkamateur. Ich habe vor 34 Jahren meine Lizenz gemacht (DL 7 IU). Ich habe jeden Tag zweimal, ca. 30 - 60 Minuten Kontakt mit Freunden in Deutschland und auf anderen Schiffen. Ich hatte mit diesem Mann die erste Zeit einen relativ normalen Kontakt, wie er so unter Nachbarn üblich ist. Vor etlichen Wochen nahm er eine Arbeitsstelle als Verkäufer in einem Time-sharingobjekt hier am Ufer an und ganz plötzlich von einem Tag zum anderen fühlte er sich durch meine Amateurfunksendung in seinem Radio gestört, er wurde aggressiv und ausfallend. Ich war mir vor den Kopf geschlagen. Diskussionen brachten nichts. Als ich meine Sendung nicht einstellte, meldete er sich auf der gleichen Frequenz und bedrohte mich. Er würde dafür sorgen, daß ich hier aus dieser Ankerbucht verschwinde. Etliche Freunde, mit denen ich gerade Kontakt hatte, können das bezeugen, Theo DL 6 KCT, Jo DL 3 MN, und Clotwig DF 1 NA. Als ich darauf nicht reagierte, störte er unsere Kontakte durch Morsezeichen. Das passierte etliche Male bis kurz darauf, bedingt durch schweres Wetter, alle Schiffe, auch das Schiff dieses Mannes, die Bucht verlassen, um den nahe gelegenen Hafen anzulaufen. Ich blieb an meinem Platz gut vertäut liegen.

Nach dem Sturm, einige Tage später, kam er wieder an seinen alten Platz. Er legte sich mit seinem Stahlschiff provokativ so dicht neben mein Polyesterschiff, daß ich Angst haben mußte, daß mein Schiff beschädigt wird (siehe Bild). Ich rückte beiseite. Ca. 8 Tage später verließ er seinen Platz neben mir und legte sich ca. 120 Meter weit weg auf die andere Seite. Das war vor etwa 2 Wochen. Seinen Timesharingjob hatte er inzwischen wieder aufgegeben.

Das war die Vorgeschichte.

Vorige Woche am Donnerstag, dem 18.11.93, verließ ich gegen 8.15 Uhr mein Schiff, um nach Las Palmas zu fahren. Ich hatte das dummerweise einen Tag vorher über Funk erzählt. Als ich am späten Nachmittag wieder zurückkam, lag mein Schiff unnatürlich schief im Wasser. Ich fand den Backbordrumpf zur Hälfte voll Wasser gelaufen. Mein erster Gedanke, ein undichtes Ventil, bestätigte sich nicht. Wolfgang von der "Pegasus", ein Nachbar-skipper, sagte mir, daß gegen 12 Uhr mein Kat so unnatürlich

schief lag, daß eine allgemeine Rettungsaktion von fast allen Yachten, die in der Bucht lagen, eingeleitet wurde. Wolfgang und ein anderer Skipper tauchten und fanden 2 Löcher im Unterwasserbereich des Backbordrumpfes, welche sie provisorisch abdichteten, sie pumpten danach einen großen Teil des Wassers aus. Ohne diese internationale Soforthilfe wäre mein Schiff gekentert. Ich habe in jedem Rumpf ein wasserdichtes Schot, dadurch bedingt, würde bei einem Leck nur eine Sektion vollaufen. Das Schiff kann nicht untergehen. Nach dem Auspumpen des Restwassers fand ich jedoch auf beiden Seiten des Schottes je ein ca. 10 mm großes Loch vor. Mein erster Gedanke, das kann doch nur dieser Mann gewesen sein, er wußte von dem Schott. Ich habe sonst keine Feinde, aber wie kann ich das beweisen?

Am nächsten Tag sagte mir Wolfgang, er habe Informationen von Poul, dem Skipper der englischen Yacht "Mellow", daß er diesen Mann gegen 9 Uhr, eine dreiviertel Stunde, nachdem ich mein Schiff verlassen hatte, mit einem Preßlufttauchgerät bei seinem Schiff im Wasser gesehen habe. Meine Rückfrage bei Poul bestätigte das. Jetzt war mir alles klar. Dieser Mann wurde zwar schon öfter mit Maske und Schnorchel im Wasser gesehen, jedoch noch nie mit einem Preßluftgerät. 3 Stunden später war der Rumpf so vollgelaufen, daß die Rettungsmaßnahmen der anderen Yachten eingeleitet wurden. Der Mann war, obwohl an Bord, nicht dabei.

Jetzt war mir auch klar, warum dieser den geschützten Platz neben mir verlassen hatte. Bei meiner Kenterung wäre mein Mast sonst auf sein Schiff gefallen.

Mein Schiff konnte gerettet werden. Diverse elektronische Geräte und anderes wurde jedoch durch das Salzwasser beschädigt und unbrauchbar. Mein Schaden beträgt ca. 6.000 bis 7.000 DM. Ich habe leider keine Versicherung. Ich habe lange überlegt, zur hiesigen Polizei zu gehen, um Anzeige zu erstatten. Ein großer Teil meiner Bekannten hier rieten mir jedoch ab. Vorstehende Fakten können zwar durch Zeugen belegt werden, der 100prozentige Beweis jedoch fehlt. Niemand hat diesen Mann am Tatort gesehen.

Das Ganze würde in jedem Fall in die örtliche Presse kommen und kein gutes Bild von den Deutschen bringen. Es war kein Kapitalverbrechen, es waren keine Spanier beteiligt. Das ganze würde im Sande verlaufen.

Ich habe daraufhin mit voller Absicht vorstehendes in der maritimen Amateurfunkrunde auf 14313 Mhz verbreitet und warte jetzt darauf, daß mich der Mann wegen Rufmordes belangt. Normaler Zank gehört nicht dahin. Ich hätte jedoch beinahe mein Schiff verloren. Anderen kann so etwas auch passieren. Vor solchen Zeitgenossen muß gewarnt werden.

Ich bitte um Entschuldigung.

Günter - DL 7 IU

FAX von Peter kurz vor Landfall nach Funkverbindung

30 NOV 1993 16:22

From *CCT-FAX* INM-C MES 426900410 via RAISTING,GERMANY

To 0617366368

P.1

INCOMING MESSAGE

from INMARSAT-C Land Earth Station at RAISTING,GERMANY

Originators address : 426900410
Message reference number : 180761
Time of delivery : 1993-11-30/15-32
Length of message (bytes): 520

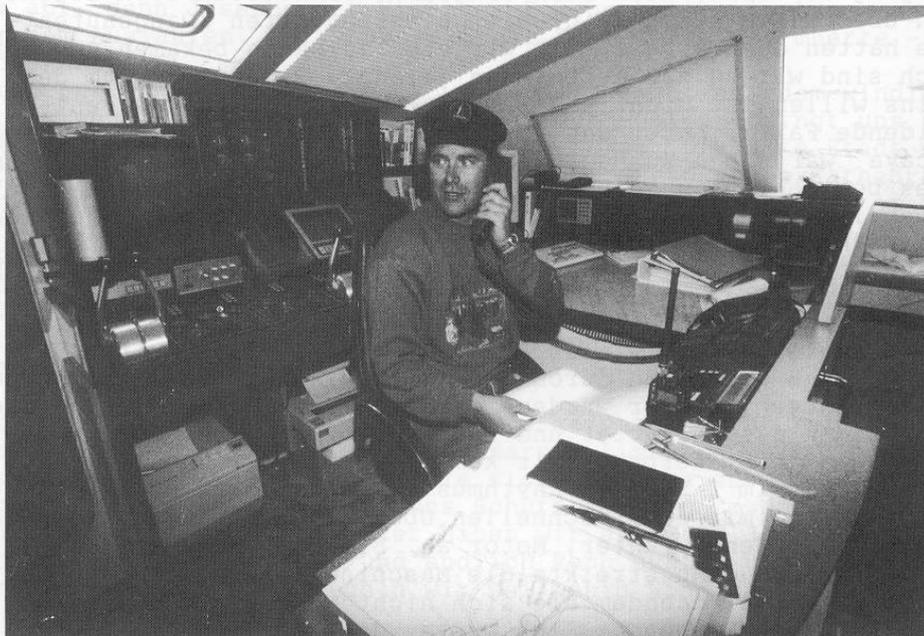
:hallo guenter

sorry, dass ich gestern nicht am funk war, habe mich den ganzen nachmittag im maschinenraum aufgehalten.
die extasi riecht das ziel, wir machen 10-11 kn bei 25-32 kn wind aus nno.

position: Latitude 15x 38,32 N Longitude 056x 50,88 W
lufttemp.: 24 grad wassertemp.: 24,9 grad
luftdruck: 1012 mbar
seegang: sehr hoher schwell bis 4 m
bewoelkung: 2/8
fischfangquote: keine fische, sind zu schnell.

das wars uns wir hoffen das es heute am funk klappt.

herzliche gruesse von der extasi crew



Törn Bremen - Teneriffa

Am 18. Juni 93 legten wir aus unserem Heimathafen Bremen mit unserer Aquila ab. Viele Freunde und Verwandte verabschiedeten uns. Schon in Bremerhaven bekamen wir starken Nordwestwind, der uns am Auslaufen in die Nordsee 11 Tage lang festhielt. Dann endlich besserte sich die Wetterlage und es ging voran: Spiekeroog, Borkum, Terschelling, Den Helder und Scheveningen waren unsere nächsten Stationen. Hier legte der Wind sich wieder so kräftig ins Zeug, daß ein Zwangsstopp von über einer Woche eingelegt werden mußte.

Über Zeebrügge und Dunkeque liefen wir erst am 22. Juli in Dover ein. Schon oft hatten wir vor unseren Urlaubstörns Pläne geschmiedet, die uns hierher führen sollten, es blieb aber immer wegen mangelnder Zeit bei den obligatorischen Ostseefahrten. Entsprechend stolz waren wir, als wir den Unionjack unter der Steuerbordsaling setzen konnten und das mit Blick auf Dover-Castle. Obwohl wir Nordseesegeln natürlich gewohnt waren, merkten wir doch die besonderen Anforderungen, die hier an uns gestellt wurden: Mit Abdrift von fast 40 Grad (Strom und Wind) hatten wir allerdings nicht gerechnet. Die Rechnung mit den Tiden gewann im Englischen Kanal besondere Bedeutung, wer stellt sich schon vor, daß man gegen die Tide quasi gar nicht aufkreuzen kann. Ein treffendes Beispiel ist unsere Fahrt von Brighton (Ihr habt schon richtig gelesen!) Gabi schrieb in ihr Tagebuch: "Haben heute versucht, nach Portsmouth zu segeln. Wind und Wellen natürlich gegenan - wieder kreuzen. Auslaufen 10.00 Uhr. Gegen 18.00 Uhr kommt uns die Tide entgegen. Wir segeln erst auf der Stelle und dann sogar rückwärts. Nach 11 Stunden trifft Jens die Entscheidung umzukehren, denn wir haben beide die Nase gestrichen voll. Mit Strom und achterlichem Wind machen wir nach 4 (!) Stunden wieder in Brighton fest - total enttäuscht, natürlich."

Der ewige Westwind zerrte ganz schön an unseren Nerven. Aber dennoch ging es voran, wenn auch langsam. Wir wollten doch eigentlich schon über die Biscaya sein! Die wetterbedingten Zwangsaufenthalte hatten den Vorteil, daß wir viel zu sehen bekamen und unterm Strich sind wir zu der Auffassung gelangt: Segeln, nur um des Segelns willen ist nicht unser Ding, unser Ziel ist der entscheidende Faktor, aber das ist unsere ganz persönliche Meinung. "Biscaya" war schon zu Beginn unserer Reise ein Reizwort für uns. Dieses bei Seeleuten gefürchtete Gewässer empfing uns mit Flaute und Nebel. Ushant-Radar-Control lotste uns über den Dampfertreck in Richtung Brest. Nach ein paar Tagen mit Starkwind legten wir in Camaret-sur-Mer wieder ab. Mit wieviel Respekt wir an die Überquerung herangingen, zeigt, daß wir mit Starkwindfock und zweifach gerefftem Groß Nordfrankreich verließen. Eigentlich lächerlich, denn es wehte nur mit vieler Beaufort maximal. Nun, wir müssen gestehen, daß wir schon durch den Namen eine gewisse Unsicherheit bekommen hatten. Später wurden wir auch richtig mutig, denn die Reffs wurden ausgeschüttet und sogar die Genua gesetzt. Es war Segeln, wie im Bilderbuch, wir kamen richtig gut voran. Nachts schliefen wir im 2-Stunden-Rhythmus. Wir rechneten allen Unkenrufen um Trotz mit einer schnellen Überfahrt. Doch dann kam die große Flaute, Genua runter, Motor an. Bis zum Nachmittag ging alles gut, doch dann streikte die Maschine: Keine Kompression, war die Diagnose, nachdem sie sich nicht mehr starten ließ. Zitat aus Gabis Tagebuch: "Ich wußte, daß uns die Biscaya zum Verhängnis wird. Bis zum Abend dümpelten wir herum, dann kam

endlich wieder Wind auf, doch nicht kräftig genug, und mit fünf Knoten gehts Richtung La Coruna. Am Abend wird's schon ungemütlich. Mehrfaches Segelwechseln bis zur Nacht, dann gehts zur Sache: Bei (echten) 40 Knoten, Gott sei Dank aus Ost, sitzen wir klatschnaß aneinandergedauert im Cockpit. Dicker Seegang rollt von Backbord auf uns zu. Es ist wirklich schlimm und wahnsinnig anstrengend. An Schlaf ist überhaupt nicht zu denken. Wir tragen uns mit dem Gedanken nach Westen abzulaufen, verwerfen das aber, weil wir gut anliegen können und unsere brave Deern (Anm.: AQUILA) verhält sich dank der Segelverkleinerung sehr zivilisiert. Bei jeder Welle, die sich drohend heranschleicht, nimmt sie ihren Stert, dreht ihn herum und läßt das Ungetüm jovial unter sich hindurchgurgeln. Angst kommt eigentlich nicht auf und als wir im Morgengrauen in die Bucht von La Coruna einlaufen, freuen wir uns über die angenehmen 6-7 Bft. Drinnen läßt der Wind von Minute zu Minute nach und schläft zu getaner "Nachtschicht" endlich ein. Jetzt heißt es, erstmal die nassen Klamotten loszuwerden, denn wir sind durchgefroren und total übermüdet. " Im Hafen wird richtig ausgeschlafen! Fazit: Old Lady Biscaya wurde ihrem Ruf gerecht!

Wir sind im Süden!

Orkantiefs blasen über die Biscaya hinweg, während wir im sicheren La Coruna liegen. Nach dem Dilemma in der Bucht, genießen wir das südlich Ambiente. Die ersten Großen Palmen werden bewundernd von uns gefilmt und fotografiert. Trotzdem sind wir uns bewußt, daß der Herbst ins Land steht, kurz, wir müssen weiter. Cabo Finisterre, diese bekannt windige Nase der Iberischen Halbinsel wartet auf uns. Doch gegen alle Erwartungen haben wir keine Schwierigkeiten. Obwohl wir von der Nordsee hohe Wellen kennen, sind wir von den Socken, als wir das Kap umrunden. Die Yacht vor uns verschwindet bis zum Masttopp, wenn die dicken Kavensmänner herankommen. Die friedlichen, langen Wellen zeigen aber keine Bedrohung, selbst, wenn man versucht, sie in Tonnen von Wasser umzurechnen. Nachdem wir herum sind, atmen wir trotzdem auf, denn Joseph, der Wirt der Fischerkneipe in Laxe sagte vor dem Auslaufen: "Wir nennen diese Ecke Costa del muerte - Todesküste".

Jetzt hat es uns gepackt: Wir wollen mit Macht aus dem windigen Norden weg. Der nächste wetterbedingte Langstopp bringt uns neue Bekannte und Freunde in Leixoes, Nähe Porto. Die alte Stadt voller Gegensätze hat ihren besonderen Reiz. Prunkvolle Kathedralen inmitten von Armenvierteln, bekannte Portweinproduzenten am Rio Duro, schreiende Markfrauen in der Markthalle, Geschäftigkeit, die von der stolzen Größe der einstigen Handelsmetropole zeugt. Die Tiefdrucksysteme, die wie Wagons einer Eisenbahn über den Atlantik kommen (Originalton DL2FCG) bringen uns auch sehr viele interessante Eindrücke, die wir wohl sonst nicht hätten erleben dürfen. Alles hat seine zwei Seiten.

Der große Aufbruch naht, wir sind ausgeruht und gut vorbereitet für den 850-Meilen-Trip zu den Kanaren. Lissabon wollen wir auslassen, denn wer weiß schon, wie sich die Lage entwickelt. Das dicke Azorenhoch verspricht uns Schutz vor den im Norden durchlaufenden Tiefs. Immer wieder haben wir auf 14.313 Khz auf diese Wettersituation gewartet und endlich kann Günter uns "grünes Licht" geben. Mittags segeln wir bei wenig Wind nach Süden. Als

wir am übernächsten Morgen die Mündung des Rio Tejo backbords haben, ändern wir den Kurs bei strahlendem Wetter. Abends fahren wir in die untergehende Sonne, die ihre Farbe von orange über blutrot ändert, bis sie regelrecht ins Meer fällt. Dann hinterläßt sie am Himmel eine unbeschreibliche Vielfalt von Pastellfarben, bis kurz darauf die Sterne aufgehen. Diese Pracht der Natur können wir aber leider nur 4 Tage lang genießen, dann bezieht sich der Himmel. Nachts nimmt der Wind regelmäßig auf 6 Bft zu. Wir haben uns daran gewöhnt und reffen schon am Spätnachmittag das Großsegel.

Gabi weckt mich am fünften Tag in meiner Freiwache: "Ich kann die Windfahne nicht mehr korrigieren, das Schiff läuft ständig aus dem Ruder!" Bald haben wir die Gewißheit, daß wir das Ruderblatt der Anlage verloren haben. Im stündlichen Wechsel ist jetzt Rudergehen angesagt, 4 lange Tage und 4 lange Nächte. Erst jetzt wissen wir, daß wir heimlich einen dritten Mann an Bord hatten, besser eine dritte Frau (wir nannten sie Minna). Niemals konnten wir uns vorstellen, wie wichtig so ein Gerät auf langer Fahrt ist, vor allem, wie ermüdend und stumpfsinnig Rudergehen ist. Nachts konnte man nicht mehr auf den blendenden Kompaß sehen, ich habe zum Beispiel zu den Sternen geschaut und versucht, den Orion in einer bestimmten Position zum Rigg zu halten, bis ich durch Schlagen der Segel hochschreckte und feststellte, daß ich fast einen Vollkreis gefahren bin - eingeschlafen.

120 Seemeilen vor Teneriffa hören wir eine erschreckende Meldung auf der Heimatwelle: "Gefährliche Tiefdruckbildung westlich der Kanaren, zögert nicht, den Motor anzuwerfen, Jens." Unser Günter hat uns noch nie so einen Schrecken eingejagt, zumal wir gerade höchstens zwei Windstärken haben. Wir hören uns die Lage an und wissen, daß damit nicht zu spaßen ist. Nach zwei Stunden Warten auf den sonst so beständigen Nordost, lassen wir den Motor an und dampfen Teneriffa entgegen. Immer wieder wird der GPS nach der ETA abgefragt, es geht uns trotz der 6 Knoten über Grund viel zu langsam. "Wenn jetzt die Maschine nicht durchhält!" Aber sie hält durch, lange 25 Stunden, bis wir abends in Santa Cruz de Tenerife in der nagelneuen Marina festmachen. Schnell in die Kojen.

Am nächsten Tag bekommt Günters Prognose Gesicht. Der Wind frischt zunehmend auf, am Abend können wir stramme 9 Bft auf dem Windmesser ablesen. Die Böen bringen das Instrument manchmal bis 11! Hui, wenn uns das draußen erwischte hätte. "Siehst Du, Günter hat wieder recht gehabt", sagt Gabi - Kommentar überflüssig: geschafft!

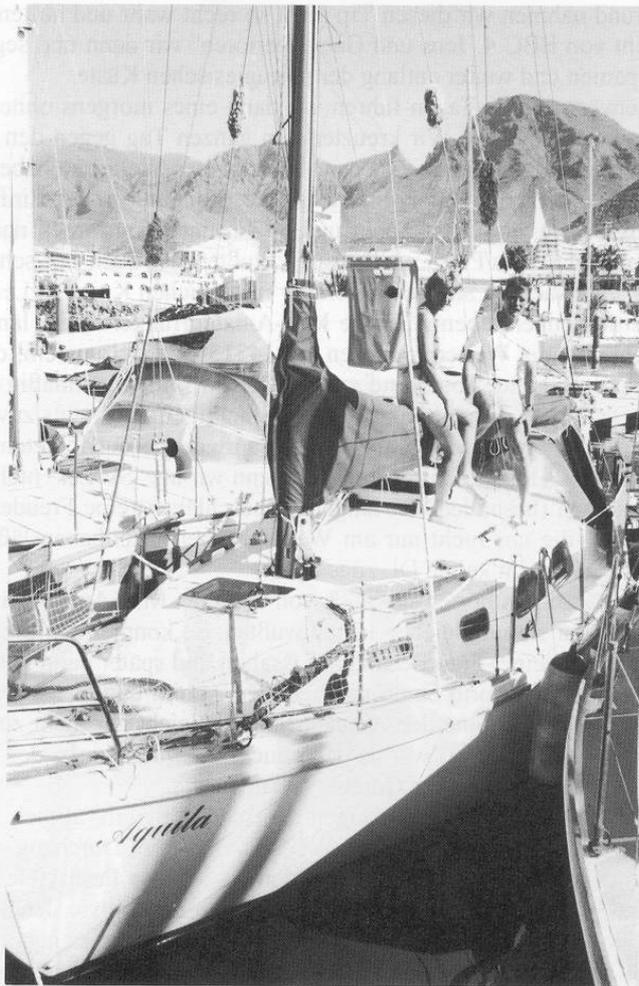
Ein Anliegen

Mehrfach wehten wir ein und wir hören noch die bedauernden und auch aufmunternden Worte auf unserer Pflichtfrequenz: "Ihr könnt einem leid tun, aber gebt nicht auf, wenn ihr nach Süden kommt, sieht die Welt ganz anders aus!"

Es ist gut, Freunde auch über Funk gewinnen zu können. Immer wieder haben wir das auf unserer bisherigen Reise schätzen gelernt. Die Pallete erstreckt sich vom normalen Klönschnack über wichtige Wetterinfos, Hilfeleistungen, Tips usw. bis hin zu ganz persönlichen Dingen, die einem das Gefühl geben, irgendwie behütet zu sein. Vielleicht etwas pathetisch ausgedrückt, aber das Wort "Seglerfamilie" drängt sich schon auf,

auch wenn sie über die sieben Weltmeere verstreut ist. An dieser Stelle (ich glaube, ich spreche allen aus der Seele) muß man unserem Familienoberhaupt, dem Günter, DL2FCG, ganz besonderen Dank und auch Anerkennung aussprechen, denn er hält seine "Schäfchen" über tausende von Seemeilen zusammen. Das gilt in besonderem Maße auch für die liebe Constanze, die ihn dabei tatkräftig unterstützt. - Danke.

Jens und Gabi



Jackel und Katharina/Dez. '93

SY Rempopem

"OHNE GÜNTHER GEH'N WIR ÜNTER"...

oder: WIE WIR DEN AMATEURFUNK KENNEN UND LIEBEN LERNTEN

Wir, das sind Jockel (34) und Katharina (30), ein Pärchen aus Hamburg, das seit einigen Jahren von einem längeren Segeltörn träumte und selbigen plante. Nach vielen Vorbereitungen und einigem Ärger (die Werft, die einen alten Bootsrumpf wieder fit machen sollte, meldete Konkurs!) konnten wir Ende Juni '93 mit einer von einem Freund gecharterten 31-Fuß-Yacht starten. RÖMPÖMPÖM (so der Name des Bootes) brachte uns über Helgoland entlang der deutschen und niederländischen Nordseeküste und weiter durch den Englischen Kanal bis Falmouth, von wo aus es über die Biskaya gehen sollte.

Bereits in Zeebrügge/Belgien lernten wir erstmals einen Amateurfunker kennen: Jens (DF 8 BL), der; gemeinsam mit seiner Frau Gaby; ebenfalls "auf großer Fahrt" war. Er wies uns schon zu diesem Zeitpunkt auf das Amateur-Seefunknetz auf der Frequenz 14313 hin, welche wir ja auch mit unserem kleinen SONY-ICF 7600-Weltempfänger empfangen könnten.

Aus irgendeinem Grund nahmen wir diesen Tip nicht so recht wahr und holten uns weiterhin unseren Wetterbericht von BBC 4. Jens und Gaby "verloren" wir dann und segelten über die Biskaya nach Nordspanien und weiter entlang der portugiesischen Küste.

Nach diversen sonnenverwöhnten Tagen fuhren wir dann eines morgens ohne Wetterbericht zu hören bei leichtem Südwind los. Wir kreuzten den ganzen Tag gegen den immer stärker werdenden Wind nach Süden auf um abends dann so schweres Wetter zu haben, daß ein Anlaufen des Zielhafens sich als unmöglich erwies (starke Brandung in der Einfahrt). Es blieb uns gar nichts anderes übrig, als umzukehren und 60 sm unter Sturmfock nach Norden zurückzulaufen, wo wir in Leixoes/Porto einen Hafen wußten der auch bei schwerem Wetter angelaufen werden kann. Nach 21 Stunden liefen wir mit weichen Knien in Leixoes ein. Dort lernten wir dann Lettie kennen, ebenfalls eine MM-Amateurfunkerin, die länger unterwegs sein will. Sie empfahl uns, die Wetterprognosen auf 14313 - da fiel uns ein, daß schon Jens uns diese Frequenz genannt hatte. Von Stund' an lauschten wir nun regelmäßig Günther (DL 2 NL) und Christoph (DL 9 YCX) und erhielten bis zum heutigen Tage stets zuverlässige Wetterprognosen (nach denen wir nun auch unsere Auslauftermine ausrichteten...). Besonders Günther haben wir in unser Herz geschlossen: auch wenn wir als "SWLer" nicht mit ihm funken können, so ist es doch (besonders bei längeren Seeschlägen) eine Freude, seine beruhigende Stimme zu hören, die uns nicht nur am Wettergeschehen teilhaben läßt, sondern uns oftmals auch schildert, wie es im kalten DL zugeht.

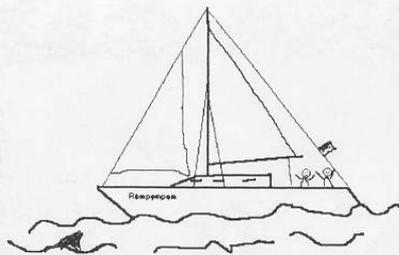
Durch das regelmäßige Zuhören hörten wir auch von weiteren MM-Amateurfunkern, die wir dann ansprachen, wenn wir sie im gleichen Hafen wußten. So konnten wir die Bekanntschaft mit Rainer (DF 8 XX) und seiner Frau Bettina in Lissabon und später dann von Achim (DL 3 LBN) und Erika im Hafen von Porto Santo machen. Mit Achim und Erika verbindet uns inzwischen eine Freundschaft, die ohne den Amateurfunk vielleicht gar nicht zustande gekommen wäre. Erika (eine Amerikanerin) war es dann auch, die im Rahmen des allabendlichen "Günther-Hörens" den Satz prägte. "ohne Günther geh'n wir ünter!"

Dieser Satz nahm dann die Runde unter einigen deutschen Seglern: als ich mich mit Paul (einem deutschen Einhandsegler, ebenfalls SWLer) nach dem Durchzug eines wirklich schweren Sturmtiefs über Madeira unterhielt (bei dem es auf der Insel viele Verwüstungen gab und auch diverse Segler zu Schaden kamen) und wir die Erlebnisse der Sturmnacht austauschten, fragte er mich, ob ich schon den Wetterbericht von Günther gehört hätte. Ich erklärte ihm, daß Günther derzeit mit seiner Familie Urlaub im Allgäu mache und wir auf seine Wetterprognose zur Zeit verzichten mußten. Daraufhin meinte Paul nur trocken: "Ach deshalb sind wir üntergegangen!"

Inzwischen ist es Anfang Februar und wir müssen an unsere Heimreise denken. Sie wird uns von den Kanarischen Inseln, wo wir überwintert haben, Richtung Gibraltar ins Mittelmeer führen, dort wollen wir dann bei Sète in die Rhône und via Rhein und die anderen Flüsse und Kanäle gen Norden reisen. Bis zum Mastlegen an der Rhönemündung brauchen wir also noch viele Wetterberichte und werden sicher oft dankbar DL Ø NL lauschen, um nicht "üinterzugehen"...

Eines ist inzwischen gewiß: Vor dem nächsten großen Segeltörn wollen wir beide eine Funklizenz erwerben (gemeinsam lernt's sich leichter), um dann auch "auf dem Band mitmischen zu können."

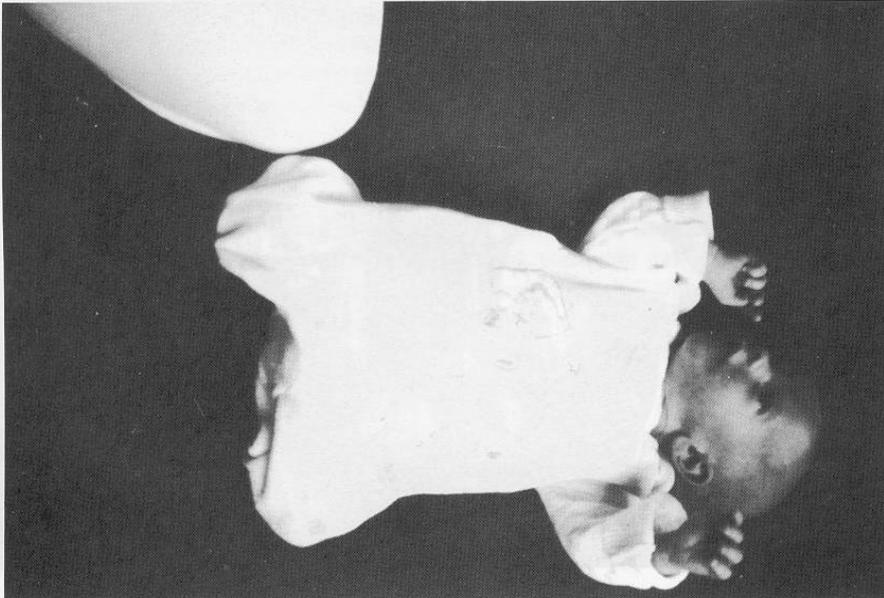
Fuerteventura, am 7. Februar 1994



Jockel und Katharina/Dez. '93

SY Rømpørøm

Folgen des Törns . . .



REISE DER SEGELYACHT JOSEF HAYDN

1994

Kanaren, Kap Verden, Brasilien, Amazonien
Franz. Guayana, Suriname, Tobago, Trinidad

Helmut & Christine van Straelen



Helmut van Straelen
S.-Y. JOSEF HAYDN (DEVG)
 47546 Kalkar-Wissel, Am Tannenbusch 5, Tel & Fax 02824/7354
 REISEBERICHT ATLANTIK, KANAREN, KAP VERDEN, BRASILIEN 1994

Freitag, den 14. Januar 1994

Der Flieger landet auf dem Flughafen der Inselhauptstadt Lanzarote (Kanaren). Wunderbares Sonnenwetter empfängt HARTWIG und mich nach dem vielen Regen in Deutschland. Pullover und Windjacke weichen T-shirt und kurzer Hose. Ein Taxi bringt uns zur Josef Haydn. Natürlich war, wie immer, mal wieder Übergepäck zu bezahlen. Diesmal Gott sei Dank nicht so viel wie vor 2 Jahren in der Türkei. Aber neue Seekarten, Bücher, Schwarzbrot, Schinken, Leberwurst usw. usw. erfordern natürlich auch ihr Gewicht.

An Bord alles klar. Kein Wasser im Schiff, alle Leinen noch heil und niemand hätte eingebrochen. So konnten wir ohne Streß die JH wieder in Besitz nehmen. Christine wollte eine Zeit an Land bleiben. Die große Strecke über den Atlantik und an der Ostküste von Südamerika hoch nach Venezuela war ihr zu lang und zu weilig. Aber ich hatte ja einen Lebenswerten und sympathischen Mitsiegler (Hartwig) gefunden. Wir hatten die JH schon sieben Wochen lang gemeinsam von Portugal an der marokkanischen Küste entlang nach Lanzarote gesegelt. Oft mit viel Wind und Welle. So konnten wir Beide in Ruhe ausprobieren wie wir zusammen passen. Die Zeit war sehr harmonisch, und wir waren sicher während des langen Törns über den Atlantik eine gute Zeit zu haben.

Viel Schutz auf und in dem Schiff. So waren Feudel und Putzeimer gefragt. Die Grundversorgung an Lebensmitteln wurde mit den Mopeds im nahen Supermarkt wieder sichergestellt. Der nächste Tag: wieder Super Wetter. Wir entspannten uns und tankten Sonne. Am Abend ein schöner Spaziergang nach Arrecife. Zwei kühle Bierchen und ein paar Tapas (kleine Gerichte) im Straßencafé ließen die Stimmung steigen. Unser Wetterfrosch Günter (Amateurfunker in Deutschland) informierte uns, daß in den nächsten Tagen ein schweres Sturmtief über die Kanaren hinwegziehen würde. Es sollte in zwei Tagen losgehen. Au Weia! Morgen erwarteten wir Segelgäste aus Deutschland. Uli und Richard wollten 14 Tage Urlaub auf der JH machen. Das sah ja schlecht aus.

Sonntag, den 16. Januar 1994

Unsere Gäste treffen ein. Wolken und Wind ziehen auf. Wir teilten den Beiden mit, daß wir wohl zwei oder drei Tage noch im Hafen liegen müssen. Lange Gesichter. Aber nicht zu ändern. In der Nacht Sturm und Regenböen. Die Temperatur erreicht deutsche Werte. Nur noch 10 Grad C am Tage. Montag legt der Wind noch zu. Wir bringen an den gegenüberliegenden Kai eine lange Leine aus. Die JH zerrt an den Festmachern und wir werden ordentlich durchgewackelt. Draußen baut sich eine enorme See auf. Wir mieten ein Auto und erkunden die Insel. An der Küste ist der Teufel los. Riesenbrecher branden an der Luvsseite der Insel auf den Strand. Wir sind heilfroh im sicheren Hafen von Arrecife zu liegen. Dienstagmorgen um 0600 Uhr läuft ein Riesenrachter vor der Insel FUERTEVENTURA auf den Strand und wird von den Brechern in kurzer Zeit zerschlagen. Fernsehen und Zeitung berichten genau. Also noch keine Chance rauszukommen. Dienstag, Mittwoch und Donnerstag immer noch Sturm und Gailwarnung für die Kanaren. Regengfronten wechseln mit klarem Himmel ab. Abwarten ist weiterhin angesagt. Die JH ist segelklar und rückt ungeduldig an ihren Festmacherleinen.

Freitag, den 21. Januar 1994

Noch kein Ende des Sturmes. Uli und Richard sind traurig, daß ihr Urlaub so "nutzlos" dahinfließt. Wir machen das Beste daraus und erkunden die Insel mit einem gemieteten Auto. Besonders eindrucks-voll sind die Feuer Berge (Montanas del fuego). Eine unberührte und imposante Vulkanlandschaft im südwesten von Lanzarote. Über 200km erstreckt sich diese Bergwelt. Erst vor knapp 200 Jahre entstanden gibt sie ein realistisches Bild einer gerade erst entstandenen Landschaft vulkanischen Ursprungs. Man darf nur mit Reisebussen durch das Gelände fahren und dadurch wird diese einmalige Natur von den Touristenströmen nicht verändert. Ein schönes Beispiel von sanftem Tourismus.

Ansonsten ist die Insel fest in der Hand von 200.000 Touristen. Gebaut wird wie der Teufel. Allerdings nicht so spektakulär und landschaftsverachtend wie sonst in Spanien. Die "Urbanisaciones" fügen sich einigermassen gut in die urwüchsige Vulkanlandschaft ein. Viel Grünes oder Landwirtschaft gibts auch hier nicht zu vernichten. Das Straßennetz wurde in den letzten Jahren autobahnmäßig ausgebaut. So können die Touristenströme ungehindert über die Insel fließen, um die Schönheiten von LANZAROTE zu bewundern.

Samstag, den 22.01.94

Endlich hat der Wind nachgelassen und auf die richtige Richtung NE gedreht. Wir machen das Schiff segelklar und ab geht es nach drei Monaten Pause mit flotter Fahrt und strammen Wind nach Puerto del Rosario auf FUERTEVENTURA. Hier können wir endlich mal das Unterwasserschiff von Muscheln und Bewuchs befreien. Hartwig probiert die neue Tauchausrüstung aus. Das Wasser ist nur schattige 17 Grad "warm" und der Anzug muß angezogen werden. Den Propeller hat es besonders erwischt. Dick voller Seepocken gab er nur noch 20 bis 30% seiner Leistung ans Schiff weiter. Über eine Stunde mußte Hartwig unter Wasser Schwerstarbeit leisten, dann war die JH wieder sauber geputzt. In vier Wochen, vor dem großen Schlag nach Brasilien wollen wir noch mal kontrollieren. Hoffentlich müssen wir das Schiff nicht in den teuren Kanaren aus dem Wasser nehmen, um einen neuen Anstrich aufzubringen. Wir wollen das möglichst in Bahía de Salvador machen. Ist bestimmt eine Ecke preiswerter.

Richard mußte während der starken Schaukelei auf See Neptun opfern, im Klartext: ihm war saubel. Später hat er sich an die Schiffsbewegungen gut gewöhnt und genoß die Segelei.

Am nächsten Tag ging's weiter nach Süden zum nächsten Hafen EL CASTILLO. Eine sehr kleine Marina mit einigen deutschen Schiffen. Wieder eine Urbanisation in die Wüste gesetzt. Trotzdem gut geplant und mit urigen Kneipen und Gassen. Abends bei einem Chinesen gut gegessen.

In MORO JABLE an der Südspitze Fuerteventuras blieben wir zwei Tage. Allen gefiel es gut in diesem etwas größeren Ort. Komfortable Hotelanlagen an feinsandigen und sauberen Stränden. Hier kann man gut seinen Urlaub verbringen. Allerdings hat die Insel nichts an Kultur oder Hinterland zu bieten. Allerdings hat die Insel nichts an Kultur vielen langen Stränden an den Küsten.

Eine Fahrt über Nacht stand an. 85 Seemeilen nach Gran Canaria. Um 1900 Uhr Leinen los. Kräftiger Wind mit zwei bis drei Meter Wellen schob uns in Richtung PUERTO RICO. Die JH zeigte mal wieder, daß sie eine Müze Wind vertragen kann und trotzdem noch komfortabel segelt. Alle drei Stunden war Wachwechsel. Auch die Neulinge an Bord gingen eigenverantwortlich ihre Nachtwachen. Etwas müde und abgekämpft aber stolz auf die eigene Leistung erreichten wir um 10.00 Uhr den Ankerplatz. Beim Einlaufen setzte mal wieder unser Motar aus. Alle paar Stunden Luft in der Dieselleitung. Das erste Vorfilter zog immer ein klein wenig Luft. So mußte der Skipper bei Seegang in den Maschinenraum abtauchen und alles wieder entlüften. Bei nächster Gelegenheit wird ein neues Filter gekauft und eingebaut.

Zuerst wurde aber Wiedersehen mit deutschen Segelfreunden gefeiert. Peter und Elke mit den Kindern Jan (6 J) und Anne (4 J.) ankerten in der Bucht. Großes Hallo mit Kaffee und Kuchen und natürlich viel Seemannsgarn an Bord der ALICE erfüllten einen schönen Nachmittag.

Die Bucht war allerdings sehr schwellig. So verlegten wir uns am nächsten Tag einige Meilen weiter nördlich in die schöne (und teure) Marina PORT MOGAN (Gran Canaria). Ein Auto wurde gemietet und die Crew besichtigte die Bergwelt dieser grünen Insel. Romantische Stausseen inmitten von schroffen, hohen Bergen ließen unsere Kameras heißlaufen. Alle waren begeistert von dieser schönen und anscheinend unberührten Natur. Im Bergort MOGAN, abseits der Touristenpfade genossen wir ein schönes Abendessen.

Richard und Uli mußten uns nach zwei Wochen nun leider wieder verlassen. Eigentlich wollten wir schon auf Teneriffa sein. Aber der Sturm in der ersten Woche hatte diesen Plan durchkreuzt. So kann es gehen beim Segeln. Pläne am grünen Tisch macht das Wetter oft zu nichts. So wurden die Rückflugtickets kurzerhand umgebucht. Kein Problem. Samstagmorgen gingen die Flieger wieder ins naßkalte und miese Deutschland. Hier schien die Sonne, wenn auch durch einen gelben Schleier feinen Sandes, der aus Afrika herüberwehte. Auf Wiedersehen - vielleicht noch einmal zu Gast auf der JH in karibischen Gewässern. Ihr wart eine lustige Truppe.

Dienstag, den 01. Februar 1994

Nun für 2 Tage wieder ohne Gäste. Die beiden Brüder Frank und Peter, unsere neuen Mitsegler für zwei Wochen, erwarteten uns auf Teneriffa. Der Wind stand gut und so segeln wir in der Nacht die 65 Meilen zum verabredeten Hafen ST. CRUZ DE TENERIFE. Um 10.00 Uhr Einlaufen in den großen Industriehafen. Eine Ecke war mit drei Schwimmgestegen für Yachten reserviert. Frank und Peter standen an der Pier und nahmen die Leinen an. Sie hatten eine Nacht in einem Hotel verbracht und sind morgens zum Hafen gefahren, um auf die JH zu warten. Diesmal klappte das Timing gut.

Einen Tag später segelten wir gemeinsam mit viel NE Wind und bewegter See um die Nordküste von Tenerife zur westlichsten Kanareninsel LA PALMA. Auch hier ein großer Hafen für Fähr- und Handelsschiffe. Yachten konnten nur in der äußersten Ecke sehr unruhig vor Anker gehen. Damit die Josef Haydn in dem engen Bojenfeld der Ankerliege nicht mit den anderen Yachten zusammenstieß mußte eine Heckeleine am Ufer an dicken Steine ausgebracht werden. Eine Aktion von über einer Stunde. Zuerst am Fischerkai mit Hilfe des Großbaums das Moped an Land. Frank wollte vom Ufer aus eine Kette um einen Betonklotz legen. War gar nicht so einfach, alles sehr glatt und naß. Als es endlich geschafft war und ich vorne den Anker dicht holte, fiel der Riesenblock mit großem Gepolter ins Wasser.

Frank konnte sich nur mit einem großen Sprung retten. Die ganze Aktion noch mal von vorne.

Die Insel hat im Innern große Waldgebiete mit viel Wasser und kleine Seen. Große Teile können landwirtschaftlich genutzt werden. Was für ein Unterschied zu LANZAROTE und FUERTVENTURA. Auch touristisch wachsen hier die Bäume noch nicht in den Himmel.

Am zweiten Tag konnten wir uns an eine Kaimauer zusammen mit der Großschiffahrt legen. Der Wetterbericht sagte Sturm aus Nord an. Unsere Leinen und Fender mußten die JH mit viel Gezerre und Gequiesche an der schmutzigen und groben Kaimauer abhalten. Der starke Wind blies zu allem übel auch noch feinen schwarzen Sand vor sich her. Nach Ende des Sturms war das Deck fett und dick mit diesem schwarzen Schmutz bedeckt. Wasser gab es nicht um die JH zu reinigen. Noch einen Tag wollten wir in diesem ungastlichen Hafen nicht bleiben. So gingen wir am morgen Anker auf und segelten nach Süden zur kleineren Insel GOMERA. Backstagsbrise (von schräg hinten) und hohe Wellen - ein wunderbarer Segeltag mit Sonne und 20 Grad Celsius Lufttemperatur.

Der kleine Fischerhafen an der SW Seite der Insel gab guten Schutz gegen den weiter blasenden Starkwind. Wir lagen vor Anker und mit langen Leinen zur Kaimauer. Der kleine Fischerort VALLE GRAN REY (Königstal) ist fest in deutscher Hand. Viele junge Leute mit knapper Urlaubskasse verbringen hier bei preiswerten Quartieren ihren Urlaub. Kleine gemütliche Kneipen - saubere, schwarze Sandstrände und eine flippige Atmosphäre machten Gomera zu unserer Lieblings-Insel. Kontakte sind schnell geknüpft. Besonders die grandiose Landschaft mit hohen Bergen und ausgedehnten Lorbeerwäldern hatten es Hartwig angetan. Er wanderte jeden Tag eine große Strecke und es immer aufs neue begeistert. Ich schwang mich aufs Moped und erkundete das innere per Zweirad. Es war schon fantastisch. Besonders das milde und ausgeglichene Klima im Winter (Immerhin hatten wir Februar) beeindruckte uns alle. So blieben wir vier Tage.

Capitano Claudio, ein deutscher Segler, betreibt im Hafen einen Angelladen und verchartert sein Segelschiff mit Tagestörns. Er war vor zehn Jahren auch hier angekommen und wollte über den Atlantik nach Brasilien (genau wie wir), nur Frischwasser bunkern. Er lernte eine hübsche junge Frau aus Gomera kennen und lieben (mittlerweile verheiratet), so ist er schon 10 Jahre hier ansässig. Nach Deutschland zurück? Niemals mehr! Das Leben auf Gomera ist viel angenehmer und billiger. Er hat sein Paradies gefunden. Vielleicht ist diese wunderschöne Insel ja auch mal was für Christine und mich. Darüber nachgedacht habe ich schon. Mal seh'n was mein Weib in zwei Jahre dazu sagt, wenn wir den großen Törn durch die USA hinter uns haben. Diese Insel verahre ich auf jeden Fall in meinem Herzen. Bis jetzt der schönste Platz zum Verweilen auf meinen Reisen.

Wir mußten leider wieder zurück nach Tenerife um die Gäste zum Flieger zu bringen. Zwei schöne Segelwochen - so schnell geht die Zeit auf einem Segelschiff vorbei. In einer großen Ankerbucht mit kleinem Fischerhafen (LOS CRISTIANOS) warfen wir den Bügelanker für die nächsten zehn Tage. Unser dritter Mann für die Atlantiküberquerung sollte hier am 19. Februar an Bord kommen. Bis LEO eintraf war noch viel zu tun. Die JH mußte für den groben Sprung startklar gemacht sein. Vor allem den luftziehende Dieselfilter wollten wir endlich austauschen. Große Supermärkte in den Touristenburgen konnten uns mit den großen Mengen Lebensmittel versorgen welche wir jetzt einbunkern mußten. Nudeln, Reis, Wasserflaschen, Öl, Butter, Käse, Katzenfutter, Katzenstreu für unsere neue Bordkatze- woran mußten wir alles denken.

Lange Listen wurden geschrieben, damit wir nichts vergaßen. Kater Marco sollte noch zum Tierarzt um seine Impfungen gegen Katzenseuche und Tollwut zu erhalten. Hartwig und Dorothee (eine Skipperfreundin) zogen los mit Kater im Korb. Zuerst machte er ein Riesentheater, aber in der Praxis verhielt er sich ausgesprochen ruhig. Was für eine große Überraschung und Gelächter an Bord, als die Tierärztin dem erstaunten Hartwig mitteilte, daß unser Kater eine schon rollige Katze (6 Monate alt) sei. Das Mädchen mußte jetzt auch noch einen neuen Namen haben. Auf spanisch heißt das "CHIKA". Und so heißt die neue Katze an Bord eben Chika (Mädchen). Einfach und praktisch.

Unser gemietetes Auto hatte es endlich geschafft alle Sachen für die große Reise zum Beiboot zu bringen. Dann mit einigen Führern zum Ankerplatz aufs Schiff. Nach 34 Tagen war die Liste abgehakt und wir konnten endlich daran denken, uns das Innere von Teneriffa anzusehen. Das lohnt sich. Der höchste Berg von Spanien steht nämlich hier mitten im Atlantik (3.550m hoch). Die Flanken der Insel reichen dann noch über 3000m tief in den Atlantik herunter. Der PICO DE TEIDE ist dadurch der höchste Vulkankegel der Erde. Ein grandioser Anblick mit der entsprechenden wilden Landschaft. An der Nordseite (Wetterseite) wieder viel Wald und Landwirtschaft. Tourismus auch die Menge. Allerdings hat das auch den Vorteil, daß ich in Santa Cruz de Tenerife endlich meinen neuen Filter bekam, und auch sonst so verschiedene Sachen fürs Schiff kaufen konnte.

Ein kleines Erlebnis in unserer Ankerbucht zeigte mir, wie unterschiedlich und individuell die Seglerwelt ist. Mit den ankernden deutschen Schiffen hatten Hartwig und ich freundliche bis freundschaftliche Kontakte. Einladungen zum Kaffeetrinken und Abendessen gingen hin und her. Neben uns legte sich eine wunderbare 17m lange Swan mit belgischer Flagge. In der gesamten Seglerwelt werden die Swan-Schiffe hoch geschätzt. Elegante Linien, erstklassige Segler und der Innenausbau vom Feinsten. Diese 55 Fuß Yacht kostete gut und gerne ihre zwei Millionen DM. In einem kräftigen Squall (starke Regenbö mit viel Wind) ging dieses Superschiff auf Drift. Niemand an Bord und in 200m Entfernung felsen mit rauschender Brandung. Ich fand Gott sei Dank den Knopf um die Kette herauszulassen sehr schnell. Nach ein paar Minuten ordentlich viel Kette gebend stoppte das Schiff und der Anker hielt. Wieder zurück auf die JH. Der Eigner mit Freund kam nach einigen Stunden wieder. Er nahm ungerührt zur Kenntnis, daß er bald sein Schiff auf den Klippen verloren hätte. Er murmelte, etwas von Versicherungsfall und leider etwas zu kleinem Anker. Ich hatte schon seit zwei Jahren meinen viel zu schweren CQR Anker ins Vorpleck verbannt. Eine gute Gelegenheit den loszuwerden. Er war einverstanden und so wechselten Geld und Anker den Besitzer. Allerdings einen Dank für die Rettungsaktion habe ich nie erhalten. NaJa, das war also einer von der anderen Sorte. Die gibt es erfreulicherweise nur selten.

Als LEO dann aus dem kalten (- 5 Grad) und unfreundlichem Deutschland eintraf, waren wir fertig gerüstet für die Reise. Zuletzt kauften wir nur noch die frischen Sachen ein (Brot, Gemüse, Obst, Kartoffeln usw.). Am Sonntag, den 20. Februar 1994 ging's dann endlich los.

Christof, unser guter Wetterfrosch aus Münster, gab uns grünes Licht für die erste Etappe zu den KAP VERDEN. Eine Strecke von knapp 1.000sm die wir in acht bis zehn Tagen schaffen wollten- so die Winde gut standen. Die ersten paar Stunden lief es ganz gut und wir freuten uns über die gute Segelbrise. Aber abends schloß der Wind ganz ein und wir mußten den Mercedes anwerfen.

Das blieb zu unserem Schrecken vier Tage so und wir verbrauchten viel Diesel schon am Anfang unserer Reise. Na- ja die Kap Verden wurden als Stop-Punkt also fest eingeplant um Diesel und evtl. auch Wasser nachzubunkern.

Am fünften Tag endlich der ersehnte NE Passat, aber jetzt auch stark und mit hohen Wellen. Wir probierten eine neue Möglichkeit der Segelstellung aus: Passatsegel. D.h. der Wind direkt von hinten und zwei große Vorsegel am Bug des Schiffes. Der Kurs stimmte und die JH machte gute Fahrt. Aber- welche elende Rollerei. Das Boot rollte unter jeder Welle von Stb. nach Bb. und zurück mit einem Lieeswinkel von 50 Grad. In den Kojen konnten wir nur mit den neuen Lieesegeln bekommen. Und trotzdem, die ersten Freiwachen wurden ohne Schlaf zu bekommen in den Kojen verbracht. Man mußte wirklich umfallen vor Müdigkeit um bei dieser Rollerei zu schlafen. Der Mensch gewöhnt sich an alles. Aber erst eine Mahlzelt kochen? Ich mußte mich vor dem Herd angurten, um nicht bei jeder Welle durch die Pantry zu fliegen. Die Töpfe wurden auf dem Herd angekettelt. Aber Übung macht den Meister. Nach 2 Tagen hatte ich den Dreh raus und wir konnten jeden Abend eine warme Mahlzelt zu uns nehmen.

Unser Wachsystem war sehr einfach: Tagsüber hatte jeder der drei Crewmitglieder vier Stunden Wache und acht Stunden frei. Ab 20.00 Uhr wurde das System auf drei Stunden Wache/ sechs Stunden Freiwache umgestellt. Hat sich bei uns als sehr gut verträglich für Körper und Geist herausgestellt. Die letzte Morgenwache machte Frühstück für alle und weckte die Freigänger. So waren wir zum Frühstück zusammen und konnten Dinge besprechen, welche der kommende Tag bringen würde.

Da wir die Passatstrecke segelten, (sogenannte Barfußroute) war ich der Meinung: am Anfang Segel setzen und nach drei Wochen ohne Veränderung wieder runternehmen. Da hatte ich die Rechnung ohne den Windgott Rasmus gemacht. Wind von achtern: Passatsegel. Nach einigen Stunden; Wind von Backbord: Passatsegel runter, Großsegel und Klüver hoch. Dann kam die Nacht. Aus Sicherheitsgründen die Segelfläche verkleinert. Also ins Groß ein Reff und eins in den Klüver. In der Nacht fast Flaute. Alle Mann an Deck, die Reffs wieder ausschütteln. Morgens wieder Wind von achtern- aber schwach. Alles wieder runter und den großen, bunten Bliester gesetzt. Das ging den ganzen Tag gut. Schöne Fahrt und Ruhe im Schiff. Alle waren faul und genossen diese wunderbare Segelerei. Beiphine umspielten die JH. Plötzlich ging ein Ruck durchs Schiff und der Riesenbliester flog davon. Vor uns, vom Wind getrieben, glitt das empfindliche Segel ins Wasser. Nur die Schoten hielten die 140qm noch fest. Das Fall (Leine um ein Segel oben am Mast zu halten) war gebrochen. Erst mal das Segel aus dem Wasser bergen. Eine elende Schinderei. Hoffentlich reißt das teure Segel nicht ein! Nach einer Stunde endlich geschafft. Aber was für eine Wooling (Durcheinander) an Deck. Noch eine Stunde, bis das Segel und die Leinen wieder ordentlich im Sack verstaubt waren. Jetzt erst mal wieder die Passatsegel setzen. Uns knurrte der Magen. Die Sonne war schon lange untergegangen und keine Zeit zum Kochen. Eine schnelle Mahlzelt mit Brot, Tomaten und einer Flasche Bier. Die Freiwache konnte endlich totmüde in die Kojen kriechen.

Am nächsten Morgen mußte das Problem mit dem gerissenen Fall gelöst werden. Ein Mann mußte in den Mast und eine neue Leine nach oben bringen. Zwanzig Meter über dem Wasser und bei vier Meter Ausschlägen nach jeder Seite nicht ungefährlich. Hartwig Kletterte gut angeleitet und gesichert in die luftige Höhe. Man sah ihm auf halber Strecke die Anstrengung an, nicht vom Mast geschleudert zu werden. Noch einen Meter. Krampfhaft waren seine Arme um das dicke Mastprofil geschlungen. Ich versuchte am Ruder den dicksten Wellen auszuweichen um die JH nicht so rollen zu lassen.

Endlich hatte er es geschafft das neue Fall durch den Block im Masttopp zu scheren. Nun wieder mit geschwächten Kräften vorsichtig herunter. Wir alle waren froh unseren Freund wieder heil unten zu haben. Seine Arme und die Oberschenkel voller blauer Flecke, aber sonst nichts passiert. Die JH wieder klar zum Setzen des Blisters.

Das passierte uns zweimal. Die eine schamfielte (scheuerte) am Kopf des Kollivortags. Beim zweiten Mal machte ich das erste Stück vom Masttopp bis zur Rolle aus einem Stahlseil. Erst dann kam die Leine durch die Rolle. Jetzt konnte nichts mehr durchscheuern. Hat bis heute gut gehalten.

Ich habe im Logbuch mal ausgerechnet wie oft wir unsere Segel in den vier Wochen bis Brasilien gewechselt haben. Zweihundfünfzig (52) mal verkleinerten, vergrößerten oder veränderten wir die Segelstellung. Von wegen eine gemütliche Atlantiküberquerung. Es war manchmal harte Arbeit und anstrengend. Trotzdem! Keiner hat sich beschwert oder gar gemeckert. Wir wurden reichlich belohnt. Fantastische Sonnenuntergänge. Wilde Wolkenbildung, ruhige Nachtwachen, schönes Segeln, viel Ruhe um seinen eigenen Gedanken nachzuhängen, ein sicheres Gefühl auf unserem guten, starken Schiff in den Weiten des großen Atlantiks zu sein. Jeder hatte seine eigenen, starken Empfindungen und wir wuchsen zu einer eingeschworenen und guten Mannschaft zusammen. Ein gutes Gefühl und ich persönlich möchte diese starken Empfindungen nicht mehr missen.

Am siebten Tag (Montag, den 28.02.94) erreichten wir nach 750 sm die Kapverdische Insel SAL. Zum Einklarieren mußten wir den Hafen PALMIRA anlaufen. Nachts um 0400 Uhr, mit Radarhilfe und langsamer Fahrt, warfen wir den Bügelanker in der Bucht vor dem Ort. Kurz vor Erreichen der Insel um Mitternacht gab unser Autopilot (autom. Steuerung) seinen Geist auf. Die letzten Stunden mußte der Wachgänger am Ruder stehen. Nichts mehr mit faul und gemütlich in der Pflicht liegen und die Autohelm mal machen lassen. Hoffentlich bekomme ich das Ding wieder repariert. Noch 2.500sm nur am Ruder stehen, kein Spaß und sehr anstrengend. Wir werden sehen.

Dienstag, den 03. März 1994

Eine kleine Liste für notwendige Arbeiten an Bord wurde aufgestellt. Diese möchte ich hier mal wiedergeben:

1. Geld wechseln.
2. Einklarieren im Flughafen
3. AUTOLHELM reparieren. Wichtig!!
4. Flagge Kap Verden kaufen
5. 200l Diesel besorgen
6. Wasser besorgen
7. Wenn Wasser da, Wäsche waschen
8. Nach Wellendichtung tauchen und neu festmachen
9. Reservefall in Mast einziehen
10. Schiff außen von Rost+ Dieselflecken reinigen
11. Brot backen
12. Frischgemüse und Fleisch kaufen
13. Lüfter ölen, quiescht!
14. Ölwechsel Motor und Filterwechsel
15. Stb. Baum gängig machen
16. Batt. Ampère-Meter nachprüfen
17. Ausklarieren

Eine kleine Liste- wie gesagt. Außerdem brach am zweiten Tag unser David an Stb. ab. Das ist der Edelstahlbügel, an dem unser Beiboot hängt, achtern. Mußte also dringend neu angeschweißt werden. Dies alles, haben wir in drei Tagen geschafft, und dabei noch die Insel angeschaut und in der kleinen Stadt neue Menschen kennengelernt.

Beim Blauwassersegeln sind die Prioritäten einwandfrei verteilt. Zuerst kommt das Schiff und die Ausrüstung. Das Leben von Skipper und Crew hängt vom guten Zustand des Bootes ab. Wenn es draufkommt muß Jedes Teil seine Aufgabe erfüllen. Gefahr für Leib und Leben der Besatzung entsteht nie durch das Versagen eines Teiles. Es kommen immer mehrere Sachen zusammen. Schlechtes Wetter, hohe Wellen und evtl. Seekrankheit sind oft nur der kleine Beginn einer großen Gefahr. Schlappe Sicherheitsvorbereitungen und nicht reparierte oder gewartete Teile des Bootes führen dann manchmal zu einer ernstesten Gefahr. Ich nutze also jede Möglichkeit entstandene Mängel sofort zu beheben. Oft sehr lästig- aber unerlässlich und für Gäste oder Crew schwer nachzuvollziehen.

Trotzdem- oder gerade deshalb? Blauwassersegeln ist aufregend-wunderbar- läßt Dich mit der Natur verschmelzen. Für uns Drei ein sehr unterschiedliches Erleben. Wir hatten Zeit genug um über unsere verschiedenen Gefühle und Gedanken zu sprechen. Auf einem Langzeit-törn wird man auf das Notwendigste zurückgeführt. Schlafen, Essen, Wache gehen, seinen Gedanken nachhängen, mit Freunden sprechen und die Natur genießen. Es ist etwas ganz Spezielles und Besonderes. Manchem macht die große Weite, und das auf sich selbst Zurückgeworfene, große Angst. Gefühle spielen eine besonders wichtige Rolle. Ich liebe es und verändere mich mit der Zeit. Alles ist neu, unerwartet und aufregend. Eine große Erfahrung.

Und wir hatten das größte Stück ja noch vor uns. 2.500Sm (4.500 km) über den Atlantik. Mit Aquatorüberquerung in den Südatlantik in das unbekanntere und riesige Brasilien. Wie wird es uns ergehen? Drei Wochen auf einem kleinen Segelschiff, auf 25qm für 24 Std. am Tag auf Tuchfühlung zusammengeschnitten. Jeder mußte sich auf den Anderen verlassen. Heute kann ich sagen: wir waren eine prima Mannschaft. Es war reichlich Arbeit mit den vielen, unerwarteten Segelwechseln. Trotzdem hatten wir genug Zeit die Reise, jeder auf seine Art, zu genießen und sich selbst in einer völlig fremden Situation kennen zu lernen. Ich sage hier noch einmal Dank an meine Freunde LEO und HARTWIG. Ich werde diese vier Wochen nie vergessen und als positive Erfahrung in meinem Herzen behalten.

Aber, nach diesem Ausflug in die zwischenmenschlichen Beziehungen an Bord, weiter in meinem Bericht über die Reise.

Wir waren auf SAL, einer wüstenhaften Insel der Kap Verden. Große Armut, kein Wasser, unerträgliche Hitze und Staub. Das sind meine Erinnerungen an diese einsame Insel im Atlantik.

Wir strichen einen Punkt nach dem anderen von unserer Liste. Es gab am Ende der Bucht eine kurze Kalmauer. Am zweiten Tag legten wir uns dort mit dem Heck zur Pier und Buganker fest. Ein Tankwagen brachte uns 200l Diesel. Ein anderer Tankwagen lieferte das Wasser. So waren unsere wichtigen Vorräte wieder aufgefüllt. Tagsüber frische der Wind stark auf, und drückte uns genau seitwärts gegen die Kalmauer. Zudem kam noch ein Frachtschiff und legte sich längsseits hinter uns an den Kai. So hatten wir keine Manövriermöglichkeit mehr um die der groben Kalmauer wegzukommen. In der Nähe lag ein Zollboot. Die Zollner zogen uns dann mit Hilfe des Motorbootes ein kurzes Stück von der Kalmauer weg.

Nach fünf Minuten fuhren wir unter eigener Maschine wieder zurück an den Ankerplatz. Ein Belgier mit seinem großen Tauchschiiff und Schweißausrüstung an Bord schweißte das David wieder an, und so waren wir fertig zum Auslaufen. Er sagte uns, daß die Zöllner große Halsabschneider wären, und für die kurze Schlepperhilfe einen Betrag von US\$ 1.500,- verlangen würden. Wir konnten froh sein, wenn wir "nur" US\$ 1.000,- bezahlten. Wir waren geschockt. Die Bezahlung der Hilfe und der Papierkrieg der Ausklarierung war auf den nächsten Tag angesetzt. Wir beschloßen, diese ungastliche Insel heimlich und ohne Lichter in der Nacht zu verlassen. Eigentlich nicht meine Art so etwas zu machen. Aber US\$ 1.000,- für fünf Minuten Hilfe wollte ich auch nicht bezahlen.

Um 24.00 Uhr klingelte der Wecker. Ankermanöver ohne ein Licht. Und so verließen wir klammheimlich und mit klopfendem Herzen diese Bucht. Draußen guter Wind und klares Wetter. Die Segel hoch, Maschine aus und die Bordroutine begann für drei schöne Wochen. Auch die automatische Steuerung konnte ich reparieren. So hatte der Wächter wieder ein feines Leben. Faulenzen im Cockpit, ab und zu ein Rundblick und wieder die Nase ins Buch oder süßes Nichtstun. Die Nächte waren wunderbar. Ein absolut klarer Sternenhimmel mit Milchstraße und hellleuchtenden Planeten. Diese Klarheit und Helligkeit der Sterne sieht man nur auf dem Meer, wenn Fremdlicht weit entfernt ist. Wir konnten uns nicht sattsehen.

Die ersten Tage gingen wir auf Anraten unseres Wetterfrosches Günter in Deutschland (Kurzweille jeden Tag um 1700 UC) genau auf Südkurs. Wir mußten die Robbreiten oder Kalmen durchqueren. Vor einhundert Jahren eine gefürchtete Zone um den Äquator. Hier stießen der NE Passat des Nordatlantiks und der SE Passat des Südatlantiks aufeinander. Es bildet sich eine windarme Zone mit extremen Gewittern, Regenfällen und Sturm böen aus allen Richtungen. Manche Großsegler in den vergangenen Jahrhunderten brauchten Wochen und selten auch Monate um diese Kalmen zu durchqueren. Nicht umsonst nannte man sie auch Robbreiten weil die mitgebrachten Pferde geschlachtet und gegessen wurden.

Für uns nicht ganz so gefährlich- wir hatten ja unseren guten Mercedes und 700l Diesel. Zu Not konnten wir damit 230 Stunden motoren und dabei 1.150 sm zurücklegen. Aber die Gewitter und die Sturm böen darin wollten doch genau beobachtet und mit Segelstellung berücksichtigt sein. Wir versuchten natürlich die Konvergenzzone (wie sie auch genannt wird) an einer möglichst schmalen Stelle zu durchqueren. Freund Günter hatte jeden Tag neue Satellitenbilder und Wetterkarten von unserem Segelgebiet. So waren wir gut gerüstet. Er leitete uns also die ersten zehn Tage stetig genau nach Süden. Am neunten Tag auf 03 Grad Nord und 025 Grad West erreichten wir die hier sehr schmale Kalmenzone.

Der Wind wurde schwach und unbeständig. Am Horizont vor uns türmten sich riesige, gewaltige Wolkengebilde. In der Nacht sausten vor uns nur so die Blitze zwischen den Wolken und dem Wasser hin und her. Ununterbrochen rollte der Donner aus der Ferne über die weite See. Sah ganz schön wild aus und hörte sich unheimlich an. Es begann zu regnen. Aber wie!! Wassermassen in unbekanntem Mengen strömten auf die JH. Wir duschten in den Regennengen. Ein köhler Hochgenuß. Dies hielt ungefähr zwei Tage so an. Immer mal wieder den Motor an, um durch Flautehöcher zu fahren. Kleine Sturmbesegung am Tage und in der Nacht, um nicht von so einem brutalen Squall überrascht zu werden. Alles lief perfekt. Kurz vor dem Äquator setzte Wind aus SE stetig ein. Wir hatten den Passat erreicht und verließen ungeschoren aber aufatmend die Konvergenzzone. Günter gratulierte uns über Funk zur gelungenen Durchquerung.

Ich muß noch erwähnen, daß ich auch jeden Tag Christine über Funk vom Fortkommen der JH und Crew live berichten konnte. Mit einem Funkfreund in Kleve (Johannes) hatte ich nachmittags Kontakt. Christine rief ihn immer um die gleiche Zeit an und konnte dem Funkgespräch per Telefon zuhören. Eine grobe Beruhigung für sie ständig zu wissen wie es ging und wo unsere Position war. Auch Größe und Glückwünsche gingen über diese 8.000 km zwischen Schiff und Kleve hin und her. Eine prima Sache.

Sonntag, den 13. März 1994

Um 23.45 Ortszeit überqueren wir den Äquator. Ein großes Ereignis für Schiff und Crew. Alle sind wach. Gebannt starren wir auf den GPS, unseren Satellitennavigator. Er gibt uns jede Sekunde unsere Position auf 100m genau. Die Flasche Champagner ist geöffnet und die Gläser sind gefüllt. Noch 0,005 Grad, noch 0,001 Grad Nord, genau auf dem Äquator mit 0,000 Grad N, die Anzeige springt auf 0,000 S(üd). Hoch die Gläser! Wir liegen uns in den Armen und sind glücklich. Auch Tränen fließen. Was für ein Erlebnis! Schnell ist die Flasche leer und vom Skipper wird noch ein Bier genehmigt. Die Triewache liegt noch lange wach in den Kojen und kann nicht einschlafen. Wir sind im Südatlantik. Die JOSEF HAYDN läuft stetig und ruhig nach SSW, Kurs Salvador de Bahia in Brasilien. Ich denke an Christine und habe die Hundewache von 0500 bis 0800 Uhr. Die Freunde schlafen und verlassen sich auf meine Aufmerksamkeits. Gleichmäßige, hohe Wellen, eine gute Brise aus SE und ein schöner Sternenhimmel. Was ist Segeln doch schön!

Die Tage fließen dahin. Das Wetter weiterhin gut aber mit wechselnden Winden und reichlich Arbeit an den Segeln. Leider haben uns die Delphine im Südatlantik verlassen. Diese tollen, munteren und lustigen Spielkameraden der See. Wenn sie das Schiff für eine Weile begleiten, kann man sich nicht sattsehen an ihrer Eleganz, ihren Sprüngen und wundervollen Körpern. Auch die Fische beißen nicht mehr. Seit Tagen schleppen wir unsere Angel nutzlos hinterher. Leo ist ganz traurig und wechselt jeden Tag den Köder, um doch noch einen kapitalen Burschen für die Bratpfanne zu ergattern. Leider bis zu unseren Ziel nutzlos. Ich koche jeden Abend ein warmes Essen. Backe alle drei Tage ein frisches Roggenbrot. Manchmal bei den hohen Wellen nicht einfach. Die Töpfe wollen vom Herd springen. Ich kette sie an der Umfassung an. Auch mich selbst muß ich durch einen Leibgurt sichern, damit ich nicht durch die Kabine sause. Aber wir werden immer besser mit diesen Rollbewegungen fertig und bemerken sie nach Tagen garnicht mehr.

Während eines Schiffsmanövers hat sich unsere Angelschnur um den Propeller und Achse gewickelt. Damit die Lager keinen Schaden nehmen, erklärt sich Hartwig bereit danach zu tauchen und die Sache zu klären. Ein schwieriges Unterfangen. Das Heck fährt in den Wellen achterbahn. Wir leinen ihn an und versuchen von Bord, so weit wie es möglich ist, zu helfen. Nach zehn Minuten hat er es ohne Schaden zu nehmen geschafft. So ein dünner Nylonfaden kann die Lager der Welle völlig zerstören. Sie schweißte sich auf der Welle fest und die Lager machen dann einen großen Lärm sobald der Motor läuft.

Jeden Tag wird der Wasserverbrauch genau ins Logbuch eingetragen. Trotz Duschen und Abspülen in Süßwasser liegen wir gut im Limit. Jedes Des Crewmitglied hat fünf Liter jeden Tag zur privaten Verfügung. Bei maximal 30 Tagen Überfahrt sind das 50% der vorhandenen Menge. Wir liegen meist unter den fünf Litern. Wenn man auf den Verbrauch gut acht gibt, kommt man mit drei bis vier Litern pro Crewmitglied aus.

Am Ende verbrauchten wir 519 Liter Wasser. Ich habe 900 l an Bord. So hatten wir noch genug Reserve für einen Notfall.

Am 19. Tag verließ uns 120sm vor der Küste der Wind. Also Motor an und Salvador de Bahia mit Maschine anlaufen. Am 21. Tag (Donnerstag, der 24. März 1994) morgens um 0930 Uhr fiel der Anker im Hafen dieser großen Stadt. Geschafft! Unser Log zeigte genau 2.620 sm Strecke an. Die letzte Flasche Sekt kam auf den Tisch. Wir waren stolz auf unsere Leistung.

Die gelbe Flagge Q setzten wir an der Stb. Saling. Ein Zeichen für die Offiziellen, daß die JH aus einem fremden Land kommt und die Einklarierungsformalitäten erledigen möchte. In früherer Zeit kamen die Behörden noch an Bord. Bei dem zugenommenen Yacht-Tourismus sind diese Zeiten leider vorbei. Der Skipper klemmt sich die Papiere und Pässe unter den Arm und geht an Land auf Suche nach den zuständigen Behörden. Zuerst die Policia Federal (Immigration). Hier bekommen die Personen eine Aufenthaltsgenehmigung (EG-Bürger) für drei Monate. Wird auf Antrag um drei Monate verlängert.

Dann gehts zum Zoll. Meist ein langer Fußmarsch in einen entfernten Teil der Stadt. Ich habe enormen Seegang an Land. Der Boden schwankt unter meinen Füßen und ich muß breitbeinig durch die Straßen laufen. Vor allem in Räumen scheinen die Wände sich zu bewegen. Ein komisches Gefühl. Der Zoll nimmt das Schiff und sämtliches Zubehör in den "Transit", d.h. die JH bleibt in Brasilien exterritoriales Gebiet. Also ein Stück Deutschland auf Brasil. Gewässern. Laßt sechs Monate. Dann muß man Brasilien verlassen oder eine saftige Steuer bezahlen und dann kann die JH eine brasilianische Flagge führen. Viele Fragebogen müssen ausgefüllt werden. Alles natürlich in Portugiesisch. Es dauert Stunden bis alles richtig beantwortet ist. Der Schweiß rinnt in Strömen und ich genieße zum ersten Mal einen frisch gepreßten Orangensaft, den es hier an jeder Ecke billigst in kleinen Buden zu kaufen gibt (Um Succo de naranja, solo, no acucar, com gelo, obrigado. Heißt: einen Orangensaft, natur, ohne Zucker, mit Eis, bitte). Diese Bestellung war das Erste, was ich in Portugiesisch gelernt habe. Für 50 Pf. gibt es davon einen riesigen Becher voll und noch einen in Reserve. Fast einen Liter aromatischen, kalten Orangensaft. Ein Hochgenuß.

Die Behördenmenschen sind kurz angebunden aber nicht unfreundlich. Jetzt muß ich noch zum Hafenmeister (Oficina dos Puertos). Auch wieder umfangreiche Fragebogen. Erstmal die Schiffsdaten - normal. Dann welche Ladung und wieviel Funkanlage(n), Tankkapazität für Wasser und Diesel usw. usw.. Mit vier Durchschlägen, insgesamt fünf Seiten in Portugiesisch. Nach zwei Stunden endlich geschafft. Das Ganze bei Verlassen des Staates BAHIA (nicht Brasilien) wieder rückwärts ausklariert. In jedem neuen Bundesstaat Brasiliens diese Prozedur. Das kann ja heiter werden. Wir sind eben nicht mehr in Europa sondern in Sudamerika.

Jetzt will ich erst mal eine große Pause machen und die große Bucht BAHIA DOS TOPOS OS SANTOS (Bucht aller Heiligen) ersegeln. Sehr groß und geschützt. Flußmündungen und schöne Inseln machen den Reiz dieser Bucht aus. Es wird ordentlich Portugiesisch gebüffelt. Nach einem Monat stellen sich langsam Erfolge ein. Verstehen kann ich prima, aber mit dem selbst Sprechen ist es doch sehr schwierig. Niemand spricht auch nur ein Wort Englisch, geschweige Deutsch. Also büffeln und Vokabeln lernen. Die Grammatik hat Zeit. Die Menschen helfen so weit sie verstehen was, man sagt. Meine geringen spanischen Kenntnisse helfen gut weiter, da die Sprachen sehr ähnlich sind.

Rest März und ganzer April 1994.

Diese riesige Stadt SALVADOR DE BAHIA (2,4 Mill. Einwohner) nahm mich mit Haut und Haaren gefangen. Der PELERINHO (die Altstadt) sprich Pelerinjo) war abends unser Ausgehrevier. Urige Kneipen, Andenkengeschäfte, jede Menge kleine Restaurants und Musik-Musik-Musik. An jeder Ecke in jeder Kneipe wurde diese wunderbare brasilianische (hier eine besondere Abart: Bahiana) Musik gemacht. Was für eine Lebensfreude auf den Straßen! Menschenmassen strömten jeden Abend durch die engen Gassen. Die schönsten und freizügigsten Frauen der Welt vergnügten und tanzten die halbe Nacht in diesem Revier. An jedem Wochenende auf dem großen zentralen Platz des Pelerinho ein großes und irre lautes Open-air Konzert. Da ging die Post ab. Hunderte fröhliche und tanzende Menschen schoben langsam zum Bossa Nova, Salza oder Reggae über den Platz.

Alle Wertsachen (Uhren, Schmuck, Geld usw.) mußten an Bord bleiben. Kinder und Jugendliche klauten wie die Raben. Alle zehn Minuten mußte ich eine Kinderhand in meiner Hosentasche gefangennehmen. Hej chiko (chika), Poe-te a andar (He Bursche, hau ab, kratz die Kurve). Lachende Gesichter -- böse sein war nicht möglich. Wer sich beklauen ließ, war selber schuld. Wir wurden in tanzende Gruppen integriert. Der "Gringo" dann genau ausgefragt woher und warum in Brasilien. Eine völlig fremde Welt. Über diese Stadt und dieses Land könnte ich ein kleines Buch schreiben. Aber das würde diesen "Segelbericht" sprengen. Nur soviel: Es war eine wunderbare, aufregende und mein Leben verändernde Zeit. Mit großer Freude und lebendigen Erinnerungen denke ich an Salvador zurück.

Hartwig verließ, die JH Anfang April 94. Die Gründe kenne ich nicht genau. Aber Reisende soll man nicht aufhalten. Geplant war eine Mitreise bis in die Karibik. Good bye, lieber Freund. Wir hatten eine schöne Zeit und ich werde immer in freundlicher Erinnerung an dich denken.

Für zwei Wochen war ich allein an Bord. Diese tollen Menschen sowie das Leben und Treiben in der Stadt haben mir die Wartezeit auf meinen neuen Mitsiegler JORGE verkürzt. Jorge ist Spanier, lebt mit seiner deutschen Frau Barbara auf Mallorca und spricht hervorragend Deutsch. Er war bereit, die JH für zwei bis drei Monate in die Karibik zu segeln. Am 21. Mai traf er in Salvador ein. Das Schiff nach der langen Liegezeit wieder segelklar gemacht. Am 29.05. ging's dann auf See.

In diesem großen Land Brasilien liegen die Städte weit auseinander. Mindestens 500 bis 1000 km sind zu segeln um den nächsten Hafen zu erreichen. Seekarten für die gesamte Brasil. Küste konnte ich in Salvador beim Hafenbüro erstehen. Viel billiger als in Deutschland, aber sehr gut detailliert und genau. Bei uns zu Hause kostet eine Seekarte DM 42,-. Ein dicker Posten in unserem Budget. Für die Reise in die Karibik brauchte ich 36 neue Karten. Hafenpläne, Übersegler, Küstenkarten und Stromkarten, alles unerlässlich für eine sichere Navigation.

Unser nächstes Ziel war MARCEIO, eine Großstadt (650.000 Einwohner) an der Atlantikküste. Freundliche Aufnahme im Yachtclub. Wir hatten Regenzeit und es goß bei der dreitägigen Überfahrt in Strömen. Alles feucht im Schiff, die Sitzkissen im cockpit, wir sowieso und überall große Feuchtigkeit. Ein Dauerregen der Extraklasse. Die Innenstadt von Marceio stand 50cm unter Wasser. Die Menschen störten sich nicht weiter daran. Waren es wohl gewöhnt, daß in der Regenzeit so viel Wasser von oben kam. Unser Beiboot mit Motor ging auf Tauchstation weil es so voller Regenwasser war und einfach absoff.

Er wog ca. 50 kg und hatte eine Gesamtlänge von ca. 2.20m . Die Filtes brachten bestimmt 20kg auf die Waage. Ab in den Kühlschranks. Für die nächsten Tage stand "Kingfish" auf dem Speiseplan. Das Fleisch schmeckte hervorragend. Wir schleimten und probierten unsere Rezepte aus. In FORTALEZA, unserem nächsten Ziel, verschenkten wir große Stücke an andere Segler und hilfereiche Brasilianer. Neue Freunde wurden dadurch gewonnen und wir veranstalteten ein großes Fischessen auf der JH.

Zwischendurch wurde die Sehnsucht nach Christine zu stark und ich kaufte kurzentschlossen ein Ticket nach Brüssel. Zehn Tage war ich in Deutschland und wir feierten groß Wiederssehen und hatten eine gute Zeit. Jorge bewachte das Schiff so lange in RECIFE. Eine Stadt mit 2,5 Mill. Einwohnern. Vielen sozialen Problemen und hoher Kriminalität. Das Gelände des Yachtclubs vom Feinsten und rund um die Uhr bewacht. Hier lag die JH sicher und ruhig. Zwei Monate vorher wurde ein dänischer Skipper mit seiner Frau auf seinem Schiff ermordet und das Schiff ausgeraubt. Allerdings wollten sie die vier Dollar Clubgebühr sparen und ankerten frei in der Lagune vor der Stadt. Warnungen der Yachties beachtete er nicht und so nahm das Unglück seinen Lauf. Die sozialen Unterschiede in diesem Land sind so extrem, daß wir mit unseren Schiffen für die Bevölkerung zu den Reichen gehören. So ein ankerndes Fahrtenschiff zieht dann kriminelle Power auf sich. Wir hatten, bis auf ein paar kleinere Diebstähle, keine Probleme in diesem Land.

In Ankerbuchten, fernab der großen Städte, sind die Menschen auch viel freundlicher und offener. Gewaltdelinquenz ist hier noch unbekannt. Wir hatten jedenfalls ein sicheres Gefühl und fühlten uns wohl bei Fischern, Bauern und einfachen Menschen. Nach so langer Zeit ging's auch mit der Sprache so einigermäßen. Die Verständigung klappte immer besser. Der Spanier Jorge war natürlich mit seiner ähnlichen Muttersprache im Vorteil mir gegenüber. Aber ich lernte täglich dazu.

Juli 1994

In SAO LUIS, einer weiteren großen Stadt am Atlantik, kamen Gäste aus Deutschland für zwei Wochen aufs Boot. UTE und HOTTE (Horst) segelten mit uns an der Küste entlang und genossen den stetigen Passat und die großartige Dünenlandschaft vor dem Amazonasdelta. Nach 10 Tagen erreichen wir den größten Nebenfluß des Amazonas, den RIO PARA. Seine Mündung ist 22km breit und 20 bis 25m tief. Braune Wassermassen wälzten sich in den Atlantik und färbten das grüne Wasser noch 30 bis 40km weit hinaus gelblich braun. Starke Tidenströme machten die Navigation kompliziert und aufregend. Wir ankerten eine Nacht auf halber Strecke nach BELÉM am Rande des Flusses. Am 19. Juli erreichen wir diese Millionenstadt im Mündungsdelta des Rio Para. Vor dem Yachtclub fällt der Anker und der Skipper muß mal wieder die Behörden abklappern.

Zwölf Tage blieben wir in dieser interessanten und pulsierenden Großstadt. Ein riesiger Markt (VER O PESO - Prüfe das Gewicht) zieht sich am Ufer des Flusses entlang. Hier konnte man alle Früchte und Erzeugnisse des Landes erwerben. Buntes Treiben, viel Geschrei, es riecht und stinkt nach Fisch und Abfällen. Neue Freunde werden gewonnen. In den Armenvierteln herrschen unbeschreibliche Zustände. Kein Wasser, kein Strom, keine Kanalisation und jede Menge Kinder und Jugendliche. Nach Einbruch der Dunkelheit ein gefährliches Pflaster für Fremde (wie wir). Die Altstadt dagegen sehr schön, mit vielen Kirchen und großzügigen Plätzen. Ich erkundete die Stadt mit meinem Moped und kenne bald jeden Winkel der Innenstadt.

Ich fluchte wie ein Rohrspatz und Jorge konnte vor Lachen fast nicht mithelfen Boot und Motor zu bergen. Bis spät in die Nacht den Außenborden auseinander genommen, um ihn wieder ans Laufen zu kriegen.

Juni 1994

Ein Tag vor Christines Geburtstag konnte ich ihr über NORDDREICH RADIO ein Telegramm schicken. Die Verbindung nach Deutschland klappte mehr schlecht als recht. Ein Telefonat wäre wohl nicht möglich gewesen. Aber der Operator von Norddeich spitze die Ohren, und so ging das Geburtstagstelegramm auf den Weg. Wie schön, nicht so ganz abgeschnitten von zu Hause zu sein. Seit den KAP, VERDEN hatte ich auch regelmäßig Funkkontakt über Kurzwelle mit JOHANNES aus Bedburg Hau. Über Amateurfunk verfolgte er unsere gesamte Atlantik-Überquerung und Christine wußte so immer wie es uns geht und wo wir genau waren. An dieser Stelle noch einmal vielen Dank, lieber Johannes, für Deine freundliche und aufmerksame Begleitung unserer Reise.

Das Fischefangen auf dem Atlantik klappte jetzt übrigens hervorragend. Auf jedem Teilstück zwischen den Städten Südamerikas hatten wir einen kapitalen Burschen in der Schleppangel. Auf dem Wege nach FORTALEZA bei reichlich Wind und vollen Segeln rauschte mal wieder die Angel mit einem rasenden Tempo aus. Wir schleppten so ca. 80 m Leine hinterher und hatten noch 400m auf der Rolle. Dieser Bursche spulte fast die gesamten 400m ab. Hektik an Bord. Zuerst die Steueranlage ausgekuppelt. Die Fahrt mußte unbedingt aus dem Schiff. Mit Hand den Kurs so gesteuert, daß die Nase im Wind stand. Langsam verlor die JH an Fahrt und arbeitete stark in der hohen Dühnung. Jorge an der Angelrolle arbeitete wie ein Wilder um die Schnur ein wenig einzuholen. Der Fisch gönnt uns eine kleine Pause. In 300m Enternung springt er ein bis zwei Meter aus dem Wasser. Wir trauen unseren Augen nicht! Ein RIESEN- MARLIN, mindestens zwei Meter lang. Er kämft wie ein Löwe und uns läuft der Schweiß in Strömen. Alle 15 Minuten lösen wir uns an der Angelrolle ab. Er zieht die eingeholte Schnur zehn mal komplett bis zum Ende wieder raus. Überholt das Schiff und geht auf Tiefe. Dann wieder quer zum Boot und er springt gewaltig in die Höhe. Ein fantastischer Anblick. Wir haben keine Zeit um das ganze Spektakel auf Video aufzunehmen. Nach fast einer Stunde läßt seine- und unsere- Kraft langsam nach. Der Haken hält dem gewaltigen Druck und Zug noch stand. Nach diesem Kraftakt wollen wir ihn nicht mitsamt unserem gesamten Angelzeug verlieren.

Zwischendurch hatten wir Arbeitshandschuhe angezogen. Ich mache die "Gaff" (grober Haken mit langem Holzgriff) klar, um diesen kapitalen Burschen an Deck zu hieven. Das Boot fährt in den Wellen Achterbahn und wir haben große Schwierigkeiten den Fisch an die Bordwand zu ziehen. Endlich schwimmt er ruhig und ich schlage kräftig mit der Gaff zu und erwische ihn auch sofort im Rücken. Jetzt kann er nicht mehr weg. Eine Leine klargemacht und um den Schwanz geschlungen. Die Arme schmerzen und wir sind außer Atem. Mit der Wünsch ziehen wir ihn hoch auf das Seitendeck. Er liegt ruhig und seine glänzenden Augen sehen uns traurig an. Was für ein schöner Fisch! Hellblau mit großen schillernden, dunkelblauen Flecken auf seiner enormen Rückenflosse. Er gehört zur Familie der Schwertfische und sein Kopf läuft deshalb lang und spitz in einem 50cm langen Schwert aus. Jorge und ich sind traurig über den Tod dieses wunderbaren Fisches. Aber nun ist es geschehen und ich töte ihn mit einem gezielten Messerschnitt in den Rücken.

Bekam Anschluß an eine Gruppe junger Menschen, die sich jeden Abend in einem Park treffen um Musik zu machen und zu Quatschen. Es war eine schöne und ereignisreiche Zeit.

Am 30. Juli verließen wir diese spannende Stadt. Morgens um 500 Uhr lief die Tide mit uns hinaus in den Atlantik. Knapp 50sm waren es bis zum Ende des Deltas zum kleinen Fischerort SOURÉ. In einer Tide, bei Schließstrom von drei Knoten, gut bis zum frühen Nachmittag zu schaffen. Der Rio Para ist hier so breit, daß man das andere Ufer nicht sehen kann. Slalomfahren um die langen Netze der Flußfischer war angesagt. Jorge stand auf dem Bugspriet und hält konzentriert Ausschau nach Netzen. Wenn wir mit unserem Propeller dort hineingeraten so kann es uns den Motor aus dem Fundament hebeln. Sobald Jorge eins gesichtet hat, manchmal erst 5 Meter vor dem Bug, so fahren wir so lange daran entlang, bis wir eine kleine Fahne erreichen, die das Ende markiert. Oft sind diese Netze fünf sm lang und wir müssen eine Stunde fahren um endlich wieder auf Kurs zu gehen. Um 1500 Uhr haben wir es aber geschafft und der Anker fällt, nach genauer Kontrolle des Ankergrundes, auf 5/6m Tiefe in den schlammigen Grund vor der Eisfabrik von SOURÉ. Den Namen dieser Stadt werde ich mein Leben lang nicht vergessen. Ich mußte die gefährlichste und schlimmste Situation seit Beginn unserer Reise überstehen. Aber alles der Reihe nach.

Wir kamen also bei halben Hochwasser an, und ankerten auf guter Wassertiefe von 5/6 Meter. Nun muß man wissen, daß die Tide hier ca. 2,5 Std. früher eintritt als im entferntesten Belem. Wir Klärten das Schiff auf und gingen erst mal für einen kleinen Schlaf in die Kojen. Aufgewacht bin ich von kleinen Rucken, als die JH mit ihrem Kiel auf Sand aufsetzte. Sie stückte leise auf und ich bin aufgestanden um nachzusehen. Erst mal Jorge wecken, damit er sich keine Sorgen macht, daß ich die Maschine starte. Die auslaufende starke Strömung hatte uns etwas seitwärts weggedrückt. Vielleicht so zehn Meter in die Bucht hinein. Ich machte mir weiter keine Sorgen (war uns schon ein paar Mal passiert). Die Maschine an und versucht von dieser Bank wegzufahren um evtl. neu zu ankern. Ging aber nicht- auch nicht mit full-power. Wir saßen fest. Naja, die JH steht ja gut auf eigenem Kiel. Hatten wir nun schon einige Male hier in Brasilien ohne Schwierigkeiten durchgeführt. Wir machten uns klar mal wieder trocken zu fallen und konnten auf diese Weise das Unterwasserschiff kontrollieren. Nur diesmal kam es ganz anders und wurde eine Horrorgeschichte.

Wir ruckelten und zuckelten auf dem Sand. Die Strömung wurde immer stärker und so langsam aber unvermeidlich legte sich die JH auf die Bb. Seite. Nun ja- alles etwas unbehaglich aber weiter kein Grund zur Besorgnis. Wir machten alles soweit fest, daß das Schiff sich so 45 Grad auf die Seite legen konnte. Wir kochten uns noch einen Kaffee und saßen ruhig im Cockpit und warteten auf das Niedrigwasser.

Ein Fischerboot legte bei uns an. Der Skipper machte uns wortreich klar, daß wir mit der Bb. Seite (dahin senkte sich das Schiff) genau auf der Außenkante einer kleinen Sandbank lagen. Allmählich roch ich die Gefahr, in der die JH schwebte. An der Backbord Seite hatte das Schiff keine Unterstützung durch Sand o.ä. wenn das Wasser ganz weglief. Der Fischer versuchte uns noch von der Bank wegzuziehen zwecklos. Wir saßen bombig. Mit dem Handlot den Wasserstand rings ums Schiff kontrolliert. Große Hektik an Bord. Was ist zu tun? Stb. noch 1.20m Wasser an Bb. etwas um die 2.50m. Wir lagen also auf der schrägen Außenkante der Sandbank. Das Wasser sank schnell und die Sonne auch. Bald war es stockdunkel. In drei Stunden sollte erst Niedrigwasser (21.00 Uhr) sein.

Zwei brasil. Jungens kamen durch die Bucht gelaufen, um eine fünfzig Meter lange Leine an einem Pfahl zu befestigen. Diese Leine mit dem Blisterfall in den Masttopp, dann auf die Wänsch. Jetzt hieß es kurbeln- kurbeln. Der Schweiß, dann in Strömen. Mittlerweile schon 50 Grad Schräglage, aber noch 2.5 Std. bis Niedrigwasser. Die JH konnte sich komplett auf die Seite legen und über die Bb. Seite auf über 90 Grad kentern und damit volllaufen. Das Wasser fiel langsam weiter. Schon 55 Grad Schräglage. Wir konnten nichts weiter tun, als hoffen, daß die Landleine der Belastung standhielt.

Dann Krachte der Pfahl an Land und das Schiff legte sich noch zehn Grad mehr über. Große Hektik und Aufregung an Bord. Die Jungen brachten in großer Eile unsere Leine an einen anderen (stärkeren?) Pfahl an. Ich konnte mit der Kraft der Wänsch das Boot nicht weiter aufrichten- nur halten und beten. Habe bei dieser elenden Kurbeile in dieser feuchten Hitze ordentlich Gewicht verloren. Das schmutzige Fluß- Brackwasser stand jetzt nur noch zehn Zentimeter vor dem Süllrand und die Tide fiel noch weiter.

Zwischendurch ging ich nach unten um etwas zu trinken. Ooh großer Schreck: die gesamte Pantry (Küche) mit Kühlschranks stand zwanzig Zentimeter unter Wasser. Woher? Das Seventil unter dem Spülbecken war nicht geschlossen. Seit einer Stunde strömte das braune Flußwasser durchs Spülbecken ins Schiff. Ventil zu und den Motorraum kontrolliert. Der Kiel mit dem Motor und der Lichtmaschine halb voll Wasser und die Werkstatt schwamm. Eine Riesenschweineerei. Wir hatten ungefähr drei oder vier Tonnen Wasser im Boot und dieses Gewicht auch noch auf der falschen Seite. An Deck geturnt und den Stromgenerator aus der Kiste gewuchtet, festgekeilt und angeworfenes alles bei dieser enormen Schräglage und Dunkelheit. Aber endlich konnten wir aktiv sein und nicht nur rumsitzen. Das Wasser mußte unbedingt wieder aus dem Schiff raus. Gott sei Dank kein Salzwasser! Die beiden brasil. Jungs (18/19 Jahre, verheiratet, 2 Kinder) haben kräftig geholfen. Die Pumpe klargemacht. Zuerst die Küche in Angriff genommen. 30 bis 40 Minuten lief die Pumpe mit voller Leistung bis wir die Schrankecken so einigermaßen trocken hatten. Zwischendurch im generator Sprit nachfüllen. Das Schiff neigte sich nicht weiter und die Leine und der Betonpfahl an Land hielten auch der Belastung stand. Wir hatten über 70 Grad Schräglage. Die Saling (Querstreben am Mast) nur noch wenige Meter über dem Wasser. Es war eine elende Kletterei und ich hatte große Angst, daß die JH sich vielleicht doch noch ganz auf die Seite legte. Aber keine Zeit um groß darüber nachzudenken. Motorraum, Kiel und Werkstatt leerpumpen. Lichtmaschine und Einspritzpumpe des Motors total unter Wasser, mit braunem Schaum auf der Brühle. Eine Stunde lief die Pumpe noch, die wurde immer heißer und auch undicht. Sie verteilte einen feinen Wasserregen in einem Meter Umkreis. Wir wurden Klatschnaß. Weitermachen. Um 2100 Uhr lag das Schiff fest. Keine Bewegung mehr durch die Strömung. Die Leine hielt weiter. Das Wasser im Boot war fast ausgepumpt. Viel Streß und weiter große Angst. Zwischendurch ein starker Regenschauer mit Donner und Blitz. Endlich Niedrigwasser. Jetzt kann es nur noch aufwärts gehen.

Langsam bekommt die JH wieder Wasser unter den Kiel. Die Fußreling und der Süllrand nur knapp über der Wasserlinie. Es ist gut gegangen! Um 2300 Uhr entspannt sich die Leine zum Land und braucht das Schiff nicht mehr festzuhalten. Tränen der Erleichterung rinnen mir die Wangen herunter. Jorge nimmt mich in die Arme und tröstet mich. Verdammte, das war knapp an einer Kenterung vorbei. Um 0030 Uhr schwimmen wir langsam wieder auf. Ooh Wunder- nach sechs Stunden Plackerei ein Stück Schokolade und die erste Pfeife.

Wir wollen das Boot noch an einen Fischer verlegen, der am Steg der Eisfabrik liegt. Den Keilriemen von der Lichtmaschine genommen. Keine Ahnung, wie sie das Tauchbad verkraftet hat. Springt die Maschine an? Oder ist Wasser auf die Zylinder gelaufen und sie frißt beim ersten Dreher fest? Das wäre eine Katastrophe. Stoßgebet und Verglühen. Startknopf und... sofort springt der brave Mercedes an. Läuft rund und nagelt, als wenn nichts gewesen wäre. Wir fahren langsam an den Steg der Eisfabrik. Vorher den Anker per Hand eingeholt. Kein Strom für die Batterien (Keilriemen fehlt).

Die Bilgenpumpe an und noch den Rest aus dem Kiel herausgepumpt. Sie läuft noch mal 15 Minuten. Jetzt ist das Wasser endlich vollständig aus dem Schiff. Aber alles natürlich feucht, klamm und braun vom Flußschlamm. Die beiden Jungs verabschieden sich und bekommen jeder 10 US\$ für ihre Hilfe. So nebenei läßt einer von diesen Prachtieren meine kleine Kamera mitgehen. Keine Fotos von Belem und unserer Beinahe-Katastrophe. Bemerke ich leider erst am nächsten morgen. Bin jetzt noch stinksauer und sehr enttäuscht.

Eine große Unordnung auf und im Schiff. Haben wir alles stehen und liegen lassen. Zuerst mal eine Runde pennen. Das Andere findet sich morgen, wenn die Sonne wieder scheint. Um 0200 Uhr werden wir durch lautes Klopfen an der Bordwand geweckt. Gerade mal 45 Min. geschlafen. Ein Fischer will rausfahren. Kann er ja, die Leinen klariert und wieder in die Koje.

Das gleiche Spiel um 0400 Uhr. Jetzt liegen wir direkt an dem klapprigen Steg und das bei fünf Meter Tide. Lange Leinen und dicke Fender, wird aufgehen. Um 0800 Uhr dann ein Frühstück. Jetzt geht's ans Aufräumen und Saubermachen. Die Lichtmaschine wird ausgebaut, auseinandergelassen, gereinigt und wieder zusammengebaut. Alles wieder an den Motor montiert und einen neuen Keilriemen drauf. In einer Stunde geschafft. Dann der Test. Klappt sie noch, oder hat sie ihren Geist aufgegeben und wir müssen zurück nach Belem um eine neue (teure!) zu kaufen. Maschine an- runter an die Instrumente- sie funktioniert! Juche! 40 Ampere gehen in die total leeren Batterien rein. Das Andere noch in Ordnung bringen- dagegen ein Kinderspiel. Am späten Nachmittag das Schiff wieder einigermassen sauber. Nur das mit der Kamera wurmt und ärgert mich noch immer.

Am nächsten morgen konnten wir zu unserem nächsten Ziel, die Teufelsinseln (hier spielt der Roman "PAPILLON"), aufbrechen.

August 1994

Am 01. August um 1600 Uhr sind wir wieder in die nördliche Hemisphäre eingetaucht. Aus Anlaß der Äquatorüberquerung haben wir eine Flasche Wein getrunken. Jorge mußte eine Taufe über sich ergehen lassen. War halb so schlimm. Wir hatten viel Spaß.

Endlich segeln wir wieder in grünem Wasser auf 200m Tiefe und ca. 75sm von der Küste entfernt. Die Wellen sind ruhig und lang. Delphine umspielen das Schiff. Der große, bunte Bliester steht voll im guten Wind und wir segeln mit Rumpfgeschwindigkeit von sieben bis acht Knoten unserem Ziel entgegen. Starker Schiebstrom verhilft der JH zu traumhaften Etmalen (Strecke in sm in 24 Stunden) von 189 und 178sm. Schneller können wir nicht sein.

Jorge ließ am zweiten Morgen die Angel raus. Er war noch dabei Leine zu geben, als schon ein großer Raubfisch anbiß. Wir kämpften eine halbe Stunde mit ihm. Dann lag er an Deck und wir hatten zwei schöne große Filets im Kühlschrank. Zum Dinner mit Tomatensalat und einer Flasche Wein den Fisch serviert. Schmeckte hervorragend und wir haben alles verdrückt.

Am dritten Tag erreichen wir die Kenvergenzzone. Hohe, dicke Wolken ziehen auf und der Wind läßt nach. In der Nacht muß der Motor an um die letzten 80 Meilen bis Franz. Guyana zu schaffen. Den Schock von SOURE haben wir so einigermassen verarbeitet. Es geht uns gut. Wir haben viel Musik. Ich muß aufpassen, daß ich nicht zu viel esse. Wir haben sechs große, saftige und süße Abacaxis (sprich Abakasschi) eingebunkert (frische Ananas). Die schmecken wunderbar und vertreiben prima den Hunger. Während der letzten Wochen in Brasilien habe ich 14 kg abgenommen. Ist mir dort leicht gefallen. In der Stadt bei Hunger ein großes Glas (fast ein Liter) Succo de Naranja con Lemao (Orangensaft gemixt mit Lemonensaft- frisch) getrunken- und weg war der Hunger. Das werde ich bestimmt in Zukunft sehr vermissen.

Wir hatten zwei berauschende Segeltage. Guten, stetigen Wind von schräg achtern und flache, lange Wellen. Nach drei Tagen und drei Stunden hatten wir die 510sm nach ILE DE SALUT geschafft.

Franz. Guyana ist ein Departement Frankreichs. So war das Einklarieren einfach und schnell. Wir waren ja wieder im EG Raum. Die drei Inseln voller Palmen und tropischer Frucht bäume. Endlich wieder klares Wasser zum Schwimmen, was wir auch reichlich genossen. Wir durchstreifen das Innere der Inseln und konnten die Tiere der Tropen gut beobachten, da die Teufelsinseln schon lange Naturschutzgebiet sind.

Das Raumfahrtzentrum KOUROU konnten wir leider aus Termingründen nicht besuchen. Hätten eine Woche warten müssen. Schade- aber man kann nicht alles haben. So gings am 03.08.94 weiter in Richtung SURINAME. Unser Ziel war die Hauptstadt PARAMARIBO, 105sm den Suriname River hoch.

Wir hatten ein navigatorisches Problem. Für die Ansteuerung des Flusses und der Einfahrt besaß ich nur einen Übersegler (seearte mit großem Maßstab). Keine Tonnen und Feuer oder mögliche Sandbänke waren eingetragenen. Über Funk erhielten wir von Freunden die genauen Koordinaten des Ansteuerungs- Feuerschiffs ungefähre 5sm vor der Flußeinfahrt. Das sollte eigentlich reichen, um dann die nächsten Tonnen mit dem Fernglas auszumachen und den Suriname River bis zur Stadt hochzufahren. Allerdings war es notwendig nicht in der Nacht dort anzukommen. So rechneten wir unsere Fahrzeit möglichst genau aus um am frühen Morgen das Feuerschiff zu sichten.

Zunächst guten Wind für die 220sm brachten Crew und Schiff schnell voran. Wieder einen großen Fisch gefangen. Ein 1m langer und 20kg schwerer YELLOW THUN hing an der Angel. Leckerer essen war also für die 3 Tage gesichert. Wie gut, daß Jorge und ich so gerne Fisch essen. Im grünen Wasser weit vor der Küste umspielen auch wieder Delphine stundenlang die JH. Wir könne uns an diesen lustigen und lebendigen Gesellen nicht satt sehen. Nachts hören wir ihr Prusten und Pfeifen während der Wachen und sind glücklich über diese freundliche Begleitung.

In der zweiten Nacht näherten wir uns langsam der Küste. Wir waren weit auf See hinausgefahren, um den Guayna Strom zu erwischen. Hat uns auch gut mit zusätzlichem ein bis zwei Knoten geschoben. Die Wassertiefe nahm stetig ab. Als wir noch 25sm (40km) von der Küste entfernt waren, loggten wir nur noch vier bis 5 Meter unter dem Kiel. Der Amazonas und seine großen Nebenflüsse haben in den Jahrtausenden eine riesige Sandbarre im Atlantik aufgeschüttet. Nach stundenlanger Fahrt leider jetzt unter Motor- kein Wind mehr-, bei immer weniger Wassertiefe (runter auf 3 Meter) entschlossen wir uns wieder weiter rauszufahren. Wir hatten doch ganz schön Angst eine flachere Stelle zu erwischen und nicht mehr zu wissen, wie wir da raus kamen. Das Fehlen einer genauen Seekarte machte sich unangenehm bemerkbar. Erst als wir am frühen Morgen das Feuerstiftung hatten gingen wir wieder näher an die Küste. Es waren aufregende Stunden und Jorgje (ein erstklassiger Navigator) brachte uns dann am Ende sicher zum Feuerschiff. Große Erleichterung an Bord, als wir diesen Gitterturm endlich im Fernglas ausmachen konnten.

Immer wieder kräftige Squalls (Regenböen mit kräftigen Winden aus allen Richtungen) raubten uns die Nachtruhe. Wir hatten Glück; genau mit auflaufendem Hochwasser konnten wir den Fluß am Tonnenstich entlang hochfahren. Gegen den Strom hätte die Fahrt nach PARANARIBO mindestens doppelt so lang gedauert. So waren wir nach 4 Stunden vor der Stadt und ließen den Bügelanker bei einer kleinen Gruppe von Fahrtenseglern fallen.

Normalerweise benötigt man zum Besuch von Suriname ein Visum. Ich klarierte bei der "Preemdelingen Politie" ein, ohne Visum. Meine Kenntnisse in der holländischen Sprache waren dabei von großem Vorteil. Ja- hier wird holländisch gesprochen. Eine Wohltat, nach so langen Monaten schwieriger Kommunikation sich wieder mit den Menschen einigermassen unterhalten zu können. So erhielten wir ein Kurzvisum für zehn Tage. Kostenlos! Der Beamte stellte mir auch eine Verlängerung in Aussicht, da ich ja ein Duitse sein. Also alles Bestens.

Sollte je eine gute Fee kommen, um mir einen Wunsch zu erfüllen, so würde ich verlangen immer diese Sprache sprechen zu können wo ich mich gerade aufhalte. Das wäre was. Erst die Sprache eröffnet einem die Möglichkeit mit den Menschen näher und intensiver in Kontakt zu treten. Gerade diese Möglichkeit der Beziehung zu den Bewohnern eines fremden Landes ist ein wichtiges Motiv meiner Reisen.

Die Stadt besitzt den Charme einer etwas heruntergekommenen holländischen Kleinstadt. Als das Land vor 15 Jahren selbständig wurde war Suriname eine blühende und prosperierende Kolonie Hollands. Aber- wie fast überall auf der Welt, wo Kolonien in die Selbständigkeit entlassen werden, ging es dann wirtschaftlich und politisch nur noch bergab. Leider habe ich diese Tatsache immer wieder feststellen müssen. Korruption und politisches Vettertum greift nach der Unabhängigkeit rasant um sich. So auch in diesem einst blühenden Land. Wundervolle Holzhäuser und Prachtvillen säumen das Flußufer. Sobald man aber diese vergangene Schönheit näher betrachtet sieht man den Verfall der Häuser und Straßen. Die Plätze und Gebäude sind schön anzusehen, aber es ist seit Jahren kein Geld mehr da diese Immobilien in Schuß zu halten- Schade.

Trotzdem- die Menschen sind fröhlich, aufgeschlossen und offen gegenüber uns Weibern. Ich besuche immer die Bäcker in der Stadt und stelle mich als Kollege aus "Duitsland" vor. Immer öffnet das die Herzen und Türen der Angesprochenen. Eine Einladung für den Abend zur Familie und natürlich eine ausführliche und stolze Führung durch den Betrieb füllen die Stunden nach meiner Vorstellung.

Hilfe und eine Autofahrt durch das Land zu den Sehenswürdigkeiten werden oft angeboten. "Mein" Bäcker in Paranaribo war ein Malaie mit großer Familie, der schon 20 Jahre in diesem Land lebte. Diese Bekanntschaft entwickelte sich mit den Tagen zu einer Freundschaft und war ein voller Erfolg. Ein nicht geringen Anteil daran hatte die gute sprachliche Verständigung in holländisch.

Die Preise in den gut sortierten Supermärkten waren sehr niedrig. So haben wir uns noch mal mit den notwendigen Grundnahrungsmitteln eingedeckt. Hauptsächlich des guten, praktisch überall auf der Welt erhältlichen, HOPFENBIERES. So hat dieses Land auf uns einen bleibenden, positiven und angenehmen Eindruck hinterlassen.

Ein kleines, lustiges Erlebnis möchte ich erzählen.

An meinem Moped habe ich seit Indienstellung kein Nummernschild. Bis auf ein geringes Problem in NATAL (Bras.) hatte ich in vier Jahren noch nie Schwierigkeiten. Eigentlich darf ich das Moped in keinem Land auf den Straßen benutzen. Bis jetzt ging aber alles gut. In Paranaribo wurde ich allerdings von einem sehr unfreundlichen und strengen Polizisten angehalten und auf das fehlende Nummernschild hingewiesen. In Begleitung eines jungen Polizisten mußte ich zum Polizeipräsidium. Natürlich durfte ich nur schieben. Dort angekommen ging's rauf in die Amtsstube zu einer jungen, attraktiven, indischen Polizistin. Auf Befragung gab ich mein Vergehen, an. Kein Nummernschild, keine Papiere und keine Zollgenehmigung. Sie hob ein wenig die Augenbrauen und sagte, daß ich dafür aber eine Strafe bezahlen müßte. Ich war schon froh, daß das Moped nicht beschlagnahmt wurde, und stellte mich auf eine saftige Summe (Vielleicht sogar in US\$) ein. Sie stellte dann einen umfangreichen Strafzettel aus, den ich unterschreiben und akzeptieren mußte. Die Strafsomme hatte eine Höhe von einhundert Suriname Gulden. Das entspricht... einer DM. Ich konnte mein Glück garnicht fassen und schob schnell und ohne zu murren von dannen. So können sich in einem fremden Land die Perspektiven verschieben.

Nach zehn ereignisreichen und schönen Tagen machten wir die JH segelklar für den langen Schlag von 450sm nach TOBAGO. Unsere erste karibische Insel. Ungefähr 90 Stunden sollte die Fahrt dauern. Auf dem Atlantik empfangen uns Regenschauer, kräftige Böen und eine hohe Dunung. Häufige Segelwechsel durch das wechselhafte Wetter machten diesen Törn zu einer anstrengenden Sache. Am zweiten Tag nochmals einen großen Fisch an der Angel. Wieder ein schöner Marlin. Nur diesmal hatte er sich den Köder nur mit dem Schwert eingefangen. So schenkten wir ihm, nach 40minütigem Kampf wieder die Freiheit. Nicht ohne vorher reichlich Fotos und Videos gemacht zu haben. Wir waren stolz auf unsere gute Tat. Ein paar Stunden später biß dann ein prächtiger Barrakuda an mit dem passenden Gewicht für zwei hungrige Segler. So wanderte er später in den Kochtopf bzw. in die Bratpfanne. Sonst verlief diese Reise ohne große Höhepunkte. Täglicher Funkkontakt mit Johannes in Bedburg Hau erreichte das Herz und brachte uns die Heimat näher. Auch Jorgje hatte eine tägliche Funkrunde spanischer Segelfreunde auf dem Amateurfunkband gefunden. So konnte er oft seiner Familie vom Fortgang der Reise und unseren Erlebnissen berichten.

Unsere Berechnung für die Ankunft am Tage in TOBAGO stimmte leider nicht. Die JH legte die Strecke in kürzerer Zeit zurück, sodaß wir nachts um 0300 Uhr die Insel erreichten. Kräftiger Fasset-schob uns schnell auf die gewählte Ankerbucht zu. Das Radargerät wurde eingeschaltet und gab uns, zusammen mit dem GPS (Global Position System- Satelliten Navigator) die nötige Sicherheit auch bei dunkler Nacht, ohne die Hilfe eines Seefeuers, unsere Ankerbucht vorsichtig zu erreichen.

Der Wellengang ließ ganz nach, nur eine leichte Brandung am kleinen Sandstrand war zu hören. Das Echoholot zeigte 6 Meter. So fiel der Anker mit 30 Meter Kette in den weißen Sandgrund. Um 0430 Uhr krochen wir müde, erschöpft und glücklich ob der problemlosen Ankunft in die Kojen.

Vogelgeschei, Affenkreischen und die helle Sonne weckten uns früh. Was für eine Traumwelt! Glasklares, grünes Wasser, dunkle Riffe mit bunten Fischen, Palmen und Urwald am Ufer. Ein kleiner Sandstrand nicht weit vom Boot lud zum Sonnen. Wir staunten nicht schlecht ob dieser wundervollen Natur die uns umgab. Zuerst ein ausgiebiges, gemütliches Frühstück. Wir lachten und waren guter Dinge. Was ist das Seglerleben doch schön. Wir sind dankbar und glücklich so etwas erleben zu dürfen. Wir reden über Gefühle, Gedanken und Erinnerungen. Ein wundervoller Vormittag, einsam und ruhig in einer Ankerbucht der Insel TOBAGO.

Die frohe Stimmung wird unterbrochen von der Ankunft der COAST GUARD. Soldaten kontrollieren die Buchten mit ihrem Schnellboot auf Drogenschmuggler. Die Waffen liegen schubbereit. Nach Kontrolle der Papiere wird gelächelt und freundlich aber bestimmt wird der Skipper aufgefordert noch heute (einzelweise ist es very expensive) in der Hauptstadt SCARBOROUGH einzuklarieren. Wir wollten uns zwei Tage davor drücken und diese Zeit in der wundervollen Bucht mit Faulenzen verbringen. Daraus wird nun nichts. Also ankerauf und die paar Meilen noch gesegelt.

Die Behörden sehr britisch und korrekt. Drei Monate dürften wir bleiben. Alle Buchten der Insel, die wir besuchen dürfen werden namentlich und handschriftlich in die Zollpapiere eingetragen. Man merkt: die Drogenhändler machen auch uns Seglern das Leben schwieriger. Aber wir sind Ausländer und haben uns ohne sauer zu sein an die Gesetze unseres Gastlandes zu halten. Ich habe da keine Probleme. Engländer und Franzosen mit ihrer kollarialen Vergangenheit (La Grande Nation / British Empire) geht es da anders. Die Murren und Schimpfen schon mal lautstark über die pingeligen und aufwendigen Formalitäten. Ruhe und Gelassenheit ersparen einem viel Streß und Ärger. Noch nie hatte ich persönlich oder mit der JH Schwierigkeiten beim Einklarieren.

TOBAGO ist die Trauminsel der Karibik. Erfahrene SSKipper, die die gesamte Karibik gut kennen, erklären Tobago eindeutig zur schönsten Insel dieser Region. Überschaubar in der Größe, sehr lebenswerte und offene Menschen, ein gutes Dutzend wundervoller geschützter Ankerbuchten, erstklassig sauberes Wasser, viele Riffe zum Tauchen und Schnorcheln, Fische und Lobster satt für die Küche, angenehmes Klima, sehr wenig Tourismus usw. usw. Diese Insel ist ein absoluter Geheimtipp und die beste Wahl für einen Urlaub in der Karibik.

Ich wußte, daß Christine noch 14 Tage Urlaub in ihrem Job in Kleve zu bekommen hatte. So rief ich sie an, sie solle doch für zwei Wochen auf unsere Trauminsel kommen. Drei Tage später war sie an Bord. Wir feierten mit einer Flasche Schampus (noch aus der Ukraine) ein glückliches Wiedersehen. Wir umrundeten die Insel in den zwei Wochen mit kleinen Törns bei zum Teil kräftigem Passat. Jorje, ein perfekter Taucher und Lobsterfischer, versorgte uns so manchen Tag mit frischen Hummern fürs Dinner. Wir lebten wie Gott in Frankreich und waren glücklich wieder zusammen zu sein.

Jorje war nun drei Monate an Bord der JH. Er flog Anfang September zu seiner Frau und Tochter nach Miami (USA). Lieber Freund, vielen Dank für deine Zuverlässigkeit, deinen Kochkünsten, deiner Geduld und deiner Lebenswürdigkeit.

Wir hatten am Anfang unsere Schwierigkeiten, aber mit beidseitigem Verständnis und Hilfsbereitschaft waren es wundervolle drei Monate mit Dir. Laß es Dir weiterhin gut gehen und die JH wartet mal wieder auf dich.

Auch Christine mußte wieder nach Deutschland. So habe ich mit den nächsten Gästen, PETER und seine Tochter PETRA, das Schiff nochmals um die Insel gesegelt und die Schönheiten von anderen Buchten genossen. Ende September brachte ich mit Peter das Schiff nach TRINIDAD um es dort an Land zu stellen. Viel Arbeit am Unterwasserschiff ist zu machen. Das Deck sieht aus wie ein Streuselkuchen und muß neu gestrichen werden...und...und. Eine ziemlich lange Liste wartet darauf erledigt zu werden. Jetzt steht die JOSEF HAYDN erst mal hoch und trocken in einer Marina und wartet geduldig darauf, wieder topfit für die nächste Reise gemacht zu werden.

Trinidad ist der Sommertreffpunkt der Blauwasser-Segler. Wegen der gefährlichen Hurricans von Juni bis Oktober in der Karibik segeln die meisten Yachties nach Venezuela oder nach Trinidad um ihre Schiffe in den preiswerten Marinas in Ordnung zu bringen. Viele Freunde aus den letzten Jahren traf ich hier wieder. Jeden Abend auf einem anderen Schiff mit viel Seemannsgarn, Lachen, fröhlich sein und Quatschen. Die Tage bis zu meiner Rückkehr nach Deutschland wurden nicht lang. Viele flogen über Weihnachten mal kurz nach Hause, um die Lieben zu sehen oder andere wichtige Dinge zu regeln. Wir sehen uns wieder in Venezuela oder St. Maarten oder Barbados oder Florida oder... oder...

Ein besonderer Dank gilt meiner geliebten Christine. Nur durch ihre Großzügigkeit, ihr Vertrauen und ihre Liebe war es mir möglich eine solche tolle Reise und meinen Männertraum zu verwirklichen. Ich liebe Dich. Vielen Dank. Jetzt bist Du für lange Zeit wieder auf unserem Schiff, und wir dürfen gemeinsam neue Menschen und Landschaften kennenlernen. Ich wünsche uns Gesundheit und- wie gesagt- ein Sprachengenie zu sein.

Wissel, im Oktober 1994

Helmut van Aartsen

An Bord der
St. Wilda Mathilde
31. in Cabedelo / João Pessoa
Post. T. North/South
29.9.94

Ein lesenswertes Buch (Selbstverlag):

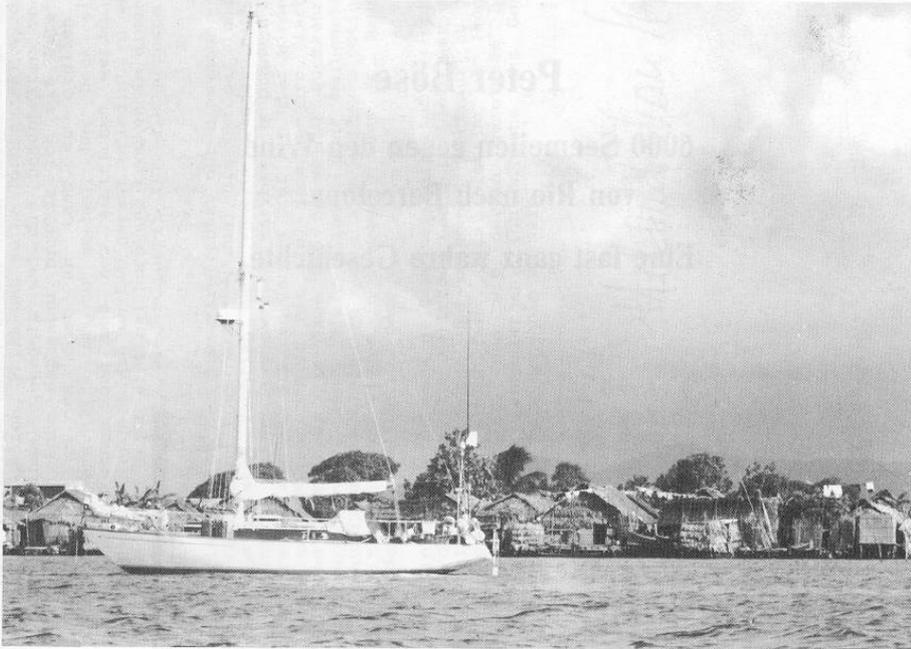
Peter Böse

**6000 Seemeilen gegen den Wind
von Rio nach Barcelona.**

Eine fast ganz wahre Geschichte.

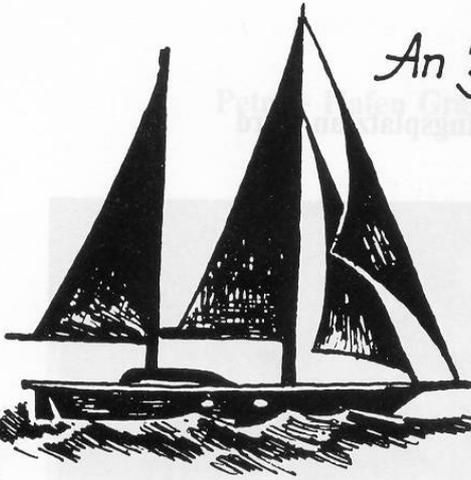


SY Ole Hoop - San Blas Inseln



Johanna - DL5HY





An Bord der



z. Zt. in Cabedelo / João Pessoa
35° ' East / West - 7° ' North / South

Date 29.9.94

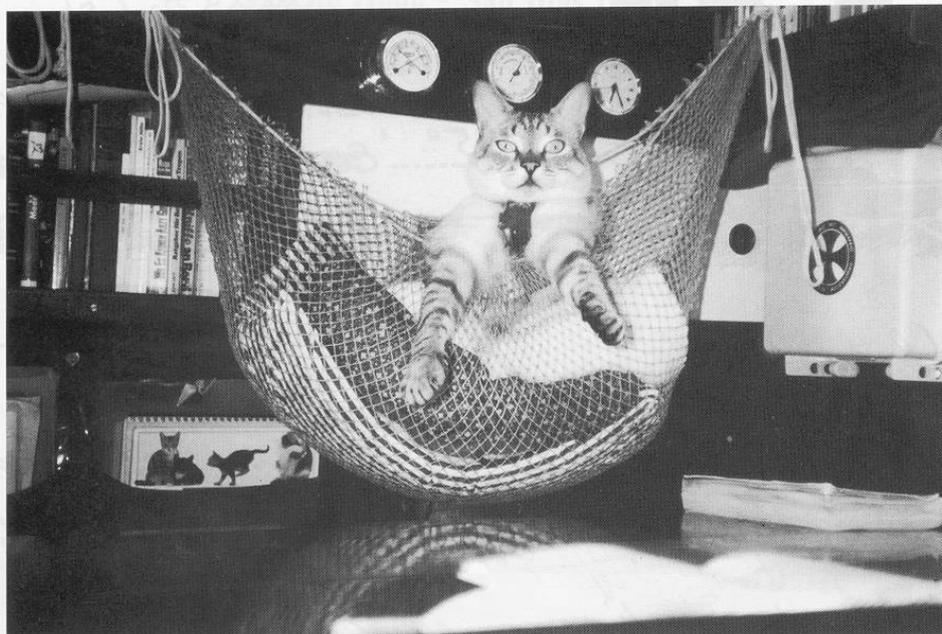
Lieber Günter,

nochmals recht herzlichen Dank für die
Funkbegleitung quer über den Atlantik.
Kubei ein Foto von unserer "Wilden
Mathilde". Sie ist 12 m lang (Rumpf)
und 3,68 m breit, aus Stahl und
bis auf den Kasko in 10 jähriger
Arbeit selbst gebaut.



Gabi und Wolfgang

Schiffskater Felix: Lieblingsplatz an Bord



Liebt auch erfrischendes Bad im Meer

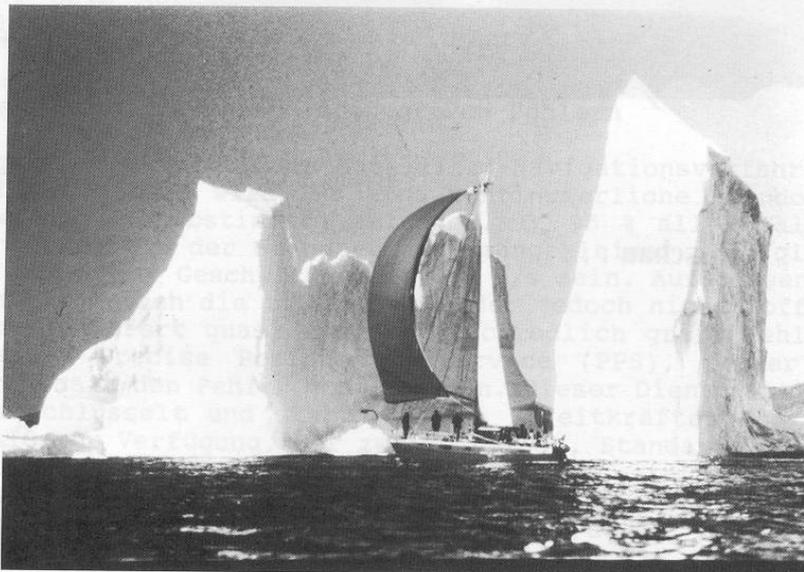


Von Matthias - DFJFY - SY Manakiki

Stand: Jan Petra - Hafen Grafitti - SY Manahiki in Horta

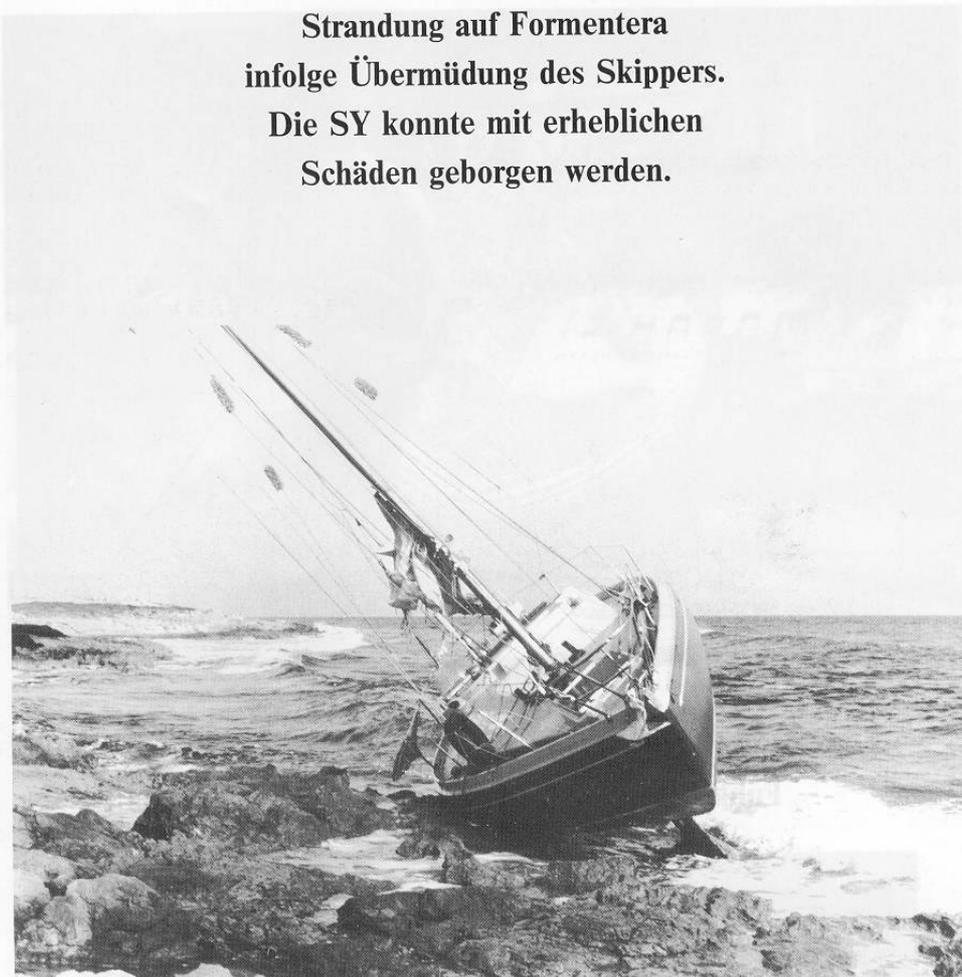


Erich und Heide - Freydis - auf Kerguelen
Funkbegleitung zeitweise extrem schwierig



Peter - Helen Grafen - SY Manakki in Horta
Schiffskater Peter - Lieblingsplatz an Bord

**Strandung auf Formentera
infolge Übermüdung des Skippers.
Die SY konnte mit erheblichen
Schäden geborgen werden.**



Wahrschau . . .

Von Matthias - DFJFY - SY Manakki

Stand: Januar 1994

ZUKUNFT DER FUNKNAVIGATION

Dipl.-Ing. U. Petersen *

Die bislang benutzten Funknavigationsverfahren sind seit einiger Zeit ins Gerede gekommen. Die Ursache ist das in den USA im Aufbau befindliche neue Satelliten-Navigationsverfahren "Global Positioning System (GPS) - NAVSTAR".

Die Eigenschaften dieses Verfahrens sind so hervorragend, daß die Euphorie grenzenlos zu sein scheint und in der Aussage gipfelt, wenn GPS in Betrieb sei, könne man alle jetzigen Verfahren vergessen und abschalten. Diese Aussage ist unrichtig, wie sich schon jetzt erkennen läßt.

24 Satelliten der II. Generation 1993 im Umlauf?

Das Satelliten-Navigationsverfahren GPS-NAVSTAR wird für die Sicherheitsbelange der USA aufgebaut. Ende des Jahres 1993 sollten die 24 (21 + 3 Reserve-) Satelliten der II. Generation auf 6 Bahnen in 20 000 km Höhe umlaufen und betriebsklar sein. Eine Erdumkreisung wird jeweils 12 h dauern. Bis Ende 1993 waren 21 Satelliten der II. Generation in Betrieb, bereits für Ende 1991 waren 24 Satelliten geplant. Von den Versuchssatelliten (I. Generation) sind noch 3 betriebsklar und können mit den neuen zusammenarbeiten. Für eine weltweite 24stündige zweidimensionale Positionsbestimmung, d.h. Bestimmung der geographischen Breite und Länge, werden 18 Satelliten für notwendig gehalten. Der dafür vorgesehene Zeitpunkt Mitte 1990 konnte nicht eingehalten werden. Beim Aufbau der Bodenkontrollenrichtungen wurde der Zeitplan eingehalten.

GPS-Verfahren mit verschiedenen großen Fehlern

Im Gegensatz zum heutigen Satelliten-Navigationsverfahren TRANSIT oder NNSS wird GPS eine kontinuierliche Standort- und Geschwindigkeitsabstimmung zulassen. In 95 % aller Fälle wird die Unsicherheit der Standortbestimmung kleiner oder gleich 18 m und die der Geschwindigkeit 0,2 m/s sein. Auf diesen geringen Fehler dürfen die zivilen Anwender jedoch nicht hoffen. Das Verfahren liefert quasi zwei unterschiedlich große Fehler. Der sogenannte Precise Positioning Service (PPS), früher P-Code genannt, hält den Fehler von 18 m ein. Dieser Dienst ist kodiert und verschlüsselt und steht nur den Streitkräften der USA und der NATO zur Verfügung. Der zweite Dienst, Standard Positioning Service (SPS), früher C/A-Code genannt, ist einfacher kodiert, unverschlüsselt und wird allen Nutzern zugänglich sein. Im ehemaligen Versuchssystem mit den Satelliten der I. Generation ergab die Verwendung des C/A-Codes Fehler um 35 m. Für das Be-

...

triebssystem wird dieser Fehler jedoch gezielt auf 100 m (95 %, $DOP \leq 4$) mit maximalen Abweichungen bis 300 m (99,99 %) vergrößert, d.h. die Signale der Satelliten werden nach einer nicht bekanntgegebenen Systematik variiert. Diese Verschlechterung, genannt SA (selective availability), wird seit Ende des Golf-Konfliktes mit wechselnder Intensität angewandt. Eine Festlegung der USA bezüglich des Fehlers der Geschwindigkeitsbestimmung wurde bisher nicht veröffentlicht, sie ist geheim.

Ungewißheit bei ziviler Anwendung

Die Nutzergebühr - gesprochen wurde von \$ 400/Jahr für zivile Satelliten-Navigationssysteme - ist mindestens bis zum Jahre 2003 nicht mehr aktuell. Der Kongreß der USA fordert auch nicht mehr, daß das Betriebssystem so zu gestalten sei, daß jederzeit eine Gebührenpflicht eingeführt werden könne. Diese Gebührenpflicht hätte bedeutet, daß auch der Standard-Dienst (SPS) verschlüsselt worden wäre. Alle bis zu diesem Zeitpunkt im Einsatz befindlichen Satelliten-Navigationsanlagen hätten dann entweder umgerüstet werden müssen, um den z.B. jährlich zu erwerbenden Entschlüsselungseinschub aufnehmen zu können, oder gegen eine neue Anlage ausgetauscht werden müssen.

Es bleibt jedoch der Tatbestand, daß das GPS-Verfahren zivilen Anwendern nur soweit und solange verfügbar gemacht werden soll, wie die Sicherheitsbelange der USA nicht berührt sind. Die Entscheidung sowohl über das Verfahren als auch den Umfang der vorgesehenen Fehlervergrößerung liegt beim Verteidigungsministerium der USA (DOD). Als Verfahren (SA) sind die Vergrößerung der Unsicherheit der Bahndaten und/oder das Verrauschen der Phase der Navigationsfrequenzen der Satelliten vorgesehen. Derartige mögliche Veränderungen der Positionsunsicherheit kann der Nutzer nur erkennen, wenn er ein mindestens ebenso genaues Vergleichsverfahren besitzt.

GPS-NAVSTAR ist und bleibt ein militärisches Verfahren, dessen Eigenschaften jederzeit, ohne daß es der Nutzer ohne weiteres erkennt, geändert werden können. Dies galt insbesondere bis zum 8. Dezember 1993. An diesem Tage erklärte die US Verteidigungsminister gegenüber dem US Verkehrsminister die sogenannte Initial Operational Capability (IOC), es waren 21 Satelliten und 3 Reservesatelliten (Block I und II) in Betrieb. Dies bedeutet, daß der US Verkehrsminister für zivile Anwender GPS als betriebsklar und den Vorgaben des SPS entsprechend erklären kann. Bisher erfolgte die Erklärung nicht. Mit ihr erlangt GPS-NAVSTAR mit SPS einen Status vergleichbar DECCA oder LORAN-C, der Betreiber des Verfahrens unterwirft sich einer Informationsverpflichtung über den jeweiligen Verfahrenszustand. Einzelheiten hierzu wird die offizielle Freigabeerklärung im Federal Register, dem Amtsblatt der USA enthalten.

Allgemein läßt sich sagen, daß SPS mit dem höchsten Maß an Ge-

...

nauigkeit bereitgestellt wird, das mit den nationalen Sicherheitsinteressen der USA vereinbar ist. Falls der US Verteidigungsminister mit Zustimmung des Präsidenten der USA die Sicherheit für gefährdet erklärt, können die Eigenschaften von GPS ohne Warnung verschlechtert werden.

Neben dieser zivilen Betriebsbereitschaftserklärung (IOC) gibt es noch die militärische, genannt Full Operational Capability (FOC) mit der Voraussetzung, daß alle 24 betriebsklaren Satelliten Block II-Satelliten sind. Dieser Zustand, der PPS gewährleistet, wird für 1995 erwartet.

Aussichten für die bestehenden Navigationssysteme

Die Betriebsaufnahme von GPS-NAVSTAR wird auf die jetzigen Verfahren

TRANSIT oder NNSS,
OMEGA mit Differential-OMEGA,
LORAN-C mit Differential-LORAN-C,
DECCA,
FUNKFEUER

nicht ohne Einfluß bleiben.

Hierbei ist jedoch zwischen dem Ende einer militärischen Nutzung, nachdem GPS die militärischen Erwartungen erfüllt hat, und dem Abschalten eines Verfahrens streng zu trennen. Dieser Unterschied wird häufig übersehen.

Definitiv festgelegt ist das Abschalten bislang nur für TRANSIT, und zwar ca. 2 Jahre nach Vervollständigung des GPS-Systemes, Ende 1996.

OMEGA, das 7 Staaten gemeinsam betreiben, wird nicht vor dem Jahre 2000 abgeschaltet werden. Inzwischen erklärte sich die UdSSR zur Mitarbeit bei OMEGA bereit. Die 3 VLF-Stationen ähnlich OMEGA sollen durch 2 weitere ergänzt werden. Es wird teilweise noch von der UdSSR gesprochen, da angeführte Aussagen von ihr stammen und z.Z. die Folgen des Umbruches nicht zu übersehen sind. Das primär von Frankreich propagierte Differential-OMEGA hat bisher außerhalb des französischen Einflußbereiches keine große Verbreitung gefunden und wird kaum weiter ausgebaut werden.

LORAN-C: Intensive Nutzung in den USA

Bei LORAN-C besteht ein gespaltener Zustand. Alle LORAN-C-Ketten auf dem Territorium der USA wurden modifiziert und auf automatischen Betrieb umgestellt. Außerdem sind 4 neue Sendestationen gebaut und 4 vorhandene für den Doppelkettenbetrieb erweitert

(194)

- 4 -

worden, um mit den dadurch entstehenden zwei neuen LORAN-C-Ketten das sogenannte LORAN-C-Loch zwischen den Ketten der Ost- und Westküste zu schließen. Die gute Bedeckung der USA und der angrenzenden Seegebiete hat zu einer intensiven, steigenden Nutzung des Verfahrens in der Luftfahrt und auch im Landverkehr geführt. Eine Betriebseinstellung ist nicht vor 2015 zu erwarten. Nachdem Versuche ergaben, daß Differential-LORAN-C als Positionsverfahren für Revier- und Hafennavigation geeignet ist, werden von der US Coast Guard entsprechende Verfahrensstandards ausgearbeitet. Es ist mit einer Ausbreitung dieses Verfahrens zu rechnen.

LORAN-C-Sender, die von den USA außerhalb ihres Territoriums betrieben werden, wie z.B. im Nordatlantik und im Mittelmeer, werden den entsprechenden Gastnationen zum Weiterbetreiben über 1994 hinaus angeboten. Ende 1994 soll für die USA generell die militärische Nutzung von LORAN-C enden. Dieser Termin ist inzwischen unabhängig davon, wann für GPS die Erklärung der Betriebsaufnahme (FOC) abgegeben werden wird.

Ausbau in anderen Staaten

Das Angebot zum Weiterbetreiben führte in Nordeuropa zur Bildung einer Arbeitsgruppe unter norwegischer Leitung. Diese Gruppe sprach in ihrem Abschlußbericht schon 1985 die Empfehlung aus, LORAN-C unter multinationaler Regie über 1994 hinaus weiterzubetreiben. Daneben wurden verschiedene Vorschläge ausgearbeitet, um die nordeuropäischen Seegebiete vollständig mit LORAN-C abzudecken. Drei Staaten kam hierbei eine besondere Bedeutung zu. In Norwegen wurde nach mehreren Anläufen LORAN-C vom Parlament zum zukünftigen Navigationsverfahren erklärt, u.a. auch, weil die Erfordernisse der Erdölindustrie durch DECCA nicht abgedeckt werden können. Im Nordmeer, wo weder DECCA noch LORAN-C vorhanden ist, wird z.Z. ein neuer LORAN-C-Sender bei Vardö gebaut. Eine weitere Station befindet sich nahe Bergen im Aufbau. Eine dritte neue LORAN-C-Station wird in Irland gebaut. Island hat nur LORAN-C für die eigene Fischerei. Es erprobte auf LORAN-C-Basis ein automatisches Sicherheitssystem für die eigenen Fischereifahrzeuge. Frankreich nahm Mitte 1985 zwei LORAN-C-Sender für militärische Zwecke (Biskaya-Abdeckung) in Betrieb. Im Jahre 1986 wurden für einen vierwöchigen Versuch diese französischen Stationen und die für den Doppelkettenbetrieb modifizierte Station Sylt als LORAN-C-Kette 8940 betrieben. Diese Kette bedeckte etwa westlich der Linie Sylt-Helgoland die südliche Nordsee, die östliche Hälfte des englischen Kanals sowie die innere Biskaya. Der Betrieb der Station Sylt wurde Ende Juni 1989 von der Bundesrepublik Deutschland übernommen. Mit Ende des Betriebes der Kette "Norwegische See" durch die US Coast Guard am 31. Dezember 1994 ergibt sich ab 1995 mit den französischen und den neu gebauten LORAN-C-Stationen in Nordeuropa eine erheblich erweiterte und bessere Bedeckung. Nachteilig ist lediglich, daß die Station auf Island den Betrieb einstellen wird und damit eine LORAN-C-Lücke zwischen Island und Nordamerika entsteht.

...

('94)

- 5 -

LORAN-C auch nach 2000

Weltweit gesehen, dehnt sich LORAN-C als einziges Verfahren aus. So nahm Saudi-Arabien Mitte 1985 zwei Ketten in Betrieb. Sie decken das östliche Mittelmeer, das Rote Meer, den Persischen Golf, den Golf von Aden, den Golf von Oman und einen Teil des arabischen Meeres ab. Im Jahre 1989 wurden die zwei Ketten durch Abschalten des Hauptsenders der Südkette zu einer Kette neu zusammengeschaltet, ohne daß sich die Bedeckungsgebiete wesentlich änderten. Die Chinesen bauen ein LORAN-C-Netz an der Küste auf. Von den geplanten 9 Sendern sind 6 betriebsklar. Die Betriebsaufnahme könnte eventuell im März 1994 erfolgen. Auch in Indien wird für März 1994 mit der Betriebsaufnahme der neu erbauten Ketten bei Bombay und Kalkutta gerechnet. In Südkorea werden 2 Stationen einer ehemaligen Kette der US Luftwaffe modernisiert. Neben diesen spezifischen Aktivitäten hat sich auch in Ostasien eine LORAN-C-Gruppe mit der GUS, Japan, VR China und Rep. Korea gebildet. Als weitere Teilnehmer werden Indien, Philippinen, Indonesien und Vietnam erwartet.

Im Nordpazifik besteht bereits seit 1987 eine Zusammenarbeit zwischen den USA und der UdSSR/GUS. Hierin liegt auch der Grund für die Offenlegung der Kettenparameter der UdSSR/GUS-Ketten (8000 und 7950), so daß entsprechende LORAN-C-Anlagen angeboten werden konnten.

Für die neue, gemeinsame USA/GUS-Kette wird täglich die Betriebsbereitschaftserklärung erwartet. Ende 1994 nach Rückzug der USA aus dieser Kette wird Japan die Aktivitäten übernehmen.

Die UdSSR selbst hatte für eigene Bedürfnisse 50 LORAN-C-Stationen bzw. Lizenzen für den Nachbau bestellt. Die GUS scheint in diesen Vertrag eingestiegen zu sein. Mit den Stationen sollten die vorhandenen CHAYKA-Stationen (LORAN-C der UdSSR/GUS) ersetzt werden, zwei vollständige LORAN-C-Ketten, die Pazifik-Kette 7950 und eine westliche Kette 8000 von der ein Teil der Ostsee abgedeckt wird. Die verbleibenden, bestellten Stationen reichen aus, um das geplante Gebiet der GUS abzudecken. Nach den offiziellen Navigationsplan der GUS wird für 1996 eine Kombination der CHAYKA-Kette 8000 mit den westlichen LORAN-C-Ketten mit Bedeckung für Ostsee, Barentsee, Mittelmeer und Schwarzes Meer geplant.

Auch bezüglich des Erhaltes der Mittelmeerkette hat sich 1989 eine Arbeitsgruppe unter Führung Italiens gebildet. Die Staaten Frankreich, Spanien, Algerien und Italien haben sich für eine Fortsetzung des Betriebes ausgesprochen. Italien hat inzwischen das LORAN-C-Verfahren zum nationalen Navigationsverfahren erklärt. Hiermit ist ein wesentlicher Schritt zur Sicherung der LORAN-C-Kette im Mittelmeer getan. Unsicher ist weiterhin das Verhalten der Türkei, die den östlichen Nebensender im September 1993 übernommen hat, allerdings mit dem im Februar 1993 zusammengebrochenen Antennenmast. Sollte dieser Nebensender nicht weiter betrieben werden, hat sich bereits die ehemalige UdSSR

...

angeboten, ihren LORAN-C-Nebensender auf der Krim für Doppelbetrieb auszurüsten und zusätzlich in der Mittelmeerkette zu betreiben. An den Gesprächen über eine eventuelle Neugestaltung bzw. Erweiterung der Kette beteiligt sich auch die EU. Von der EU werden auch LORAN-C-Aktivitäten auf der Iberischen Halbinsel unterstützt. Es ist geplant, bereits 1996 LORAN-C mit einer Abdeckung Nordwestafrika, Seegebiete westlich Spanien und Portugal und südwestlich bis zu den Kanarischen Inseln, Madeira und den Azoren in Betrieb nehmen zu können. Weitere LORAN-C-Aktivitäten, ohne daß bisher jedoch konkrete Vorhaben beschrieben werden, wurden aus Südafrika, Australien (Bedeckung des jeweils eigenen Territoriums) sowie Venezuela bekannt.

Der Grund für den überraschenden Ausbau des LORAN-C-Netzes ist die Entscheidung der Staaten, die Verkehrsüberwachungspflicht in den eigenen Gewässern durch ein zu GPS redundantes, nicht militärisches Navigationssystem zu gewährleisten. Dies gilt auch für die GUS, die neben den vorhandenen Ketten mindestens 15 LORAN-C-Stationen als Redundanz zu eigenen, GPS ähnlichen Satelliten- Navigationsverfahren GLONASS plant.

Wird DECCA LORAN-C weichen?

Über das DECCA-Verfahren liegen keine einheitlichen Aussagen der Betreiber vor. Es werden jedoch in den meisten Staaten Überlegungen angestellt, DECCA durch LORAN-C zu ersetzen. Hierfür gibt es zwei Gründe. LORAN-C-Signale sind weniger stör anfällig als die von DECCA. Es lassen sich deshalb mit LORAN-C-Sendern größere Gebiete versorgen. In Nordeuropa wäre das Verhältnis etwa 10:1, den Effekt der 100 DECCA-Sender könnte man mit 10 bis 12 LORAN-C-Sendern erreichen. Hinzu kommt, daß LORAN-C-Positionen a priori eindeutig sind; ein Dauerbetrieb, wie üblicherweise bei DECCA-Navigationsanlagen bzw. eine gute Kenntnis des Koppelortes beim Einschalten sind nicht erforderlich. Das DECCA-Verfahren besitzt im Gegensatz zu LORAN-C kein Wachstumspotential mehr. Neue Ketten werden nicht mehr gebaut, geplante wurden nicht fertiggestellt und einige vorhandene abgeschaltet, wie z.B. am 1. Oktober 1989 die französische und am 31. März 1992 die deutsche Kette; zum Teil wurden sie durch LORAN-C ersetzt. Außerdem litt die Zuverlässigkeit sehr durch das Verhalten der Firma Racal-Decca mit ihren Monopolansprüchen auf Verfahren und Gerät. Es ist bedauerlich, daß beim DECCA-Verfahren die technischen Möglichkeiten in der Vergangenheit nicht ausgeschöpft werden konnten. Seit Anfang 1987 hat die Firma Racal-Decca ihre Eigentumsrechte an den britischen und irischen Ketten an den Staat abgegeben. Gleiches erfolgte Mitte 1987 mit der dänischen DECCA-Kette; auch sie ging in staatlichen Besitz über. Racal-Decca wird die britischen und irischen DECCA-Ketten laut Vertrag bis 1994 betreiben. Eine 3jährige Vertragsverlängerung war möglich. Die Sendestationen entsprechen jedoch nicht mehr dem heutigen Stand der Technik und sind sehr personalintensiv, so daß in naher Zukunft eine Modernisierung unabdingbar wird. Die briti-

...

sche Verwaltung gehörte aus diesem Grunde zu den eifrigsten Verfechtern eines Wechsels von DECCA zu LORAN-C. Nur eine LORAN-C-Station auf britischem Boden, mit den französischen Stationen und der dafür zu modifizierenden Station Sylt zu einer LORAN-C-Kette zusammengeschaltet, hätte die jetzigen 26 DECCA-Stationen ersetzen können. Plötzlich und völlig unerwartet verkündete dann das britische Verkehrsministerium im Juni 91 die technische Erneuerung und den Fortbestand der DECCA-Ketten über 1997 hinaus, verbunden mit einer Absage an LORAN-C. In Norwegen ist nicht vorgesehen, die DECCA-Einrichtungen zur Verlängerung ihrer Lebensdauer technisch zu erneuern. Z.Z. wird die verbleibende Betriebsfähigkeit auf noch etwa 6 Jahre geschätzt. Die 17 von Schweden kontrollierten DECCA-Stationen werden mit geringem Personalbestand automatisch betrieben und befinden sich in einem technischen Zustand, der einen problemlosen Betrieb für weitere 10 bis 12 Jahre erwarten läßt. Ein Wechsel zu LORAN-C wird daher, aber auch wegen der großen in Gebrauch befindlichen Zahl von DECCA-Navigationsanlagen, als unnötig abgelehnt.

Indien wird ebenfalls DECCA durch LORAN-C ersetzen, was wohl noch im Jahre 1994 erfolgen wird. Vermutlich wird der LORAN-C-Planung in Südafrika auch das dortige DECCA zum Opfer fallen, Australien schaltete DECCA bereits vor einigen Jahren ab.

Lange Vorlaufs- und Übergangszeiten bei Systemwechsel

Bei der Betrachtung der hohen Investitionen, die in den Bordanlagen stecken, sollte man folgendes berücksichtigen:

Navigationsanlagen haben heute eine Modellebensdauer von etwa 7 Jahren, dann läuft die Ersatzteilbevorratung aus, oder es ist ein Nachfolgemodell auf dem Markt. Auf der anderen Seite sind Vorlaufzeiten bis zur Inbetriebnahme eines neuen LORAN-C-Senders erforderlich. Sehr optimistisch gesehen, sind von der Entscheidung für LORAN-C bis zur Betriebsaufnahme 5 Jahre zu rechnen. Es muß außerdem ohnehin davon ausgegangen werden, daß die USA so kurz vor dem Auslaufen der militärischen Nutzung keiner Änderung der jetzigen Kettenkonstellation zustimmen werden. Bei der Betriebsaufnahme von LORAN-C bis zum Abschalten von DECCA ist dann noch eine mehrjährige Übergangszeit unabdingbar, da insbesondere in der Fischerei die vom Einzelnen streng gehüteten Netzhaken-Positionen nur relativ nach DECCA vorliegen. Sie müssen zeitraubend in die entsprechenden relativen LORAN-C-Positionen umgewandelt werden. Der Wunsch nach 7jähriger Überlappung von alten und neuen Verfahren muß jedoch als nicht mehr realisierbar angesehen werden.

Da LORAN-C gegenüber DECCA großräumiger ist, war auch eine internationale Abstimmung über die Kosten des Ausbaues und Betriebes des LORAN-C-Netzes erforderlich. Diese Abstimmung lag in Nordwesteuropa vor, die für Herbst 1989 geplante Ratifizierung durch die beteiligten Nationen wurde jedoch immer wieder ver-

...

('94)

- 8 -

schoben. Durch die britische Meinungsänderung war diese Kostenaufteilung hinfällig geworden. Im August 1992 fiel dann die endgültige Entscheidung für den Ausbau und Betrieb eines nordwesteuropäischen/nordatlantischen LORAN-C-Netzes. Von Dänemark, Frankreich, Deutschland, Irland, Holland und Norwegen wurde das entsprechende Abkommen mit dem Kostenverteilungsplan unterzeichnet. Mit diesem Abkommen wird auch der Entscheidung des Rates der Europäischen Gemeinschaft vom Febr. 1992 zugunsten von LORAN-C entsprochen. Das zukünftige Netz wird aus den sechs vorhandenen LORAN-C-Stationen der norwegischen und französischen Kette sowie zwei neuen Stationen in Norwegen und einer in Irland gebildet. Sie werden zu 4 LORAN-C-Ketten zusammengeschaltet. Wann eine Station auf dem Territorium der GUS zugeschaltet werden kann, ist noch unklar.

Funkfeuer, was wird aus ihnen?

Bei den FUNKFEUERN ist, zumindest in den USA, die Entscheidung gefallen, sie bis über das Jahr 2000 weiterzubetreiben. Ähnliches dürfte auch für die anderen Staaten zutreffen. Allerdings wird die Anzahl der Feuer vermindert und die Zusammenfassung mehrerer Feuer zu einer Kette mit einer Frequenz entfällt.

Angestrebt wird ein ziviles Satelliten-Navigationsverfahren

Als redundantes, aus Sicherheitsgründen von immer mehr Staaten als notwendig erachtetes, zusätzliches Verfahren kristallisiert sich neben GPS-NAVSTAR - auch aus Gründen der Vereinheitlichung - LORAN-C heraus. Auch aus der GUS wurde inzwischen bekannt, daß dort die LORAN-C-Ketten neben dem eigenen Satelliten-Navigationsverfahren GLONASS in Betrieb bleiben sollen.

Es wird daneben allerdings an verschiedenen Stellen intensiv an einem Satelliten-Navigationsverfahren gearbeitet, das nicht die sicherheitsgefährdenden Einschränkungen der militärischen Verfahren GPS-NAVSTAR der USA und GLONASS der UdSSR aufweist. Dem Aufbau eines eigenen zivilen Systems, wie es auch von der IMO, einer UN-Organisation gefordert wurde, ist man trotz der hohen Kosten inzwischen wieder nähergekommen. Für dieses zivile System standen ehemals zwei Verfahrenskonzepte in Konkurrenz, GRANAS von SEL, mit Unterstützung des Bundesministers für Forschung und Technologie entworfen, und NAVSAT von der European Space Agency (ESA) entwickelt. Eine vergleichende Studie kombinierte beide Konzepte und empfahl das Ergebnis als europäischen Systemvorschlag. Ehe es jedoch zur Vorbereitung praktischer Versuche kam, begann die Entwicklung von Methoden zur Absicherung der GPS-NAVSTAR-Verwendung gegen die Auswirkungen militärisch bedingter Manipulationen. Daneben laufen jedoch die Diskussionen über ein ziviles (europäisches?) Satelliten-Verfahren weiter, zumal DGPS durch Manipulationen an GPS im Konfliktfall gestört werden kann.

...

Differential-GPS (DGPS) war der erste Ansatz zur Problemlösung. Von einer Referenz-Station, werden international standardisierte GPS-Korrekturen ermittelt und z.B. über Funkfeuer abgestrahlt. Die Verwendung der Korrekturen in der Bordanlage ergibt in einem begrenzten Gebiet um die Referenz-Station die Beseitigung des von den USA eingeführten Verschlechterungseffektes und in einem kleineren Gebiet eine auf etwa 5 - 10 m erhöhte Genauigkeit. Zwei DGPS-Stationen unter Nutzung von Funkfeuern wurden 1991 für das Schärengebiet Helsinki-Stockholm in Betrieb genommen. Für 1992 war eine DGPS-Station bei Warnemünde geplant, sie soll nun 1994 ihren Probetrieb aufnehmen. Eine zweite ist für Helgoland vorgesehen. Auch in anderen Ländern werden DGPS-Stationen geplant oder haben ihren Betrieb bereits aufgenommen. Die Nutzung ist kostenlos.

Neben dem Funkfeuer-Frequenzband um 300 kHz wurde auch vorgeschlagen die LORAN-C-Signal (100 kHz) mit DGPS-Korrekturen zu modulieren.

Daneben gibt es einige firmeneigene DGPS-Netze z.B. von Sercel, Racal, Robertson und Shipmate, die allerdings nur gegen eine Gebühr genutzt werden können.

Es wird daneben an der Entwicklung kombinierter Navigationsanlagen für GPS und GLONASS in der Hoffnung gearbeitet, Mängel des einen Verfahrens durch das zweite ausgleichen zu können. Wie realistisch diese Methode ist, läßt sich nicht abschätzen, nachdem in der GUS das GLONASS-System in die zivile Verwaltung übergang und sein Fortbestand wegen der enormen Kosten unklar ist. Von den vorgesehenen 24 Satelliten sind z.Z. 10 bis 14 in Betrieb.

Die Lebensdauer der Satelliten ist jedoch noch unbefriedigend. Von 9 zwischen Juni 89 und Juni 91 gestarteten Satelliten dienten allein 6 dem Ersatz ausgefallener Satelliten. Von der GUS wurde 1995 als Betriebsbeginn angegeben.

Als dritte Lösung will INMARSAT über die eigenen geostationären Nachrichten-Satelliten Korrekturen für GPS und Warnungen bei Störungen verbreiten. Außerdem beabsichtigt INMARSAT über seine Satelliten von der 3. Generation an GPS-(GLONASS-?) identische Signale abzustrahlen, um die Zahl der jeweils sichtbaren Satelliten zu erhöhen.

Welches dieser Verfahren, die leider nicht kompatibel sind, d.h. mit einer Bordeinrichtung nicht wahlweise einsetzbar sind, sich durchsetzen wird, muß abgewartet werden. Wahrscheinlich wird es DGPS sein.

Einem rein kommerziellen Satelliten-Navigationsverfahren GEOSTAR/LOCSTAR einer amerikanischen Firma war kein Erfolg beschieden, die Betreiber sind in Konkurs gegangen. Bei diesem Verfahren mußten die Bordeinrichtungen vom Verfahrensbetreiber bezogen, es mußte außerdem jede einzelne Positionsbestimmung bezahlt

...

werden. Die Ähnlichkeit zum ehemaligen Zustand beim DECCA-Verfahren war groß und entsprechend abschreckend.

Navigationssysteme sollten grundsätzlich von den staatlichen Verwaltungen für die allgemeine Verwendung vorgehalten werden.

Fazit:

Als Schlußfolgerungen ergeben sich:

- 1 Es sind drei Zeitabschnitte zu unterscheiden.
 - a) bis zur Betriebsaufnahme von GPS (1994/95),
 - b) bis zur Betriebsaufnahme eines zivil kontrollierten Satelliten-Navigationsverfahrens oder - Überwachungsverfahren (2000?),
 - c) nach Betriebsaufnahme des zivilen Verfahrens.
- 2 Folgende Veränderungen sind in den Zeitabschnitten zu erwarten:
 - a) Es wird keine Änderung des augenblicklichen Zustandes eintreten.
 - b) GPS kann benutzt werden, daneben sollte man jedoch ein redundantes Verfahren aus Sicherheitsgründen fahren.
TRANSIT wird endgültig abgeschaltet.
LORAN-C wird schrittweise an die Stelle von DECCA treten und als Redundanz zu GPS dienen.
Differential-GPS unter Verwendung der Frequenzen des Funkfeuer-Bandes wird weltweit ausgebaut.
 - c) Ein international verwaltetes und betriebenes Satelliten-Navigationsverfahren oder -Überwachungsverfahren wird den Betrieb anderer Funkverfahren weitgehend überflüssig machen.

*) BSH, Leiter des Sachgebietes "Hyperbel-, Satelliten- und integrierte Navigation, elektromagnetische Verträglichkeit"



Deutscher Wetterdienst
Zentralamt Offenbach

Deutscher Wetterdienst • Postfach 100465 • 63004 Offenbach am Main

Herrn
Günther Hirschberg
Höhenstr. 21

61476 Kronberg

künftig statt Langwellensender
DCF54: Digitaler Empfang
von Wettersatelliten möglich.

Unser Aktenzeichen

Az.: W4/W4b/54.40.00

Telefon

8062 - 2680

Datum

6. Oktober 1994

Sehr geehrter Herr Hirschberg,

es gibt mehrere Möglichkeiten Daten von Wettersatelliten digital zu empfangen:

1. Direkter Empfang

Einige Hersteller bieten neben sogenannten SDUS-Anlagen (analoger Empfang) auch PDUS-Anlagen (digitaler Empfang) in Verbindung mit PC's an. Hierbei ist aber zu beachten, daß diese Daten ab 1995 verschlüsselt werden und Sie eine Entschlüsselungseinheit sowie den Schlüssel zum Empfang der Daten benötigen. Der Empfang der analogen SDUS-Daten ist dagegen ohne Schlüssel und z.Zt. gebührenfrei möglich.

2. Mailbox des DWD (pc-met)

Der DWD baut z.Zt. ein Mailboxsystem auf, aus dem u.a. Satellitenbilder (z.Zt. nur METEO-SAT) abgerufen werden können. Die Bilder liegen als TIFF-Dateien vor und werden aus den hier im Zentralamt empfangenen digitalen Daten erstellt. Die Bilder können mit Hilfe eines Modems und eines Terminalprogramms in Ihren PC geladen werden (siehe Anlage). Während der laufenden Testphase werden Daten die älter als 24 Stunden sind kostenlos angeboten. In Zukunft müssen bestimmte Produkte je nach Qualität bezahlt werden. Die Gebühren stehen z.Zt. aber noch nicht fest.

..2

Dienstgebäude/Frankfurter Straße 135
63067 Offenbach am Main
Telefon: 069 - 8062-0, Telex: 4152817
Telefax: 069 - 8062-2484, Btx: *44440#

Dienstgebäude/Kaiserleistraße 42
63067 Offenbach am Main
Telefon: 069 - 8062-0, Telex: 4152817
Telefax: 069 - 8062-2801, Btx: *44440#

Bundeskasse Frankfurt
Postgiroamt Frankfurt am Main
(BLZ 500 100 60)
Kto.-Nr. 8971-608 (z.G.DWD)

Der Deutsche Wetterdienst ist
eine Bundesbehörde im
Geschäftsbereich des Bundes-
ministers für Verkehr (BMV)



Deutscher Wetterdienst
Zentralamt Offenbach



3. Btx (Datex-J)

In Btx-Programm des DWD stehen neben vielen Vorhersagen auch Satellitenbilder als Telesoftware zur Verfügung. Die Bilder sind wie in der Mailbox TIFF-Dateien aber mit geringerer Auflösung. Diese Bilder können, wenn Sie Btx-Teilnehmer sind, in ihren PC geladen werden und kosten z.Zt. DM 0,50 pro Bild.

4. DCF54



Der DWD sendet über den Langwellensender DCF54 u.a. auch Satellitenbilder in analoger Form aus. Dieser Sender wird aber voraussichtlich 1995 abgeschaltet und die Produkte des DWD dann digital über Satellit ausgestrahlt. Zum Empfang der Daten ist eine Bodenstation sowie eine Entschlüsselungseinheit notwendig. Da das System z.Zt. entwickelt wird, stehen noch keine Gebühren fest.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Angaben geholfen zu haben. Für weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Asmus

Holger - DLJATT

1

Bergungen und Hilfeleistungen in den USA

Der deutsche Fachmakler für Yachtversicherungen berichtete in einer Veröffentlichung in der „SEGLER-ZEITUNG“ über die Praxis von Bergungen und Schlepphilfe in Spanien. Die frühere freiwillige und kostenlose Leistung durch Organisationen wie DGzRS in Deutschland und ähnlichen Institutionen im Ausland, ist bei der heutigen, gewaltigen Anzahl der Freizeitskipper sicherlich nicht mehr zu erwarten.

In den USA hat sich um die Seenotrettung traditionell die „US-Coast-Guard“ gekümmert, eine Militärische oder auch Para-Militärische Behörde, die gleichzeitig die Vermessung der Küstengewässer, die Schifffahrtsstraßen Bezeichnungen, Betonungen, Leuchttfeuer usw. besorgt. Die Coast-Guard ist natürlich auch aufgrund dieser Aufgabe überall präsent, hat Stationen überall an der Küste und hört neben KW-Funk natürlich ständig den UKW-Funk Kanal 16 und darüberhinaus den Coast-Guard Kanal 22 A ab. Auf letzterem können wir wegen der zu eng gefaßten Vorschriften in Deutschland, leider nicht kommunizieren.

Die Coast - Guard hat in der Vergangenheit tatsächlich hunderttausenden von US-Wassersportlern aus manch einer Misere geholfen, auch so manchen Motorboot-Skipper eingeschleppt, der einfach vergessen hat vorher an die Tankstelle zu fahren. Für US Wassersportler war es stets das Wichtigste vor dem Auslaufen mit der Frage auf Kanal 16 „Coast-Guard, this is Happy-Wave for a radio check“ die Funktions der UKW Anlage zu prüfen. Prompt kam auch die Antwort: „Station asking for radio check. I read you loud and clear.“ Damit machte dann der Steuerzahler sicher, daß die Behörde die er ja mitfinanzierte auch für ihn bereit stand. Nun haben die Bergungen der allzu sorglosen US-Freizeitskipper dermaßen zugenommen, daß die Coast Guard sie nicht mehr bewältigen kann und auch nicht bewältigen will. Inzwischen gibt es deshalb überall entlang der US-Küsten kommerzielle Bergungsunternehmen, meist ehemalige kleine Fischereifahrzeuge, sehr seetüchtig, professionell gehandhabt, teilweise auch für andere Arbeiten, Tauchen, Heben, Kranen usw. ausgestattet.

Aber nach wie vor übernimmt die Coast Guard die Regie für jeden Fall von Havarie, zumal darüber auch Protokoll geführt wird. Der Ansprech- und Funkruf-Partner ist also weiterhin die Coast-Guard. Muß man also, gleichgültig welcher Art die Havarie ist, Hilfe anfordern, ruft man die US-Coast-Guard auf Kanal 16. Bei Gefahr für Menschenleben stellt die Coast Guard weiterhin ihr Rettungssystem voll und ganz zur Verfügung, bis hin zum Abbergen mit dem Helikopter, auch dann, wenn die Gefahr erst dann bestehen könnte wenn der Havarist der nun ruderlos treibt an der Küste zu zerschellen droht, wird großzügig Hilfe geleistet. Aber wer, wie leider zuoft der Fall, auf einem Segelboot um Hilfe funkt, weil der Motor nicht anspringt und auf die Frage: „warum segeln sie nicht in den Hafen?“ nur zu antworten weiß: „Das kann ich nicht, das hab ich ja noch nie gemacht!“, dem hilft die Coast Guard zumindest mit der Kommunikation, bestellt den „Abschleppdienst“ per Telefon. Die Schlepper berechnen zwischen 80 und 100 \$ pro Stunde, die Uhr tickt natürlich schon im Moment des Ablegens.

Glücklicherweise haben ja die Amerikaner einen Sinn fürs besonders praktische. Und da die Coast-Guard eigentlich dem Boots-Hobby in USA doch recht positiv gegenübersteht, sieht die Prozedur stets folgendes vor: Wenn nicht der Havarist sogleich kommerzielle Schlepphilfe verlangt - die meisten tun dies übrigens, da sie so eine Art ADAC-Schutzbrief haben, der die Kosten erstattet - wird erst mal über Funk die Aufforderung zur freiwilligen Schlepphilfe durch andere Boote und Yachten ausgestrahlt. Es wird mehrmals wiederholt: „wer ist bereit dem 20 Fuß Motorboot an der und der Position mit Schlepphilfe beizustehen.“ Erst dann werden die Profis benachrichtigt.

P.S. Die Schutzbrief-Versicherung können übrigens auch Besucher der US-Gewässer abschließen!

Intermar auf neuen Wellen

Eine Anregung aus Erfahrung

Unterwegs alleine oder mit kleiner Crew und im Mittelmeer:

Der Wetterbericht kommt - vielleicht - mittags (nach Atlantik).

Die Mittagsdämpfung macht häufig die Aufnahme sehr schwierig und der Zeitpunkt ist für eine Törnplanung sehr spät, zu spät.

Unterwegs mit Autopilot: der Sendebetrieb bringt den Piloten zum Rotieren. Also keine Rückfragen!

Die Gegenstation ist im moment nicht qrv und später sind die eigenen Bedingungen ungeeignet.

Ein Verkehr auf AMTOR/FACTOR etc. bietet hier eine *Alternative*.

Der Verkehr kann mit ganz kleiner Leistung abgewickelt werden. •Es sollte jeder erschlagen werden, der hier mit Nachbrenner arbeitet!.

Es können mehrere Frequenzen vorgehalten werden, also auch etwa 18Mhz.

Es kann zeitversetzt gearbeitet werden. Während das Schiff ohne Autopilot läuft, kann die eigene Box bedient werden. Es liegen sehr gute Erfahrungen gerade bei Einhandtörns vor.

VORAUSSETZUNGEN für diese Verbindungen bieten mittlerweile eine ganze Reihe von international arbeitenden MAILBOXEN, über die auch **Weitverbindungen** automatisch abgewickelt werden können. Gerade dafür spielt der Zeitversatz ja eine große Rolle.

Soft- und Hardware sind also bekannt. Mittlerweile ist ja auch auf den meisten Yachten ein PC anzutreffen.

Nachdenkenswert wäre es daher für INTERMAR, für die speziellen Belange seiner Mitglieder ein solches System aufzubauen. Der Operator dafür ist ja ebenfalls nicht an feste Zeiten gebunden und dann vielleicht auch leichter zu finden.

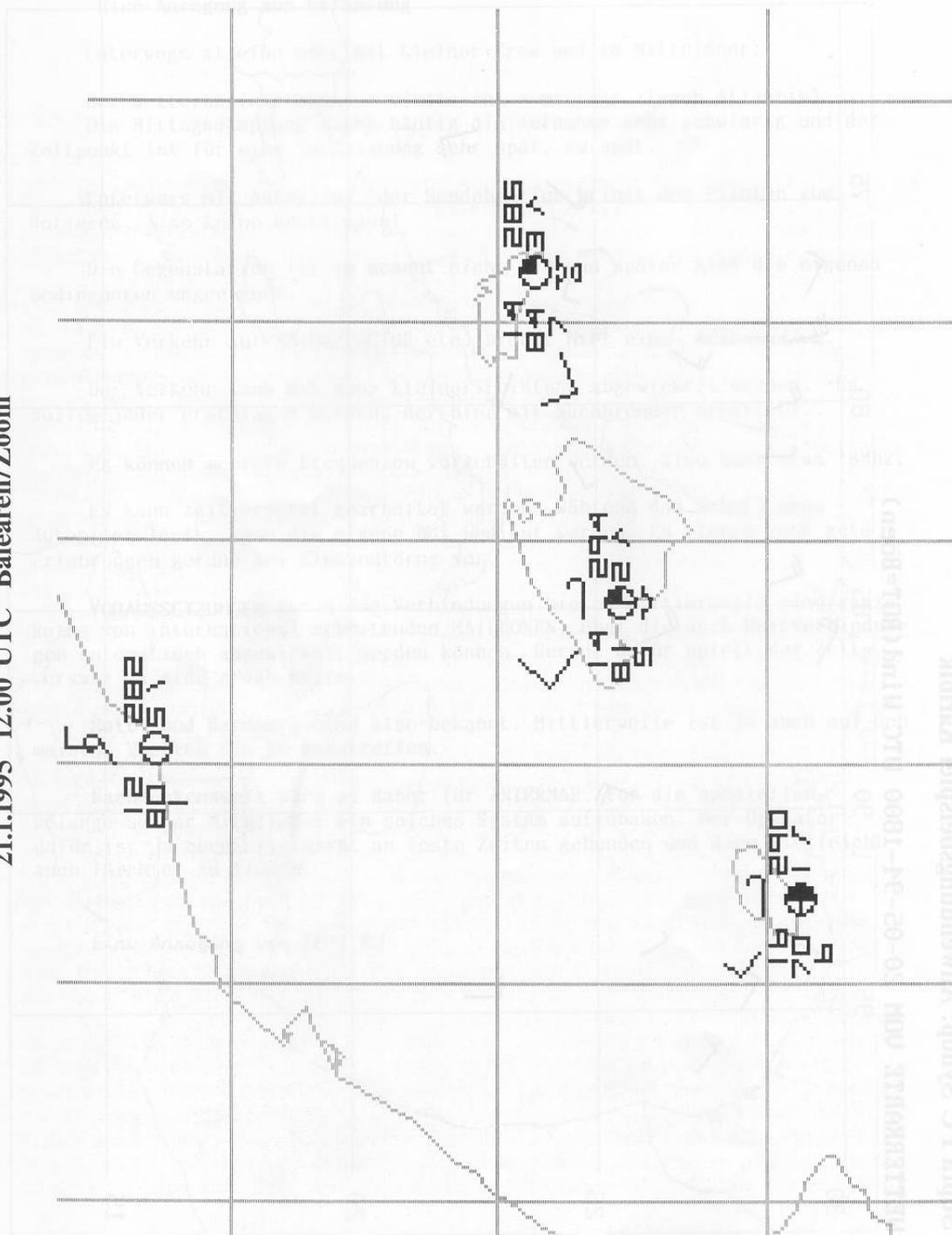
Eine Anregung von DF 1 RU

Supra PC Synop: Anwendungsbeispiel Karibik

WETTERKARTE VOM 20-05-94-1800 UTC Wind (ROT=Boen)



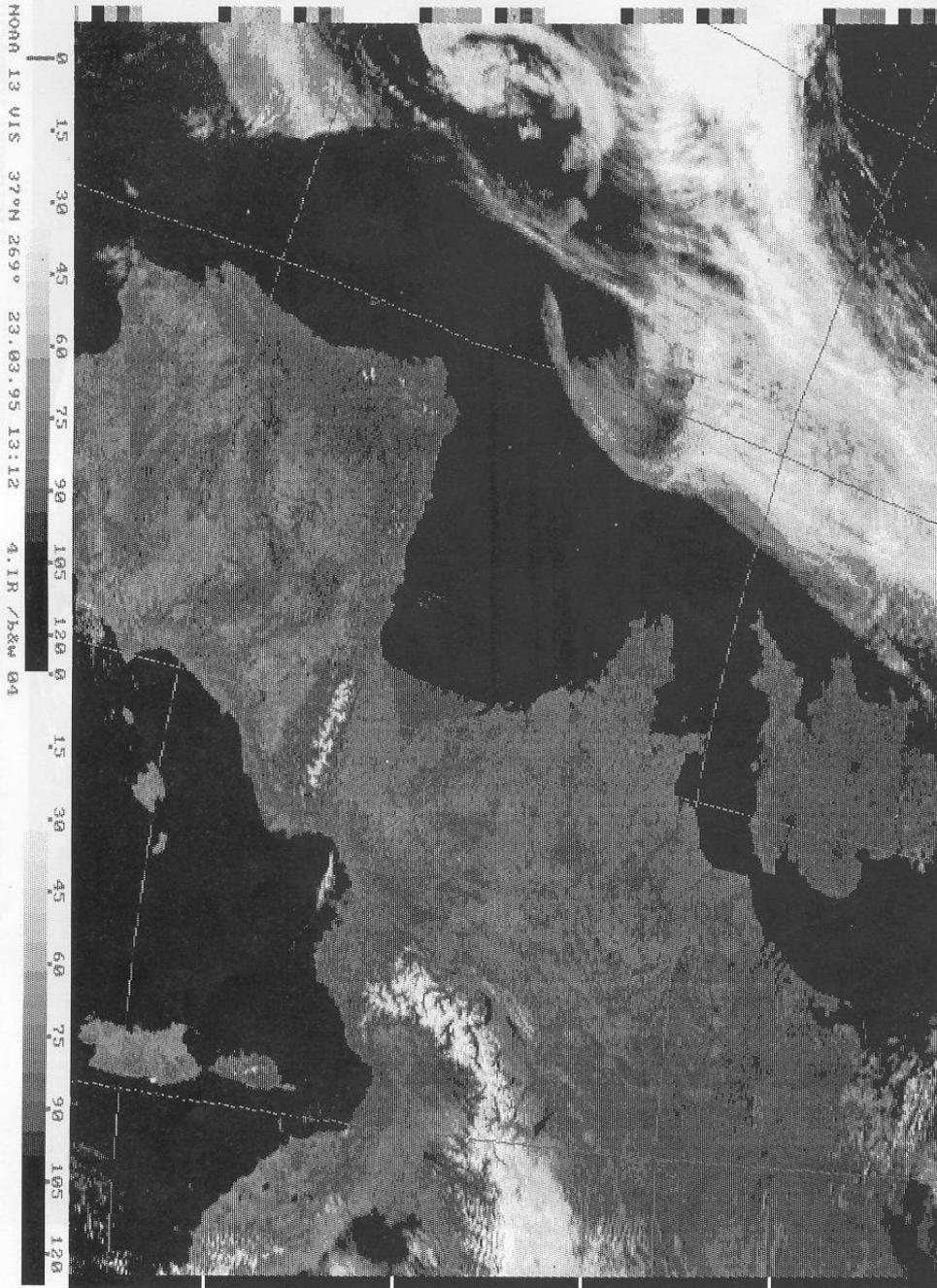
21.1.1995 12.00 UTC Balearen/Zoom



(C) UKWtechnik 1989 - 1994 23.03.95 13:12 NOAA 13 VIS 37°N 269¼

Hohe Auflösung bei umlaufenden Wettersatelliten der Serie NOAA 9-13

z. B. Genfer See, Bodensee, Budit von Palma de Mallorca.



**Geostationäre Wettersatelliten;
Hier Meteosat-Gesamtbild**



(C) UKWtechnik

1989 - 1994

25.03.95 15:23

CTOT

30

15:00

(C) UKWtechnik

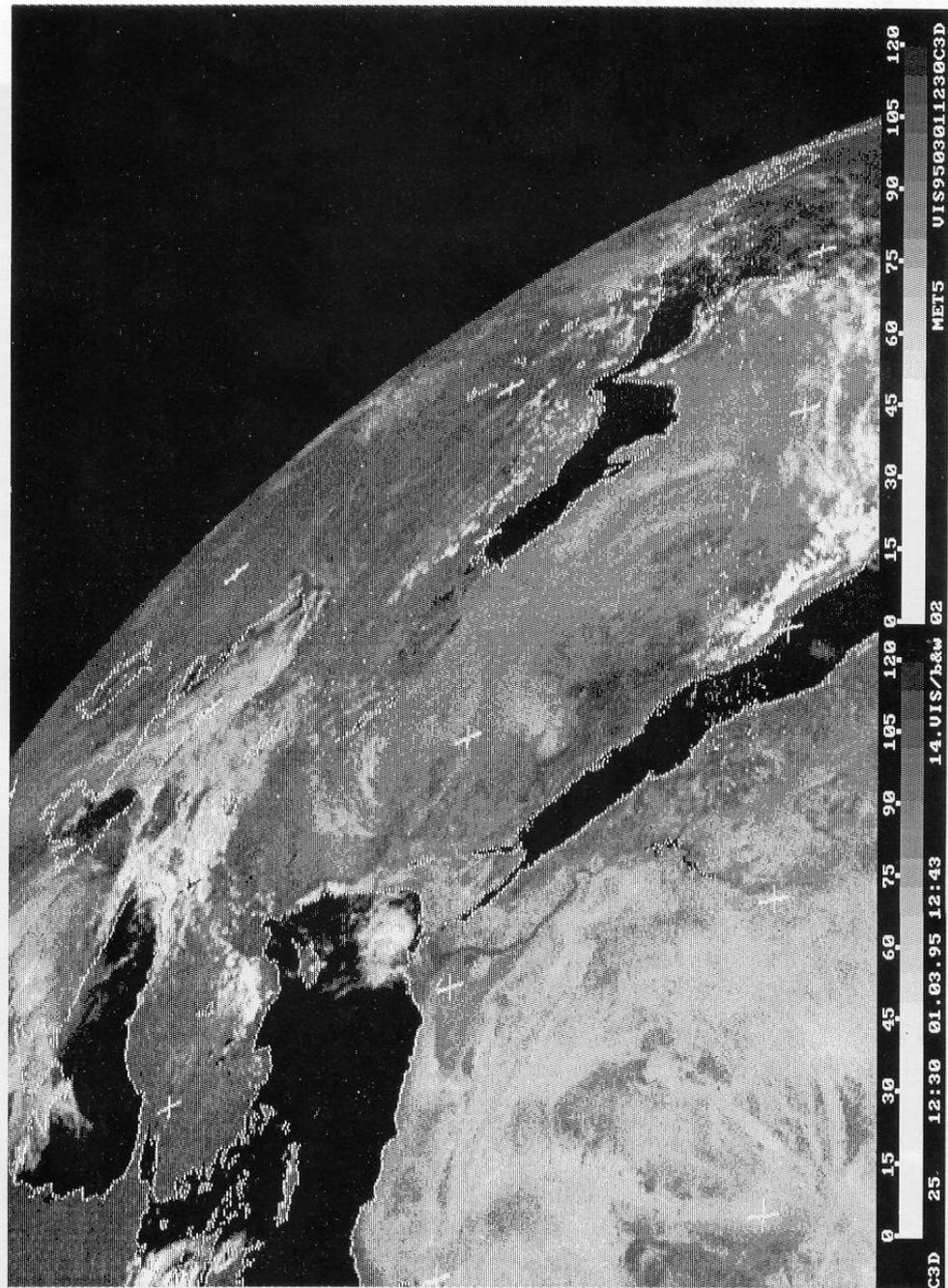
1989 - 1994

01.03.95 12:43 C3D

25

12:30

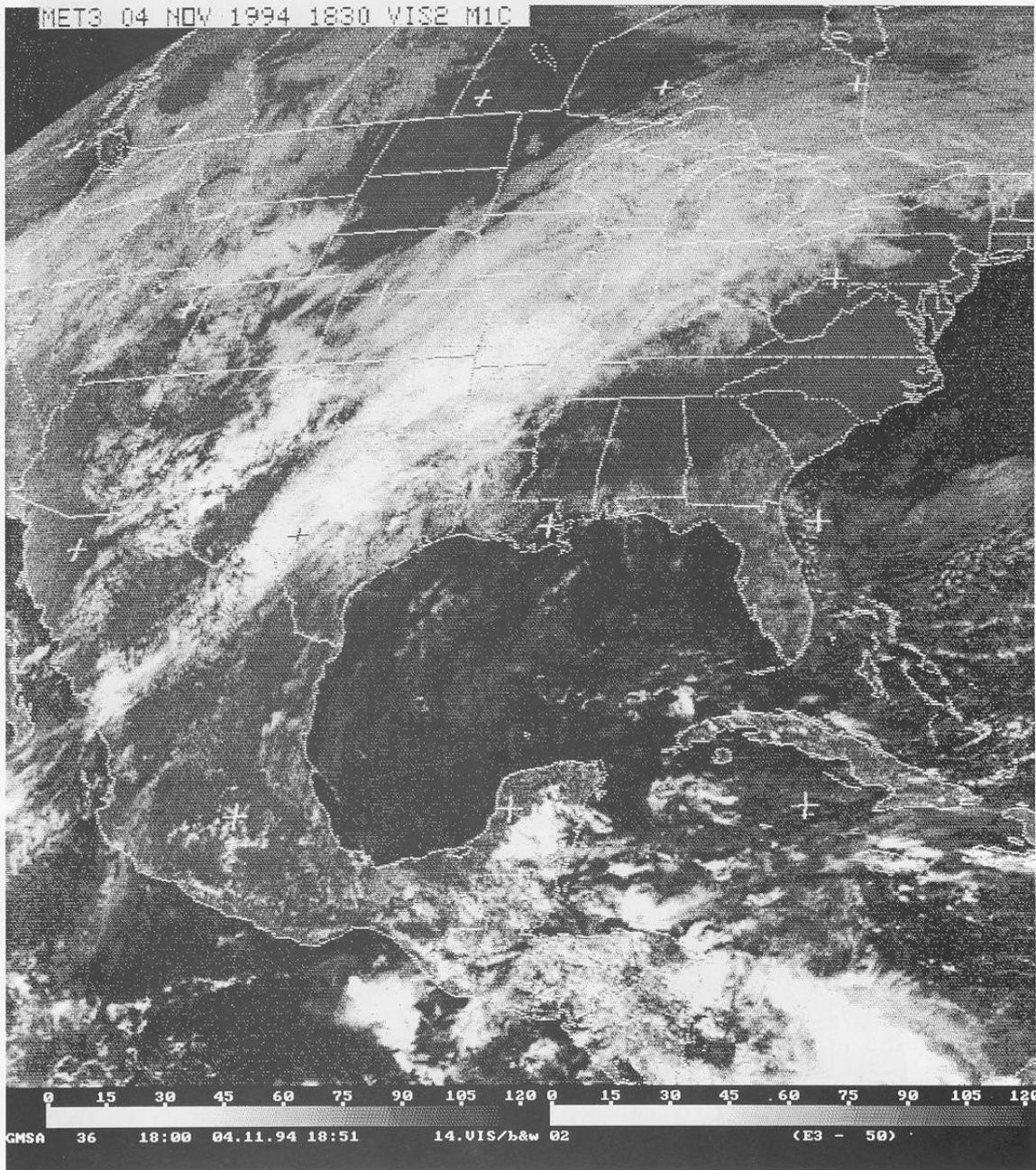
Meteosat-Ausschnitt C3D sichtbarer Bereich



Geostationärer Wettersatellit über Ostteil Nordamerika

(C) UKWtechnik 1989 - 1994

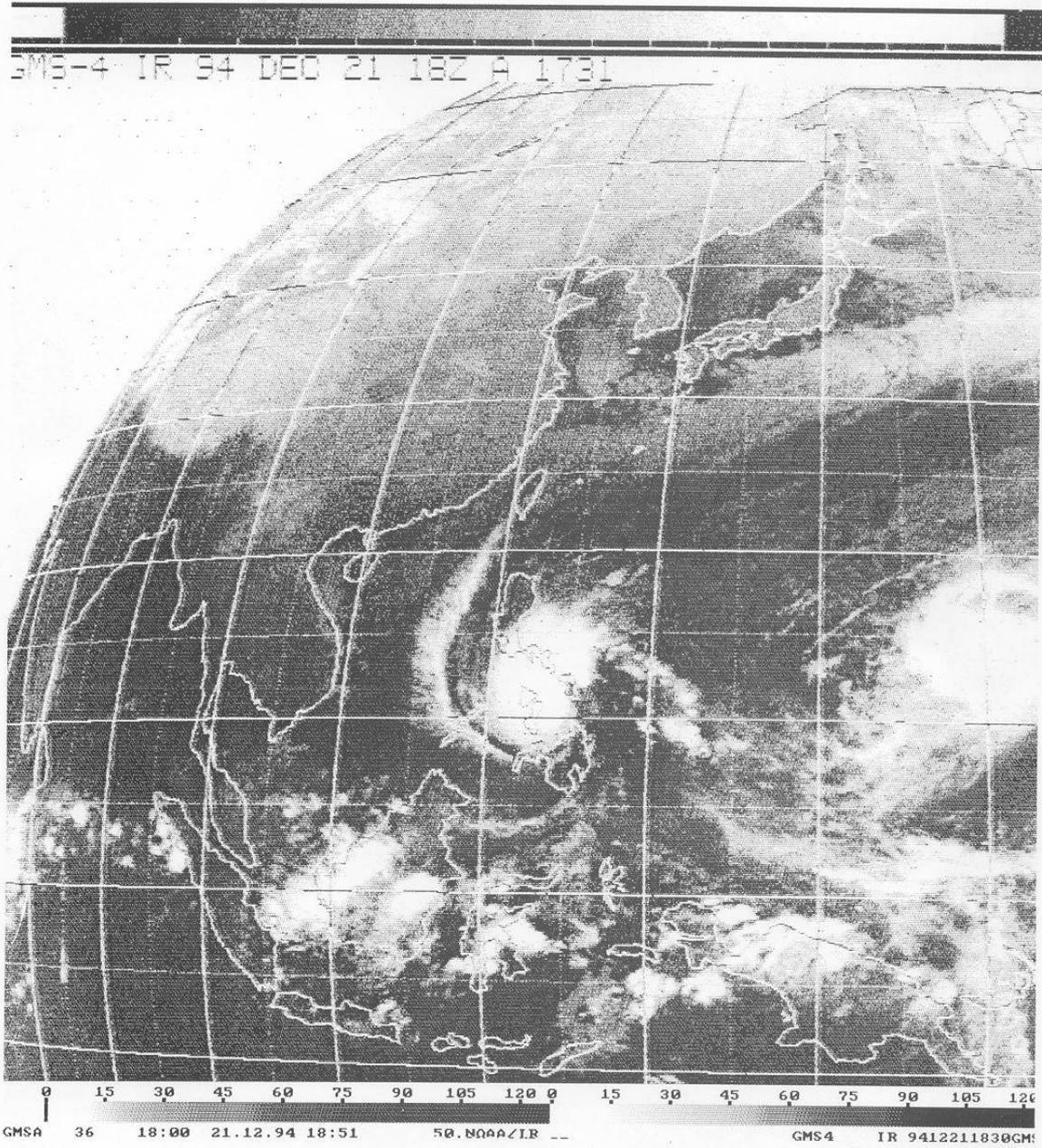
04.11.94 18:51 GMSA 36 18:00



Taifun Philippinen Geostationärer Wettersatellit GMS-Japan

(C) UKWtechnik 1989 - 1994

21.12.94 18:51 GMSA 36 18:00



.....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 Bundespräsident.

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)

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

Wir danken für die gespendete Anzeige.