INTER MAR® Inc. Amateur-Seefunk e.V.

Jahresbericht 1996
des
INTERMAR
Amateur-Seefunk e. V.

Herausgeber

Intermar Amateur-Seefunk e.V.

Redaktion

Johanna Michaelis
Klaus Nölter
Reeperbahn 157, 20359 Hamburg
Tel. + Fax 040/319 22 18

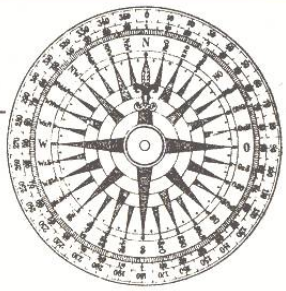
Vorstand

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,

im Namen des Intermar-Vorstandes danke ich allen, die im verganenen Jahr durch Rat, Tat oder Spende die Voraussetzungen für eine gute Vereinsentwicklung geschaffen haben.

Unser wichtigstes Ziel, welches auch in der Vereinssatzung "verankert" worden ist, lautet, die Sportschiffahrt zu unterstützen. Wir erreichen dies durch unsere täglichen Amateurfunkverbindungen mit Yachten im Mittelmeer, Atlantik oder Pazifik. Es werden hierbei Positionen gesichert, Wetterdaten ausgetauscht und viel Menschliches besprochen.

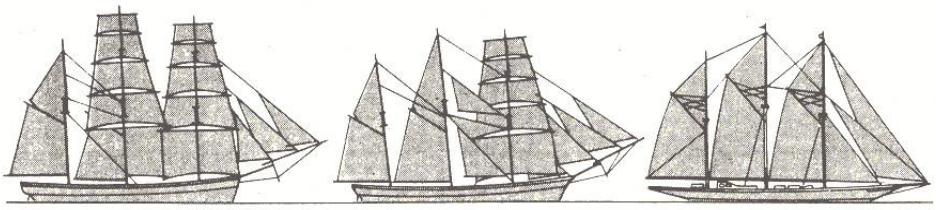
Leider haben sich im vergangenen Jahr wieder ein paar Notfälle ereignet, die erfreulicherweise einen glücklichen Ausgang nahmen. So verlor eine Yacht westlich der Kapverdischen Inseln ihren Mast, erreichte aber dennoch nach 6 Wochen ihr Ziel in den Kleinen Antillen. Intermar half vorsorglich mit der Weiterleitung individueller Törnberatung durch das Seewetteramt Hamburg. Bei der Kindesentführung durch den Skipper einer Yacht war es für die Kriminalpolizei wichtig zu erfahren, wo diese letztmals gesichtet worden war. Es dauerte aufgrund unserer vielfältigen Verbindungen nicht lange, bis der entscheidende Hinweis für die Festnahme gegeben werden konnte.

Intermar unterstützt die Sportschiffahrt aber nicht nur im Wege des Amateurfunks, sondern auch durch Auskünfte und Beratung in fast allen maritimen Belangen.

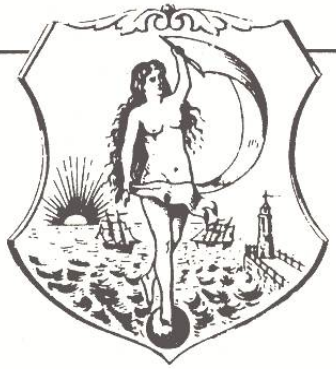
Zum Schluß sei noch auf die Einrichtung einer Intermar-Box (14070,1 KHz, USB/Pactor) hingewiesen, die unter dem callsign DL2FCG erreichbar ist. Sie wird nach Bedarf mit Wetterdaten bestückt. Fahrtenberichte gehen dort ebenfalls ein.

Gute Amateurfunkverbindungen mit mm-Stationen wünscht

Günther - DL 0 NL



Inhaltsverzeichnis



Vereinsangelegenheiten

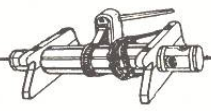
Vorwort	Seite 1
Inhaltsverzeichnis	Seite 2
Protokoll der Jahreshauptversammlung 1996	Seite 3
Einladung zur Jahreshauptversammlung 1997	Seite 4
Geschäftsbericht `96	Seite 5
Der Vorstand stellt sich vor	Seite 6
Information zu Intermar	Seite 7

Berichte von mm-Stationen

Ein Brief der HIGHLIFE	Seite 8
Von Thailand zu den Chagos	Seite 11
Oh, wie schön ist Panama	Seite 14
Ein Brief der PUSTEBLUME	Seite 18
Mit der KAMIROS auf den Kapverden	Seite 20
Alle Gute von der TUTE	Seite 23
Mittelmeertörn Frankreich -Türkei	Seite 26
Entlang der Lykischen Küste	Seite 28
Buchvorstellung OLE HOOP	Seite 30
Starkwind in der Biscaya	Seite 33
Nordseereise der OLE HOOP	Seite 37

Technisches und Dramatisches

Reisekosten der VAMOS	Seite 38
Mastbruch auf dem Atlantik	Seite 39
Der Untergang der OSTWIND	Seite 40
Feuer an Bord! Der Verlust der BAZI	Seite 43
Was ist ALDEBARAN?	Seite 46
Ein Traum scheitert	Seite 48
Eine Kindesentführung	Seite 50
Laβt die Winde wehen	Seite 52
Wetterdaten für Segler	Seite 53
Bakterien im Tank	Seite 54
Die Zukunft der Funknavigation	Seite 55
Die Clubstation DL 0 IMA von Rolf	Seite 58
"Richtfunk" vor Anker	Seite 59
Eine Perle in der Online Welt	Seite 60
Segeltuchfender	Seite 61



Protokoll der Jahreshauptversammlung 1996

Versammlungsort: Hamburg, Restaurant ÜBERSEEBRÜCKE

Protokollführer: Rolf (DL 0 IMA)

1.) Begrüßung durch Günther (DL 0 NL)
16 Teilnehmer, davon 13 Mitglieder, 4 Gäste
traumhaftes Wetter - Sonnenschein

2.) Die Versammlunng stellt die Beschlußfäigkeit fest (Minimum 3 Mitglieder)

3.) Rolf wird als Protokollführer bestimmt, führt Protokoll

4.) Die Tagesordnung wird unverändert angenommen (s. Einladung)

5.) Tätigkeitsberichte:

- Protokoll - Info
- Körperschaftssteuererklärung abgegeben
- Satzungsänderung
- Werbetrommel für Clubheft
- Messe `96, 2 Tage - entfällt
- Heft `95, Herstellung: Johanna und Klaus, Druck und Versand: Rolf
- Bericht über betreute Jachten in allen Weltmeeren

6.) Kassenbericht: Herbert (DL 1 YDM) informiert über derzeitigen Stand und regt Spendenbereitschaft an.

7.) Entlastung des Vorstandes (einstimmig)

8.) Wiederwahl des Vorstandes

9.) Wiederwahl des Kassenprüfers (Herbert)

10.) Wahl des Kassenwarts. DF 1 RU wird in Abwesenheit gewählt, falls er ablehnt, wird das Amt wie bisher von Constanze übernommen.

11.) Bericht Günthers über die schwierige Begleitung der Jacht FREYDIS im antarktischen Eismeer mit Hilfe von Eisberichten aus Washington und Prognosen des Seewetteramtes Hamburg.

12.) Verschiedenes:

Herbert (DL 1 YDM) schlägt Herbert (DL 4 VB) zur Unterstützung des Kassenwarts und bei der Netzleitung vor. Er macht außerdem den Vorschlag, Arno (DK 4 BP) wieder als Mitglied von INTERMAR aufzunehmen.
Der Vorschlag wird einstimmig angenommen. Herbert wird Arno diesen Beschluß mitteilen.

Als Tagungsort für die nächste Mitgliederversammlung am 19. April 1997 wird der TO-Treffpunkt (Restaurantschiff) in Mainz festgelegt.

Mailboxen (AMTOR und PAKTOR) gibt es bei DL 0 IMA und HB 3 AK.

gez. Rolf (DL 0 IMA)

Einladung zur Jahreshauptversammlung 1996 des Intermar Amateur-Seefunk e.V.

Das diesjährige Treffen findet am 19. April um 10.00 Uhr im Café- und Restaurationsschiff "Peter Schlott" in Frankfurt/Höchst statt.

Tagesordnung

1. Begrüßung der Mitglieder und Gäste durch den Vorstand
2. Feststellung der Beschlußfähigkeit
3. Bestimmung des Protokollführers
4. Festlegung der Tagesordnung
5. Tätigkeitsbericht des Vorstandes
6. Kassenbericht
7. Entlastung des Vorstandes
8. Wahl des Vorstandes
9. Wahl des Kassenführers
10. Wahl des Kassenprüfers
11. Verschiedenes

Mittagspause

Ab ca. 14.00 Uhr gibt es noch ein spannendes Unterhaltungsprogramm: Diavortrag von Klaus (DL5HN) über eine dreiwöchige Luxuskreuzfahrt mit der MS VISTAFJORD, Spanien - Madeira - Kanaren - Kapverden - Franz. Guayana - Antillen - Florida (1/2 Std) und einen Videofilm über die dramatische Reise der FREYDIS in die Antarktis.

Anreise zum Versammlungsort:
Die "Peter Schlott" befindet sich in der Nähe des Bahnhofes HÖCHST am nördlichen Mainufer beim Fähranleger und ist per Auto über die A 66 (Frankfurt - Wiesbaden) zu erreichen.

Wir wünschen allen eine gute Anreise bei (hoffentlich) herrlichem Frühlingswetter!

Anmerkung der Redaktion

Auch diesmal hat es uns wieder viel Spaß gemacht, das INTERMAR-Heft zu gestalten. Ganz herzlichen Dank auch wieder an alle, die Günther oder uns Berichte geschickt haben. Einige Berichte waren leider so lang, daß wir sie aus Platzgründen heftig kürzen oder ganz weglassen mußten. So bitten wir Evelyn und Hans von der TUTE, Roswitha und Bernd-Jörg von der MOTU und Heide und Günther von der PUSTEBLUME um Verständnis dafür, daß wir ihre langen Fahrtenberichte nicht abdrucken konnten. So sehr wir uns natürlich über jeden Bericht freuen, würde es uns als Redaktion die Arbeit doch erheblich erleichtern, wenn Ihr bei langen Berichten die Teile kennzeichnet, die Ihr selbst für besonders veröffentlichungswürdig haltet, oder selbst eine Kurzform verfaßt.

Johanna (DL 5 HY) & Klaus (DL 5 HN), z. Z. leider nicht "mm"

Jahresgeschäftsbericht 1996

Einnahmen	DM	Ausgaben	DM
Bankguthaben 31.12.1995	3.806,06	Schreibkosten Jahresbericht	712,64
Bankzinsen	24,58	Druckkosten Jahresbericht	4.485,86
Spenden	7.270,00	Kosten Kontoführung	115,54
		Bankguthaben 30.12.1996	5.786,60
	11.100,64		11.100,64

Prüfungs- und Bestätigungsvermerk

Die Buchführung für den gesamten Zeitraum 1995 entspricht den Satzungsbedingungen.

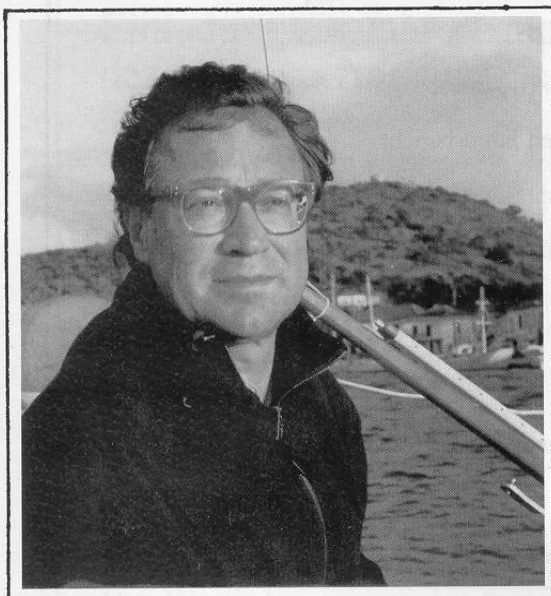
für die Richtigkeit:

gez. Herbert Lüpke gez. Karl Kellermann

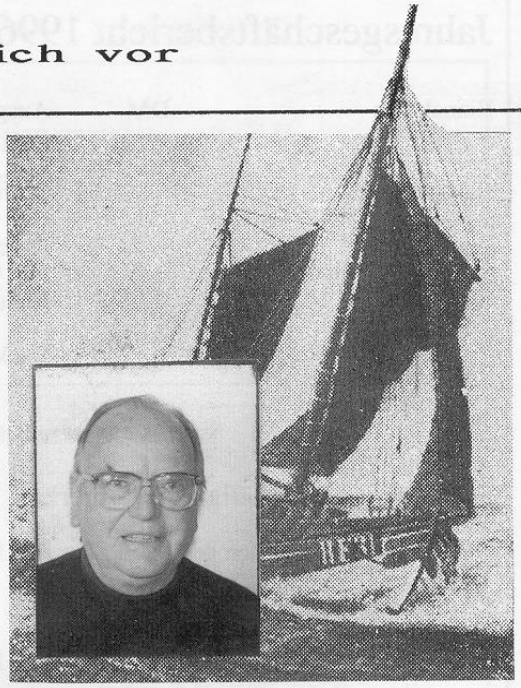
Jahreshaupt-
versammlung
von Intermar

im April 1996
in Hamburg

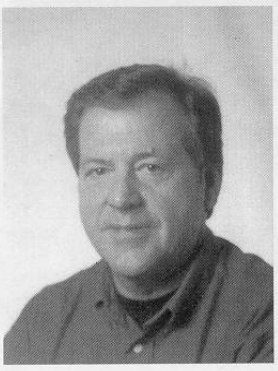
Der Vorstand stellt sich vor



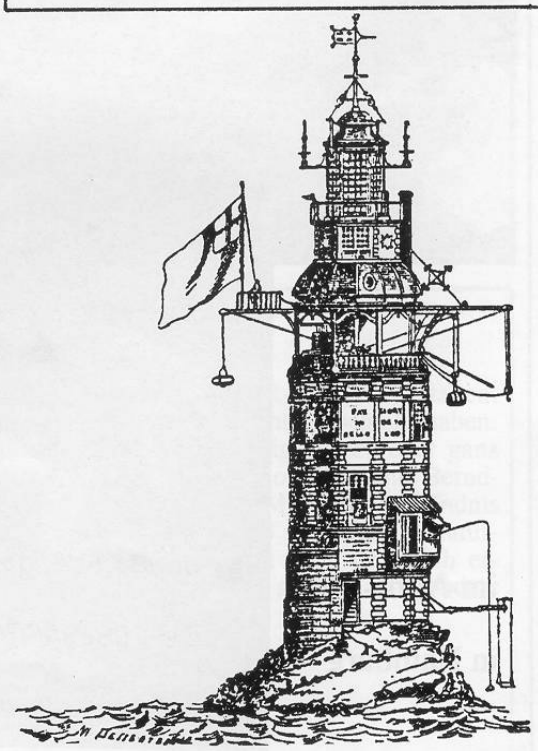
1. Vorsitzender, Günther Hirschberg, geb. 31.12.1948, verheiratet, drei Kinder, von Beruf Rechtsanwalt, gehört seit 1989 dem Vorstand von **Intermar** an. Segeln, Astronomie und vor allem Amateurfunk mit Jachten füllt die Freizeit aus. Constanze, der Kater Moritz und (noch) die Kinder nehmen hieran gerne teil.



2. Vorsitzender, Herbert Lüpke, Baujahr 1912 in Lemgo. Schulbesuch in Lemgo, Wigan UK. Gärtnerlehre in Hannover, Besuch der Landwirtschaftlichen Hochschule Berlin-Dahlem, weitere Ausbildung europaweit. Ausbildung mit Gewicht auf Lebensmittelverarbeitung, Tiefkühlpionier.
Ab 1973 "hauptberuflich" Segler.



Geschäftsführer, Rolf Behnke, geb. 29.5.48, selbständig, unverheiratet



Werbeblatt: kann angefordert werden

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 war.

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

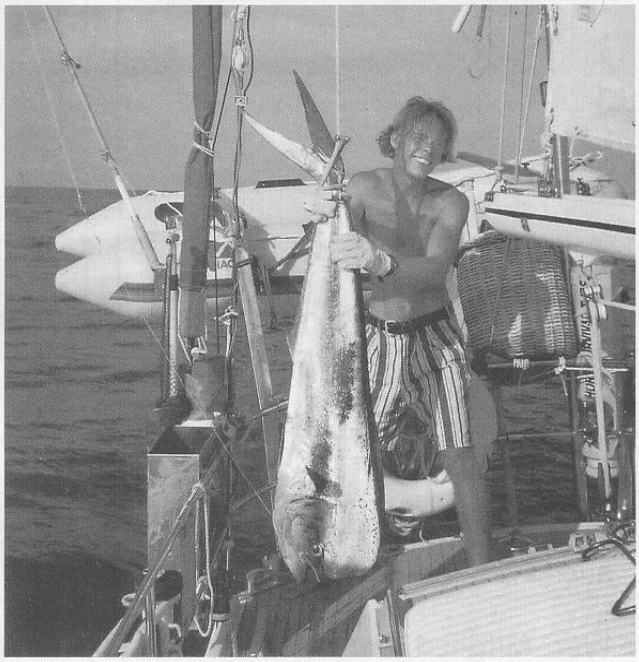
Tel.: 06894/962-0 Fax: 06894/962-250

Ein Brief der HIGHLIFE

Hallo Günther,
es wird Zeit für die HIGHLIFE-Crew zum Schiff nach Wangerei zurückzukehren. In meinem letzten Brief zeichnete ich ein düsteres Bild von der Caribic. Leider war der Bericht sehr fehlerhaft von dem Drucker gesetzt, so daß ich um meinen guten Ruf fürchen muß. Ich hoffe, daß der Ausrutscher einmalig war. (Auf Seite 20, 1. Spalte unten ist die Zeile: "tung offenes Meer. Die Zugge-" verlorengegangen. Wir bedauern diesen Fehler. Die Redaktion)

Nachdem HIGHLIFE den Panamakanal passiert hatte, ließen wir mit dem zurückfallenden Land auch die Kriminalität hinter uns. Beim Besuch der Las Perlas Insel San Juan biß mich eine Zecke unterm rechten Schulterblatt, deren Biß ich dem deutschen Einsiedler Dieter zu verdanken habe, der alle Besucher in das Zeckengebiet führt und sich an der Vorstellung ergötzt, daß die Skipper auch noch später an ihn zurückdenken. Noch heute leide ich stark: Schmerzen stören den Schlaf und die Bewegung der Arme ist sehr eingeschränkt. Auf den Marquesas erhielt unsere Fröhlichkeit einen Dämpfer, als ein Zollboot die Bucht abriegelte. Alle wollten nur Englisch reden, da bekanntlich kaum ein Franzose diese Sprache beherrscht. Die Regel gestattet pro Person zwei Flaschen Wein, ebenso Stangenzigaretten, offene Alkoholika interessieren kaum. Es war eine Tragödie. Strafen bis zu 3000 US-Dollar wurden kassiert, zollpflichtige undeklarierte Ware aufs Zollboot verladen. Ich befand mich an Land mit der Vorbereitung eines BBQs, als Sascha mit dem Beiboot aufgeregt ankam und mir zurief: "Smelly, sie kommen jetzt zu uns!" Jetzt mußte ich mir was einfallen lassen, denn eine Durchsuchung konnte ich mir nicht leisten. Aufs Boot zurück, schwarze Klamotten anziehen, Rosenkranz auf den Tisch, schwarzer Hut auf, so begrüßte ich freudestrahlend auf französisch das Zollkommando. Mr. le Kommandant war sogar Straßburger, wo ich doch drei Jahre im Elsaß tätig war. Als was denn, wollte er wissen. Bescheiden wie ich bin, gab ich mich als Abbé zu erkennen, der nicht raucht und nicht trinkt, wohl aber einen Sohn hat, natürlich Protestant, na, sie wissen schon: Lamur etc. etc. Die Durchsuchung fand nicht statt. Stattdessen erhielt ich seine Adresse, falls ich mal Hilfe brauche.

Diese Affäre sprach sich über Funk schnell herum, so daß ich ab und zu mit "Gelobt sei Jesus Christus" begrüßt wurde.



Diese Goldmakrele reicht für mehrere Wochen

Wir tingelten dann drei Monate durch Französisch Polynesien, demonstrierten mit der RAINBOW WARRIOR gegen die Bombe, bis Roswitha nach Papeete kam, im Gepäck ein neues Getriebe. Sie hatte gleich den Rückflug mitgebucht, aber die Air France wollte das Ticket nicht auf Sascha umbuchen. Also steckten wir Sascha zum Gaudi aller Segler in Damengarderobe und verabschiedeten ihn mit großem Bahnhof. Somit sparte er DM 2550 Flugkosten. Zuhause erwartete ihn "Haydira", unsere schwarze Mitseglerin, mit der er noch ein halbes Jahr in München zusammen war.

Ein starkes Erlebnis war unsere erfolgreiche Perlentaucherei. Auf dem Foto ist die Ausbeute einer Woche zu sehen. Haie umkreisten uns bis auf Armlänge, so daß ich zweimal abwehren mußte. Ich benutzte eine Lanze mit Sprengkopf.

Unser weiterer Kurs führte von Bora-Bora als Absprung nach Samoa, Tonga und Fiji. Hatten wir vorher Stürme für unser schnelles Weiterkommen benutzt, so traf uns 94 sm vor Tonga ein Starkwind von 40-50 Knoten direkt auf die Nase. Kein Problem das Abwettern, wenn ich nicht meine Seekarten zum Kopieren verliehen hätte, und ausgerechnet die Überseglerkarte hatte ein Freund an Bord, der bereits Tonga erreicht hatte. Die Fiji-Karten konnten mir keine Auskunft über Riffbänke geben, aber meiner Meinung nach waren sie keine 100 sm entfernt. Ablaufen war nicht möglich, da unsere HIGHLIFE ohne Segel vor Wind 7 kn schnell wurde. Aufkreuzen war unter Sturmfock möglich, aber letzlich sorgten Strom und Abdrift für einen Kurs Richtung Riff. Wellenberge mit brechenden Kämmen liefen über uns weg. Die

Steuerkette des Autopiloten brach, wurde gleich unter Geschrei und Gefluche notrepariert. Eine Welle zerdepperte die seitlich befestigte Badeleiter/Gangway. Die Sturmfock reißt und mir der Geduldsfaden. Ich sichere mit allen Fallen das Rigg, indem ich die Fallen an Bug und Heck befestige, über Winschen dichthole. Bug in den Wind und die Maschine mit 75% Leistung voraus. Meine Positionslichter waren beim Aufkreuzversuch zerstört worden, in der Nacht macht sich die Ankerwinsch selbständig und läßt Kette aus. Stoßgebet, anleinen und raus aufs Vorschiff, per Hand die Kette einholen. Die Wucht der Brecher reißt mir fast die Kette aus der Hand, dann war sie wieder im Kasten. Zwei Tage laufen wir mit fast 2 Knoten über Grund, bis wir die Vavau- Gruppe Tongas erreichen. Ohne Vorwarnung hatten wir das Wetter abbekommen und es hielt noch tagelang. Nur Blöde laufen gegenan, aber in unserem Fall wohl die einzig richtige Entscheidung. Die Riffpassagen um Fiji hätten wir bei Sturm nicht gepackt, auch wenn unserer GPS noch heil gewesen wäre. Später bei der Riffdurchfahrt und ruhigem Wetter nach Fiji, dankten wir Gott und unserem Diesel, daß wir Tonga geschafft haben.

Von Fiji nach New-Zealand hatten wir keinen Wind, obwohl Sturmwarnungen die Freunde, welche uns in Richtung NZ begleiten wollten, abwarten ließen. Auch die täglichen Wetterkarten zeigten Tiefs mit 55 kn Zuggeschwindigkeit (Anmerk. d. Redaktion: Windgeschwindigkeit?) vor New-Zealand. Wind aus Ost um Fiji, auf halber Strecke drehend auf West, also Kurs Südwest, um dann mit dem Wind östlich auf New-Zealand abzufallen. Zwei Tage ging's gut, danach lief die Maschine 6 Tage bis NZ. Unterwegs funkte ich ein Containerschiff an und bat um Diesel. Nach großem Palaver drehte der Carrier am Horizont auf uns zu, ließ am Heck einen großen Kanister Diesel ab und warf eine 50-m-Leine gleich hinterher, die ich anschließend aus dem Prop schneiden mußte. Leider war der Kanister offen, aber die Geste zählte. "Dozo Anjin san von riesiges Nipponkübel".

Jeden Tag hatte ich mit DL9UU, Rudi, Funkverbindung auf 20 m, meist 5.00 UTC auf 14.310 ± 5 MHz. Mein 500 Watt Amplifire war schon ein Gewinn, aber auch mit 100 Watt ließ sich noch vor NZ QSO mit DL fahren. 24 Stunden vor Landfall NZ sollte die einlaufende Yacht über Funk dem Zoll angemeldet werden. Mit Keri-Keri Radio hatten wir ständig Kontakt, da dieser Amateursender laufend Wetter brachte und Schiffspositionen aufnahm, so wie wir es von INTER-MAR kennen. Am 30.10.96 klappte die Verbindung mit DL9UU ausgezeichnet. Die Msg jedoch war fürchterlich: Unser 21 J. Ingo sei zwei Tage zuvor mit seiner Freundin im Auto tödlich verunglückt. Ich kann hier nicht wiedergeben, wie verzweifelt Roswitha und ich waren. Mir persönlich war, als erläge ich einem starken Stromschlag. Die anfängliche Ratlosigkeit wich dann einer hektischen Betriebsamkeit: Keri-Keri anfunken, Situation schildern und versuchen, den nächsten Hafen zu erreichen.

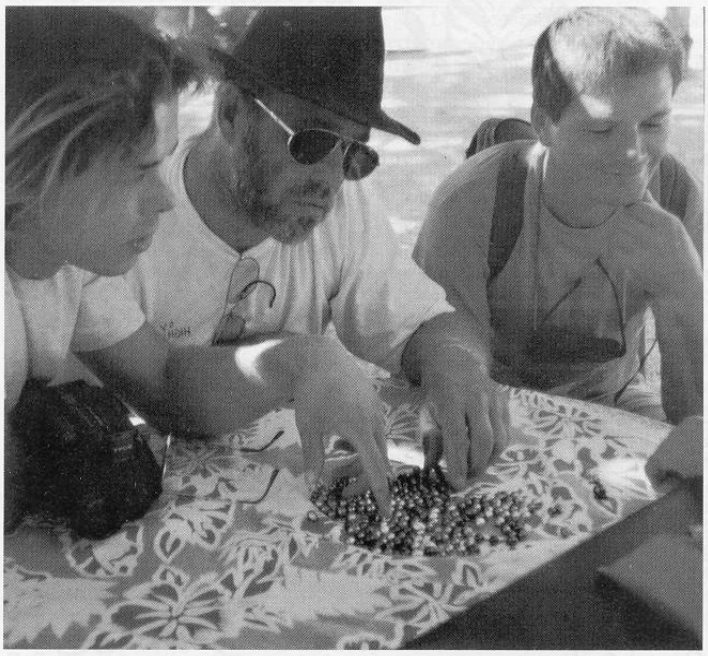
Die Hilfe der NewZealander war enorm. 3.00 LT (Lokal Time) außerhalb der Dienstzeit Einschecken, 8.00 LT ruft Keri-Keri Radio an, daß wir per Auto abgeholt werden, eine kleine Maschine fliegt uns nach Auckland, Ticket liegt bereit, John und seine Frau, die Betreiber der Funkstation, geben uns 100 Kiwi-Dollars Handgeld fürs nötigste: "Zurückgeben könnt ihr ja später."

13.30 LT hebt der Jumbo mit uns an Bord ab, Zwischenlandung in Los Angeles, 24 Stunden später Landung in Frankfurt. HIGHLIFE wurde durch NewZealander Freunde nach Whangarei gesegelt und an Land gestellt, wo bereits mit der Osmosebehandlung die Überholungsarbeiten begonnen wurden.

Die Hilfbereitschaft der Kiwis hat uns sehr beeindruckt. NZ mag noch soviel von Seglern gemieden werden, weil dort strenge Vorschriften bezüglich Seesicherheit gelten. Wir wollen, daß unser Schiff dem erforderlichen Sicherheitsstandard genügt. Jedes Schiff, das NZ verläßt, muß sich einer Sicherheitskontrolle der Behörden unterziehen. Angst davor haben nur Boote mit mangelhafter Ausrüstung. Unsere kurze Erfahrung mit Kiwis war jedoch sehr positiv und da danken wir dafür.

Ich will jetzt QRT anmelden und grüße alle OMs auf See und zu Hause. Immer eine handbreit Wasser unterm Kiel und zum Nachbarn. Danke den INTER-MAR-Operatern für ihre Dienste.

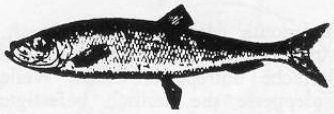
73/55 DK6GW Werner

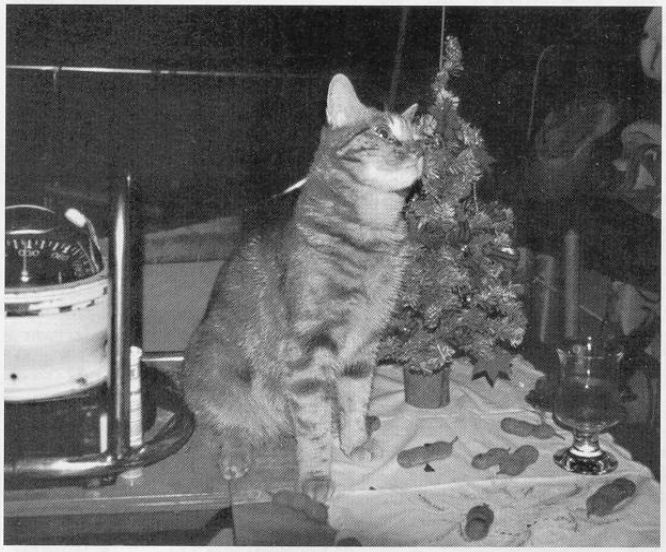


Perlentauchen Tuamotus: Wochenausbeute (v.l. Sascha, Werner, Drago)

Grüße aus der Ferne

Postkartengrüße an unsere fleißigen Netzleiter





Einen herzlichen Gruß an
Jimmy Kater - die Redaktion

Rodney Bay and Gros Islet, St. Lucia

Weihnachten 1996

Hallo Günther

Wir sind mit der HRC über den grossen Teich gesegelt und haben unterwegs immer mal bei Dir reingehört: danke für die guten Dienste!

Liebe sonnige Grüsse

Günther Hirschberg
Höhenstr. 21
D-61476 Kronberg

GERMANY

The Best of St. Lucia Postcards
Photograph by Alan Newman (HBY 3466) HB 9 ZHP

BSL 29 *Printed by Cot Printery Ltd. Barbados*

Weihnachtsgrüße von der SY INNOY

Liebe Constanze, lieber Günther, lieber Kater Moritz!

Inzwischen sind wir auf der kolumbianischen Insel San Andres, 12° 30' N, 81° 40' W, und warten auf günstigen Wind zum Weitersegeln nach Honduras/Guatemala. Durch die Zeitzunahme (UTC - 5 Std.) ist es jetzt schwierig und meistens unmöglich, morgens mit Euch in Verbindung zu kommen, ... liegt noch zu niedrig, da die Sonne um 10.30 UTC noch unter der Kimm ist. Abends in DL - 13.30 Uhr hier - ist kaum etwas zu verstehen, weil die Latinos auf jeder Frequenz und für jede Entfernung hemmungslos "telefonieren". Vielleicht wird es ja weiter im Norden besser. Wir planen Juni/Juli 1997 einen "Arbeitsbesuch" in DL, vielleicht können wir uns ja mal treffen. Demnächst mal wieder ein längeres Opus für den INTERMAR.

Alles Gute für 1997
Eure Karin, Michael und Jimmy Kater

LUC (Geburtstag!)

Von Thailand zu den Chagos

Ein Bericht von Richard, SY MUGGERL

Pünktlich am 17.2.93 um 00.00 UTC haben wir in Nai Harn auf der Insel Phuket in Thailand den Anker gelichtet. Es war leichter Wind aus Ost. Trotzdem nahmen wir den Motor. Wir wollten die 100 m querab ankernde französische Jacht MAMARU passieren, um ihnen, falls sie wach waren, Au revoir auf den 1800 sm entfernten Chagos und Beau Voyage zu sagen.

Nach einer halben Meile rollten wir die Genua aus und segelten mit 3 kn Fahrt und ruhiger See mit Kartenkurs 265 Grad hinaus. Nach thailändischem Brauch entzündeten wir eine Schlange mit 250 Knallköpern. Das soll für eien größere Reise Glück bringen. Nach ein paar Meilen tauchte ein Segel im Kielwasser auf. Das mochten wohl Patnik und Nicole sein. Sie wollten wie wir einen großen Bogen um Sri Lanka mit seinen räuberischen Fischern machen. Schon vor vier Jahren wurden sie von zwei Fischerbooten, ähnlich wie wir letztes Jahr, attackiert. Nicole mimte ein Funkgespräch mit der Policestation, was die Fischer irritierte. Ob das heute noch klappen würde? Auf jeden Fall meinten sie "Once is enough" wie wir. Am UKW verabschiedeten wir uns von den befreundeen Jachten, die schon seit Jahren in Südostasien hängen, von Rowdy, dem Amerikaner, von Phil, dem Kanadier und auch Jim dem Australier, der auf ein Zeichen seiner philippinischen Freundin Flor wartete, die sie nicht mehr mit dem Flugzeug einreisen ließen.

Nach 15 Meilen war das Meer wieder tiefblau, die ersten Fliegenden Fische hoben ab, Phuket verschwand langsam im Dunst. Der Ozean hatte uns wieder.

Nach 21 sm war der schöne Wind, die thermisch bedingte Land-See-Brise, zuende. Die Sumlognadel vibrierte nicht einmal mehr. Also Motor. Vorher hatte ich in schweißtreibender Arbeit den verbogenen Backbordseitigen Spibaumbeschlag repariert. Dazu mußte mich KF zweimal in den Mast hochziehen. Geflucht habe ich wieder und das am Anfang der Reise. Bei dieser Gelegenheit ein Hinweis: Alev ist 152 laufende Zentimeter, Türkin. "Alev" heißt auf Deutsch "Flamme". Da sie klein ist und auf dem MUGGERL deutsch gesprochen wird, heißt sie "Kleine Flamme", kurz: KF.
Alev hatte während der zweistündigen Schufterei derweil einen prächtigen Riesenstollen Brot gebacken und zum Reisebeginn einen leckeren Apfelkuchen.

Nach drei Tagen hatten wir die Andamanensee überquert. Es war schwachwindig mit widerlichem Geschaukel. Nun sind wir 44 sm westlich des St. George Channel (Nicobaren). Es ist ein Traum von einem Morgen. Es läuft eine flache, lange Dünung aus Süden, vermutlich vom SE-Passat herrührend, der meist ausgeprägter ist als sein Bruder aus NE. Auf jeden Fall sind wir nun richtig auf dem Ozean. Unsere Entscheidung, die nördliche Route durch die Nicobaren zu wählen, war goldrichtig. Patrik und Nicole auf ihrer MAMARU, die gleich weiter südlich gegangen sind, haben fast keinen Wind.

Alev bruzelt das Frühstück und hat eine Kassette mit Sirtakimusik eingelegt. Die heitere Musik paßt hundertprozentig zu unserer guten Stimmung heute Morgen an Bord. Vergessen ist die schwierige Passage durch die Nicobaren in der vergangenen Nacht mit den verdammten Strömen, mal von vorn, mal von Backbord, mal von achtern.

Am Abend des 9. Tages entdeckte Alev ein niedriges, teilweise von den Wellen abgedecktes Licht. Hier auf dem Ozean gibt es keine so kleinen Boote, möglicherweise ein Seenotfall, also Segel runter und mit Motor zurück. Was war das Licht? Eine Markierungsboje von so einem verdammten Treibnetz von den gewissenlosen Mordfischern, in deren Netze sich nicht nur die begehrten Thunfische verheddern, sondern auch zahllose Schildkröten, Delphine und Haie, die jämmerlich ersticken müssen und die nach dem Bergen des Netzes im Gegensatz zu den noch lebenden Thunfischen in Verwesung übergegangen sind und nicht mehr verwendbar sind.

Je näher wir dem Äquator kamen umso unsteter wurde der Wind und umso feuriger die Sonnenauf- und untergänge. Die Wolkenformationen wurden immer fantastischer. Oft schien der Himmel ein ganzes Flammenmeer zu sein. Das Farbspiel beschränkte sich beim Sonnenuntergang nicht nur auf den Westen, auch Nord, Süd und Ost glühte.

Als am 10. Tag der Wind immer schwächer wurde, setzten wir den Kurs direkt auf Chagos ab. Es war auch mein Geburtstag, da hat man gern ein Ziel vor sich, nicht nur einen Waypoint auf dem Indischen Ozean. Alev zauberte eine exellentes Geburtstagsessen und natürlich einen feinen Kuchen. Es ist für mich immer wieder unverständlich, was KF bei den auf einer Jacht eingeschränkten Möglichkeiten auf den Tisch bringt.

Das Cockpit ist bei uns immer besetzt. Ermüdungserscheinungen wegen des ungewohnten Schlafrhythmusses (2½-Stunden-Wachen) hatten wir nicht.

Der mächtige Orion zog senkrecht über die Mastspitze des MUGGERL hinweg, während etwas später das prächtige Kreuz des Südens folgte, das zur Kulmination auf der Milchstraße thronte, weit im Norden zog unserer Liebling, der Große Bär, seine Bahn.

Nachts ging der Wind meistens etwas herunter, dann kam es schon mal vor, daß für eine Stunde die Segel hin und wieder schlugen, bis auch die Welle sich auf eine geringere Höhe eingependelt hatte. Dann kam die schönste Zeit des Segelns. Die MUGGERL wiegte sich sanft, und im gleichen Rhythmus rauschte die Bugwelle die Musik dazu.

Es mag pathetisch klingen: Man fühlt sich der Unendlichkeit sehr nahe. Wenn dann noch das Mondlicht auf den Wellen glitzert und achteraus verglühen die drei Kielwasserstreifen der phosphorisierenden Leuchttierchen, gereizt von dem Eindringling MUGGERL, ist es fast eine Symphonie.

Das MUGGERL ist auf 05° 20,69' Süd und 072° 30,39' Ost. Das ist die exakte Angabe des GPS-Satellitennavigators, auf 20 m genau. So genau ist keine Seekarte. Das ist auch der Grund, warum wir einen Respektabstand zum Blenheimriff einhalten. Auf dem Riff hat schon manches Schiff seine Reise

ungewollt beendet. Wir haben das Riff südlich umrundet, weil die nördlich davorliegende Speakerbank mit ihrem flachen Wasser und einer bis zu 5 Seemeilen unrichtigen Position ein zusätzliches Risiko darstellt. Ein weiteres Risiko sind die unglaublichen Stromversetzungen. Wenn da der Wind stehen bleibt und der Motor eventuell auch, dann ist das Schicksal eines Schiffes besiegelt. An Ankern ist bei den zum Teil senkrecht aus großen Tiefen aufsteigenden Riffen oder Atollen nicht zu denken.

Vom unserem Waypoint 4 aus sind es noch ca. 13 sm bis zum Außenriff des Salomonatolls, genauer bis zur Atollinsel Takanaka. Die müßte man, wenn es hell wird, sehen können.

Es ist ein schöner, friedlicher Morgen, wie man ihn sich nicht schöner wünschen kann für einen Landfall nach 17 Tagen Seereise. Wir dümpeln mit nur 2,5 kn dahin. Die niedrige Geschwindigkeit ist uns ganz recht, denn für die Einfahrt und die Fahrt in der Lagune mit ihren ungezählten Korallenköpfen brauchen wir hochstehende Sonne. Da hilft weder GPS noch Echolot und schon gar nicht das Radar. Da heißt es möglichst hoch in den Mast, ausgestattet mit Polaroidbrille und einem gewissen Sachverstand sowie ein Quäntchen Glück, um nicht in ein Labyrinth zu geraten, aus dem herauszufinden ohne Grundberührung nicht mehr möglich ist.

Da ist Land! Land! Es ist ein schönes Gefühl. Das muß ich mit KF teilen. Jetzt bin ich rücksichtslos. Ich hole sie aus ihrer Freiwache und aus dem Nest. Diesen Augenblick will ich nicht alleine erleben. Wir stehen auf dem Decksaufbau aneinandergelehnt und schauen auf den unscheinbaren, aber lange ersehnten Strich auf der Kimm. Land.

Die Einfahrt ins Salomonatoll ist nach der Detailkarte exakt auf GPS-Position. Sie ist zwar eine Meile Breit, aber mit Korallenköpfen gespickt. Aber mit Radar findet man schon die richtige Passage. Es ist schon etwas Blutdruck treibend, wenn plötzlich zum Greifen nahe die Korallenblöcke und Sandflächen in dem kristallklaren Wasser dicht unter uns durchziehen. Ausgerechnet in der gespannten Aufmerksamkeit, in der man im Mast, am Radar, am GPS und am Ruder gleichzeitig sein möchte, hat ein Yellow-Fin-Thunfisch gebissen. Also den auch noch rein.

Geankert wird um diese Zeit im Salomonatoll im Süden, weil dort die beste Abdeckung ist gegen den Südostschwell. Vor der Einfahrt zur Boddaminsel muß man sich durch einen Irrgarten von Korallenköpfen hindurchsuchen. Bei gutem aber Licht kein Problem.
Alev stieß immer wieder Worte der Verzückung aus. Wir waren angekommen. Sie hat auch gleich ein leeres Schneckengehäuse gefunden, das sie noch nicht hat und ich eines mit einem Strandeinsiedler darin. (Von denen gibt es hier Massen.)

Bevor die Sonne heiß brannte, fuhren wir mit dem Dingi zur Ile Anglais. Wir kamen scnell in türkisfarbenes Wasser, also Sandgrund. Da - ein Schrei von KF - Schnecke! Tatsächlich, in nur 80 cm Tiefe lag die schönste Tigerkauri, die man sich vorstellen kann.

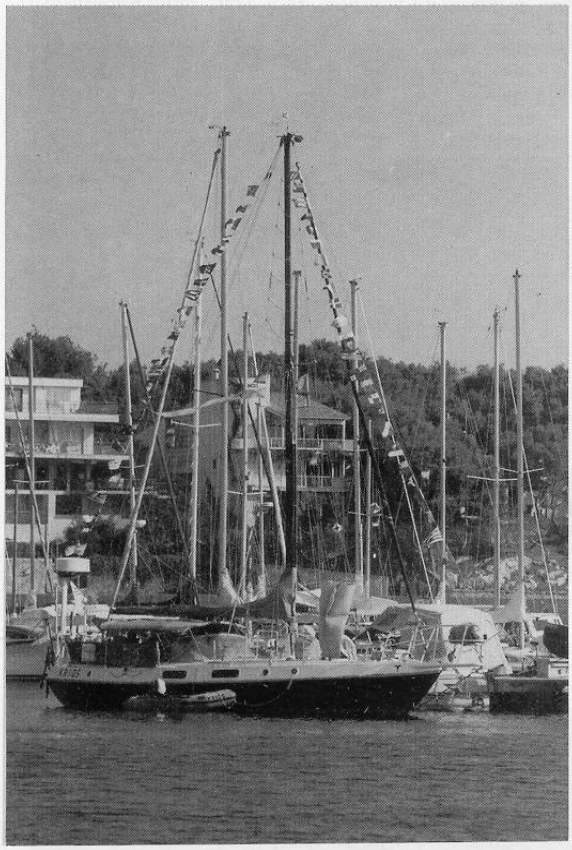
Mit Schnorchel, Brille und Flossen "schweben" wir über Sand und Korallen, das Dingi hinter uns herziehend. Da sehe ich unter einem Korallenstock das hintere Ende eines Hais. Für Alev war es der erste Hai aus weniger als 2 m Entfernung. Er schlief. Ein Ammenhai, also harmlos. Als ich ihm mit dem Dingiruder stupste, wachte er auf und setzte sich schlaftrunken in Bewegung. Er rannte dabei mit dem Kopf an einen Korallenstock - Entschuldigung! Als er freies Wasser erreichte, gab er Gas und zischte ab.

Fünf Monate im Paradies waren angebrochen.

MUGGERL vor der Urwaldinsel im Langkawi Archipel

Grüße aus der Ferne

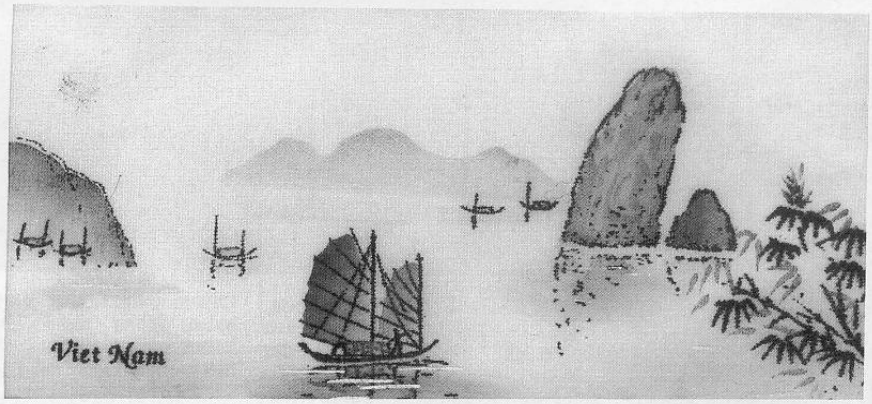
Postkartengrüße an unsere fleißigen Netzleiter



SY KRIOS

Indonesien (Jan. `97)

Grüße von
DL 8 HAJ



Oh, wie schön ist Panama

Reisebericht der KAJA (Auszug)

So schön, daß wir fast schon zum Inventar des Panama Canal Yachtclubs gehören. ... Aber von vorn:

Am 20. November verlassen wir Curaçao und laufen zusammen mit der schwedischen Jacht BARINA aus. Kurs Punkt X, das ist der Punkt 13° Nord / 76° West, der so weit draußen in der Karibischen See liegt, daß die Wahrscheinlichkeit gering ist, von Drogenpiraten oder auflandigen Stürmen erwischt zu werden. Der direkte Weg entlang der kolumbianischen Küste wäre näher, aber wir halten uns lieber an die Empfehlungen der Bücher.

Znächst passieren wir nachts die Insel Aruba mit ihren vielen Lichtern und fühlen uns an unsere romantische nächtliche Ansteuerung von Barbados erinnert. Und dann beginnt die Routine einer längeren Seestrecke: Wachwechsel, Mahlzeiten, Segeltrimm. Alle 6 Stunden haben wir Funkverbindung mit BARINA, sie sind noch etwas kleiner als wir, aber segeln etwa gleich schnell.

Am vierten Tag nimmt der Wind immer mehr zu. Ein Reff nach dem anderen wird eingebunden, aber wir bleiben immer noch zu schnell und surfen mit über 7 Knoten die höher werdenden Seen hinunter. KAYA läuft mehrmals aus dem Ruder, dreht sich quer zur See. Schließlich nehmen wir das Großsegel weg und laufen nur unter stark gereffter Fock. Die Nacht wird lang und anstrengend. Starke Böen lassen KAYA immer wieder aus dem Ruder laufen. Wir steuern ein paar Stunden von Hand, lösen uns in kurzen Intervallen ab. Abwechselnd versuchen wir zu schlafen, was uns aber kaum gelingt, wir sind zu angespannt. Wird KAYA, werden wir die nächsten Tage durchhalten? Wie wollen wir eigentlich bei diesem Seegang unser Ziel, die San Blas Inseln vor Panama, anlaufen? Eine unbekannte riffgespieckte Leeküste bei 7-8 Beaufort!?

Gegen Morgen des 5. Tages legt der Wind nochmal zu. 40 Knoten, also gut Windstärke 8, sind schon ganz schön heftig. Die Wellenberge, die schräg von achtern heranrauschen und sich oft brechen, sehen beängstigend aus. Andererseits wächst mit jedem Ungetüm unser Vertrauen in KAYA. Und dann, Rüdiger will gerade die Kamara holen, um ein paar spektakuläre Aufnahmen fürs Fotoalbum zu machen, ist der Spuk plötzlich vorbei. Kaum noch Wind, die See beruhigt sich. Wir setzen Segel und schleichen mit vollen Lappen dahin. Später dreht der Wind und kommt sogar von vorn. Maschine an, wir haben keine Lust, noch eine Nacht hier zwischen den großen Pötten zu dümpeln, die jetzt aus allen Ecken kommen - der Panamakanal ist spürbar nah. Das Wetter ist untypisch, grau in grau und es regnet.

Ganz früh am nächsten Morgen tauchen die San Blas Inseln am Horizont auf und kommen schnell näher. Was für ein Anblick! Zahllose kleine Inseln, über und über mit Palmen bewachsen. Rüdiger fotografiert begeistert, aber Gabi protestiert. Wir dürfen uns nicht ablenken lassen, hier gibt es überall Riffe und Wracks haben wir schon zu genüge gesehen. Der Ausguck im Mast lotst KAYA durch eine ganz enge Riffpassage in einen rundherum von Korallen geschützten Swimmingpool.

Im Norden die Inseln mit Palmen und weißem Sandstrand, dazwischen der Blick auf die Brecher des Außenriffs, im Süden die Gebirgskette dse Festlandes. Ein umwerfendes Panorama. Und was für ein Gegensatz der Gefühle! Bei 40 Knoten Wind und hohen Wellen fragen wir uns schon, was wir eigentlich hier draußen zu suchen haben. Aber dann, ruhig vor Anker an so einem märchenhaft schönen Ort, ist der Stress sofort vergessen, wir sind total einig mit uns und der Welt. Fast überflüssig zu erwähnen, daß wir uns einen Einlaufschluck genehmigen und in Tiefschlaf fallen, aus dem wir erst am späten Nachmittag erwachen.

Ja, wie soll man die San Blas Inseln beschreiben? Wenn man sie nicht mit eigenen Augen gesehen hat, wird man nur ahnen können, daß hier Träume wahr werden. 365 Inseln und Inselchen, die meisten unbewohnt, eine schöner als die andere. Hier leben die Kuna Indianer, die vor den spanischen Eroberern auf die Inseln geflüchtet waren und seither relativ unbehelligt geblieben sind. "Kuna Yala" nennen sie ihr Land, daß zwar politisch zu Panama gehört, aber von den Kuna autonom verwaltet wird. Wir sind natürlich sehr gespannt, sie kennenzulernen.

Während der ersten Tage liegen wir in der Inselgrupe der Holandes Cays, räumen das Boot auf und holen Schlaf nach. Die Indianer kommen mit ihren Kanus vorbei, bieten uns Fisch oder Kokosnüsse an. Letztere liegen zwar überall auf den Inseln herum, aber es wäre Diebstahl, diese einfach zu nehmen. Die Kuna leben hauptsächlich vom Verkauf der Kokosnüsse und fahren

die Inseln regelmäßig ab, um die reifen Nüsse einzusammeln. Wir fühlen uns als Fremde in ihrem Garten willkommen und halten uns an die Regeln.

Eine Insel in unserer Nähe ist bewohnt, hier leben drei Familien. Wir fahren mit dem Dinghi hinüber und glauben uns schon in der Südsee. Unter den Palmen am Strand stehen kleine, mit Palmblättern gedeckte Hütten, davor liegen die Kanus der Bewohner. Frauen und Kinder laufen neugierig heran, zum ersten Mal sehen wir ihre bunten Trachten. Die Frauen tragen ihr Haar kurzgeschnitten, die Nase ziert ein dicker Goldring. Hand- und Fußgelenke sind, damit sie möglichst dünn bleiben, stramm mit langen bunten Perlenschnüren umwickelt. Vorder- und Rückenteil ihrer Blusen bestehen aus Molas, das sind aufwendig gearbeitete Applikationen aus bunten Stoffen, die in mehreren Schichten übereinandergenäht werden. Die "Tracht" der Männer ist dagegen eher schlicht: Jeans, T-Shirt, Truckermütze mit amerikanischem Aufdruck.

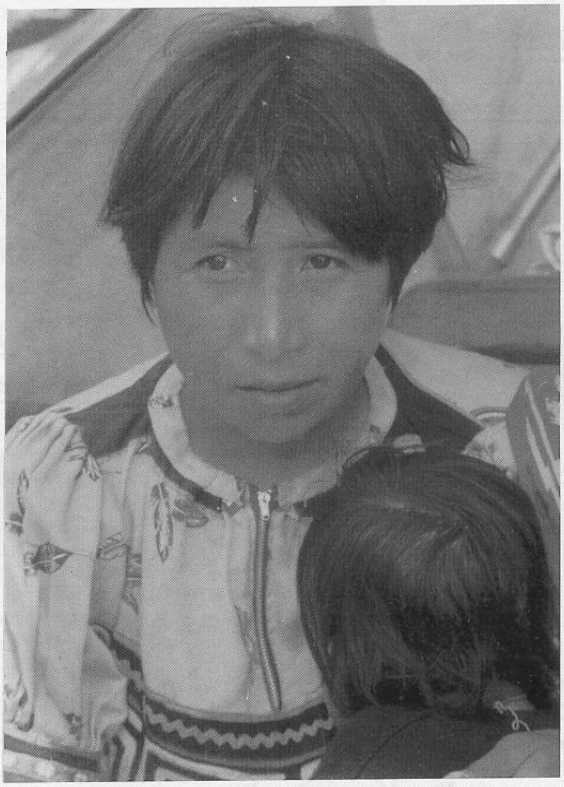
Vor uns werden zahllose Molas ausgebreitet. Die bunten Stoffbilder sind ein begehrtes Souvenir, und ihr Verkauf ist neben den Kokosnüssen eine wichtige Einnahmequelle. Obwohl wir heute noch nichts kaufen wollen, werden wir in eine Hütte eingeladen und bekommen sogar zwei Apfelsinen geschenkt.

In den nächsten Wochen erkunden wir noch viele Inseln des Archipels. Unser Weg führt nach Osten, denn die westlich liegenden Inseln werden regelmäßig von Kreuzfahrtschiffen heimgesucht und sollen schon viel von ihrer Ursprünglichkeit verloren haben. Ob die Kuna auch diese Invasion unbeschadet überstehen?

In Rio Diablo, dem größten Dorf in dieser Gegend, sehen wir erste Spuren der vordringenden Zivilisation: Mehr Häuser als Hütten, den Mola-Trachten sind Jeans und T-Shirts gewichen, es gibt überall Dosenbier und sogar eine Videothek. Ein handgemaltes Schild verkündet die Themen: Action, Karate, Terror. Kinder zahlen halben Preis.

Ganz anders das Dorf auf der nahen Insel Tigre. Hier tragen noch alle Frauen die bunten Trachten, barfuß huschen sie über die Sandwege zwischen den dicht an dicht stehenden Hütten. Zuerst müssen wir beim Dorfältesten, dem "Saila", vorsprechen, der uns, in einer Hängematte schaukelnd, betrachtet und uns gnädig erlaubt, seine Insel zu besuchen.

Abends fahren wir nochmal an Land. Es gibt kein elektrisches Licht, das Dorf ist total dunkel. Aber die "Hauptstraße" ist belebt wie die Ernst-Ludwig-Straße kurz vor Ladenschluß. Dabei muß man sich wundern, daß es keine Zusammenstöße gibt, die Kuna haben wohl Augen wie Katzen. Wir jedenfalls tappen recht hilflos im Dunkeln. In den Hütten brennen offene Feuer, Rauch liegt in der Luft. Durch die Eingänge kann man einen Blick in das von Kerzen und Petroleumlampen erleuchtete Innnere werfen. Hängematten, nackter Sandboden,



viele Kinder. Jung und Alt sitzen zusammen, wir hören gedämpfte Stimmen, Lachen. Die Frauen kauern sich dicht an die schwachen Lichter und arbeiten auch jetzt noch an ihren Molas. Friedlich wirkt so ein Dorf ohne Elektrizität.

Und immer wieder lockt die Einsamkeit. Trotz dunkler Gewitterwolken verholen wir uns zuden Coco Bandero Cays, einer Gruppe von unbewohnten Trauminseln, umgeben von Korallenriffen. Bei der Anfahrt zum Ankerplatz begrüßen uns springende Delphine, später entdecken wir einen großen Rochen direkt unter dem Boot.

Doch das Paradies zeigt auch seine Krallen: Am Morgen wachen wir auf, der Wind hat um 180 Grad gedreht. Wir liegen nun mit dem Heck 20 Meter vor dem Riff, eine Gewitterwand schiebt sich auf uns zu. Wir starten den Motor, um den Anker entlasten zu können. Rüdiger unterbricht die Leitungen zu allen elektronischen Geräten und schraubt die Sicherungen heraus. Die Blitze knallen furchterregend, den ganzen Tag zieht ein Gewitter nach dem anderen über uns weg.

Unser letzter Ankerplatz liegt noch ein paar Inseln weiter östlich. Hier ist es noch schöner - das muß nun ultimativ der schönste Ankerplatz der Welt sein! KAYA liegt in glasklarem Wasser zwischen fünf kleinen Trauminseln. Margaret und Uli von der FILIA gesellen sich zu uns. Wir verstehen uns auf Anhieb, die gemeinsamen Sundowner finden oft erst nach Mitternacht ein Ende.

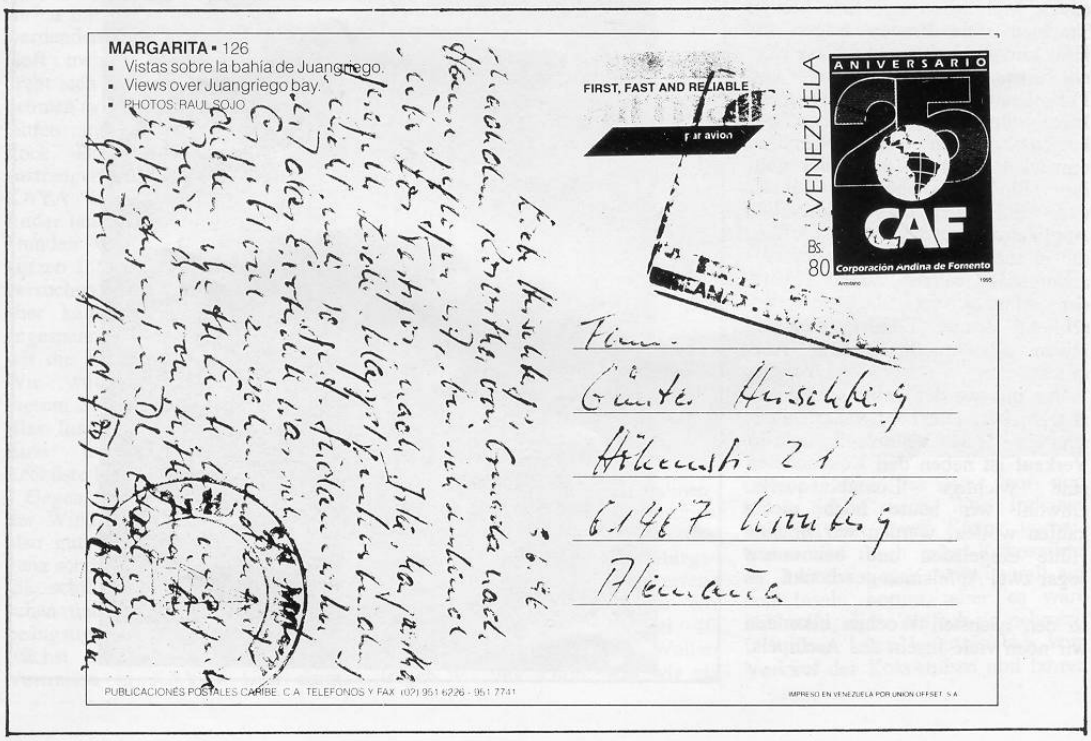
Unser Leben spielt sich bald mehr unter als über Wasser ab. Die Riffe zwischen den Inseln sind wahre Schnorchelparadiese. Da wir hier kaum Besuch von den Kunas bekommen, gehen wir mit der Harpune selbst auf die Jagd. Dabei ist Vorsicht geboten: Es gibt viele Haie, die sich für einen frisch harpunierten, zappelnden Fisch ganz besonders interessieren. Ein paar Mal begegnet uns ein Hai unter Wasser, schwimmt aber meist desinteressiert weiter. Bis auf den 2,50 m langen Lemon Shark, der Gabi zweimal hintereinander dicht passiert und sie ganz schnell zurück ins Dinghi hüpfen läßt.

Wir geben unsere Pläne auf, Silvester im Yachtclub Colon zu feiern. Am Eingang vom Panamakanal hat sich in diesen Tagen ein Tankerunglück ereignet; über Funk hören wir Berichte über eine scheußliche Ölpest in Kanal und Yachtclub. Wir wollen lieber abwarten, bis über Funk entwarnung gegeben wird und die Reinigungsarbeiten erste Erfolge zeigen.

Kurz vor Weihnachten beginnt es zu regnen und zwar richtig. Eine Woche lang sehen wir den Himmel kaum, im Boot wird es immer feuchter. Inzwischen ergänzen Gerd und Petra von der MEA REQUIES die kleine deutsche Kolonie. Zu sechst läßt sich das Wetter besser ertragen und reihum treffen wir uns auf den Booten zum Plaudern.

Erst Sylvester reißt der Himmel auf und drei weitere Boote gesellen sich zu unserer Sylvester-Strandparty. Roland ein französischer Einhandsegler, der wie die meisten seiner Landsleute leider nur französisch spricht, und Britt und Jim aus USA, die ganz amerikanisch mit Klappstühlen und Kühlbox anrücken. Das neue Jahr begrüßen wir mit Sekt, Krachern und Wunderkerzen. Wir denken an den Pazifik, der vor uns liegt, mit ganz neuen Eindrücken und Abenteuern. Sicher ist aber, daß wir diese Sylvesternacht am Palmenstrand unterm Sternenhimmel darüber nicht vergessen werden.

Aber dann müssen wir uns loßreißen - der Panamakanal und Costa Rica warten auf uns. Am 3. Januar setzen wir Segel und nehmen Abschied von den San Blas Inseln. 6 Wochen im Paradies. ...



Grüße aus der Ferne

Postkartengrüße an unsere fleißigen Netzleiter

Fiji, 7.7.96

Liebe Constanze, lieber Günther,

nachdem der längste Teil meiner Segelreise hinter mir liegt, ist es höchste Zeit für einen kurzen Bericht an Euch. Wie Ihr vielleicht schon wißt, fand ich Anfang Februar eine Mitsegelmöglichkeit auf einer Hallberg-Rassy 53, sehr komfortabel ausgestattet mit Mikrowelle, Freezer und vor allen Dingen einem sehr leistungsfähigen Wasserbereiter, der sogar tägliche Süßwasserduschen erlaubte. Zudem waren wir nur zu viert auf dieser großen Jacht, der schottische Skipper, ein US-Amerikaner, ein Spanier und ich. Verglichen mit den beiden ca. 43 Fuß Jachten Jeanneau-Sunkiss und Gib Sea war diese Jacht ein Traum, sehr solide und dadurch wesentlich ruhiger: Kein Knarren und Knacken, kaum Geräusche von den Spanten etc.

So besuchten wir das deutsche Paar Gerda und Dieter auf San José von den Las Perlas Inseln vor Panama, San Christobal auf den Galapagos, wo mir besonders die Leguane und die drolligen Seelöwen in Erinnerung geblieben sind, und dann, nach Überquerung der längsten Pazifikpassage, die unvergessene Ankunft auf Nuku Hiva, dieser von dichtem Grün überzogenen Marquesas-Insel mit den vielen blühenden und teils duftenden Bäumen und Sträuchern und den verschiedenartigsten Früchten.

Von den 178 Tuamotu-Atollen besuchten wir lediglich Rangiroa, wo ich mir beim Schnorcheln zwischen den Korallen vorkam wie in einem Aquarium, umgeben von einer Vielzahl bunter Fische. Landschaftlich am schönsten dann wohl wirklich Tahiti und seine Gesellschaftsinseln. Mir gefiel Moorea am besten mit seiner Vulkansilhouette und seinen phantastischen Buchten, besonders Cooks-Bay. Von Bora-Bora aus segelten wir direkt nach Tonga, wobei wir wohl die wirklich sehr schönen Cook Inseln versäumten. Das sehr christlich-konservativ geprägte Königreich Tonga fand ich nicht so sehr beeindruckend, am ehesten noch die nördliche Vava'u Inselgruppe. Auf der Überfahrt nach Fiji dann erlebten wir den ersten wirklichen Sturm im Pazifik mit anhaltenden Windstärken zwischen 60 und 70 Knoten - die Hallberg Rassy nahm es Gott sei Dank gelassen. In Fiji traf ich die auf meiner Reise bislang freundlichsten und offensten Menschen, wobei fast 50% der Bevölkerung indischer Abstammung sind, von den britischen Kolonialherren einst zum Zuckerrohranbau hierhergebracht.

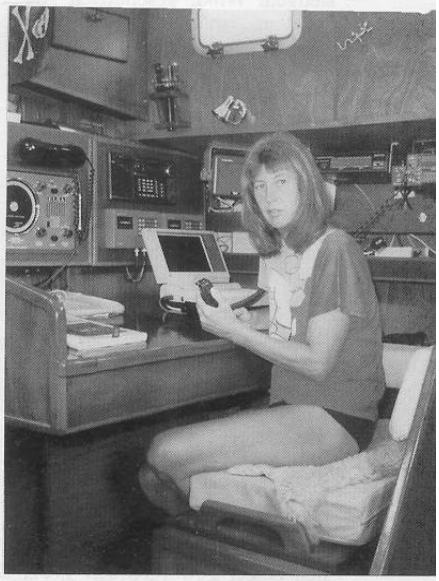
So habe ich nun hier in Fiji die Jacht verlassen, um endlich etwas mehr Zeit und Muße zu haben, um die Inseln und ihre Menschen kennenzulernen.

Soviel in Kürze. Schade, daß wir nicht mehr über Funk in Kontakt treten konnten - dennoch waren wir häufig in Gedanken in Kontakt.

Euch wünsche ich einen schönen Sommer und hoffe, ihr könnt Euch einen langen (Segel-) Urlaub gönnen.

Herzlichst Uli

Ein Brief von Letty (DY 0 MEV) und Bodo, SY TUATARA



Liebe Constanze, lieber Günther,

Leider bin ich nicht zu gut im Schreiben, das überlasse ich anderen Leuten. Wir überwintern hier in Fethiye am Hotelsteg Mediteran.
Leider zum Senden eine ganz abgeschirmte Ecke, aber ich glaube, wenn Du die Antenne zu mir richtest, wird es schon klappen.
Abends geht es nicht so gut, es ist hier schon um 15.30 UTC dunkel (17.30 Uhr Ortszeit).

Herzliche 73 und 88
Letty (DY 0 MEV)

Ein Brief der PUSTEBLUME

Liebe Freunde,

heute ist Nikolaus, und wir sitzen in Guadeloupe auf dem Schiff und erledigen schwitzend die letzten Arbeiten, weil wir am 9.12. für die Weihnachtstage nach Hamburg fliegen werden. Trotz üppigen Weihnachtsschmucks, der hier in Pointe a Pitre in den Geschäften angeboten wird, trotz gelegentlicher Weihnachtsklänge kommt bei bei diesen hochsommerlichen Temperaturen überhaupt keine Weihnachtsstimmung auf. Sicher wird sie auch uns in ein paar Tagen erreichen, obwohl der erste frühe Schnee in Norddeutschland bereits wieder geschmolzen ist.

Karibik rauf und runter war das vergangenen Segelrevier, sicher ein ein außerordentlich reizvolles mit stetigem Wind, geschützten Ankerbuchten, landschaftlich beeindruckenden Inseln und guter Versorgung. Und dennoch sind wir ein bißchen Karibikmüde und wollen raus aus den Tropen. In den nächsten Monaten werden wir über die Virgins, Puerto Rico, Bahamas, Bermudas bis nach Maine und evtl. nach Kanada segeln. Also an die Ostküste der USA. Mal sehen wie lange es dauert, bis wir uns nach den tropischen Temperaturen zurücksehnen. ...

In Rückblick auf die Zeit in der Karibik können wir die häufig geäußerte Meinung, daß hier alles schlechter werde, nicht bestätigen. Wir haben eher das Gegenteil empfunden. An vielen Plätzen hat man entdeckt, daß die Segler ein Potential sind, das sich zu pflegen lohnt und eine Verdienstmöglichkeit eröffnet. Die Versorgung ist erheblich besser geworden seit 1981, als wir das erste Mal hier waren. Eine besondere Agressivität der boatboys existiert nur an bestimmten, bekannten Plätzen. Allerdings hat die Kriminalität allgemein erheblich zugenommen. Auch da gibt es bestimmte Plätze wie zum Beispiel Rodney Bay/St. Lucia oder St. Vincent.

Es ist normal, daß man sein Eigen-tum besonders gut sichert, sich nachts verschließt und sein Dingi möglichst aufs Schiff nimmt. Man lebt damit und ist wachsam. Die Krönung alles Negativen allerdings ist für uns Venezuela, ein Jammer für das unwahrscheinlich schöne und abwechslungsreiche Land mit ausgesprochen freundlichen Leuten. Fast alle unsere Bekannten sind überfallen oder bestohlen worden. Wir hatten großes Glück. Sogar im Hochsicherheitstrakt der CMO-Marina/Puerto la Cruz wurden Schiffe ausgeräumt, und der ist 24 Stunden bewacht, vergittert und Nachts laufen drei scharfe Hunde herum. Außenborder- und Dingiklau brachten uns schon gar nicht mehr aus der Fassung. Das war "Tagesgeschehen". Aber es ging bis zum Kidnapping mit Geißelnahme und würgen bis zur Ohnmacht am hellichten Tage. Und diese brutale Kriminalität dort hat im letzten Jahr extrem zugenommen. Wir können es beurteilen, wir waren zweimal da. Vor allem die schönen Inseln direkt vor der Küste und der Mochima-Nationalpark sind besonders gefährlich. Kein Segler liegt mehr allein in einer Bucht. Und trotzdem ist man gefährdet. Wir bezweifeln, daß das Land dieses Problem je in den Griff bekommen wird. Die korrupten Politiker haben auch kein Interesse daran, die Landflucht durch besonders attraktive Programme zu stoppen und das reichlich vorhandene, fruchtbare Land für Siedler interessant zu machen. Bei einer Geburtenrate von 2,6 kann man sich vorstellen, wie rasant die Schere zwischen arm und reich auseinanderklappen wird. Wo wird das enden?

Wir wünschen Euch allen ein besinnliches Weihnachtsfest und ein harmonisches 1997.

Herzlichst, Heide und Günther

Grüße aus der Ferne

Postkartengrüße an unsere fleißigen Netzleiter

Brief von der SY NAXOS

Stammtischrunde in der kleinen Kneipe BAR ALHAMBRA bei Pepe. Ins Leben gerufen durch Georg (DL 2 A(lter)T(ürke)), der jeden Samstag (wenn er auf der Insel ist) nach dem Einkauf in der Markthalle Santa Catalina bei Pepe einkehrt. Inzwischen treffen sich Segler/Funker, die hier leben, überwintern oder anderweitig gestrandet sind und bilden manchmal schon eine internationale Runde. Infos und Hilfeleistung bekommt jeder in erster Linie von Remi (Segellehrer und Weltbürger, schweizer Herkunft), der in Palma lebt, den Hafen im Auge hat und fast immer auf UKW-Kanal 69 oder unseren bekannten Amateurfunkfrequenzen zu erreichen ist.
Für die Gastfreundschaft und den selbstlosen Einsatz möchte ich ihm und seiner lieben Frau Colette stellvertretend für viele Segler mal ein herzliches Dankeschön sagen.

Eines ist hier allen klar
hier lebt der Geist von INTERMAR

vy 73 Harald (DL 2 KHK)

Gesellige Runde in Palma/Mallorca - diesmal zum Geburtstag von Marion SY MAPEMA/mitte. Zu ihrer Linken: Udo DL4MDT/Mapema und Christoph SY CHIRON. Zur Rechten: Harald DL2KHK/NAXOS, Remi EA6ABE, Eva DJØXQ/Mapema, und Kathi HB9DXI/CHIRON.

Mit der KAMIROS auf den Kapverden

von Claudia, Robert und Bordhund Fosca, SY KAMIROS, 14m-Alu-Sloop

Wir Langsamreisenden, das heißt Robert und Claudia, seit insgesamt 7 Jahren mit unserer KAMIROS unterwegs und seit 3 Jahren ist unser Bordhund Fosca dabei, besuchten die Kapverden vom 5. Oktober bis Anfang Dezember `95.

Unsere Reise ging von Sal, Boavista, Sao Nicolau, Santa Luzia, Santo Antao, Sao Vicente, Santiago nach Brava. Die Unterlagen, die wir benut-zten waren der DuMont Reiseführer, Atlantic Island Pilot (Imray), die französische Seekarte "Iles du Cap Vert" Nr 5834 sowie die britische Seekarte "Plans in the Arquipelago de Cabo Verde" Nr. 369. Für uns war diese Auswahl absolut ausreichend, wir segelten Ankerplätze oder Häfen nie nach Dunkelheit an, da das gesamte Gebiet nicht zuverlässig vermessen ist und die Lichter unzuverlässig arbeiten.

Verproviantieren sollte man sich auf jeden Fall auf den Kanaren, da es hier natürlich nicht die Auswahl gibt und alles sehr teuer ist. Auch Gemüse, nur in sehr eingeschränkter Auswahl und von Insel zu Insel unterschiedlich erhältlich, ist sehr teuer. Billig sind Fisch und Bananen. Kleine Selbstbedienungsläden mit einer recht vielfältigen Auswahl gibt es in einigen Orten. Man muß sich aber danach durchfragen, da sie meist etwas abseits liegen. Auf jeden Fall sollte man sich Wasserkanister mitnehmen. Wir haben uns acht 8-Liter-Behälter an die Reling gehängt. Wasser bekamen wir ohne Probleme nur in Sal und in Sao Nicolau. Auf den anderen Inseln wurde es schwieriger. Ein Wassermacher wäre in dieser Region sicher eine große Hilfe.

Sal:
Baia de Palmeira: Ein guter Anlaufhafen. Alles ist klein und übersichtlich. So kann man sich erst mal aklimatisieren. Das Einklarieren ist unproblematisch. Der erste Weg führt zum Hafenkapitän, der das Schiffspapier einbehält. Es ist eine korrekte Abwicklung und wir hatten keine Bedenken. Danach ging es mit einem Taxi (Esc. 300-350, 100 Esc. ca. 2,00 DM) zum Flughafen, um sich im Imigration Office den Einreisestempel zu holen und damit ist alles erledigt. Kosten fallen keine an. Man kann sich nun innerhalb der Inseln frei bewegen, sollte sich aber in jedem Hafen beim Hafenkapitän melden. Teilweise werden geringe Liegegebühren erhoben (auch vor Anker).

Die Menschen auf Sal sind sehr nett und hilfsbereit. Mit einem Lächeln und einem freundlichen "Bom Dia" gewinnt man hier Herzen. Einen Wehrmutstropfen gab es in Palmeira, uns wurden zwei Klappschäkel vom Dinghi entwendet. Einer anderen Jacht erging es nicht besser. Die Konsequenz: Motor am Dinghi festschließen, keine Beschläge am Beiboot lassen. Natürlich ist so etwas ärgerlich, sollte aber nicht zur allgemeinen Verurteilung führen, die Menschen hier auf Sal sind wirklich sehr liebenswert.

Von Palmeira aus läßt sich sehr gut per Aluguer bis Espargos, dem Hauptort der Insel, weiter per Taxi ein Ausflug zu den Salinen von "Pedra Lume" unternehmen. Ein lohnenswerter Ausflug.

Santa Maria:
Ein schöner Sandstrand, das schönste Wasser (türkisfarben), die abenteuerlichste Landungsbrücke und Schwell. Die Landungsbrücke ist ein 4 m hoher Steg, an dem früher Schiffe anlegten, um Salz zu laden. Man klettert eine rostige Leiter hoch, um auf einem Steg zu stehen, der sehr viele eingebrochene und morsche Planken hat. Oft mußte ich mir die Augen zuhalten, wenn unsere Hündin Fosca den Steg entlangpreschte; wir hatten mit unseren zwei Beinen schon genug Mühe, die intakten Planken nicht zu verfehlen.

Von Santa Maria fährt ein Mini-Bus (wenn er voll ist, geht's los) nach Espargos (250 Esc.)

Selbstbedienungsläden gibt es in Palmeira, Espargos und Santa Maria.

Boavista:
Porto de Sal Rei: Bei der Einfahrt muß man auf das "English Reef" achten, das bei ruhigem Seegang überhaupt nicht auf sich aufmerksam macht, sobald es etwas bewegter ist, bricht sich dort jedoch die See und die Einfahrt ist leicht. GPS kann man vergessen, da die Karten um 1½ bis 2 sm falsch sind.

Der kilometerlange, fast menschenleere Strand mit seinen hohen Dünen ist ein Traum. Boavista ist Wüste und seine Strände die Perlen. Man kann mit dem Dinghi ganz gut nördlich der Surfschule am Strand landen und dann zu Fuß in den Ort marschieren. Die Menschen sind freundlich und hilfsbereit. Der Ort ist arm. Auf dem Markt fanden wir als einziges Gemüse einen Sack Zwiebeln - keine Kartoffeln. Es gibt einen guten Bäcker, der auch süßes Brot anbietet.

Sao Nicolau:
Tarafal: Der Ankergrund hält gut, was bei den starken Fallböen auch wichtig ist. Man kann gut mit dem Dinghi im Hafen landen, die Fischer sind nett und hilfsbereit. Wir fuhren mit einer Alaguer in den Hauptort Ribeira Brava. Diese Fahrt war wunderschön, durch kräftiges, sattes Grün vorbei an Blumen, Feldern und Bananenstauden. Der Hauptort selbst hat außer einem Selbstbedienungsladen nicht viel zu bieten. Alleine die Landschaft ist diese Fahrt wert. Wir sahen märchenhafte Bergformationen und wild anmutende Schluchten und Täler, die allesamt fruchtbar schienen.

Noch ein Wort zu den Ausflügen: Es ist oft nicht leicht, einen Alaguer für den Hinweg und dann auch für den Rückweg zu finden. Wir fanden es am Ende am einfachsten, einen Preis für Hin- und Rückweg mit einem Aufenthalt von einer Stunde auszuhandeln.

Santa Luzia:
Hier lernten wir die Atlantikdünung richtig kennen. Ein Anlanden mit dem Dinghi war nicht möglich. Wir blieben eine Nacht, aber es war weiterhin unmöglich, und so mach-

ten wir uns auf den Weg nach Sao Vicente, ohne den ersehnten Spaziergang auf diesem sicher sehr schönen, unbewohnten Eiland.

Sao Vicente:
Sao Pedro: Ein malerisches Dörfchen, für uns aber auch wieder wegen der hohen Dünung unerreichbar. Bei einem zweiten Besuch eine Woche später schafften wir den Surf an Land. Es ist schwierig und wir sind darin noch keine Könner. Fischer und Kinder halfen uns freundlich und in kurzer Zeit waren wir umringt. Leider war der Landgang so schwierig, daß wir es bei diesem einen Mal beließen.

Mindelo: Der schlechte Ruf eilt diesem Ort voraus. Man wird von den "Wachmännern" sehr bedrängt und wir mußten ihnen ganz deutlich unsere Vorstellungen von Preisen klarmachen. Viele Jachten kommen nur auf der Durchreise zur Karibik hierher und verderben die Preise total. Nach Midelo kamen wir eigentlich nur zum Einkaufen. Ein Supermarkt und ein für kapverdische Verhältnisse reich bestückter Markt. Gasflaschen lassen sich leicht im Gaswerk füllen. man kann fast mit dem Dinghi hinfahren. Wir verließen diesen nicht sehr gastlichen Ort wieder recht schnell.

Santo Antao:
Porto Novo: Man liegt hinter der Hafenmole ruhig und geschützt vor Anker. Das Anlanden mit dem Dinghi ist nicht ganz einfach, da die Hafenmole sehr hoch ist und keine Leiter oder Treppe hat. So muß man über riesige Reifen nach oben klettern. Die Menschen sind freundlich, etwas verschlossener als auf Sal oder Sao Nicolau. Es gibt einen Selbstbedienungsladen.

Wir mieteten wieder eine Aluguer und fuhren über die Insel nach Ribeira Grande. Diese Fahrt war der Höhepunkt unserer Landausflüge. Eine gigantische Landschaft: hohe Berge, tiefe Schluchten, abenteuerlich angelegte Terassenfelder, kleine Häuseransammlungen wie Adlernester. Die Straße führt über Bergkämme, rechts und links geht es einige hundert Meter senkrecht abwärts, und das alles mit viel Grün. Rabeira Grande, der Hauptort der Insel, hat nicht viel zu bieten. Wir machten noch einen Abstecher nach Paul, einem kleinen, hübschen Ort, umgeben von Bananen- und Zuckerrohrplantagen. Hier sieht man Reich und sehr arm nah beieinander. Hier war dieser Kontrast, es gibt ihn überall, am stärksten hervorgerufen durch das üppige Grün bei den Grundbesitzern und der Kargheit bei den Armen.

Santiago:
Tarrafal: Wir legten nochmals einen 14tägigen Stop ein. Eine schöne Bucht mit Sandstrand und Palmen, einem Restaurant mit Terasse und Blick über den Strand, einer hübsch unter schattenspendenden Bäumen gelegenen Strandbar, die von einem Italiener namens Paolo betrieben wird. Paolo hatte für alle Probleme ein offenes Ohr und half, wenn es ihm möglich war. Vor drei Jahren kam er mit zwei Freunden und seinem Schiff und hat sich hier niedergelassen. Er kennt die Probleme von Fahrtenseglern und wäre gern bereit, wenn Interesse besteht, für TO einen Stützpunkt zu unterhalten.

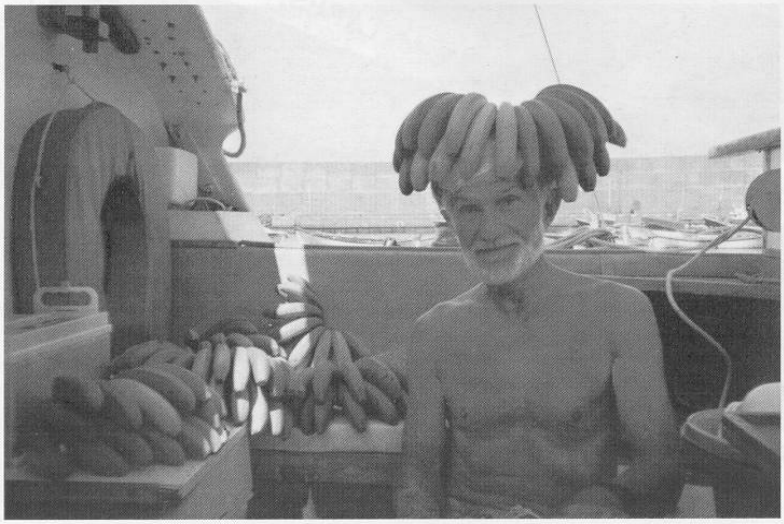
Terrafal ist ein eher trister Ort. Es gibt einen guten Bäcker, einen Selbstbedienungsladen und einen Markt, der Freitags durch die Bauern der Umgebung etwas bereichert wird. Aluguer's fahren ständig (bis etwa 16.00 Uhr) zwischen Tarrafal und Praia hin und her.

In Praia ist die letzte Möglichkeit zum Ausklarieren gegeben. Normalerweise hätten wir mit dem Schiff dort hinkommen müssen, da Robert aber mit Lico ein honoriger Kapverder zur Seite stand, ging ausnahmsweise auch so.

An unserem letzten Tag in Terrafal lud Lico uns zu einen Inselrundfahrt ein: Bananenplantagen, grüne Ribeira's, zerklüftete Berglandschaften, Wochenmarkt in Asomada, ein rustikales Mittagessen in den Bergen - bei uns würde man sowas "Sommerfrische" nennen, es war ein wunderschöner Tag.
Wir wollten die Kapverden aber noch nicht verlassen und wagten trotz Ausklarierung das Anlaufen von Brava.

Brava:
Faja d`Agua: Wirklich fotogen. Steil aufragende Berge in den unterschiedlichsten Farbtönen, am Fuß ein paar Häuser, blau, weiß, ocker, bröckelnder Putz und eine kleine grün gestrichene Kapelle. Dahinter sattes Grün, Palmen und Bananen. Das Anlanden ist wieder mal etwas schwieriger, doch langsam lernen wir es.

Nun sind wir am Ende unseres Besuches der Kapverden. Es hat uns sehr gut gefallen, es waren abwechslungsreiche, unvergeßliche zwei Monate. Ob Landschaft oder Menschen, hier lohnt es sich, mehr als nur einen Zwischenstopp einzulegen.



Bananensegen!

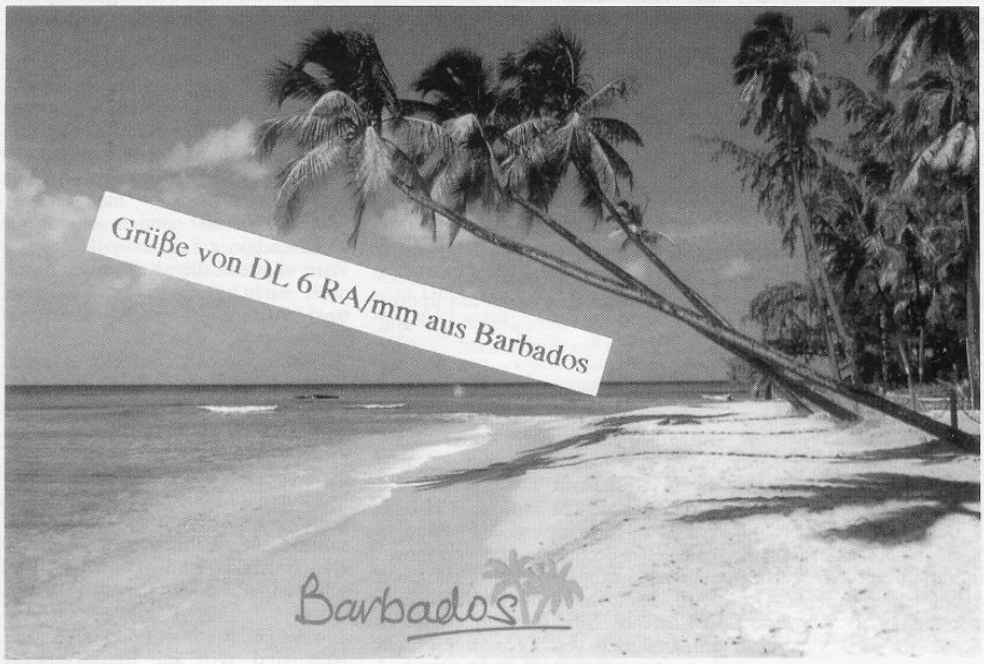
Zum Glück sind sie langsam, nacheinander gereift.

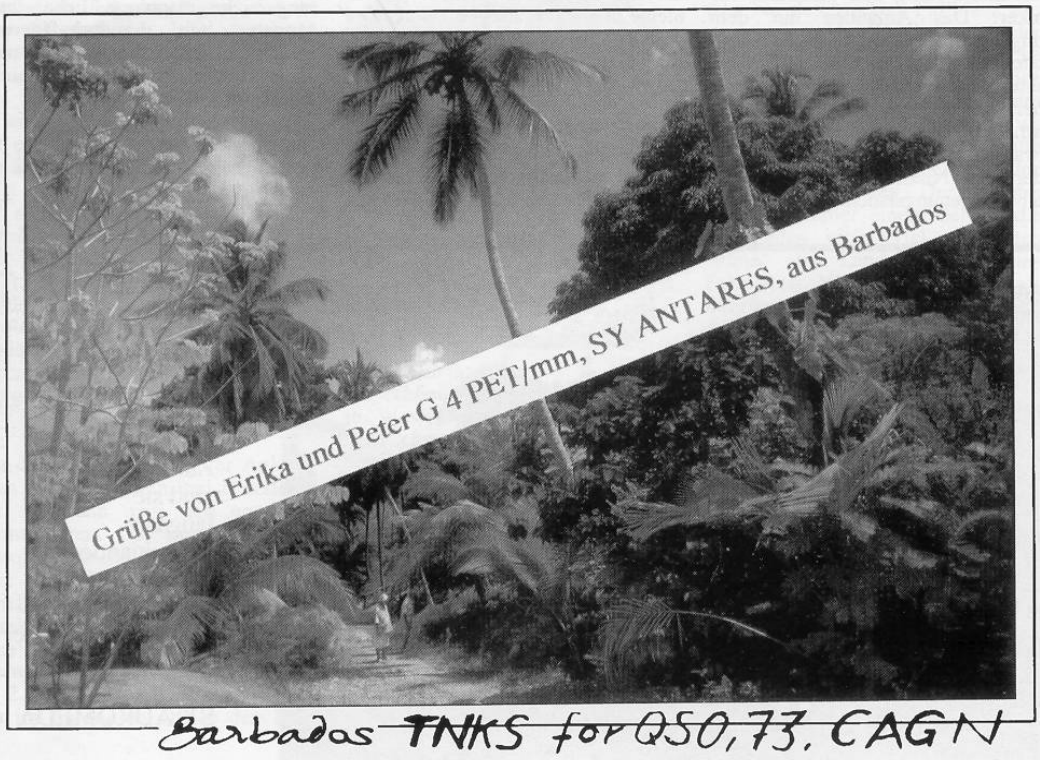
Grüße von Günther DL 7 IU in EA

SY ADROMEDA

Grüße aus der Ferne

Postkartengrüße an unsere fleißigen Netzleiter





Alles Gute von der Tute

Ein Brief von Evelyn und Hans (Auszüge)

2. Januar 1997

Liebe Constanze, lieber Günther,

nochmals herzlichen Dank für Eure Gastfreundschaft, es war sehr schön und sicher hätten wir noch Stunden weiterquatschewn können. Auf unserer Weiterfahrt haben wir auch noch Christoph in Münster besucht, was auch sehr spannend war. Er zeigte uns einen Brief an die holländische Telecom den Störenfried Knut betreffend, den eine ganze Reihe Amateurfunker unterstützt haben und der offensichtlich Erfolg hat. Es ist nur schade, daß es zwischen Euch beiden nicht mehr klappt. Mach Du nur noch weiter so wie bisher, ihr ergänzt Euch immer noch, Christoph denkt noch nicht ans Aufhören.

In diesem Jahr kommt unser Brief etwas später als sonst, der Grund war unser Aufenthalt in Deutschland vom 10. Okt. bis zum 18. Dez.

...

Nun aber sitzen wir wieder auf unserem Kahn, kein Telefon, kein Fernsehen, kein Kino oder Theater, sondern völlig andere Termine, dreimal in der Woche Frühsport, Türkisch- und Computerkursus.

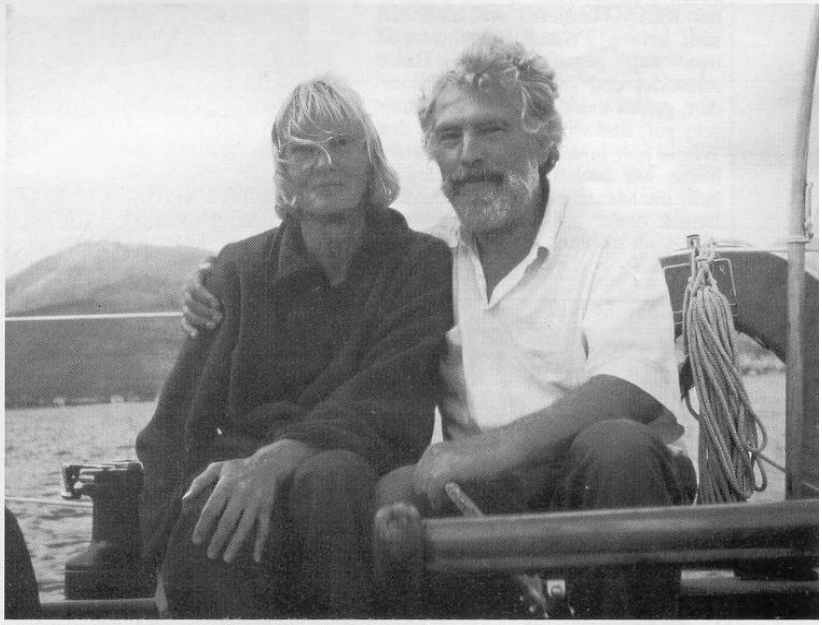
...

Einige Tage mußten wir noch in Trani auf den richtigen Wind warten, dann ging es 23 Stunden lang quer über die Adria direkt nach Dubrownik. Wir hatten vorher viele aktuelle Informationen über Kroatien eingeholt und auch lange überlegt, ob wir hinsegeln sollten oder nicht, boykottieren sagen die einen und zwar so lange, bis sie sich und ihre Preise ändern, sie besuchen, um ihnen zu helfen, sagen die anderen. Die Preise sind wirklich hoch, für das Boot mußten wir allein 388,- DM Eintrittsgeld bezahlen, Essen gehen ist so teuer wie in Deutschland, ebenso die Lebensmittel, wobei auffällt, daß sie kaum landeseigene Erzeugnisse anbieten, sehr viel Ware aus Östereich und Deutschland. An der Landschaft hat sich nichts geändert - für uns nur von Vorteil, die leeren und wirklich schönen Ankerbuchten. Am Festland besuchten wir nur Dubrownik und Split. In Dubrownik erkennt man die die Kriegsschäden an den vielen neu eingedeckten Dächern, und in Split waren einige Hotels als Flüchtlingsunterkünfte eingerichtet. Die Menschen waren freundlich und man hatte oft den Eindruck, daß sie sich freuten, Touristen zu sehen. Wir segelten zwischen den Inseln nordwestwärts bis ungefähr zur Höhe Zadar. ...

Zwei Tage später ging es dann bei gutem Wind mit Abstand an Albanien vorbei in zweieinhalb Tagen nach Korfu. ...

...

Später ging es weiter südwärts, Ambrakischer Golf, Natur pur ohne Bootstourismus, Lefkas, Ithaka, Golf von Patras, Golf von Korinth nach Athen. Aber nach vier Tagen hatten wir den Großstadttrubel satt und es ging weiter durch die Kykladen, meist bei gutem Wind. ...



... Die letzte griechische Insel war Kalymnos, dort, wo es die guten Schwämme gibt, wir besorgten uns auch einen, dann ging es in die Türkei. Bodrum war unser Einklarierungshafen, eine Menge Bürokratie, aber durchgeführt von gemütlich langsamen Beamten, und wenn man sich klar macht, daß man ja eigentlich auch Zeit hat, macht einen das auch nicht mehr so viel aus.

In aller Gemütlichkeit segelen wir jetzt an der türkischen Südküste entlang. Meist ankerten wir in Buchten, manchmal mitten im Museum, hier unten gibt es aus griechischer Zeit mehr Klamotten als in Griechenland, nur leider fast nichts aus türkischer Zeit. Die einzigen Städte, die wir besuchten, auch um Frischwasser zu bunkern, sind Fethiye, Finike und Kemer, dazwischen nochmal eine griechische Insel, Kastelhorizon, geographisch eigentlich zur Türkei gehörend, sie liegt drei Seemeilen von Kas entfernt, aber fast 100 Seemeilen von Rhodos entfernt, den Dodekanes, wo sie politisch zu gehört. Na ja, ist eben menschlich, daß man sich nicht zu verstehen hat, wenn man verschiedenen Religionen angehört, selbst wenn man sie nicht ausübt.

Wir segelten weiter bis nach Antalya, über die Marina hatten wir schon seit Jahren Positives gehört, der Winterpreis ist moderat und die Flugverbindungen nach Berlin sind ideal und nicht zu teuer. Schon nach einer Woche flogen wir nach Berlin.

Es war wieder eine wunderschöne Reise. Eine kurze Bilanz über Land und Leute:
Die Länder haben wir ganz gut kennengelernt, unterstützt durch Bücher, Reiseführer und Prospekte. Die Leute kann man nicht richtig kennenlernen, wenn man nur beim Einkauf und im Restaurant mit ihnen zusammenkommt und ihre Sprache nicht spricht. In Kroatien haben wir einige recht gute und für uns informative Gespräche geführt, die Menschen waren immer freundlich und zurückhaltend, im Süden hatte man immer den Eindruck, daß sie sich freuten, Gäste zu sehen. Die Griechen waren dagegen gleichgültig und an uns uninteressiert, nur mit wenigen kam man in ein meist oberflächliches Gespräch. Die Türken sind übertrieben freundlich, für übertrieben halte ich es deshalb, weil ihr Interesse an uns sofort weg ist, wenn man ihnen deutlich klargemacht hat, daß man ihr Restaurant nicht besucht, weil man schon gegessen hat, ihren Teppich nicht kauft, weil man nur ein Boot und keine Wohnung hat, keine Andenken kauft, weil man sich bei niemandem mit Kitsch blamieren will und daß man keinen Friseur braucht, weil man sich gegenseitig die Haare schneidet und selbst rasiert. Trotzdem gefällt uns die Atmosphäre hier sehr gut, und wir freuen uns auf den Winter hier in der Türkei. Vielleicht haben wir auch noch die Gelegenheit, die Menschen besser kennenzulernen.

Viel Spaß beim Segeln in Holland und schöneres Wetter als 1996!

Alles Gute von der Tute wünschen Evelyn und Hans Lehmann

G U A D E L O U P E

Alles Liebe

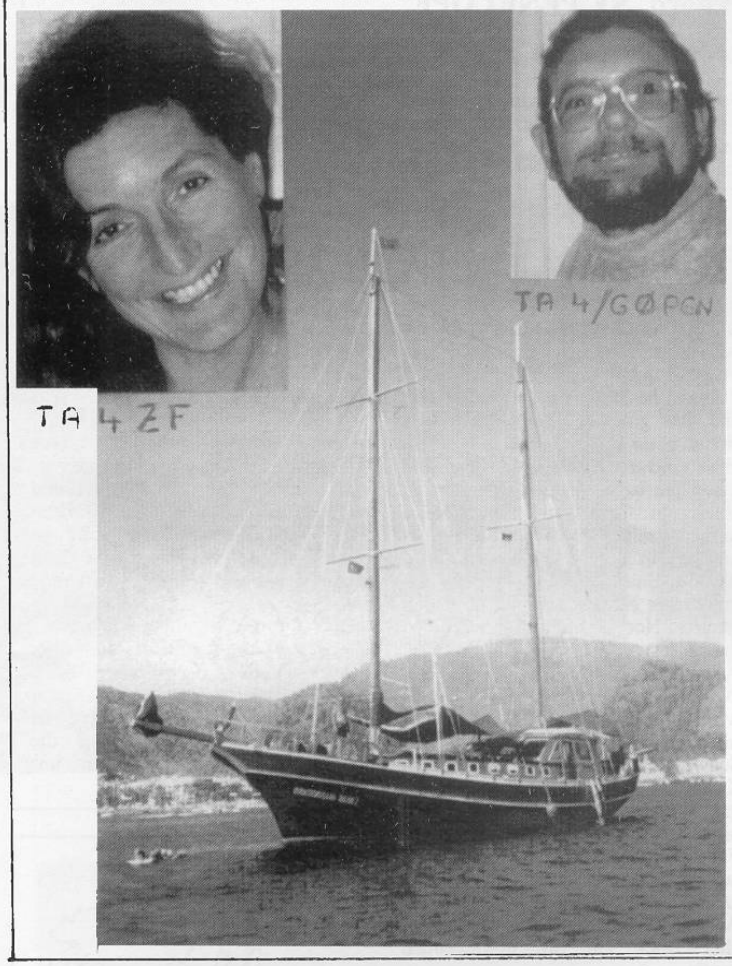
und Gute

von Claudia,
Robert und
Fosca!

Venezuela/Mai `96

Grüße aus der Ferne

Postkartengrüße an unsere fleißigen Netzleiter



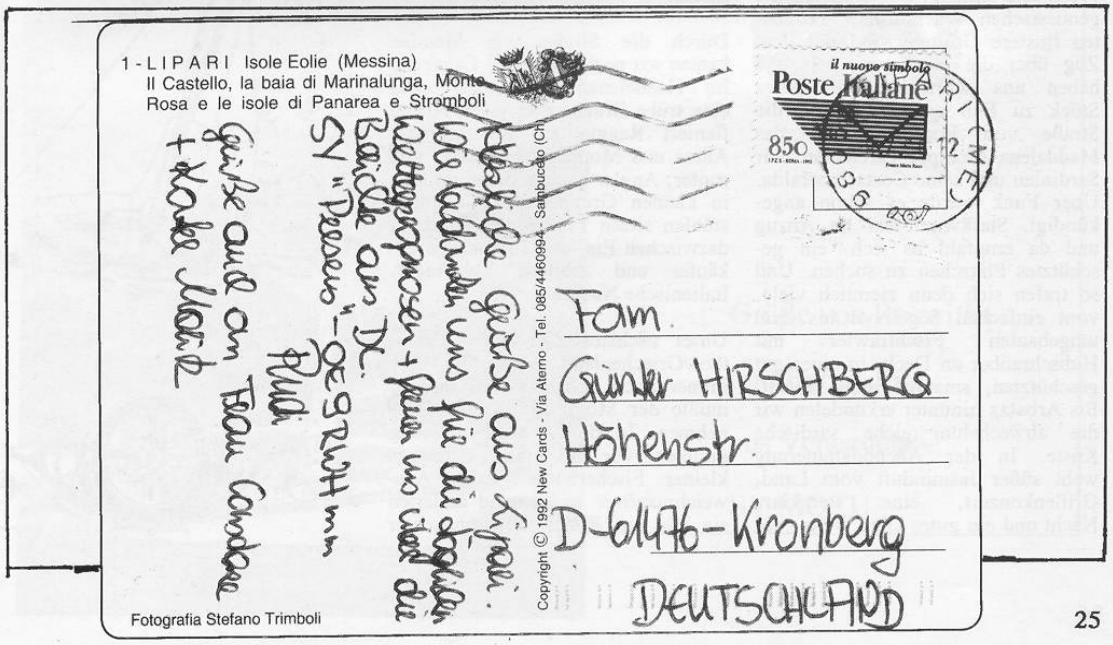
Grüße von Susi (TA4ZF) und Nic (G0PGN), z.Z. ARKADASIM DENIZ

Marmaris, 16.10.96

Lieber Günther!

Hier die QSL-Karte, die ich Dir versprochen habe. Die ARKADASIM DENIZ ist eine 22 m türkische Jacht, 7 Jahre alt, ca. 70 Tonnen, 4 Doppelgästekabinen (mit Bad).
Zur Zeit machen wir Tages- und Abendcharter, Nic (G0PGN) ist der Skipper und ich die Hostess. Das Schiff gehört einem Australier. Nächstes Jahr sind Wochencharter vorgesehen. Vielleicht arbeiten wir dann wieder auf dem Schiff.
Mein Heimrufzeichen ist HB 9 AOE, Intermar-Mitglied N° 588, und unsere eigene Jacht ist eine Maramu DE NADA. Mein Mann will nächstes Jahr damit in die Karibik.

Alle Gute, Grüße und 73 + 88
Susi



Mittelmeertörn Frankreich - Türkei

Bericht von Sabine und Burkhard, SY PENELOPE

Leider fehlte uns der letzte Teil des Berichtes - die Redaktion)

Hinter uns liegt ein langer, schöner Mittelmeersommer. Auf unserer Reise von Port St. Louis/Südfrankreich nach Fethiye/Türkei waren uns die Wettergötter immer freundlich gesinnt und zwei nette Wetterfrösche hielten uns über Funk auf dem laufenden. Dafür möchten wir uns nochmals herzlich bedanken. So ein Wetterdienst ist schließlich keine Selbstverständlichkeit und fordert Zeit und Engagement. Für uns dagegen bedeutet er einen erstklassigen Wetterbericht und ein nettes Schwätzle. Vor einen dreiviertel Jahr sind wir beide nun losgezogen, um einem großen Traum Gestalt zu geben. Da hat man bestimmte Vorstellungen und plant jahrelang und dann fängt alles ganz unromantisch an.

Da stand also unsere PENLOPE zwischen all den anderen Schiffen. Ein kalter Wind fegte um die Ecken und langsam weichten die Schuhe ein. Es war stockdunkel, goß seit Stunden wie aus Kübeln und wir hatten keine Leiter, um ins Schiff zu kommen. ...

Nach 6 arbeitsreichen Wochen war es dann soweit, und wir konnten endlich losziehen. Zunächst führte die Route von Port St. Louis an der Küste entlang zu den Iles d' Hyères und dann nach Korsika. Da tingelten wir bei schwachen Winden die Westküste entlang, bewunderten die genuesischen Wachtürme, erkundeten finstere Grotten, sind mit dem Zug über die Insel gezockelt und haben uns schließlich ein gutes Stück zu Fuß erobert. Durch die Straße von Bonifacio und das Maddalena-Archipel erreichten wir Sardinien und seine Costa Smeralda. Über Funk wurde es schon angekündigt. Starkwind war im Anzug und da empfahl es sich, ein geschütztes Plätzchen zu suchen. Und so trafen sich denn ziemlich viele, vom einfachen Segelboot bis zum umgebauten Fischtrawler mit Hubschrauber an Deck, in einer gut geschützten, smaragdgrünen Bucht. Bis Arbatax hinunter erkundeten wir die abwechslungsreiche sardische Küste. In der Abenddämmerung weht süßer Jasminduft vom Land, Grillenkonzert, eine sternklare Nacht und ein gutes Glas Wein - ein Fest für Leib und Seele.

Bei kräftigem Nordwind machten wir uns auf die Reise zur einsam gelegenen Insel Ustica. Endlich mal schöner Segelwind! Doch pünktlich zur Kaffeestunde schlief er ein und das gleich für Wochen. So tuckerten wir brav nach Ustica und schließlich zu den Liparischen Inseln. Die windlose Zeit kam uns dort sehr entgegen. Stand doch damit einem längeren Aufenthalt auf Stromboli nichts im Wege. Den Rucksack mit Vesper und viel Trinken bepackt, Vulkane besteigen ist ziemlich heiß, und los ging es. Immerhin 1000 Höhenmeter in der größten Mittagshitze sind zu bewältigen, denn am schönsten ist es, in der Dämmerung oben am Kraterrand zu stehen. Immer kräftiger glühen die Lavabrocken in der zunehmenden Dunkelheit. Eine ganze Nacht lang zog uns dieses Naturschauspiel in seinen Bann. Noch im Morgengrauen machten wir uns über ein langes Aschefeld auf den Rückweg. Der zweite tätige Vulkan auf Vulcano wirkt auf den ersten Blick überhaupt nicht sehr attraktiv. Im Gegenteil, Schwefeldampf steigt aus dem Krater empor und parfümiert die ganze Gegend. Wir sind trotzdem hinaufgestiegen und waren von den Farbschattierungen der Schwefelablagerungen an den Rissen und Löchern am Kraterrand fasziniert. Außerdem bot sich uns ein herrlicher Blick auf die umliegenden Inseln.

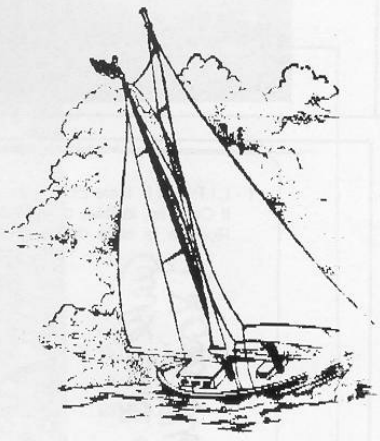
Durch die Straße von Messina kamen wir nach Reggio di Cababria. Im Handelshafen schwappt zwar eine trübe Brühe, aber jeden Abend flaniert Reggio am Kai entlang. Autos und Mopeds fahren rauf und runter, Angler hocken dicht am Kai, in kleinen Gruppen auf Campingstühlen sitzen Frauen mit Kindern, dazwischen Eis- und Limonadenverkäufer und zahllose Fußgänger. Italienische Nacht!

Unser nächstes Ziel sollte Zakinthos/Griechenland sein. Es gab immer noch keinen Wind, und so mußte der Motor die Arbeit übernehmen. In der Abenddämmerung gerieten wir in einen Schwarm kleiner Fischerboote. Jedes Ausweichmanöver mißachtend änderten sie wie ein Rudel aufgescheuchter Hühner die Richtung. Schließlich gelang es uns, den Haufen hinter uns zu lassen, nur um beinahe in ein schwach beleuchtetes Fischernetz zu fahren. Als wäre das nicht schon genug Aufregung gewesen, fingen in den Morgenstunden unsere Batterien das Kochen an. Wir lüfteten gut durch und ließen die Batterien abkühlen. Es stellte sich heraus, daß eine defekt war.

Endlich war Zakinthos in Sicht und am nächsten Tag kam auch der lang
ersehnte Wind wieder und blieb uns fortan die meiste Zeit erhalten.

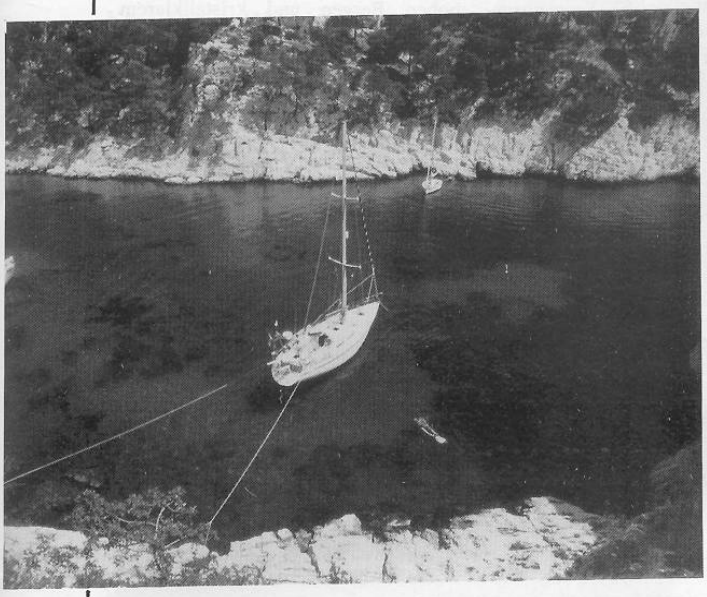
Rund Peloponnes ging es mit vielen Zwischenstationen nach Athen. Ein bißchen Kultur und vor allem unseren Besuch abholen und dann auf in die Inselwelt der Kykladen. Zwei Wochen lang ging es kreuz und quer bis Paros und dann waren die Ferien unserer Freunde vorbei.

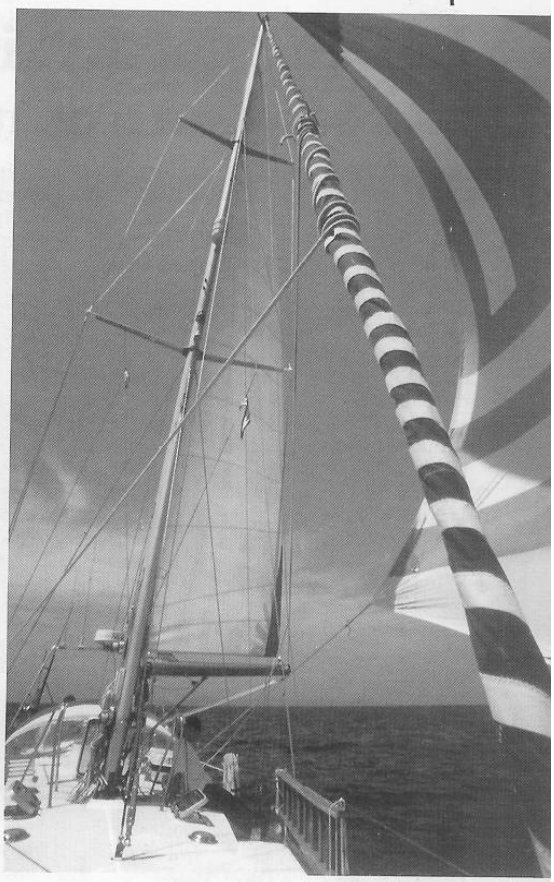
Über Fourni segelten wir nach Samos und von dort schließlich über Leros und Kalymnos nach Bodrum/Türkei. Die Saison war praktisch zu Ende und so hatten wir bei schönstem Sommerwetter die beliebtesten Buchten fast für uns allein. .....

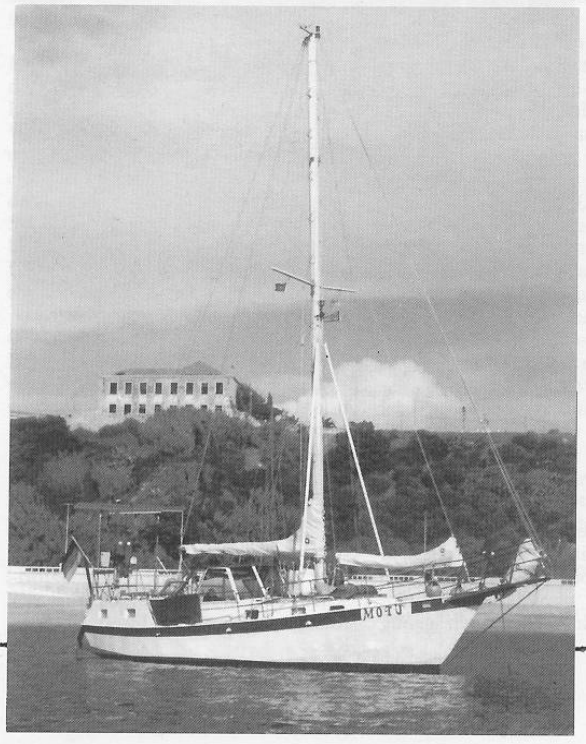


PENELOPE VOR Anker

und unter Blister







Grüße von Roswitha

und Bernd-Jörg

aus Venezuela

SY MOTU

Entlang der Lykischen Küste

Bericht von Claus über 14 Tage Törn an der südtürkischen Küste

Ankunft:

Am 7.9.1996 - nach einem 3-Stunden-Flug - am Abend in Dalaman. Transfer nach Marmaris und Übernachtung auf der vom Eigner Peter Loch vorbereiteten Jacht (Oceanis 430) folgten. Einkaufen am Sonntag, Anlieferung der Verpflegung sowie das Verstauen dieser Dinge und natürlich die wichtige Sicherheitseinweisung und wir konnten starten. Irrtum! Eine Sturmwarnung bewirkte, daß wir im Hafen blieben, Daß das richtig war, zeigten uns einige Jachten (eine ohne Mast), die arg gerupft einliefen.

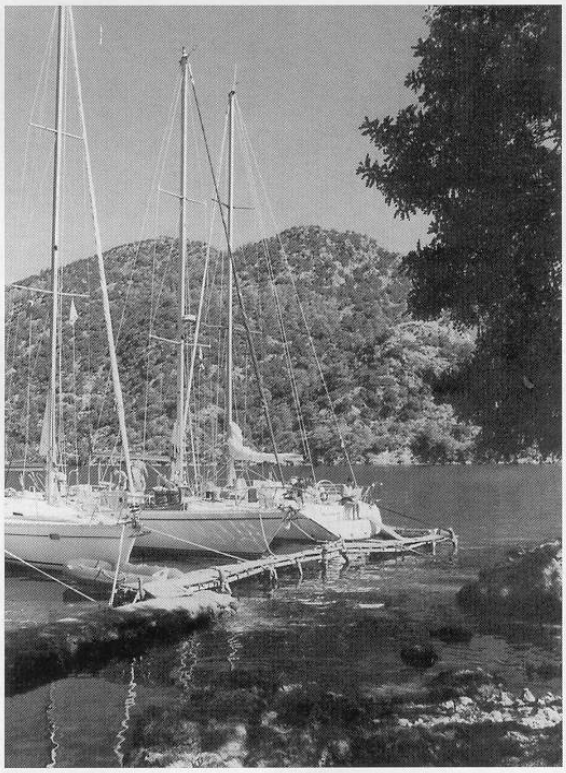
Marmaris - Golf von Fethiye (60 sm)
Nach einer herrlichen Etappe mit Sonne unsd Wind (4 Bft.) aud NW erreichten wir die Quellenbucht. Diese Bucht gibt Schutz vor allen Windrichtungen außer aus Ost. Einige kleine "Lokale", einige wacklige Stege und ein guter Ankergrund sowie die schöne Bergwelt mt Felsengräbern machen den Aufenthalt sicher, schön und interessant.

Quellenbucht - Ölü Deniz - Kekova (ca. 100 sm)
Ausgeruht und nach einem Bad im Meer starteten wir zu unserem südlichsten Punkt des Törns, nach Kekova. Nach einer Pause in der Nähe der berühmten Bucht Ölü Deniz (für Segler gesperrt) setzten wir bei Sonnenuntergang die Segel, um am nächsten Morgen in Kekova zu sein.
Auf dieser Strecke gibt es auf den nächsten 35 - 40 sm keine Ankerbucht und auch keinen Hafen. Wir hielten uns gut frei von der Steilküste und den dazugehörigen 7 Kaps. Ab dem Kap Kütu Burun begannen wir zu reffen und bald segelten wir mit zwei Reffs im Groß und kleiner Fock mit raumen Starkwind nach SE. Dieses Kap nenne ich in Zukunft das "Kap Hoorn der lykischen Küste", weil ich immer ab diesem Punkt Starkwind und mehr bekam.

Nun, der Seegang nahm zu, forderte erste Opfer und manchmal glaubte ich, daß er uns das Cockpit füllen würde. Sehr schnell standen wir querab der Insel Kastelhorizou, der Wind flaute ab auf 2-3 Bft. Wir änderten nichts an unserer Segelführ-ung und trödelten gemächlich dahin. Wir hatten Zeit! Es war noch dunkel und ich wollte erst nach Sonnenaufgang in die Inselwelt von Kekova einsteuern.

Sonnenaufgang, eine ruhige See und Kaffee versöhnten die Seegangsgeschädigten wieder mit der Welt. Sehr früh im Morgenlicht lagen wir vor der Ortschaft Kaleücagiz. Genauer, an einem Schwimmponton vor dem Lokal von Hassan. Hassan, der immer ein offenes Ohr für die Belange der Segler hat, nahm uns wie immer wieder sehr freundlich auf und verwöhnte uns mit einem Frühstück. Er und Oktay sprechen unsere Sprache und haben schon so manchem Segler geholfen. Eine gute Adressen, meine ich. Der Besuch lykischer Gräber (Schiffskielgräber) und ein Gang durch die alte Stadt Kale waren dann aber auch genug für diesen Tag.

Kaleücagiz - Bucht Karaloz (15 sm)
Ein Katzensprung. Segeltraining und frühes Einlaufen, danach war uns zumute. Eine traumhafte Bucht mit hohen Bergen und kristallklarem Wasser nahm uns auf. Diese Bucht (ohne Versorgung) ist absolut sicher gegen alle Winde und ohne Schwell. Man ankert vor Buganker mit Leinen zum Land. Der folgende Bordabend im Kerzenlicht und Wein sowie einem super Sternenhimmel animierte zu tiefsinnigen Gesprächen. Es war, wie es unter Seglerinnen und Seglern sein soll. Es herrschte Harmonie.



Im Golf von Fethiye

Kaleücagiz - Bucht Karoloz (15 sm)
Wir segelten mit dem oblogatorischen Segeltraining durch die der Küste vorgelagerten Inselwelt nach Kas.

Kas, ein Touristenort mit viel Trubel bietet neben einer guten Versorgung (auch in technischen Belangen) gute Sanitäreinrichtungen. Duschen, Umziehen und ein Spaziergang durch den quirligen Ort sowie ein Abendessen (türkische Küche) beendeten den Tag. Der Hafen von Kas scheint auch bei Südstürmen sicher zu sein, nicht so der Hafen von Kalkan, den wir am nächsten Tag anliefen.

Kas - Kalkan (22 sm)
Der Hafen von Kalkan, genauer die mächtige Mole, war im Bereich der Einfahrt durchgebrochen! Große Molensteine sind in die Einfahrt gespült worden. Also "Warschau", trotz der gelben Tonnen, die warnen. Im mittleren Teil der Mole, also an der Stelle, an der die Jachten an einer Betonpier liegen, ist die Mole auch sehr stark beschädigt (fast durchgebrochen). Wenn es an der Stelle zu einem Durchbruch gekommen wäre, hätte es an der Stelle unter den Jachten zu Totalschäden kommen müssen. Ich halte den Hafen von Kalkan für nur bedingt sicher. Starkwind aus NW (woher auch sonst?) und Strom gegen uns machten einen Luvgewinn auf unserem Weg in den Golf von Fethiye unmöglich.

Nach 4 Stunden und ca. 24 sm waren wir wieder im Hafen von Kalkan. Kalkan mochte uns und wir mochten Kalkan, weil wir dort ohne Seegang unsere Rollgenua wechseln konnten. Diese zeigte Auflösungserscheinungen.

Kalkan - Golf von Fethiye (55 sm direkt)
Immer noch Starkwind und mehr. Wir gingen anfangs mit Maschine und später mit Segel gegenan. Wir erreichten Göcek salzverkrustet und durchgerüttelt am frühen Abend. Schiff und Crew wurden vom Salz befreit und in einem der vielen Lokale der Stadt endete ein schöner, aber auch anstrengender Segeltag.

Göcek hat sich mächtig verändert. Die Häuser und Straßen sind renoviert und viele Vercharterer sind ansässig geworden. Somit sollte auch die Versorgung in technischer Hinsicht gewährleistet sein.

Ruhige Tage im Golf von Fethiye
Segeltraining, Badetage usw. folgen. Der Golf mit seinen vielen Inseln und Buchten eignet sich meiner Meinung nach hervorragend zum Überwintern.

Gute Ankergründe und Buchten, die je nach Wetterlage Schutz bieten, gibt es genug. Die Städte Göcek und Fethiye sind max. 7 sm entfernt. Keine Liegegebühren in den Buchten und ein auch im Winter angenehmes Klima tun ein übriges. Wir blieben einige Tage.

Fethiye - Kaunos - Ekincik (40 sm)
Über den bekannten Strand von Kaunos (Schildkröten), der heute leider überfüllt ist, erreichten wir die große Bucht von Ekincik. Wir ankerten hinter einem kleinen Kap (Maden Iskele), was etwas Schutz vor südlichen Winden bietet. Insgesamt ein Ankerplatz, der durch heftige Fallböen viel Aufmerksamkeit erfordert. Lokale und etwas Versorgung (Lebensmittel) gibt es im Ort Künkcüler.

Ekincik - Marmaris (27 sm)
Wir hatten noch ein Pflichtprogramm vor uns. Meine Mitseglerinnen Monika und Petra mußten noch ihre BR-Praxisprüfung ablegen. Geschafft! Mit zwei neuen lizensierten Seglerinnen wurde am Abend in der Altstadt von Marmaris gefeiert. Natürlich benötigten wir am folgenden Tag unbedingt Ruhe und Schlaf. Wir fuhren zu einer kleinen Insel und legten an einer Holzpier an. Oben auf dem Berg ein paar notdürftig zusammengenagelte Bretter, die eine Hütte darstellen sollten, und ein ähnlicher Tresen.
Nach einer gemeinsamen Trageaktion, die angelieferte Ware (Wein, Bier, Eis und Salat) mußte nach oben, machten wir uns einen ganz faulen letzten Törntag bei diesem "Einsiedler", der sehr gut Deutsch spricht. Morgen, 21.9.96, mußten wir unseren Heimflug ins nun kälter werdende Deutschland antreten.

Die Crew der PECRILO

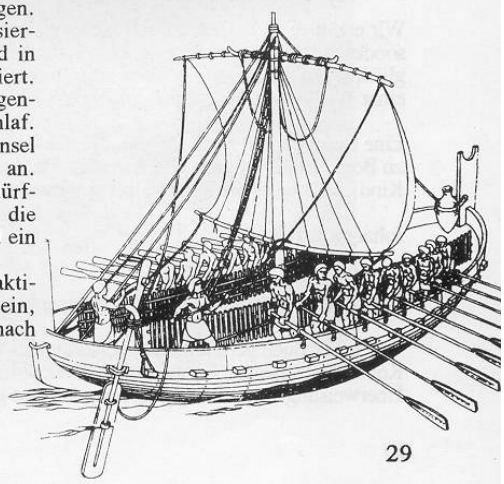
Fazit:
Ein schönes Revier. Ein Revier, das - bedingt durch sichere Ankerplätze und gute Versorgung - sich zur Überwinterung eignet. Ein Land mit noch immer sehr freundlichen und hilfbereiten Menschen.

Also, wir kommen wieder und nehmen uns mehr Zeit, um uns auch die alten Kulturen anzusehen.

Gruß Claus und Crew

Für Fragen interessierter Segler meine Adresse:

Claus Sauer
Am Buchbaum 7
60437 Frankfurt
Tel.: 06101/48614



Abenteuer Weltumseglung

Das Buch über die Reise der "Ole Hoop"

Klaus Nölter
Johanna Michaelis

Der erfüllbare Traum
Eine Weltumseglung

im Verlag Delius Klasing
279 Seiten mit 42 Farbfotos und zahl abbildungzahlreichen Schwarz/Weiß-Illustrationen
ISBN 3-7688-0956-0
In Leinen gebunden mit farbigem Schutzumschlag
Preis: DM 39,80

Liebe Funk- und Segelfreunde,

im September '96 ist nun endlich unser Buch erschienen. Das Echo ist sehr positiv und das schlägt sich auch im Verkauf nieder - im Januar erschien schon die 2. Auflage. Alle, die unsere Reise per Funk mitverfolgt haben, werden es sicher besonders spannend finden, unsere Abenteuer nun nachlesen zu können.

Mit Ausnahme von 81 Seetagen auf dem Weg über die Osterinseln nach Polynesien, in denen langanhaltende Flauten uns schwer zu schaffen machten, haben wir die 35.000 Meilen von Hamburg über die Kanaren in die Karibik, durch den Pazifischen und Indischen Ozean über Südafrika und Brasilien zurück nach Hamburg zügig durchsegelt. Unsere gemeinsame Freude am Segeln hat uns auch auf den längsten Seestrecken nicht verlassen, auch wenn so mancher Segelfreund glaubte uns bedauern zu müssen, weil wir den gesamten Pazifik und Indik in neun Monaten durchsegelten.

Wir erzählen in unserem Buch nicht nur von mörderischen Flauten, schweren Stürmen und einer Beinahe-Strandung, sondern vor allem immer wieder von den überwältigenden Erlebnissen beim Durchsegeln der großen Ozeane und den glücklichen Zeiten auf paradiesischen Inseln und Atollen. Nicht zuletzt zeigt unser Beispiel, daß das großartige Erlebnis einer Weltumsegelung keine Frage des Geldbeutels ist.

Eine Besonderheit noch für alle, die glauben, Segeln sei in erster Linie eine Männersache: Wir hatten keinen "Skipper" an Bord, sondern waren gleichwertige Partner beim Segeln wie auch sonst. So ist auch dieses Buch unser "gemeinsames Kind", so, wie es die Reise selbst gewesen ist.

Johanna & Klaus

"Der erfüllbare Traum - Eine Weltumseglung" mit persönlicher Widmung

Wer unser Buch gern mit einer persönlichen Widmung haben möchte, erhält es nach Überweisung von 39,80 DM auf das Konto Klaus Nölter, Konto-Nr. 1228 505 846 bei der Hamburger Sparkasse, BLZ 200 505 50, portofrei an seine auf dem Überweisungsformular angegebene Adresse geschickt.

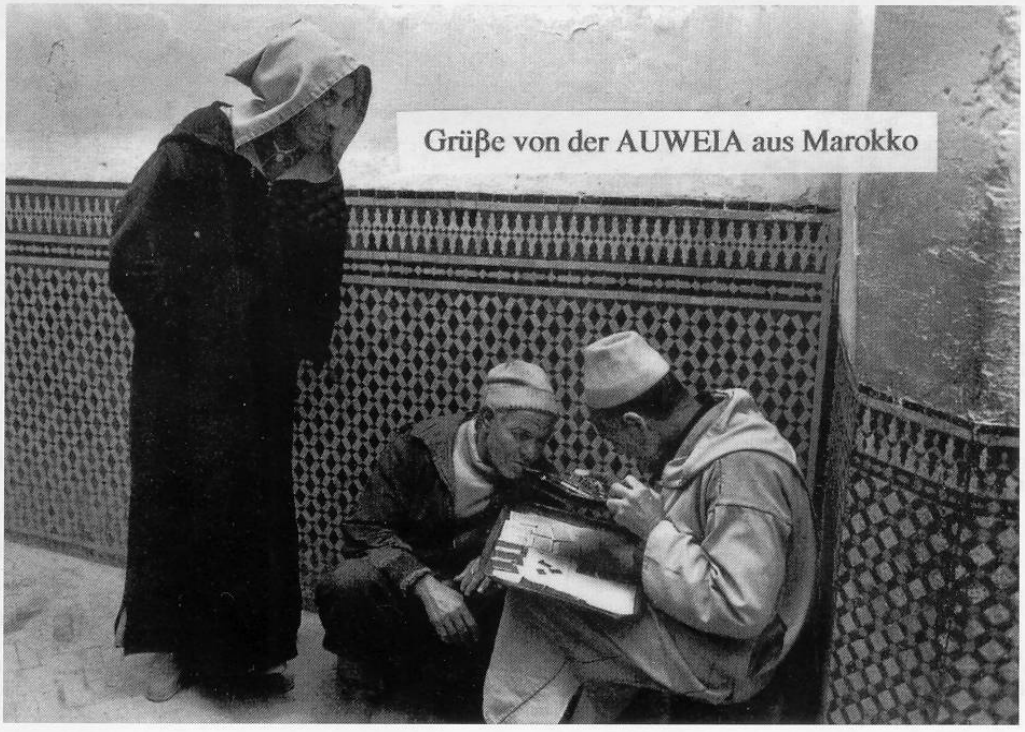
Sonnige Grüße aus Hamburg

von Johanna & Klaus

Grüße aus der Ferne

Postkartengrüße an unsere fleißigen Netzleiter

Grüße von Jacqueline und Friedrich aus Südspanien



Grüße von der AUWEIA aus Marokko

Starkwind in der Biscaya

Ein Bericht von Birgitta und Siggi (DF3DA), SY BASDA

Zunächst aus dem Brief von Birgitta und Siggi vom 12.11.96 aus Griechenland:

"... Unser ganz herzlicher Dank geht an Dich, Günther, für Deine Wetterbegleitung. Immer sind wir gut und wohlbehalten überall angekommen, nie hatten wir dieses Jahr größere Wetterprobleme. Dies ist zu einem ganz großen Teil auch Deinen Wetterprognosen zu verdanken, die uns doch oft wie ein helles Licht im Dunkeln der Meteorologie geholfen haben, unsere Törnstrecken zu bewältigen.

Das es auch anders sein kann, beweist unser Biscaya-Törn 1994. Noch Segellehrlinge (Wir haben erst 1992 überhaupt angefangen zu segeln.), zwar in der Theorie recht fit, aber kaum Segelpraxis, wollten wir die Meere erobern. Was daraus geworden ist, kannst Du unserem Tagebuchauszug "Biscaya" entnehmen. Du wirst Dir Deinen eigenen Reim darauf machen. Auch INTERMAR, sowie die 14307 und 14303 KHz waren uns völlig unbekannt. ... ...

Hier nun ihr Bericht:

Avisiertes Ziel: Cabo Finisterre
Endziel: Brasilien

4.8.94: Nachdem wir von einem Freund aus Deutschland einen 3-Tages-Wetterbericht erhalten haben, verlassen wir am Morgen den Hafen von Falmouth, England, bei völliger Windstille und glattem Wasser. In der Nähe von Landsend kommt Wind auf, die Dünung wird merklich höher, wir setzen Groß und Genua, stampfen bei 3 bis 4 Bft. gegenan, sind bald auf der Höhe der Cillis. Nach Stunden stehen wir immer noch auf derselben Stelle, der Gegenstrom ist zu stark, unser 10 PS Außenborder muß unterstützend mithelfen. 1. Nachtwache für mich - wir überqueren ein Verkehrstrennungsgebiet. Die Nacht ist kalt mit kurzen, steilen Kabbelwellen. Irgendwann seh ich eine rabenschwarze Gewitterwand auf uns zukommen, doch wir mogeln uns daran vorbei ohne nennenswerte Schwierigkeiten.

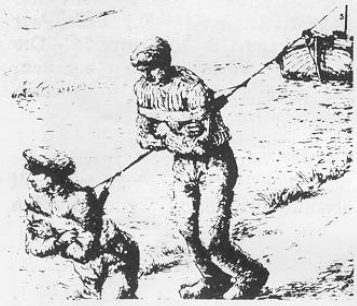
5.8.94: Der Tag beginnt mit wunderschönem Segelwetter, Wind dreht auf NO. Gegen Abend wird er schwächer und schläft fast ganz ein.

6.8.94: Wir segeln bei leichtem Wind mit knapp 4 Knoten, eine ruhige, lange Dünung schiebt uns langsam nach Süden. Meine Nachtwache von 1 bis 5 Uhr morgens ist wieder bitterkalt, jedoch völlig windstill. Ab Mitternacht läuft der Motor und wird erst um 5 Uhr morgens wieder abgestellt. Gegen 8 Uhr besucht uns eine Schule von Delphinen, spielt eine viertel Stunde und verläßt uns wieder. Nach dem Frühstück sind sie wieder da. Inzwischen haben wir den Blister gesetzt, aber selbst damit wird es nicht viel. In den letzen 2 3/4 Std. haben wir nicht ganz 10 sm gemacht. Die Nacht ist wieder voll mit Schiffen, die parallel auf der Hauptwasserstraße laufen.

7.8.94: Wind von SW, mal lappig, mal böig; die Dünung jedenfalls paßt absolut nicht dazu; weiter draußen

muß sich ein Unwetter abspielen, der Barograph macht einen Totalabsturz, schnellt im spitzen Winkel wieder hoch und geht kontinuierlich nach unten. Norddeich Radio sagt schlechtes Wetter an. Wolkenbälle schieben sich zusammen, sehen aus wie mehrere übereinandergeschobene Schafsfelle, die Sonne hat einen Ring, der nichts Gutes verheißt.

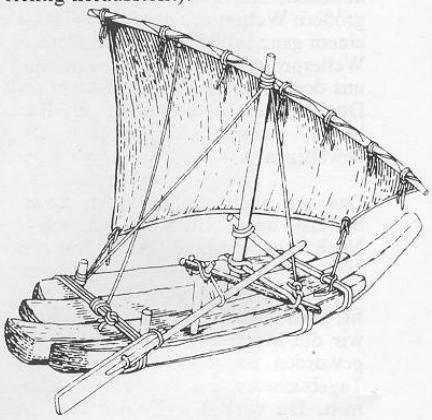
8.8.94: Es kommt Starkwind auf mit hohen Wellen, wir müssen gegenan, sind etwas besorgt, da das Schiff stark in die Welle schlägt. Bis zum Abend halten wir durch. Als der Wind immer noch nicht dreht, entschließen wir uns, für die Nacht beizudrehen, setzen nur noch die Sturmfock und gehen das ganze Stück wieder zurück. Unsere Position: 44° 22' N, 9° 30' W. Ich schlafe 1 1/2 Stunden und bitte Siggi, sich auch etwas hinzulegen. Für 1 1/2 Stunden schläft auch er, dann dreht der Wind in Kreis, pendelt



sich aber wieder auf SW ein. Der Wind nimmt immer noch zu. Siggi und ich sind zusammen im Cockpit, angezogen wie auf einer Grönlandfahrt. Vor Müdigkeit fallen mir immer wieder die Auge zu, bis Siggi mich endlich in die Koje schickt. 2 Std. Schlaf, dann setze ich mich wieder zu ihm, will ihn nicht allein lassen. Die Wellen sind ungeheuerlich, ich habe schreckliche Angst. Um uns herum kein Schiff, kein Licht, nur heulender Wind und riesige Wellen. Irgendwann denke ich: o.k., wenn das Schiff es nicht schaffen sollte, das war's dann also. Ich denke an meine Familie, meine Kinder. Mein Sohn hat heute Geburtstag, die Tränen fließen unaufhörlich. Ich bin völlig leer und bete, daß dieser Alptraum ein Ende haben möge, doch kein Gott scheint mich zu hören. Unten im Schiff fliegt alles durch die Gegend, es klirrt und scheppert, es ist mir egal.

9.8.94: Als ich nach kurzem Schlaf um 8.00 Uhr hochkomme, sitzt Siggi totmüde am Ruder. Wir sind immer noch zu schnell. Er holt die 100-m-Schleppleine und wirft sie achteraus. Um 10.00 Uhr morgens haben wir die Position 45° 22' N, 9° 14' W. Der Wind schläft plötzlich ein, wir hoffen, daß es das war, wenden und versuchen, unter Motor wieder zurückzulaufen. Rings um uns türmen sich drohende schwarze Wolken, Blitze zucken aus allen Richtungen, es gibt kein Ausweichen, wohin auch immer. Bald kommt wieder Wind auf, verstärkt sich zur Nacht hin, wir setzen Segel. Jeder von uns schläft ein wenig in dieser Nacht, ansonsten halten wir zusammen Wache.

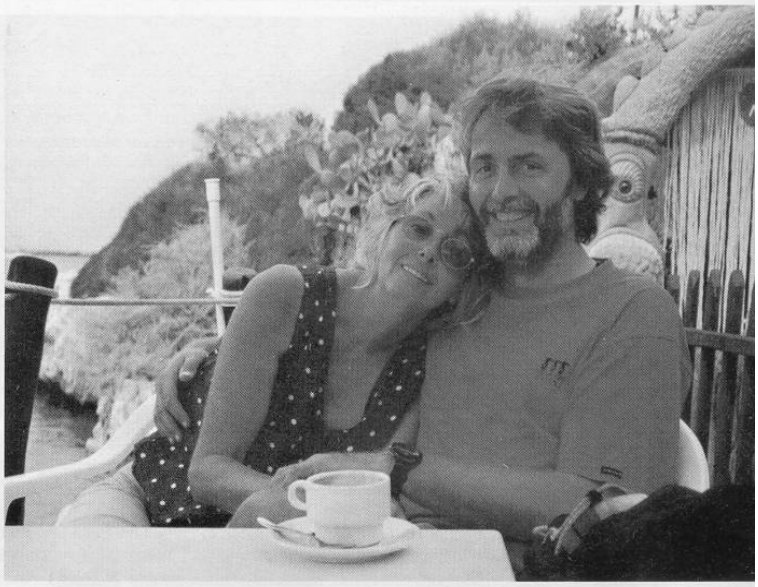
10.8.94: Gegen 9.30 Uhr haben wir wieder Starkwind. Unsere Position ist jetzt 44° 17' N, 8° 16' W, wir befinden uns 50 sm oberhalb von La Coruna. Das Barometer fällt unaufhörlich, um 10.30 geben wir die Hoffnung auf, La Coruna anlaufen zu können. Wir haben Wind aus SW, müßten wieder gegenan, wissen nicht, ob wir das unserem Schiff zumuten können. Hier bedauert Siggi es zum erstenmal, daß wir keinen stärkeren Motor haben, und nur unter Segel hoch am Wind schaffen wir die Welle nicht. Also laufen wir parallel zur spanischen Küste. Der Wind legt immer mehr zu, treibt uns weiter ins offene Meer. Wieder hat sich eine ungeheure Welle aufgebaut. Ich bitte Siggi, wenigstens jetzt, tagsüber, etwas zu schlafen, da wir ja noch die ganze Nacht vor uns haben, doch er will nicht, meint, irgendwann müsse dieser Sturm doch ein Ende haben. Ich selbst fühle mich nicht in der Lage, das Schiff in dieser Situation zu führen. Gegessen haben wir schon lange nicht mehr richtig, nur ein paar Kekse und etwas Schokolade. Irgendwann gegen 16.00 kontaktiere ich La Coruna Radio. Wenn wir nicht endlos weit hinausgetragen werden wollen, müssen wir einen Hafen ansteuern, doch ohne Hilfe ist das nicht möglich. Auch haben wir Sorgen, wir könnten mit dem Bug in eine Welle stoßen und über Kopf gehen. Uns einfach beizulegen, also Ruder seitlich anschlagen, festbinden und vor Top und Takel zu laufen, wagen wir auch nicht, wir kennen das Schiff noch nicht gut genug. Siggi kann kaum noch. Für kurze Zeit löse ich ihn ab. Was da hinter uns herkommt, sind ganze Häuser. Sturzseen gurgeln unter dem Schiff durch mit brechenden Schaumkronen. Ich will nicht mehr nach Brasilien, will nirgendwo mehr hin, nur noch in einen sicheren Hafen. Kurz darauf sieht Siggi halb seitlich unter uns in einem Wellental einen Wal. Beim nächsten Wellenturm liegt er genau unter uns, äugt herauf und taucht ab. Kollision mit einem Wal - das hätte uns auch noch gefehlt: Bei einem meiner seltenen Gänge zur Toilette entdecke ich, daß das Schott unter uns voll Wasser ist, der Boden fühlt sich an wie ein Wasserbett. Auch das noch: Siggi meint, es liegt am Echolotgeber, der sich gelöst hat (Was sich später als richtig herausstellt).

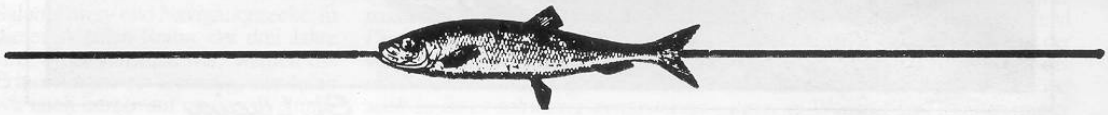


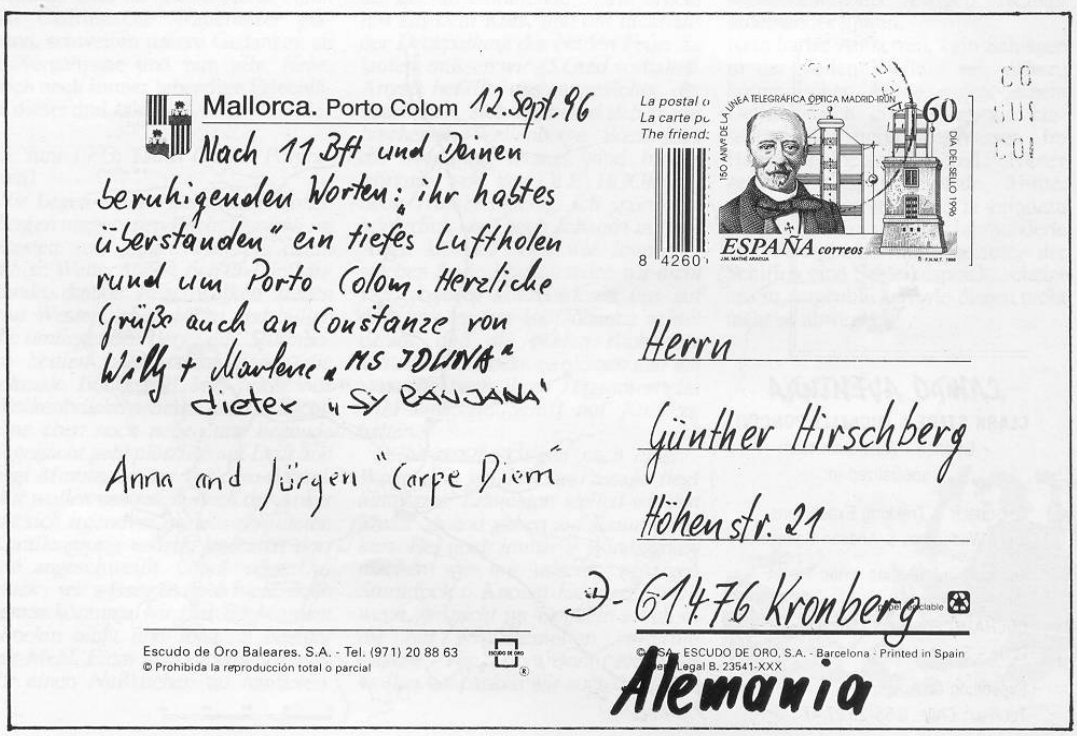
Ich habe es endlich geschafft, mich mit Finisterre-Coast-Guard in Verbindung zu setzen und fordere Hilfe an. Es beginnt eine längere Verhandlung, da man uns ein Rescue-Boot schicken will, um uns zu bergen. Schließlich bekomme ich Kontakt zu den Rescue-Leuten selbst. Bis zum Abend bleibe ich unten am Funkgerät, da immer wieder Nachfragen und Positionsangaben erfolgen. Zwischendurch werfe ich einen Blick ins Cockpit, in dem Siggi wie versteinert am Ruder sitzt. Die Leute vom Rescue-Boot geben durch, daß sie sich wetterbedingt um 1 1/2 Stunden verspäten werden. Als das Boot endlich um 20.30 Uhr da ist, tanzt es mit uns zusammen wie verrückt auf diesem Hexenkessel. Siggi drückt mir das Ruder in die Hand und hangelt sich nach hinten, um unsere Schleppleine einzuziehen. Dann schiebt er sich auf dem Bauch nach vorn, belegt die 100-m-Leine und schafft es, sie rüber zum Rescue-Boot zu werfen, das an uns vorbei nach vorn geht, um uns zu schleppen. Gut, daß es Stockfinster ist und wir nichts sehen, als die Lichter vor uns. Siggi übernimmt wieder das Ruder, hält Kurs und achtet auf die Leine. Zwischendurch nimmt er Guarana und spritzt sich Tobasco auf die Zunge, um wach zu bleiben. Ich versuche, mich

mit voller Montur ein wenig hinzulegen. Das Rescue.Boot macht eine Rechtsdrehung um 90° und geht mit uns in die Welle. Gut, daß es Dunkel ist. Bald fordert auch Siggis Körper seinen Tribut, und ich übernehme das Ruder. Nach kurzer Zeit merke ich, daß ich doppelt sehe und kurzzeitig einschlafe. Siggi kommt hoch, löst mich ab; wir wechseln nun stündlich. Im Schiff rappelt und scheppert es, alles fliegt durch die Gegend, große Wassermengen kommen über. Die Fahrt dauert lange, unsere Helfer ziehen langsam und halten die ganze Nacht über UKW Funkkontakt mit uns, aber auch sie haben ihre Probleme, sich im Kurs zu halten. Unsere Position bei der Übergabe der Leine war 44° 29' N, 6° 52' W. Als es endlich hell wird, sehen wir schemenhaft vor uns die spanische Küste liegen, kurz vor dem Ria Ribadeo nimmt uns das R-Boot fest an seine Seite und läuft wie ein siamesischer Zwilling mit uns in den kleinen Hafen, empfangen vom Geschnatter der Männer, die bereits an der Pier stehen und unsere Leinen in Empfang nehmen.
Es ist 8.00 Uhr morgens, wir wurden 60 sm in 9 1/2 Stunden geschleppt.
Wir sind physisch und psychisch am Ende, doch es gab keinen Tag, der für uns so voller Dankbarkeit begann wie dieser.

Fazit: Unser Kat, ein Kelsall-Eigenbau erwies und erweist sich bis heute als sehr sicher und stabil. Wir waren Segelneulinge, zu unerfahren für Langzeittörns, die nicht ganz und gar planbar sind. Wir machten den Fehler, zu wenig zu essen und zu schlafen, so daß für uns beide in dieser Situation Erschöpfung schon vorprogrammiert war.







Grüße aus der Ferne

Postkartengrüße an unsere fleißigen Netzleiter

CAMPO AVENTURA

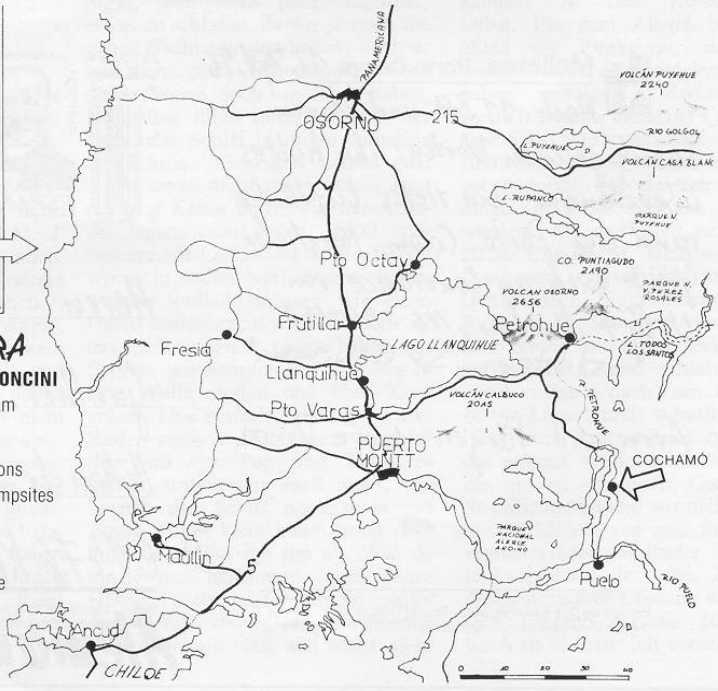
CLARK STEDE & MICHELLE PONCINI

German - Australian team
specialized in:

Horseback & Trekking Expeditions
River Wilderness & Andean Campsites

For more information write:
Correo Cochamó
COCHAMÓ Provincia Llanquihue
Chile - South America

Expedition bookings:
Tel./Fax: Chile: 0 65-23 27 47



Nordseereise der OLE HOOP

(Auszug) von Klaus (DL5HN)

Cuxhaven an einem kalten, verregneten Julitag im Sommer 1996. Vorsichtig öffne ich das Schiebelug und spähe in den schwarzgrauen Himmel. Immer wieder schütten von Westen heraneilende dunkle Cumulo-Nimbus-Wolken prasselnde Schauer über Deck und Aufbauten unserer OLE HOOP, die sich in den Böen sanft zur Seite neigt, dem Element zwar Respekt zollend, doch zugleich stark und souverän, so als lächle die Erfahrene, die alle großen Ozeane dieser Welt und brüllende Stürme erlebte hat, über diesen kleinen Wind.
Und doch weiß sie, so wie Johanna und ich, der wir ihr all das abverlangt haben, daß die See, die schon ein paar Kabellängen hinter der schützenden Hafenmole beginnt, Überheblichkeit oder gar Leichtsinn nicht zuläßt. Und so machen wir es uns noch ein paar Tage im sicheren Hafen gemütlich.
Zwischen den rotschimmernden Mahagonieflächen von Vorschiff, Salon, Pantry und Navigationsecke, in diesem kleinen Raum, der drei Jahre lang unser Zuhause war, werden die Erinnerungen so lebendig, als seien wir noch immer auf unserer Weltumseglung. Und die kleine Reise durch das Ostfriesische Wattenmeer planend, schweifen unsere Gedanken ab in vergangene und nun sehr ferne, doch noch immer lebendige Erlebnisse dieser drei Jahre. ...

"5. Juni 1993, Tahaa (Franz. Polynesien)
Wir liegen in der tiefen, von hohen Bergen umgebenen Bucht Hurepiti im Westen von Tahaa. Das bis dahin ruhige Wetter ändert sich und tiefhängende, dunkle Regenwolken ziehen von Westen schell heran und hüllen die umliegenden Berge ein. Sturmböen heulen bald darauf durch die schmale Bucht und laut prasselnde Wolkenbrüche nehmen uns die Sicht. Eine eben noch neben uns liegende Segeljacht geht plötzlich auf Drift und liegt Minuten später vor dem Strand. Wir wollen auslaufen, doch der Anker hat sich irgendwo in dem zerlüfteten Korallengrung verhakt und sitzt dort wie angeschweißt. Glück oder Unglück - wir wissen es noch nicht, doch heraus kommen wir hier im Moment ohnehin nicht und Johanna beginnt mit Mehl, Eiern und anderen Zutaten für einen Nußkuchen zu hantieren.

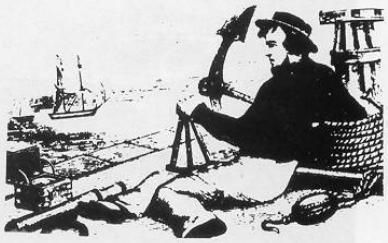
Wenn schon Schietwetter, dann soll wenigstens was Gutes auf den Tisch! Es ist erst 21.00 Uhr, doch schon tiefdunkle Nacht. Nur ein paar flackernde Lichter an Land und der schwache Schein aus den Kajüten der beiden vor uns liegenden Boote helfen bei der Orientierung. Da, plötzlich ein Ruck - der Anker ist frei! Noch bevor ich die Maschine starten kann, folgt ein dumpfer Stoß - wir sitzen auf Grund! Während ich aufs Vorschiff hechte und den Anker aufhole, versucht Johanna in den peitschenden Regenböen, die OLE HOOP in tieferes Wasser zu manöverieren. Ein paar mal knirscht es noch unter dem Kiel, dann sind wir frei.

Es wäre zu riskant, in stockfinsterer Nacht und bei diesem Wetter einen neuen Ankerplatz innerhalb der Lagune zu suchen. Wir beschließen auszulaufen und nach Bora-Bora zu segeln. Unter Sturmfock und zur Sicherheit mitlaufender Maschine passieren wir bei Südoststurm die Passage Paipai, was ohne die dort vorhandenen Richtfeuer ein selbstmörderisches Unterfangen wäre. Doch auch so ist es schwierig genug, denn der querab einfallende Sturm drückt uns aus dem Kurs, und um nicht aus der Deckpeilung der beiden Feuer zu laufen, müssen wir 45 Grad vorhalten. Angst befällt uns angesichts der haushohen, sich donnernd neben uns brechenden Wellenberge. Wenn jetzt die Maschine versagt, sind binnen Minuten von der OLE HOOP nur noch Trümmer übrig. Ich spüre fast körperlich, daß auch Johanna mit der Angst kämpft, doch wie immer in solchen Augenblicken reden wir nicht viel, sondern konzentrieren uns auf das, was zu tun ist: Johanna achtet darauf, daß die beiden Richtfeuer achteraus in Deckung bleiben und ich versuche nach ihren Hinweisen das wild tanzende Schiff auf Kurs zu halten.

Peilungen bestätigen nach einer Weile: Die gefährliche Passage liegt hinter uns! Erleichtert stellen wir den Motor ab und gehen auf Raumschotkurs. Bei noch immer 9 Windstärken machen wir mit unserer winzigen Sturmfock 6 Knoten Fahrt - zu viel, wenn wir nicht im Dunkeln schon in die nur 35 Seemeilen entfernte Lagune von Bora-Bora einlaufen wollen. So packen wir auch das letzte Segel ein und laufen vor Top und Takel ab.

Die Gefahr ist nun vorbei, und es wird fast gemütlich an Bord. Nach Mitternacht holt Johanna den noch glühend heißen Nußkuchen aus dem Ofen, und gegen morgen tauchen, im hohen Seegang immer wieder verschwindend die Lichter von Bora-Bora auf."

Drei Tage später:
Die See hat uns wieder! Woher kommt nur dieses ungeheuer gute Gefühl? Prost Johanna! Hier`n kleinen für Rasmus. So ein kleiner, den Magen und die Seele wärmender Schluck Rum, kann in diesen ungastlichen, nordischen Breiten sicher nicht schaden.
Mensch, wie schön ist es, wieder Wind und Wellen zu spüren! Dabei ist es nicht einmal besonders gemütlich, denn der Südwest pfeift mit 7 Windstärken durchs Rigg und unter kleiner Besegelung, hohe Gischt aufwerfend durchbricht der schlanke Rumpf der "Ole Hoop" die kappelige See der Elbmündung, in der Strom und Wind ihren im Wechsel der Gezeiten immer wiederkehrenden ewigen Kampf miteinander führen.
Kein hartes Aufsetzen, kein Schlagen in der steilen Welle - mit nahezu hormonischen Bewegungen, einem Delfin gleich durchpflügt sie rauschend das unruhige Wasser. Im Hafen nur eine aus Holz und Polyester gemachte, schwimmende Hütte, scheint sie nun lebendig, ja geradezu beseelt zu sein, und der Jahrhunderte alte Aberglaube der Seeleute, der Schiffen eine Seele zusprach, scheint uns in Augenblicken wie diesen nicht mehr so abwegig.



Reisekosten der VAMOS

von Arno und Uschi

Lieber Günther, liebe Constanze,

herzlichen Dank für die Zusendung des INTERMAR-Jahresberichtes 1995. Ohne Euch hätten wir dieses ganz bestimmt nicht erhalten.

Wir haben unser Boot z. Z. in Trinidat und fliegen am 1. November wieder nach dort zurück.

Wir hoffen und wünschen, daß wir wieder voneinander hören, wenn wir (Arno und ich) in der Karibik sind, d. h., die Ausbreitungsbedingungen es zulassen. Von Günther möchten wir gutes Wetter und passenden Wind "erhalten". Die Freude ist immer groß, wenn die Verbindung einigermaßen klappt. Danken möchten wir auch für all Eure Tips und Ratschläge.

Wir haben uns die Mühe gemacht, unsere Ausgaben vom 15.Juli 1995 bis 31. Mai 1996 aufzuschreiben. Anbei die Aufstellung, die wie folgt unterteilt ist:

Was Seewölfen schmeckte

Auf Grund ihrer unsteten Lebensweise konnte es bei den Piraten keine festen Verpflegungsvorschriften geben wie bei der britischen Marine, die „gut gewürzte Viktualien, sowohl Fleisch als auch Fisch" verordnete. Für die Piraten hieß es Festtag oder Fasttag – oft das letztere. Aber wenn die Piraten an Land gingen oder ein Handelsschiff mit gut gefüllter Speisekammer aufbrachten, gab es ein *salmagundi* genanntes herzhaftes Mahl.

Der Name ist vermutlich eine Verballhornung des mittelalterlichen französischen Wortes *salemine*, was gepökelt oder stark gewürzt heißt, das sich dann im 16. Jahrhundert durch den feinschmeckerischen Rabelais zu *salmagonde* entwickelte. Jedenfalls war es ein sehr wandlungsfähiges Gericht.

So konnte ein Koch als Grundlage für seine *salmagundi* zwischen Schildkrötenfleisch, Fisch, Schweinefleisch, Huhn, eingesalzenem Rindfleisch, Schinken, Ente und Taube wählen oder aber alles gemeinsam verwenden. Das Fleisch wurde gebraten, kleingeschnitten und in gewürztem Wein mariniert und dann mit Kohl, Sardellen, Salzheringen, Mangos, hartgekochten Eiern, Palmenherzen, Zwiebeln, Oliven, Trauben und anderem eingelegtem Gemüse, das gerade zur Hand war, zusammengerührt. Danach wurde das Ganze tüchtig mit Knoblauch, Salz, Pfeffer und Senfkörnern gewürzt und mit Essig und Öl übergossen. Dazu gab es Bier oder Rum.

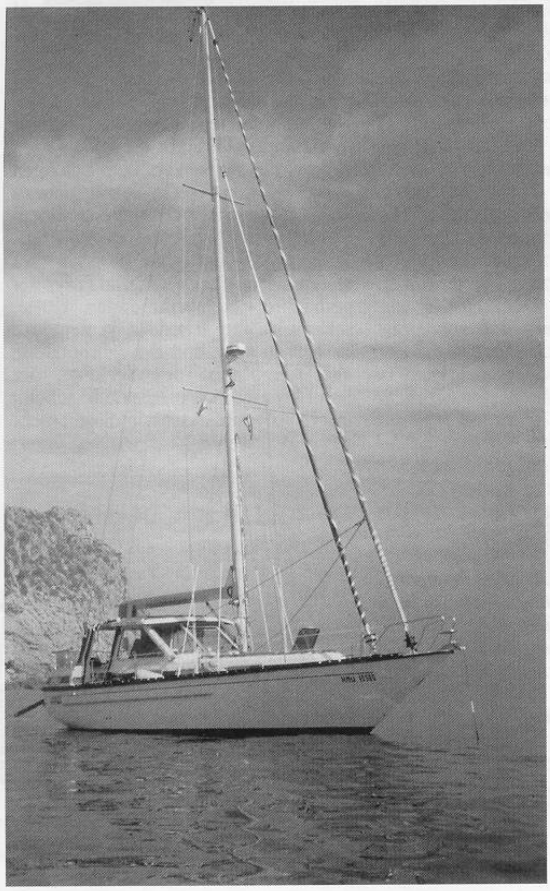
L für Lebensmittel, Gas, Wäscherei und alle weiteren Lebenshaltungskosten (Diese Kosten müssen sein).

P für Privates, wie Telefonate, Faxe, Essen gehen, Happy Hour, Taxi, Mietwagen Garderobe, Bier, Rum etc. (Was also nicht sein muß)

B für Botsausgaben, Reparaturen, Anschaffungen (alles, was für das Boot ist)

Ausgaben 95/96 der VAMOS in DM

	L	P	B
15.7. - 15.8.	503	268	969
15.8. - 15.9.	840	549	7678
15.9. - 15.10	351	327	212
15.10.- 15.11	1517	831	3190
Atlantiküberquerung vom 15.11. - 9.12			
10.12.- 31.12	688	545	551
Januar	474	587	553
Februar	321	509	3210
März	675	601	2416
April	214	488	1484
Mai	308	324	2547
für 10,5 Mon.	5891	5029	22510 *
ϕ pro Monat	551	479	2144



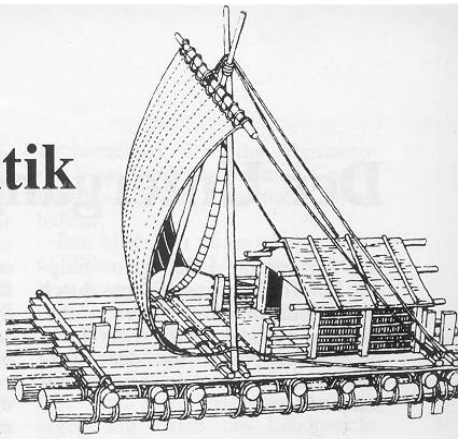
(*Die hohen Ausgaben für das Schiff enthalten Reparaturen und viele Neuanschaffungen: Watermaker, neue Motormanschetten (Reparatur an Land) Niro-Bügelanker, Antenne, Alarmanlage, Niroteile, Beiboot, 4 Batterien, Außenborder, UKW-Handy, Fortressanker, Lichtmaschine, Regler, Ankerwinsch, Motor-Rubberblocks)

Oftmals hören wir: "Das war nicht teuer", oder umgekehrt. Was für den einen teuer ist, kann für den anderen billig sein, alles ist relativ. So dachten wir, wie nennen einmal Zahlen. Jeder kann dann für sich entscheiden, ob teuer oder billig.

Bemerken möchten wir noch, daß wir sehr bescheiden leben. Es bedurfte keiner Mühe, dieses Geld auszugeben (hihi). Im Gegenteil, wir haben sehr bewußt eingekauft.

Für heute liebe Grüße und die besten Wünsche **Arno und Uschi**

Mastbruch auf dem Atlantik



Bericht von der SATORI

**Mastbruch auf 21° 50' N;
26° 04' W**

**Zum Schiff:
Reinke EURO
11,5 m x 3,30 m x 1,15 m
Twinkiel, 6 t
Besatzung über den Atlantik: 3 Personen**

Bedingungen zur Zeit des Vorfalls: Ostwind, Stärke 5-6, Seegang 5, Kurs 240 Grad, Großsegel (28 m²), Fock (27 m², ausgebaumt), Wache ging der Eigner, die Crew schlief, Zeit: 29.11.96, 22.30 Uhr.

Nach dem Aufklaren entschlossen wir uns, den Mast aufzugeben, da er drohte, die Scheiben zu zerstören. Dabei gingen Großsegel und Fock mit verloren, da unter den Bedingungen ein Abriggen nicht möglich war. Das Boot lag quer zur See und machte unglaublich ruckartige Bewegungen aufgrund der veränderten Statik. Wir hatten anfangs echt Mühe, uns frei zu bewegen. Gegen 3.00 Uhr hatten wir alles soweit klar, daß wir eine Ruhephase einlegen konnten.

Um 8.00 Uhr am 30.11. begannen wir mit dem Aufbau eines Notriggs, bestehend aus dem Spibaum, ca. 5,50 m lang. Dieser wurde mit 2 Vorstagen, 4 Wanten, 2 Achterstagen versehen, es wurden 3 Fallen vorgesehen. Ab 8.00 Uhr liefen wir unter Motor ab, damit ein Arbeiten auf Deck möglich wurde. Unser 1. Segel war ein Vorsegel, in halber Höhe geknotet, an diesem Knoten gesetzt und an Hals und Schothorn wie ein Rahsegel geschotet. Gegen 13.00 Uhr waren wir wieder unter Segel und machten durchschnittlich 3-4 kn Fahrt.

Zur Optimierung der Segelfläche bauten wir uns dann aus dem Rifter (?) ein Rahsegel. Die Idee war, so mehr Segelfläche vor dem Wind zu bekommen. Dieses Segel war in jeder Beziehung optimal, wir fuhren in der Spitze bis zu 9,5 Knoten damit. Wir konnten es auch später als "Großsegel" verwenden, als wir in der 14tägigen Passatstörung hoch am Wind segeln mußten. Als Vorsegel nahmen wir dann die durch den Knoten reduzierte Fock, bzw. unseren Genacker (?), der auch gerefft gefahren wurde.. Das Segel ist in einem Schlauch und wir heißten soviel Schlauch, wie wir Tuch brauchten und verknoteten an dieser Stelle das Fall und zogen das Segel hoch. So haben wir uns, natürlich auch mit Motorunterstützung durch die 14tägige Passatstörung gearbeitet und dabei ca. 50-Seemeilen-Etmale geschafft. Zuvor und danach lagen die Etmale bei ca. 100 Seemeilen.

Am 24.12., 22.00 UTC fiel der Anker in der Ansi Mitan auf Martinique nach 2764 Seemeilen, davon 323 unter Motor, 2100 unter Notrigg, 31 Tage auf See.

Erfahrungen und technische Details

Zur Frage der Ursachen lassen wir Kurt Reinke selber zu Wort kommen:

Die SATORI, eine EURO mit Heckverlängerung zugunsten Speed bei höherer Zuladung lief Ende `96 während des ARC-Törns über den Atlantik vorm Wind im Surf bis 13 Knoten! Beim drastischen Abstoppen in entsprechender Welle brach der 5 Jahre alte Standard-Mast, der schon vorher harten Beanspruchungen ausgesetzt war.

Konsequenz: Der für leichte Zuladung konzipierte Halbgleiter EURO braucht für erhöhte Langfahrt-Zuladung offensichtlich ein verstärktes Rigg - bei Racer-Speed! (aus seinem Rundschreiben, Jan. `97)

Notrigg:
Ich glaube, daß es sinnlos ist, eine Spiere, die viel länger als ein Drittel des Mastes ist, aufstellen zu wollen. es wird unter den Bedingungen auf See nicht gelingen.

Eisensäge:
Unbrauchbar, um einen Aluminiummast zu zersägen, weil Alu schmiert. Spezialsägeblatt ist nötig!

Funken:
Ausrüstung: Kenwood 50 TS + Smart-Tuner. Behelfsachterstagantenne ca. 6 m lang mit 2 Isolatoren. Sendeleistung und Empfang m.E. optimal.
Am Di, 3.12. Funkkontakt mit INTERMAR auf 14313 KHz aufgenommen, da der Kontakt zur ARC-Kontrolle nicht mehr möglich war und wir sonst eine unnötige Suchaktion ausgelöst hätten. Dieser Kontakt war nautisch - Wetterberatung - und seelisch äußerst wertvoll und hat viel dazu beigetragen, die Seenotsituation so positiv zu bewältigen.

Radar:
Wir haben 4 Berufsschiffe unterwegs gesehen, 3 davon reagierten auf Anruf, Kanal 16. Auf unsere Frage, ob wir als Metallschiff auf dem Radar auszumachen sind - Radarreflektor mit dem Rigg verloren - sagten 2 davon, dann würden sie es für uns einmal anstellen! Fazit: Man muß davon ausgehen, daß die Berufsschiffahrt ohne Radar über den Atlantik fährt, jeder möge daraus seine Schlüsse ziehen.

Ein dickes Dankeschön an Christoph, Günther und Gerd, die ja unsere "Hauptbetreuer" waren. Zuletzt Gruß an alle Segler, denen dieser Bericht vielleicht nützlich sein kann und eine gute Saison `97.

Euer Michael

**Anmerkung:
Der SY SATORI, Teilnehmer der ARC-Regatta, wurden nach dem Mastbruch mehrere individuelle Törnberatungen des Seewetteramtes Hamburg in den INTERMAR-Funkrunden mitgeteilt, welche sich auf einen Prognosezeitraum von 5 Tagen erstreckten.**

Diese Funkhilfen finden auf 14 313 und 14 307 KHz morgens und abends statt. Die Clubstationen Rolf DL0IMA und Günther DL0NL informieren über die aktuellen Zeiten. In extrem schwierigen Segelgebieten wird die die Frequenz und Zeit individuell vereinbart.

Der Untergang der OSTWIND

Am 17. Januar 1995 verlor Skipper Manfred Asmus Knigge durch eine Kollision mit einem unbekannten Handelsschiff seine Jacht in dunkler Nacht vor der Küste Kolumbiens. Hier ein Auszug aus seinem Bericht:

"Traumhafte, sternklare Karibiknacht - die ausgebaumten Segel gebläht im warmen Wind des kräftigen Passats - hier, am Cabo de la Vela an Kolumbiens Küste, wirkt noch der Kap-Effekt, die Windstärke legt gelegentlich noch etwas zu.

Die Windsteueranlage versieht ihren Dienst bei dieser rauschenden Fahrt phantastisch. "Heinrich" nennen wir sie, unser bester Mann: Meckert nicht, raucht, trinkt kein Bier und arbeitet pausenlos. Im Lichtstrahl der Hecklaterne pendelt und zuckt das Windblatt. Vieles an Bord hat einen persönlichen Namen, denn viele Jahre ist dieses Boot nun ein Mittelpunkt unseres Lebens.

Eine Traumnacht - hussa - die gewaltigen Wellenberge von bis zu 2,50 m rauschen von achtern heran - aber jedesmal bevor sie das Boot verschlingen können, hebt sich das Heck und die gewaltigen Wassermassen platzen unter dem Heck in tausend schäumende Gischtflächen.

Aus der Kajüte leuchtet sanft die Nachtbeleuchtung - mein Skip, seit fast dreißig Jahren meine Frau - schläft: Freiwache.

"Wahnsinnsverkehr" heute nacht hier in diesem verlassenen Winkel der Welt. Schon die Positionslichter eines zweiten Schiffes kurz hintereinander ausgemacht - na ja - Schiffahrtsroute von Panama nach Südamerika. Man hält hier in dieser suspekten Gegend besser etwas Abstand zur Küste.

Ihr da zu Hause könnt in Deutschland in Eurem Lego-Land mit all der dortigen Vollkommenheit Eure Tage verrinnen - das hier draußen ist Leben!

Krach - wumm - bamm - bamm - Knall - ein höllischer Ruck geht durchs Boot

Hochspringen - raus aus dem Schutz der Sprayhood ins Cockpit. Mein Gott, was ist das?

An Steuerbordseite gleitet die bedrohliche Stahlwand eines außerordentlich verrosteten Fahrzeuges entlang - klick - klick - klack: Das äußere Ende des ausgebaumten Spinnakerbaumes an Steuerbordseite scheppert an der Stahlwand entlang, ohne ernstlich beschädigt zu werden.

Nach achteraus verschwindet in der Dunkelheit das Spitzgattheck eines dunklen Fahrzeuges. Mein Skip erscheint mit schreckensbleichem Gesicht im Niedergang. Ein schneller Blick über das Deck der Jacht - alles scheint in Ordnung zu sein - keine Beschädigung erkennbar - Passatsegel stehen - die Windfahne steuert.

Glück gehabt - noch einmal Glück gehabt - gut gegangen

Runter ans VHF, Kanal 16, und hinaus geht der Ruf: Ship in Position 30 nm west of Cabo de la Vela - you bump a sailing boat - give your identification ... und nochmals ... und nochmals.

Mein Skip versucht, eher beiläufig die klappernden Wandschranktürchen mit ihren Magnetverschlüssen an Steuerbordseite zu schließen - geht nicht: volles Kajütlicht an!

Da haben wir die Bescherung! Die Einbauschrankwand ist deformiert ...

Wie immer der erste Schreckensgedanken an Bord: Ist die Bilge trocken? Kombüsenbrett hoch: Himmel, Herrgott - Wasser in der Bilge, zu 75 % voll!

Rauf an Deck, Handscheinwerfer her, Steuerbordseite ableuchten: Der Schock ist gewaltig: Im Mittschiffsbereich veläuft vom oberen Deckskrand bis zur Wasserlinie senkrecht durch das frischpolierte Gelcoat ein feinzackiger, sägenahtähnlicher Riß.

Wieder runter - wie komm ich von innen an die Außenhaut heran? In der Kombüse geht es am schnellsten: Das Seeventil ist dort beschädigt, so als hätte man versucht, die Befestigungs- und Schraubenmutter zu verbiegen; aber das Wasser kommt hauptsächlich von anderer Quelle.

Mein Skip reißt weitere Bodenbretter hoch - das VHF-Gerät quakt - ein Schiff in unserer Nähe meldet sich und fragt nach unserer Position - verdammtes Englisch - ein exotischer Slang.

Erregung, Schnelligkeit, aber es ist enorm wichtig: Unsere Position muß zweifelsfrei raus!

Die im Bilgenbereich voneinander getrennten Kompartments sind alle voll - wo kommt bloß das verdammte Wasser her? Irgendwo muß man anfangen! Also ran an das Leck im Speigatt der Kombüse. Das VHF quakt - der Philippine fragt schon wieder an, ob er helfen soll. Wie hieß noch das verdammte Schiff - Bleistift ist weg - da meldet sich einer - will auch die Position wissen, karibischer Slang - say again - say again - say again ...

und das Wasser steigt

Die Flurplatten schwimmen auf und schwappen gegen die Beine. Kontrolllampe für die unter der Maschine angehängte zweite Lichtmaschine leuchtet rot, also auch in der Maschinenbilge Wassereinbruch! Die Bilgenpumpe läuft, aber wie lange haben wir noch Strom und damit Licht?

Die freie Oberfläche des eingedrungenen Wassers schwappt hin und her und läßt die Bodenbretter gegen die Einrichtung schlagen. Ruhe bewahren, Ruhe bewahren! Was ist zu tun?

Der Kampf geht weiter. Das Boot ist unser Zuhause - seit fünf Jahren leben wir an Bord - alles, was wir besitzen ist in Gefahr. Jeden Millimeter haben wir in jahrelanger Arbeit gestaltet - hier sind unsere Kinder in der Freizeit großgeworden. Andenken, Erinnerungen - sich wohl fühlen.

Aber irgendwann muß der Seemann eingestehen:

Es ist zuende, es geht nicht mehr -

und selbst wenn der Frachter noch ein bis zwei Stunden warten würde - es geht trotzdem nicht.
Wie dem Kapitän klarmachen, daß ich auf meinen 8 t bis zum Schluß bleiben muß. Er steht da oben irgendwo im Dunkeln hoch über mir auf seiner Brücke, und ich klammere mich hier unten an die unsinnige Hoffnung. Der Strom ist weg. Kurzschluß wegen überschwappenden Wassers.

Übersteigen - jedes Kräsch meiner OSTWIND gegen die Stahlwand des Frachters im Schwell der bei 2,5 Metern Wellen dümpelnden Fahrzeuge erzeugt in mir körperlichen Schmerz.
Freundliche Männer - wir werden in die Offiziersmesse geleitet - Kaffee - barfuß und leichte Tropenkleidung - nein, zum Kapitän muß ich.

Auch der Schleppversuch mißlingt. Die schwappende, freie Oberfläche des eingedrungenen Wassers läßt das Boot sich gewaltig auf die Seite legen beim Schleppversuch - die Leinen reißen und schwer angeschlagen verschwindet sie im Dunst des heraufziehenden Morgen.

Unsere OSTWIND ist weg!!

Überaus herzliche, feinfühlige und rücksichtsvolle Behandlung an Bord. Vom Kapitän bis zum Messejungen werden wir mit erschlagender Zuvorkommenheit betreut. Per Satellit geht ein Fax und ein Telefongespräch nach Hause. ... die Freunde aus Deutschland rufen zurück. Große Erleichterung. Alles im Griff - auf die kann ich mich verlassen. ..."

Abgesehen von dem Verlust des Schiffes, mit dem zunächst alle Wünsche und Träume für die nächste Zukunft ebenfalls untergegangen sind, scheint für Asmus Knigge und seine Frau zu diesem Zeitpunkt die Welt noch in Ordnung, schließlich sind sie bei der TO-Gruppenversicherung über die Firma Siegfried Preuß, Inhaberin Claudia Masson, gegen den Totalverlust ihrer Jacht versichert. Und eindeutiger kann ein solcher Versicherungsfall kaum liegen: Die OSTWIND befand sich außerhalb irgendwelcher Verkehrswege in internationalen Gewässern, in denen ein Maschinenfahrzeug einem Segelfahrzeug ausweichen muß und ihr Untergang war eindeutig durch die Kollision mit einem solchen Fahrzeug verursacht. Also den Schaden melden und die Versicherungssumme in Empfang nehmen, sollte man denken. Doch hier hatte Asmus Knigge die Rechnung ohne den Wirt gemacht, denn die Versicherung dachte gar nicht daran, auch nur einen müde Mark herauszurücken. Begründung: Herr Knigge habe den Kollisionsgegner erfunden und die völlig intakte Jacht mutwillig mit Hilfe des herbeigerufenen Helfers, der MS HAMLET, versenkt, um die Versicherungssumme widerrechtlich zu kassieren. Asmus Knigge verstand die Welt nicht mehr. Vielleicht hatte er ja wirklich für einen entscheidenden Moment nicht so gründlich Ausguck gehalten, wie es nötig gewesen wäre, um auch ein unbeleuchtetes Schiff rechtzeitig erkennen zu können. Doch schließlich lassen die "Preuss-Yachtkasko-Bedingungen" auch das Einhandsegeln zu, bei dem naturgemäß das Einhalten der Regel 5 der Kollisionsverhütungsregeln (KVR) (ständiger gehöriger Ausguck) nicht jederzeit eingehalten werden kann. Gerade wegen der manchmal verheerenden Folgen kleiner Nachlässigkeiten in Navigation und Schiffsführung versichert man sich letzten Endes. Die Versicherer jedoch sahen das anders: Nachdem es Asmus Knigge durch mühsame und aufwendige Recherchen gelang das angebliche "Geisterschiff" zu identifizieren wurde zwar der anfängliche Vorwurf zurückgenommen, nun jedoch "grobe Fahrlässigkeit" konstruiert und nach wie vor behauptet, die OSTWIND sei nicht leck gewesen und deshalb ohne Grund aufgegeben worden. Dies wird mit den Aussagen der Besatzung der MS HAMLET begründet, die angeblich an der Jacht keinen bedeutenden Schaden festgestellt habe. Wie dies allerdings in der Dunkelheit und aus 20 m Entfernung und ohne die Jacht zu betreten, möglich ist, wird nicht erklärt.
Der Skipper und Berufsnautiker (Kapitän auf Großer Fahrt) Asmus Knigge jedenfalls dachte nicht daran, auf die Versicherungssumme zu verzichten, denn die Argumente der Versicherer (insgesamt 5 Gesellschaften) waren juristisch kaum haltbar.

Ihm blieb nun nur noch der Weg über das Gericht. Aber das bedeutete nicht nur lange Zeit, in der er auf sein Geld verzichten mußte, sondern zusätzliche Kosten für Anwalt, Sachverständigen und notwendige eigenen Recherchen. Nach einem Jahr und acht Monaten endlich ergeht ein Urteil des Landgericht Hamburg, in der die Versicherungen zur Zahlung der vollen Versicherungssumme nebst 4% Zinsen verurteilt werden. Unter anderem stellt das Gericht dabei fest:

Dem Kläger ist ... hinsichtlich der Herbeiführung des Versicherungsfalles nicht der Vorwurf der groben Fahrlässigkeit zu machen. Grobe Fahrlässigkeit setzt voraus, daß die im Verkehr erforderliche Sorgfalt durch ein auch subjektiv unentschuldbares Fehlverhalten in hohem Maße außer Acht gelassen worden ist. Es muß sich auch in subjektiver Hinsicht um ein gegenüber einfacher Fahrlässigkeit gesteigertes Verschulden handeln. Grobe Fahrlässigkeit liegt dann vor, wenn das nächstliegende, das, was jedem in der gegebenen Situation einleuchtet, außer Acht gelassen wird. ... Aus der gesamten Situation heraus war der Kläger nicht in der Lage, sich sorgfältiger zu verhalten. Daraus kann allenfalls der Vorwurf eines Verschuldens in Form einfacher Fahrlässigkeit hergeleitet werden. ... Dem Kläger kann nicht der Vorwurf gemacht werden, gegen Rettungspflichten verstoßen zu haben. Aus der nachvollziehbaren Darstellung des Klägers, die in ihrem Kernbereich durch die Erwägungen der Beklagten nicht in Zweifel gestellt werden kann, ergibt sich, daß der Kläger sachgerechte und situationsbezogene Abwägungen angestellt hat, die Segeljacht im Rahmen der von ihm zu überschauenden Möglichkeiten zu retten.

Na, endlich, könnte man jetzt

denken, doch kurz vor Ablauf der Frist legten die Versicherer Revision gegen das Urteil ein, und so hat Asmus Knigge bis heute (März `97), über zwei Jahre nach dem schmerzlichen Verlust seiner Jacht, noch keinen Pfennig von den Versicherungen erhalten.

Der Vorfall macht nachdenklich, und Asmus Knigge hatte viel Zeit zum Nachdenken - eine 700seitige Dokumentation ist daraus entstanden - darin enthaltend Ratschläge, die jedem nützlich sein können, der einmal in eine ähnliche Lage gerät. Er hat sie in 11 Punkten zusammengefaßt:

1. **Der Versicherungsnehmer soll gegenüber dem Versicherungsträger nur eine Person vertragliche einsetzen, die sich vor Gericht am besten darstellen kann. Alle weiteren Miteigner und/oder Nutzer der Jacht sind vertraglich so zu plazieren, daß sie gegebenenfalls im Schadensfall als weitere Person an Bord und damit als Zeuge erhalten bleiben (Auch Ehepartner sind juristische potentielle Zeugen).**

2. **Die anfängliche Seetüchtigkeit (personelle und materielle Situation vor Auslaufen) ist vertraglich möglichst simpel und auf niedrigstem Niveau darzustellen, d.h.:**

* **Eignung und Leistungsvermögen der Nutzer mit geringstem Standart einbringen.**

* **Ausrüstungsvielfalt und -qualität mit geringstem Umfang aufzählen**

* **Schadensverhütungsvorrichtungen auf das unterste Maß begrenzen**

3. **Anzuwenden ist das ja/nein Verfahren, so daß möglichst alle denkbaren Gegebenheiten aufgeführt, möglichst jedoch ausdrücklich ausgeschlossen sind.**

MERKSATZ

Je vielfältiger in Quantität und Qualität die Einrichtungen und das Bedienungspersonal vetraglich eingebracht sind, desto vielfältiger und umfangreicher is der Anspruch des Versicherers auf Sorgfaltsqualität und -ergebnis und desto umfangreicher ist das Potential für Vorwürfe und Anschuldigungen.

4. **Die schließlich zur anfänglichen Seetüchtigkeit vertraglich vereinbarten Elemente sind so detailliert wie möglich rechtsrelevant einzubringen bzw. zu dokumentieren im personellen und materiellen Bereich.**

MERKSATZ

Präzisierung aller Begriffe hinsichtlich Ausrüstungs-, Verhaltens- und Handlungsgrundsätze mit dem Ziel, vertragsfremde Sicherheitsstandards auszuschließen. Z.B. akzeptiere keine Formulierungen wie "Im übrigen gelten die Bestimmungen der Kreuzer-Abteilung" oder Merksätze anderer Verbände.

5. **Regelmäßig, ca. alle 2 bis 3 Jahre ist der gegenseitig vereinbarte Wert des Objektes schriftlich neu zu vereinbaren (auch bei "fester Taxe")**

6. **Ersatzteile sind nur "Alt gegen Neu" festzuschreiben.**

7. **Dem vertraglich vereinbarten Sachverständigen-Verfahren kommt entscheidende Bedeutung zu. Gegenseitiges Einverständnis in der Akzeptanz bei Beauftragung eines Sachverständigen muß selbstverständlich sein, die Obmann-Regelung ist anzustreben.**

8. **Unklare Begriffe aus der Wortfamilie der "Sorgfalt" (z.B. Fahrlässigkeit) oder Hinweise auf ungenau definierte Gesetze sind vertraglich zu präzisieren.**

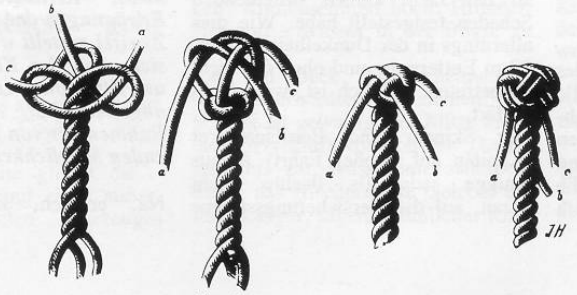
9. **Vor Erstellung eines Schadensberichtes ist ein Muster anzufordern und jeder Schadensbericht mit dem Hinweis abzuschließen:**

   Soweit noch weiterer Aufklärungsbedarf besteht, wird auf präzise Anfrage entsprechende Antwort erteilt. Der Schadensmeldung (Erst- und weitere Meldungen) kommt in der Abwehrargumentation der Versicherung entscheidende Bedeutung zu. Zielrichtung der zahlungsunwilligen Versicherung ist der Nachweis von Obliegenheitsverletzungen durch den Versicherungsnehmer. Von vornherein muß deshalb die Hilfe eines versierten Experten in Anspruch genommen werden. Begangene Fehler sind sehr schwer wieder zu korrigieren.

10. **Bei Schadenseintritt ist prophylaktisch die Zeugen- und Vorfalldokumentation in intensiver Art und Weise durchzuführen und schriftlich zu sichern. Diese Dokumente sollten aber nur benutzt werden, wenn die Zweckmäßigkeit in der Beantwortung von Vorwürfen der Versicherung es verlangt.**

11. **Freizeitsportboote sind ausdrücklich von der Verpflichtung zur Tagebuchführung entbunden!! Im Rechtsstreitdient dient dieses Dokument als Kontrolle gegen den Skipper. Es ist deshalb gut, ein vorschriftsmäßiges, besser jedoch, gar kein Tagebuch zu führen.**

Knoten.



Hahnepot.

Fig. 15.
Einfacher Tallreepsknoten.

Fig. 16.
Doppelter
Tallreepsknoten.

Feuer an Bord! Der Verlust der BAZI

von Klaus (DL5HN)

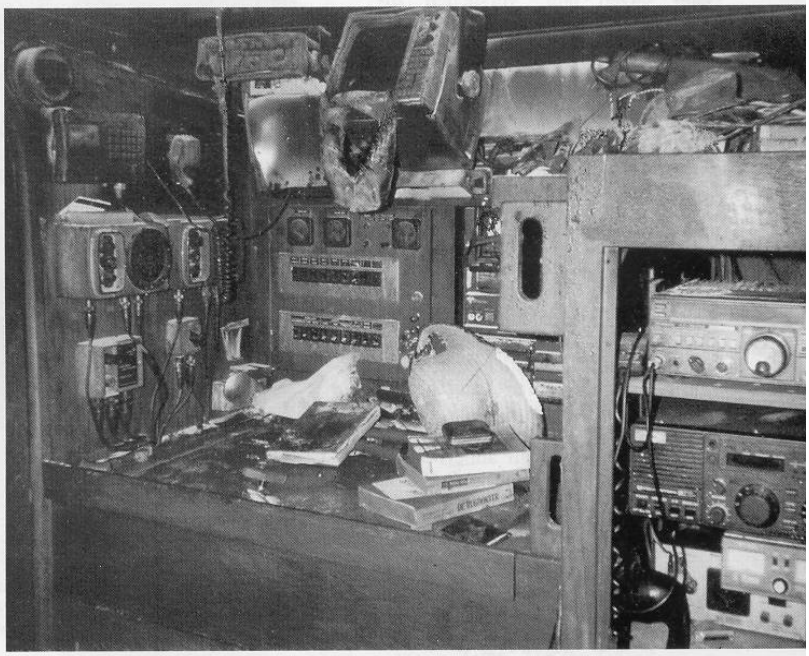
Der folgende Bericht basiert auf den schriftlichen und mündlichen Darstellung Wolfgangs, dem Eigner der BAZI

27.Februar 1996. Ein friedlicher Tag in der beliebten Ankerbucht von Saint Anne auf Martinique in der an die 50 Jachten vor Anker liegen. Auch für Mariet und Wolfgang von der BAZI, einer 12m MAXI, mit der sie schon viele Jahre in der Karibik zugebracht hatten, ist es ein Tag wie jeder andere. Während Mariet mit dem Dingi an Land ist, um Einkäufe zu machen, beschäftigt Wolfgang sich mit einigen jener kleinen Reparaturen, ohne die Fahrtensegeln nun einmal nicht denkbar ist.

Ganz jung ist sie zwar nicht mehr, die BAZI, immerhin 17 Jahre alt, aber nach der gerade abgeschlossen 40 000 DM teuren großen Überholung auf Trinidad, bei der sie sogar ein neues Teakdeck erhalten hat, strahlt sie nun in neuem Glanz. Fünf Jahre wollen die beiden noch mit ihr segeln, um sich dann vielleicht irgendwo an Land niederzulassen. Für den Abend erwarten sie Gäste: Heide und Günther von der PUSTEBLUME, die hundert Meter entfernt von ihnen ankert.

Auf dem Vorschiff steigt Wolfgang plötzlich der Geruch von verschmortem Kunststoff in die Nase. Er denkt sich anfangs nichts dabei. "Irgendwas wird da wohl an Land verbrannt." Doch dann schaltet er, und wie elektrisiert stürzt er nach unten, wo ihm starker Brandgeruch entgegenschlägt - doch nirgendwo Qualm. Für den erfahrenen Skipper und Elektroingenieur ist es klar: ein Kabelbrand, aber wo? Schnell legt er den Hauptschalter auf AUS, reißt den Deckel des Batteriekastens auf und versucht die beiden verschmorten Massekabel zu lösen. Noch bevor er das zweite Kabel abklemmen kann quillt plötzlich dicker, ätzender Qualm aus der Achterkajüte, füllt den ganzen Raum aus, und mit tränenden Augen und dem Ersticken nahe flüchtet sich Wolfgang nach oben.

Die nun aus Niedergang und Achterluk aufsteigenden grauschwarzen Qualmwolken bleiben bei den benachbarten Jachten nicht lange unbemerkt, von allen Seiten rasen Dingis heran und schon bald stehen ein Dutzend Feuerlöscher aller Art und Größen an Deck der BAZI. Günther von der PUSTEBLUME und andere Helfer springen an Deck und versuchen dem noch immer fassungslosen Wolfgang bei den nun anstehenden Löscharbeiten zu helfen. Doch die Situation scheint ziemlich hoffnungslos, denn um die weitere Brandentwicklung zu stoppen, müssen möglichst alle Luken geschlossen werden und andererseits



sind sie der einzige Zugang zu den Brandherden. Die blind in das qualmerfüllte Schiffsinnere gesprühten Löschmittel zeigen denn auch keine Wirkung, im Gegenteil, das durch das Öffnen des Niedergangs neu entfachte Feuer schlägt nach einer viertel Stunde in hohen Flammen nach oben, verschmilzt Sprayhood und Großsegel und läßt die Scheiben des festen Überbaus zerbersten.

Das eimerweise ins Schiff geschüttete Wasser lassen dann endlich die Flammen kleiner werden, doch gleichzeitig entstehen überall neue Brandherde. Auch mit einer nach mehr als einer Stunde herbeigebrachten benzinbetrieben Motorpumpe läßt sich der Brand nun nicht mehr unter Kontrolle bringen.

Trotz aller Versuche ist das Schiff augenscheinlich nicht mehr zu retten, und spätestens jetzt müßten eigentlich alle das Schiff verlassen, denn die achtern verstauten Gasflaschen und Benzinkanister können jeden Augenblick in die Luft fliegen.

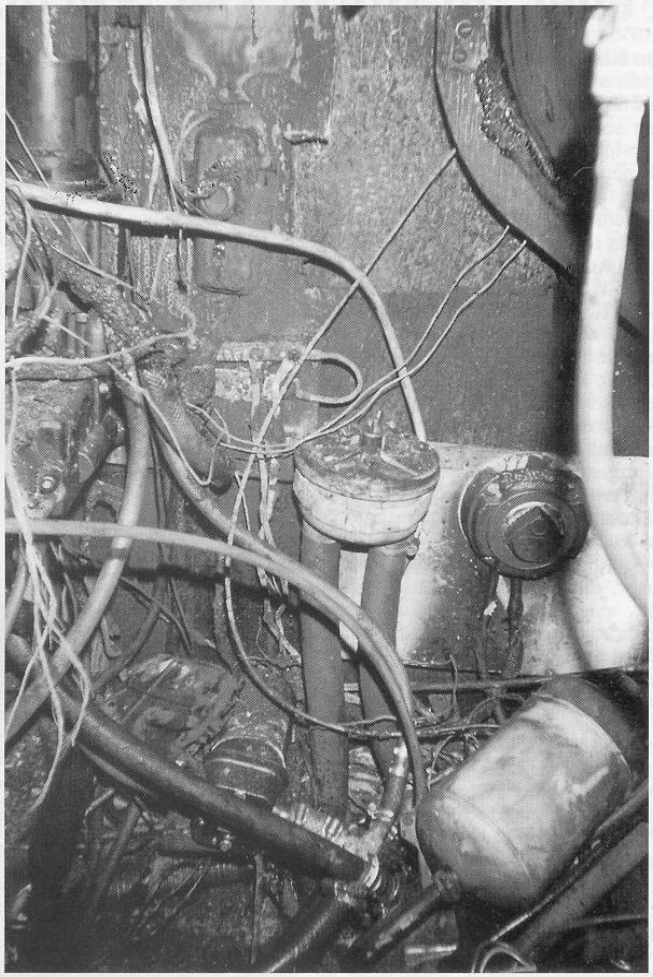
Doch plötzlich kommt noch einmal unerwartet Hilfe: Einer jener, sonst von allen Seglern gehaßten, lärmenden Jetskis läßt durch einen an der Antriebsdüse befestigten Schlauch mit laut aufheulendem Motor einen armdicken Wasserstrahl in das Innere der Bazi schießen. Das zeigt Wirkung, und nach einer Weile ist der Brand tatsächlich weitgehend gelöscht.

Aber noch während des unermütlichen Einsatzes der inzwischen ausgepumten Helfer, droht der BAZI eine neue Gefahr: Sie beginnt zu sinken. Nicht nur die Unmengen von Wasser, die in sie hineingepumt und -gegossen worden sind, haben sie schon erheblich tiefer gehen lassen, sondern durch die Seeventile, deren Schläuche weggeschmolzen waren, strömt weiterhin Wasser ins Schiff. So wird es kurzerhand mit Hilfe zweier Dingis ins flache

Wasser geschleppt und auf Grund gesetzt. Dort können nun die letzten Brandherde gelöscht werden und Wolfgang versucht, bis zum Bauch in der schmutzigen Brühe stehend, zunächst, die Ventile von innen zu schließen. Doch die Hitze hat auch sie beschädigt, und unter Wasser treibt er dann von außen dicke Pflöcke in die Öffnungen.

Endlich ist der Fluß gestoppt, doch die geschätzten vier Kubikmeter Wasser müssen nun möglichst schnell wieder herausgebracht werden. Da die elektrische Motorpumpe der BAZI sich nicht mehr in Gang setzen läßt, versuchen zunächst die Crews der BAZI und PUSTEBLUME, zu viert eine Kette bildend, das von Ruß und Asche schwarz gefärbte Wasser außenbords zu schöpfen - eine Sisyphusarbeit. Wieder hilft nur die Motorpumpe des französischen Seglers, das Problem zu lösen.

Trotz Pumpe dauert es Stunden und wird Mitternacht bis das Schiff wieder leer ist. Danach wird die BAZI zurück ins tiefere Wasser gebracht, dort wieder vor Anker gelegt und am nächsten Morgen von der PUSTEBLUME an den Travellift der zwei Seemeilen entfernten Marina geschleppt, an Land gesetzt und aufgepallt.



Auch wenn man es ihr äußerlich gar nicht so sehr ansieht, die BAZI ist ein Wrack: Die gesamte Inneneinrichtung, alle Wand- und Deckenverkleidungen sind verkohlt oder zerschmolzen und kein einziges technische Gerät an Bord einschließlich des Motors sind noch brauchbar. Doch Skipper Wolfgang will das zunächst einfach nicht wahrhaben, versucht noch so viel wie möglich aus dem Schiff zu retten und beginnt sogar den noch fast neuen Motor zu zerlegen. Erst der Beauftragte der Versicherung kann ihn zwei Tage später davon überzeugen, daß er sich mit seinen Rettungsversuchen keinen Gefallen tut, würde dies die Regulierung des Schadens, den er als Totalschaden anerkennt, nur verkomplizieren. Nur widerstrebend beugt Wolfgang sich der Tatsache, daß sein schwimmendes Zuhause, das Schiff mit dem er und seine Frau Mariet noch so viel Pläne hatten, unwiederbringlich verloren ist, denn nicht nur der materielle Verlust, der in einem solchen Fall immer entsteht, schmerzt, sondern vor allem der ideelle Verlust. Denn da sind die vielen kleinen Ein- und Ausrüstungsdetails, die das Leben an Bord sicherer und komfortabler gemacht haben und in denen hunderte von Ideen und ebenso viele Arbeitstunden stecken und die aus einem Serienschiff erst ein Fahrtenschiff gemacht haben und viele andere Dinge wie persönliche Aufzeichnungen, Briefe, Fotos, Filme und Reiseandenken, die mit noch so viel Geld nicht wiederbeschafft werden können.

Inzwischen ist die beiden wieder in Deutschland und erwägen die Anschaffung eines neuen Schiffs. Die Versicherungssumme und die Lösch- und Bergungskosten abzüglich des geschätzten Restwertes, zu dem die BAZI mit Schwierigkeiten annähernd verkauft werden konnte, wurde über die Fa. Pantaenius sehr promt gezahlt. Auch wenn die Welt für die beiden soweit wieder in Ordnung ist, so haben sie das furchtbare Erlebnis noch lange nicht verarbeitet und beschäftigen sich natürlich sowohl mit den Ursachen des Brandes als auch den Erfahrungen, die sie dabei gemacht haben. Ihre im folgenden zusammengefaßten Überlegungen mögen andere vielleicht vor Fehlern und Schaden bewahren:

Zur Brandursache:

Das Feuer entstand im Maschinenraum durch einen Kurzschluß in der Zuleitung zum bereits werftseitig eingebauten Netzladegerät, das im Gegensatz zu allen anderen Stromkreisen *unabgesichert (!)* direkt mit den Batterien im Heck verbunden war.

Ratschläge:

1. Sämtliche Stromkreise sollten durch für den maritimen Einsatz geeignete Sicherungsautomaten abgesichert sein.

2. In jedem Schiff sollte es einen aktuellen Verkabelungsplan mit Angabe der Querschnitte geben, der bei jeder Änderung durch einen Fachmann überprüft und ergänzt werden sollte.

Zur Brandbekämpfung:

Alle an Bord vorhandenen, beim Entstehen des Brandes vielleicht noch einsetzbaren und brauchbaren Löschgeräte waren bei der Brandbekämpfung von außen nicht nur unzugänglich, sondern auch wirkungslos. Früher eingesetzt hätten nur die Motorpumpe und der Wasserstrahl des Jetskis eine Ausbreitung des Brandes verhindern können. Auf See wäre der Brand mit den Bordmitteln der BAZI nicht zu bekämpfen gewesen und das Schiff wäre gesunken.

Ratschläge:

1. Solange es noch möglich ist, sollten beim Ausbrechen eines Brandes alle explosiven Stoffe wie Gas und Benzin von Bord gebracht und alle Seeventile geschlossen werden.

2. Alle Decksöffnungen und Lüfter sollten, soweit es die Löscharbeiten zulassen, verschlossen werden.

3. Eine in einem wasserdichten Kasten an Deck gestaute, benzinbetrieben Motorpumpe kann, besonders auf See, die letze Rettung sein, wenn alle anderen Löschmittel nicht einsetzbar oder verbraucht sind; sie ist zugleich, auch bei Wassereinbruch, eine hervorragende Lenzpumpe.

4. Ab einem bestimmten Zeitpunkt bestand Lebensgefahr für alle an Bord befindlichen Personen. Um das eigene und das Leben der anderen nicht zu gefährden, sollte man, zumindest am Ankerplatz, das Schiff, früher als geschehen, verlassen und aufgeben.

Zur Schadensabwicklung:

Die Abwicklung der Schadensregulierung über die Fa. Pantaenius lief zufriedenstellend. 48 Stunden nach der Schadensmeldung erschien der Versicherungsbeauftragte, akzeptierte einen Totalschaden und schätzte den Restwert, 3 ½ Wochen danach ermittelte der Sachverständige Ulrich Brunner die genaue Brandursache (s.o.). Versicherungssumme und alle entstandenen Kosten wurden prompt überwiesen.

Ratschläge:

1. Nie sollte man versuchen, durch grobe Weglassungen oder gar Lügen das eigene Fehlverhalten zu vertuschen, denn in einem solchen Fall ist der Versicherer laut Vertrag häufig von der Leistungspflicht befreit.

2. Im Schadensfall sollte man sich genau darüber informieren, ob die Lösch- und Bergungskosten vom Sachverständigen zunächst anerkannt werden müssen oder die Rechnungen direkt der Versicherung einzureichen sind. Im jedem Fall sollten, soweit möglich, alle Maßnahmen zuvor mit dem Versicherer abgesprochen werden.

Zu guter letzt:

Aller gelegentlicher Unkenrufe zum Trotz hat die ungeheure Hilfbereitschaft und aktive Unterstützung der anderen Segler gezeigt, daß Fahrtensegler noch immer eine große Familie sind und dies über alle nationalen Grenzen hinweg.
Kasten:
Schon einmal machte die BAZI Schlagzeilen, als sie nämlich 1989 auf den Kanarischen Inseln gestohlen wurde und Eigner Wolfgang Klier kurzerhand ein Sportflugzeug charterte, Kurs Südwest flog und sie tatsächlich von oben auf dem Weg zu den Kapveren entdeckte. Er informierte die dortigen Behörden und bekam wenig später seine BAZI unversehrt zurück. Flug- und Charterkosten wurden übrigens anstandslos von der Versicherung bezahlt. Dieser Vorfall ist auch nachzulesen in: Joachim Schult, Piraten und Diebstähle (Titel vermutlich ungenau, Nö).

Was ist ALDEBARAN?

Ein Bericht über die Verbindung von Wissenschaft und Journalismus

Auf allen Wellen für die Umwelt unterwegs ist derzeit das europaweit einzige Forschungs- und Medienschiff ALDEBARAN. Die Crew der knapp 14 m langen Segeljacht untersucht die Gewässer vor den Kanarischen Inseln. Wissenschaftler, Journalisten, Techniker, Taucher und Segler teilen sich den knappen Platz an Bord zum Leben und Arbeiten: Vom Schiffsboden bis in die Mastspitze ist die ALDEBARAN voll mit modernster Forschungs-, Medien-, Navigations- und Kommunikationstechnologie. Den Wissenschaftlern steht ein komplettes Labor mit Mikroskopen, Analysegeräten und Unterwassermonitoren zur Verfügung. Mit einem Unterwasserfenster und zahlreichen Unterwasserkameras können faszinierende Bilder vom Meeresgrund aufgezeichnet werden, eine Wetterstation mißt kontinuierlich alle relevanten Umweltdaten und per Satellit lassen sich von Bord aus wichtige Daten im Internet recherchieren. Doch das ist noch nicht alles. An Bord befindet sich auch ein voll sendefähiges Hörfunkstudio und zusätzlich Aufzeichnungsmöglichkeiten für professionelle Videoproduktionen. Die ALDEBARAN ist ein Forschung- und Redaktionsschiff: als Schnittstelle zwischen Umweltforschung und Öffentlichkeit sehen sich die gleichnamige Hamburger Umweltmedienagentur und der Verein für Meeresforschung und Umweltjournalismus, unter deren Flagge das High-Tech Schiff seit 1992 fährt. Initiator des Projektes ist der Biologe und Journalist Frank Schweikert: "Wir verbinden Journalismus und biologische Forschung auf einzigartige Weise miteinander", erklärt Geschäftsführer Schweikert (33). Nur wenn wissenschaftliche Erkenntnisse unmittelbar der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, kann sich aus den Forschungsergebnissen eine Änderung des Umweltbewußtseins und letzlich ein nachhaltiger Umgang mit der Natur ergeben.

Für die Umsetzung dieser Idee stellen viele ehrenamtliche Mitarbeiter ihr Wissen in den Dienst von ALDEBARAN. Und immer wieder zieht die schwimmende Arbeitsplattform, die sonst hauptsächlich in Nord- und Ostsee eingesetzt wird, prominente Wissenschaftler und Institutionen in ihren Bann. Viele freie Mitarbeiter opfern ihren wertvollen Jahresurlaub, um auf der High-Tech-Pattform ihr Know-how in den Dienst der Umwelt zu stellen.

Nur Multitalente unter den zahlreichen Bewerbern haben eine Chance auf einen praktischen Einsatz an Bord. Ob als Wissenschaftler, Journalist, Forschungstaucher, Kameramann über und unter Wasser: nach getaner wissenschaftlicher Arbeit steht die Crew abwechselnd in der Pantry und kümmert sich um die Verpflegung an Bord.

Täglich ein- bis zweimal nimmt die ALDEBARAN Kontakt zu INTERMAR auf. "Die Wetterinformationen, die wir von dort aus Deutschland bekommen, sind die besten, die man hier unten überhaupt bekommen kann. Wir bauen unsere gesamte Wegplanung darauf auf", sagt Frank Schweikert über den Wetterservice aus dem Taunus. Doch wenn manchmal bei Windstärke sieben alles auf dem hochseetauglichen Segler festgezurrt werden muß und die Besatzung hin- und hergeschaukelt wird, dann brauchen die Biologen und Forscher starke Nerven, und jeder muß für die Arbeit auf See mit anpacken können.

Improvisation, Teamgeist und Flexibilität sind an Bord gefragt. Und wenn einmal die Technik ausfällt oder jemand auf langer Überfahrt das Ruder übernehmen muß, dann kann sich Frank Schweikert auf seine Mitarbeiter im Team verlassen. Die Erfolgsbilanz ist beachtlich: neben zahlreichen wissenschaftlichen Veröffentlichungen entstanden mit Hilfe der ALDEBARAN bisher über 700 Hörfunk- und 170 Fernsehsendungen.

Und der Einsatz derzeit vor den Kanarischen Inseln lohnt sich, in der Nähe von Teneriffa werden die ersten Wale gesichtet. Während der Überfahrt von Gran Canaria nach Teneriffa sind Pilotwale und Delphine die Begleiter der ALDEBARAN. Nun gehört das Schiff ganz der Wissenschaft: soviel Datenmaterial wie möglich wird von den Biologen über das Verhalten der Wale gesammelt. Zusätzlich wird ein Hydrophon zu Wasser gelassen, mit dem die komplizierten Sprachsignale der Wale aufgenommen und ausgewertet werden können. Und natürlich ist die Kamera immer mit dabei ...

Dank vieler Sponsoren aus der

Wirtschaft, wie Microsoft, Leica oder Nokia ist das Forschungsschiff ALDEBARAN heute eine leistungsfähige Einrichtung zur Erforschung der Küstenmeere. Finanziell unterstützt wird das Projekt durch den Verein für Meeresforschung und Umweltjournalismus, durch die Wattenmeerstiftung des Landes Niedersachsen sowie weitere Stiftungen. Doch nur durch den Einsatz der rund 50 freien Mitarbeiter und Praktikanten aus vielen Fachrichtungen ist das einzige private, segelnde Forschungsschiff Europas zu einem so erfolgreichen Akteur auf der Bühne des Meeresschutzes geworden.

Übrigens liegt seit einiger Zeit an Bord der ALDEBARAN eine neue, automatisch nachzuführende Funkantenne mit der Software für den eigenen Wetterkartenempfang zum Einbau bereit, die auf einen technikbegeisterten Mitarbeiter wartet, vielleicht ein segelnder Funkamateur ...?

Weitere Informationen:

ALDEBARAN Marine Research & Broadcast, Rothenbaumchaussee 80c, 20148 Hamburg, Tel. 040/41 71 02, Fax. 040/41 72 31, email: buero@aldebaran.org

Mehr Information im Internet unter http://www.aldebaran.org

Warum nur „Die“

1.) Weil es viele Männer braucht, die sich damit abgeben,
2.) weil nur ein tüchtiger Mann damit fertig wird,
3.) weil immer großes Getue darum ist,
4.) weil die Takelage sehr wichtig und teuer ist,
5.) weil es viel Farbe braucht, wenn es gut aussehen soll,
6.) weil man viel Geld braucht, wenn man es erhalten will,
7.) weil es beim Manövrieren sehr launisch sein kann,
8.) weil die Seeleute gern daran Farbe waschen und pinseln,
9.) weil man auch damit viel Geld verdienen kann,
10.) weil es immer mal wieder einen sicheren Hafen braucht.

Ein Traum scheitert

Bericht über eine Antarktisexpedition 1985/86

Eine sechsköpfige Mannschaft der Österreichischen Himalayagesellschaft startete im Dezember 1985 nach mehrjähriger Vorbereitung eine Expedition zum Südpol. Über Planung, Durchführung und das dramatische Ende der Expedition veröffentlichte die ÖHG eine ausführliche Dokumentation (erhältlich bei Peter Sova (Präsident der ÖHG), Haus des Sports, 1040 Wien, Prinz-Eugen-Str. 12, Tel. 654 05 53).

Ausgangshafen der Expedition war Hobart im Süden Tasmaniens. Der 332 t große, eisverstärkte ehemalige Fischtrawler "Southern Quest" sollte die Manschaft samt umfangreicher Ausrüstung, zu der u.a. eine Cessna 185 und eine Amateurfunkanlage gehörten, in der Nähe des Kaps Adare im Rossmeer an Land setzen. Doch noch bevor sie das Festland erreichten und ihre Expedition zum Südpol starten konnten, geriet das Schiff in dichtes Packeis und wurde durch Pressungen so schwer beschädigt, das es innerhalb weniger Minuten sank. Alle 21 Personen konnten sich mitsamt der wichtigsten Ausrüstung aufs Eis retten, die Expedition jedoch war damit gescheitert. Mit Hubschraubern der US Coastgard wurden sie wenige Stunden später zur Forschungsbasis Mc Murdo und von dort mit einer C 131 Herkules weiter nach Christchurch in Neuseeland geflogen.

Hier die "Kurzübersicht" der Expedition aus o.g. Broschüre:

Teilnehmer:
- Ing. Bruno Klausbruckner (Leiter)
- Wolfgang Axt (Fotograf)
- Dr. Kurt Czech (Arzt)
- Dipl. Ing. Eduard Frosch (wissenschaftliche Betreuung und Navigation)
- Werner Hölzl (Kameramann und Mechaniker)
- Leopold Krenn (Navigation und Funk, Funkamateur, Rufzeichen OE 1 LKS)

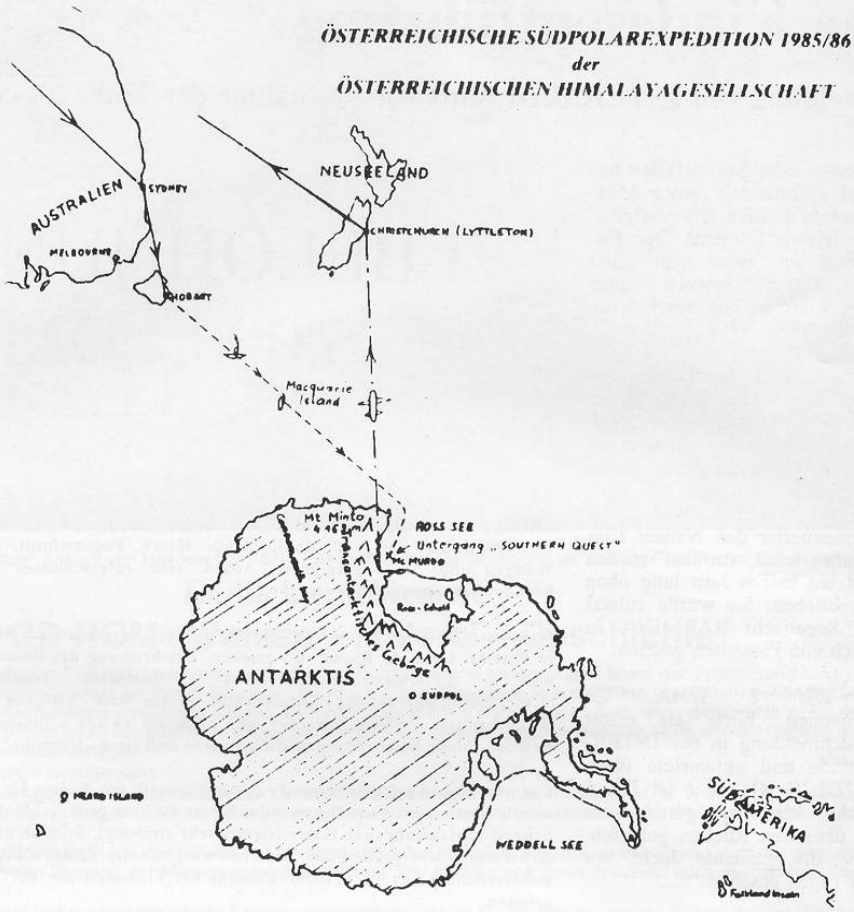
Dauer der Expedition:
12. Dezember 1985 - 18. Januar 1986

Schiff:
SOUTHERN QUEST, 332 t, 42 m, gesunken durch Eispressung am 12.1.86 um 00.04 Uhr auf der Position 76° 56,8' Süd, 167° 13' Ost im Rossmeer von Beaufort Island.

ABLAUF:
12.12.85: Abflug von Wien
14.12.85: Ankunft in Hobart, Australien
20.12.85: Ankunft der SOUTHERN QUEST aus der Antartis kommend
23.12.85: Auslaufen nach dem im Süden Tasmaniens gelegenen Hafen Port Huon
28.12.85: Auslaufen aus Port Huon mit Ziel Antarktis
31.12.85: Ankunft in Macquarie Island zum Abliefern von Post
01.01.86: Das Schiff verläßt Maquaie Island
04.01.86: Sichtung des ersten Eisberges auf 63 Grad Süd
05.01.86: Erster Packeiskontakt um 16.15 Uhr auf 67° 50' Süd
06.01.86: Abends erste Landsichtung bei Cape Adare
07.01.86: Landeversuch in Cape Hallet. Dichtes Packeis verhindert die Landung. Das Schiff kann sich dem Festland nur auf ca. 15 km nähern, an Cape Hallet kommt man nur auf ca. 60 km heran.
09.01.86: Das Schiff legt nach 500 km Fahrt nach Süden an einer großen Eisscholle vor Beaufort Island an, um das mitgeführte Flugzeug abzuladen.
10.01.86: Erster Start der Cessna 185
11.01.86: Mittags Beginn der Fahrt nach Norden Richtung Cape Hallet, das Schiff kommt nur lansam voran. Um ca. 20.00 Uhr wird es eingeschlossen. Um 23.30 Uhr setzen schwere Eispressungen ein.
12.01.86: 4 Minuten nach Mitternacht sinkt die "Southern Quest". Amerikanische Hubschrauber aus McMurdo fliegen zweieinhalb Stunden später die Besatzung aus.
15.01.86: Flug mit C 131 Hercules der Amerikaner von McMurdo nach Christchurch (NZ).
18.01.86: Rückkehr nach Wien

Ziel der Expedition war es nicht, den Südpol zu erreichen, sondern den bisher unerstiegenen 4163 m hohen Mt. Minto zu besteigen. Für den 130 km langen Weg dorthin sollten sollten Motor- oder selbstzuziehende Schlitten eingesetzt werden. Nach dem Scheitern wurde von Seiten eines Vertreters der National Science Foundation in McMurdo der Vorwurf erhoben, die österreichische Expedition sei ungenügend geplant und durchgeführt worden und die Bergungssaktion habe wissenschaftliche Programme empfindlich gestört. Diese Vorwürfe weist die ÖHG in ihrer Broschüre entschieden zurück. Weiterhin stellt sie fest, daß weder für die Rettungsmannschaften noch für die Geretteten zu irgendeinem Zeitpunkt Lebensgefahr bestanden hätte, auch sei der Untergang des Schiffes einer Verkettung unglücklicher Umstände geschuldet und keineswegs auf eine mangelnde Eignung des Schiffes oder seiner Crew zurückzuführen.
Für uns als segelnde Funkamateure ist es vielleicht interessant zu wissen, daß die mitgeführte Amateurfunkanlage, die vor dem Schiffsuntergang noch aufs Eis gebracht werden konnte, die schnelle Rettungsaktion erst ermöglichte. "Wir konnten noch im letzten Moment das Funkgerät, die Antenne und den Generator aus dem sinkenden Schiff retten. Ich stellte dann die Verbindung mit der amerikanischen Station McMurdo her. Ich bin jetzt ein begeisterter Funkamateur, habe mein Wissen über Funk gefestigt und bin jetzt noch mehr als zuvor überzeugt, daß ein gut funktionierendes Funkgerät (Kurzwelle) ein nicht zu übersehender Sicherheitsfaktor bei Expeditionen in so abgelegenen Gebieten wie die Antarktis ist." So Leopold Krenn (OE 1 LKS), Teilnehmer der Expedition.

noch 8 Sekunden



Das Schollencamp – Die Funkanlage wird aufgebaut

Die „Southern Quest" an der Scholle vor Anker – im Hintergrund Ross-Island mit Mt. Erebus, 3.794 m.

Eine Kindesentführung

Suchmeldung von INTERMAR führt zur Festnahme der Täter

Bei Haverien oder Seenotfällen hat der Amateurfunk mit seinen MM-Netzen schon häufig lebenswichtige Hilfe leisten können. Der folgende Fall ist zwar von ganz anderer Natur, beweist aber ebenfalls, wozu so ein Netzbetrieb gut sein kann.

Günther (DL 0 NL) berichtet:
Der Segellehrer Claus Sauer, inzwischen INTERMAR-Mitglied, gab der Kripo Frankfurt den Hinweis auf unsere mm-Verbindungen. Zuvor war die Suche nach der 6jährigen Carmina, die von ihrem Vater, der als Transsexueller den Namen Lisa angenommen hatte, entführt worden war, fast ein halbes Jahr lang ohne Erfolg geblieben. Sie wurde zuletzt auf der Segeljacht BARMINA in Frankreich von Passanten gesehen.

Willy, DL 1 WHA, La Manga/Spanien, hörte als erster meine Suchmeldung in der INTERMAR-Runde und antwortete überrascht: "DL 0 NL, hier ist DL 1 WHA/EA. Mir ist gerade ein Schauer über den Rücken gelaufen. Ich habe die gesuchte Jacht vor wenigen Tagen gesehen." ...

Dies war der entscheidende Hinweis für die Kripo in Frankfurt. Die endgültige Festnahme des Skippers der Jacht zog sich allerdings noch etwas hin, da er ständig die Marinas an der spanischen Küste wechselte und bei einer vorläufigen Festnahme durch die spanische Polizei lediglich die Pässe einbehalten worden sind. Erst die marrokanischen Fahnder nahmen ihn in Tanger endgültig fest, und Tochter Carmina konnte der glücklichen Mutter übergeben werden.

! BELOHNUNG !
6.000,- DM

Wer kennt den Aufenthaltsort
des Mädchens oder der Yacht !

Bitte helfen Sie mir meine Tochter Carmina zu finden. Sie ist 6 Jahre alt (geb. 24.2.1990), 1.20 cm groß, dunkelblonde Haare, Pagenschnitt, Sommersprossen auf Wangen und Nase, grau-grüne Augen, sehr aufgeschlossen und kontaktfreudig, hochdeutsch sprechend.

Carmina wurde zuletzt an Bord der Segelyacht „Barmina" (am Montag, den 15.7.1996 in Port St. Louis du Rhone -F-) gesehen. Beschreibung des Bootes: - 11,50 m - Farbe weiß - Unterwasseranstrich blau - Bootsdeck Teakholz - Stahlrumpf (Knickspantkonstruktion) - Mittelcockpit - 1 Alu-Mast - Tiefgang 1,80m - einklappbare Badeplattform - Pflugscharanker aus Edelstahl (VA4) - hinten 2 Halterungen für Beiboot - blaue Beschriftung beidseitig vorne und Heck „Barmina".

Carmina ist in Begleitung einer Frau (transsexuell) mit Namen Lisa Schwittner, die sich als die Mutter von Carmina ausgibt. Sie ist 1,87 cm groß, schlank, grau-grüne Augen, brünett-kastanienbraune Haare (immer sehr strähnig), Stimme und Gang wirken sehr unnatürlich, sehr große Füße. Die Frau wird von der Polizei - Interpol gesucht und ist unberechenbar. Es ist deshalb Vorsicht bei Erkennen der Person oder des Schiffes geboten.

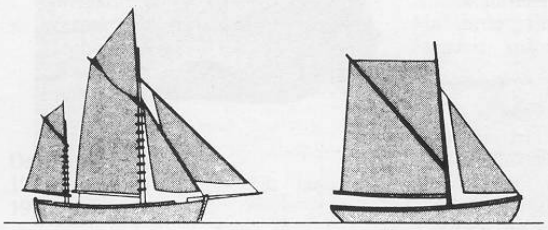
Weiterhin befinden sich 2 Hunde an Bord. Eine Hündin mit einem Welpen. Die Mischlingshündin hört auf den Namen Bassano, ist eher klein und hat weiß, braunes Fell. Der Welpe hat dunkles Fell.

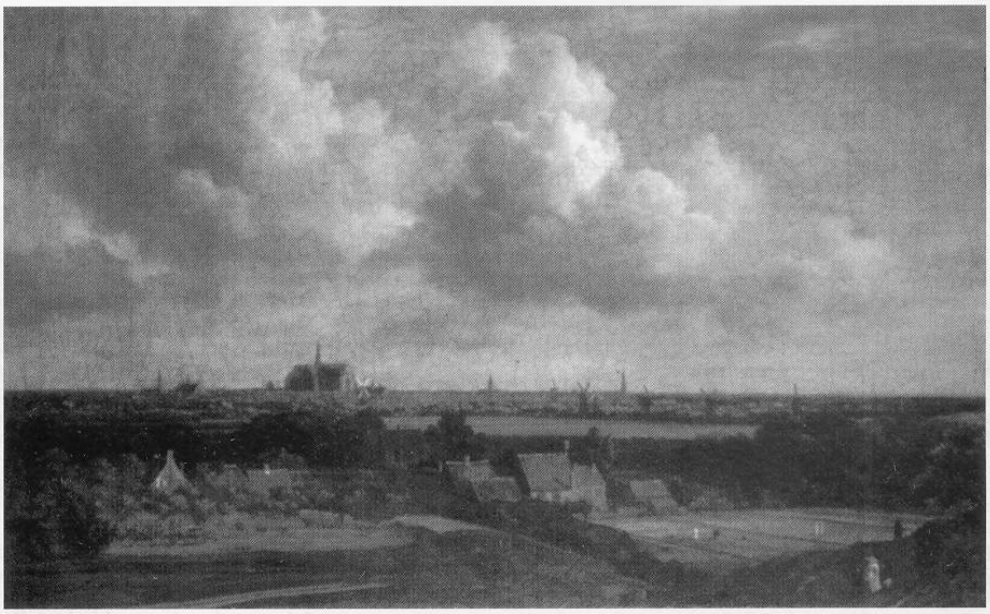
Wahrscheinlich ist auch mindestens ein Mann an Bord, der oder die als Skipper angeheuert wurden.

Ihre Hinweise richten Sie bitte vertraulich an die folgenden Rufnummern in Deutschland 0172/7354919, 069/546413, 06084/950240 oder die Polizei.

Vielen Dank.

oder 06171-56574





Jacob van Ruisdael: Ansicht von Haarlem (um 1670) (mit freundlicher Genehmigung der Stiftung Preußischer Kulturbesitz).

Endlich erschienen!

CD-ROM „Wolken – Malerei – Geschichte“

In Zusammenarbeit von Geschichtswissenschaftlern, Kunsthistorikern und Meteorologen sowie der Zentraleinrichtung für Audiovisuelle Medien (ZEAM) der Freien Universität Berlin ist eine **multimediale Interpretation** von Bildern **holländischer Maler des 17. Jahrhunderts** entstanden. Wolken als Künder des Wetters waren in allen Kulturen und erst recht zu Beginn der letzten Kaltzeit (um 1600) von großem Interesse und wurden sehr unterschiedlich gemalt. Die Texte sind auf Deutsch und auf Englisch wahlweise verfügbar.

Die CD-ROM enthält zwei Bereiche:

1) ca. 20 hochwertige Bilder **niederländischer Landschaftsmalere**i des 17. Jahrhunderts (u. a. Werke von Jacob van Ruisdael, Paulus Potter, Adrian van de Velde und Philips Wouwerman) werden mit entsprechenden **Wolken**fotografien verglichen.

2) Zwei Dutzend **Votivtafeln** aus dem 17. bis 19. Jahrhundert werden nach Gesichtspunkten damaliger Lebensart gedeutet. Sie zeigen u. a. den Umgang der Menschen mit ihrer Umwelt. Die meisten von ihnen enthalten auch ausgeprägte Wolkenformationen.

Die CD-ROM stellt bisher unveröffentlichte Forschungsergebnisse vor: In kurzen Texten und mit Bildern werden wichtige Details aus dem **kulturhistorischen Umfeld** (Geschichte, Lebensart der Menschen, Kalenderwesen, Malergilden, Deichbau u. a.) vorgestellt und miteinander verknüpft. **Wolken und Wetter** auf den Tafeln und Gemälden lassen auf mehr oder weniger realistische Inhalte schließen. Als Wissenshintergrund wird die meteorologische **Wolkenklassifikation** mit ca. 50 Wolkenbildern genutzt.

Alle Bereiche sind durch **Hypertext** (Anklicken von Stichworten) verbunden. Mindest-Voraussetzungen: 486er PC, Windows 3.1, doublespeed CD-ROM-Laufwerk, Grafik-Karte 640 x 480 (65 000 Farben), 8 Bit Soundkarte.

8 MB RAM (besser 16 MB) 640 x 800

CD-ROM "WETTER UND FLIEGEN" s. Umseite!

DMG-CD-ROM-Preis:
DM 49,– zzgl. Versandkosten
Ladenpreis 75,– DM

Hiermit bestelle ich

Rest: DM 5,- ..... **Meteorologische Kalender 1996** (29 × 42 cm) **„Flugmeteorologie“**, **DMG-Mitgliedspreis: ~~DM 22,50~~** zuzügl. Versandkosten, ~~ab 10 Stück DM 20,– und versandkostenfrei, je 20 Kalender einer frei.~~ **~~Ladenpreis DM 32,–~~**.

Rest: DM 3,- ..... **~~Meteorologische Postkarten-Kalender 1996~~** (16 × 16 cm), **~~DMG-Mitgliedspreis: DM 10,–~~** zuzügl. Versandkosten, ~~ab 10 Stück DM 9,– und versandkostenfrei, je 20 Stück einer frei.~~ **~~Ladenpreis DM 14,–~~**

..... **CD-ROM „Wetter und Fliegen“** ISBN 2-928903-09-8 sowie

..... **CD-ROM „Wolken – Malerei – Geschichte“**, ISBN 3-928903-10-1, **DMG-Mitgliedspreis DM 49,–** je CD, zzgl. Versandkosten. **Ladenpreis DM 75,–**

..... **Meteorologische Kalender 1993,**

..... **Meteorologische Kalender 1994,** Rest, je DM 5,–

..... **Meteorologische Postkarten-Kalender 1992,**

..... **~~Meteorologische Postkarten-Kalender 1993~~**, Rest je DM 3,–.

..... **Meteorologische Kalender 1997 („Wolken – Wetter – Klima“)**

..... **Meteorologische Postkarten-Kalender 1997**

..... **~~CD-ROM der 1997er Kalender-Beiträge~~ Entfällt!**
(Vorauss. gleiche Preise wie 1996).

Bitte bestellen Sie beim Herausgeber:

DMG-ZV Berlin & Brandenburg,
c/o Inst. f. Meteorologie,
FU Berlin
C.-H.-Becker-Weg 6–10
D–12165 Berlin
(Fax: 0 30/7 91 90 02)

..... Datum ..... Unterschrift ..... Land/Postleitzah

Adresse: ..... Name ..... Straße ..... Ort .....

Laßt die Winde wehen

Einführung in die kleine Wetterkunde von Willy (DL 1 WHA/EA)

Natürlich soll hier von den Winden in der Luft, d.h. von Wind und Wetter im westlichen Mittelmeerraum die Rede sein.

Mark Twain hat einmal gesagt: "Ständig murren die Leute über das Wetter, doch niemand tut etwas dagegen." Eines Tages können wir es vielleicht irgendwie beeinflussen, doch bis dahin müssen wir das Wetter nehmen wie es kommt.

Ein Großteil unseres Wetters, sei es gut oder schlecht, erreicht uns in Form großer, annähernd kreisförmiger Windsysteme, bei denen Luft um ein Zentrum hohen oder tiefen Luftdrucks kreist.

Herrscht im Zentrum niedriger Druck, bezeichnet man das System als *Zyklone*, auch kurz *Tief* oder *Depression*, im Spanischen *Baja* genannt.

Herrscht im Zentrum hoher Druck, nennt man das System *Antizyklone*, oder kurz *Hoch*, im Spanischen auch *Alto* genannt.

Auf der nördlichen Halbkugel kreist der Wind um ein Tief gegen den Uhrzeigersinn, also links herum ins Tiefzentrum hinein, bei einem Hoch mit dem Uhrzeigersinn, also rechts herum aus dem Hochzentrum heraus. Auf der südlichen Halbkugel ist der Drehsinn der Drucksysteme genau umgekehrt.

Kennzeichen eines Hochs: Normalerweise schönes Wetter, wenig Wind, zum Rand hin jedoch zunehmend. Das System wandert in der Regel langsam weiter, es kann jedoch auch festliegend sein.

Kennzeichen eines Tiefs: Zunehmende Wetterverschlechterung vom Rand zum Zentrum. Zuggeschwindigkeit unterschiedlich, jedoch allgemein größer als die eines Hochs. Die Zugbahn verläuft normalerweise in Richtung des nächstgelegenen Gebietes tiefsten Druckes. Wenn dieser Weg erst einmal über 12 Stunden beibehalten worden ist, ändert sich die Richtung, wenn überhaupt, nur noch langsam. In Verbindung mit einem Tief treten immer Frontensysteme auf, die aus warmer und kalter Luft bestehen, die sog. Warm- und Kaltfront. Kalte Fronten ziehen schneller als warme, treffen sie aufeinander entsteht eine Okklusionsfront.

Im westlichen Mittelmeer, wo sich die Gebirge und Küsten in westöstlicher Richtung erstrecken (Pyrenäen, Gebirgszüge Spaniens, Atlas), werden auch die Winde in diese Richtungen geleitet.

Wenn ein Hochdruckgebiet über Mittel- oder Westeuropa liegt und tiefer Druck über Nordafrika, wehen im westlichen Mittelmeer östliche oder nordöstliche Winde. Sie tragen an der spanischen Küste den Namen *Levante*, werden sie stürmisch, erhalten sie den Namen *Lleventada*. Ein östlicher Wind in der Straße von Gibraltar und Alboran heißt *Levanter*.

Im Winter führt der *Levante* oft Kaltluft heran, sein Erscheinungsbild gleicht dann dem des *Mistrals*. Unter kräftigem Tiefeinfluß kommt es zu schwerem frontalem Regen, sonst zu Schauern oder Gewitter.

Im Sommer hingegen ist der *Levante* hingegen ein Strom warmer Luft, der über dem relativ kalten Wasser Nebel und tiefe Schichtbewölkung (Stratus) in der Meerenge von Gibraltar und im westlichen Alborangebiet verursachen kann.

Befindet sich ein Tief über Spanien, der Biscaya, um oder im Golf von Genua und hoher Druck über Nordafrika, so wehen im Westteil des Mittelmeeres Westwinde, die *Ponientes*. Sind diese stark oder stürmisch, heißen sie *Vendavales*. Besonders häufig kommen sie im Spätherbst und im Spätwinter vor. Sie treten oft im Gefolge von tiefen Wolken, Regenböen und Gewittern auf.

Zuweilen kommt es vor, daß auf kurze Entfernung *Ponientes* und *Levanteres* gleichzeitig auftreten. Der Segler kann hiervon ein schaurig schönes "Happy Sailing" singen. Er segelt zum Beispiel vom *Puerto Tomas Maestre* in Richtung *Cabo de Palos* mit einer schwachen Backstagbrise (3 Bft) aus Nordost bis Ost los und hat plötzlich südlich vom Cabo de Palos eine frische Brise (5 Bft) aus West gegenan.

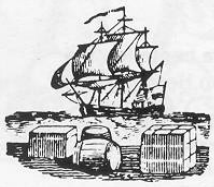
Diese Erscheinung wird als *Kontrastes* bezeichnet. Eine Konvergenz in einer Tiefdruckrinne zwischen Südspanien und Marokko ist ihre Ursache. Im Frühjahr (März/April) und Herbst (September/Oktober) sind die *Kontrastes* häufig von schweren Gewittern begleitet. Nicht selten trifft man auch auf Wasserhosen.

Die heißen Wüstenwinde aus südlichen Richtungen heißen in Südspanien *Leveche*, im Golf von Lion *Marin*, in Marokko, Algerien und Tunesien *Chili*, führen in Lybien den Namen *Gibli*, in Ägypten und Israel *Khamsin*, und falls sie mehr aus östlichen Richtungen kommen *Scharki*, im Libanon und in Syrien *Samun*, sowie über Italien *Schirokko*.

Der trockene Schirokko bringt außerordentlich feuchtigkeitsarme, staubführende, heiße Luft aus der Sahara oder der arabischen Wüste heran. Er ist im Extremfall mit schwerem Sand- oder Staubsturm verbunden. Wo diese heiße Luft eine längere Strecke über dem Meer hinweggestrichen ist, wie z.B. für unsere Region, hat sie sich mit Feuchtigkeit angereichert. Diesen Wind bezeichnet man als feuchten Schirokko. Es ist sehr diesig und schwül; an den Luvhängen des Festlandes treten starke Bewölkung und Regenfälle auf, im Lee kann es föhnig aufgeheitert sein. Der Schirokko/Leveche wird besonders im Sommer durch seine erschlaffende Wirkung als unangenehm empfunden.

Windstärke 7 oder gar Sturm werden über See bei Schirokkolagen nur selten erreicht, öfter aber schon 6 Bft. Der Schirokko tritt im Warmsektor von Tiefdruckgebieten auf, die meist über Nordafrika entstehen, wenn Kaltluft bis in die Sahara vorstößt. Je intensiver und großräumiger die Zyklone, desto kräftiger ist der Schirokko.

Noch nicht abgesprochen wurden: Regionalwinde, wie z.B. der thermische Wind am Mar Menor, der Einfluß durch Küsteneffekte und das Land- Seewind-System.

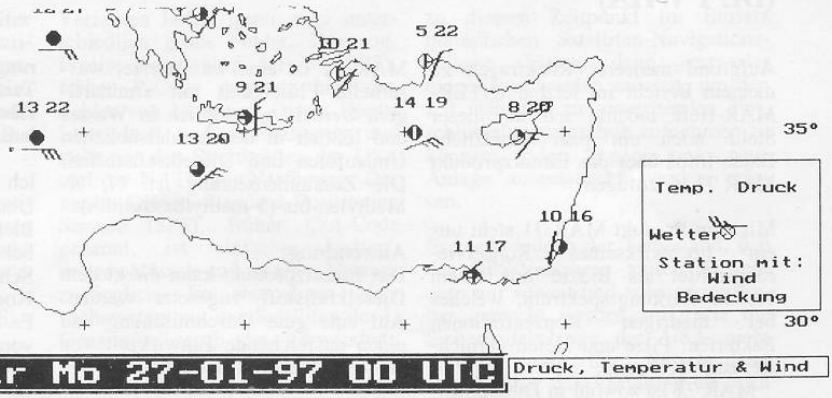


Wetterdaten für Segler

Umfangreicher Service des Deutschen Wetterdienstes (DWD)

Die Punkt-Termin Vorhersagen aus SEEWIS (on-line Verbindung mittels PC und Modem zum Host des Seewetteramtes Hamburg) sind eine wertvolle Hilfe für alle Segler. INTERMAR leitet diese bei Bedarf weiter. In besonderen Situationen (z.B. ARC-Regatta, Extremtörns der SY ASMA und FREYDIS) werden zudem individuelle Törnberatungen beim Seewetteramt eingeholt, dessen Meteorologen immer hilfsbereit sind. INTERMAR dankt hierfür herzlich.

Günther DL 0 NL



Die Herausforderung: SY FREYDIS während der Wirbelsturmzeit in den ungeschützten Atollen der Tuamotus

Über Christian ZL 1 DIY/mm werden der Segeljacht FREYDIS Hinweise auf etwaige Wirbelsturmentwicklungen gegeben. Ergänzt werden die Törnberatungen durch Schilderungen der Wolkenfelder über Meteosat/GMSD in Verbindung mit Internet-Abrufen (Tropenanalyse Südpazifik) (DL 0 NL)

Bakterien im Tank

Nachtrag zum Bericht: Mikroorganismen im Dieselkraftstoff von Willy (DL 1 WHA)

Aufgrund mehrerer Rückfragen zu meinem Bericht im letzten INTER-MAR-Heft möchte ich an dieser Stelle noch ein paar zusätzliche Daten-Infos über das Einsatzprodukt MAR 71 hinzufügen.

Mit dem Produkt MAR 71 steht uns ein hochwirksames Konservierungsmittel als Biozid mit einem breiten Wirkungsspektrum, welches bei niedrigen Konzentrationen Bakterien, Pilze und Hefen vernichtet, zur Verfügung.

MAR 71 ist sowohl in Dieselkraftstoff als auch in Wasser lößlich (Verteilungskoeffizient Wasser/Dieselöl = 28), so daß eine Anreicherung in der besonders gefährdeten Wasserphase stattfindet. Aufgrund seiner Alkalität kann das Einsatzprodukt die durch mikrobielles Wachstum gebildete Säure neutralisieren und einen Korrosionsschutz für Stahl aufbauen, es bildet keine korrosiven Verbrennungsprodukte!

MAR 71 ist eine wasserfreie, wasserhelle Flüssigkeit mit arminartigem Geruch, gut lößlich in Wasser und lößlich in den handelsüblichen Umlaufölen und Dieselkraftstoffen. Die Zusammensetzung ist: N, N-Methylen-bis-(5-methyloxazolidin).

Anwendung:
Das Einsatzprodukt kann direkt dem Dieselkraftstoff zugesetzt werden. Auf eine gute Durchmischung und einen ausreichende Einwirkzeit von ca. 72 Stunden ist zu achten.

Die Einsatzkonzentration richtet sich nach der Stärke des mokrobiellen Befalls und soll 0,3 bis 0,7 l/t Kraftstoff betragen. Ein Langzeitschutz ist durch seine hohe Lagerstabilität gegeben, nach drei Monaten sind noch 80% der Ausgangskonzentration vorhanden. Damit bleibt auch bei einer Nachbefüllung ein ausreichender antimikrobieller Schutzstatus über längere Zeit erhalten. Ein präventiver Einsatz in kleiner Dosierung bei unklaren Kraftstoff- und Tankverhältnissen ist sinnvoll. Häufiges Entwässern des Kraftstofftanks ist vorzunehmen.

Ich hoffe, daß ich alle relevanten Daten aufgeführt und beschrieben. Bleibt nur noch zu erwähnen, wo bekommt man dieses "Zeug": **Fa. Schülke & Mayr GmbH, Robert-Koch-Str. 2, 22851 Norderstedt.** Es kann als 10-l-Gebinde zum Preis von DM 128,- bezogen werden.
oder: Wer mal mit seinem "Dampfer" im Seegebiet südl. Alicante bis nördl. Cartagena kreuzt, kann sich bei Bedarf bei mir auf La Manga del Mar Menor ein "Viertele" von MAR 71 für seinen Tank abholen. Ich bin meistens auf der QRG 14.307/14.313 KHz zu den bekannten Zeiten oder auf UKW 145,375 MHz oder auf Seefunkkanal 69 oder EA-Mobiltelefon: 909 637 431 zu erreichen.

Bis dahin gute Fahrt vy 73 de Willy/DL 1 WHA

Die Zukunft der Funknavigation

von Dipl.-Ing. Uwe Petersen

U. Petersen ist Sachgebietsleiter für "Hyperbel-, Satellitennavigation, Integration, Bahnführungs- und Seekartensysteme" beim Bundesamt für Schiffahrt und Hydrographie (BSH). Der Berichtsstand ist Januar 1996.

Die bisher benutzten Funknavigationsverfahren sind seit einigen Jahren ins Gerede gekommen. Die Ursache ist das von den USA betriebene 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 jetzige Verfahren vergessen und abschalten. Diese Aussage ist unrichtig, wie sich schon jetzt erkennen läßt.

Volle Betriebsbereitschaft 1995

Das Satelliten-Navigationsverfahren GPS-NAVSTAR wurde für die Sicherheitsbelange der USA aufgebaut. Die Voraussetzung der vollen Betriebsbereitschaft sollte bereits Ende 1993 erfüllt sein. Die erforderlichen 24 (21 + 3 Res.) Satelliten der II. Generation (Block II/IIa) waren jedoch noch nicht auf den 6 Bahnen in 20.000 km Höhe betriebsklar. Eine Erdumkreisung dauert jeweils 12 Stunden. Bis Ende 1994 waren 24 Satelliten der II. Generation im Unlauf. Von den Versuchssatelliten (I. Generation) ist noch einer betriebsklar und kann mit den neuen zusammenarbeiten. Beim Aufbau der Bodenkontrolleinrichtungen wurde der Zeitplan eingehalten.

GPS-Verfahren mit verschieden großen Fehlern

Im Gegensatz zum bisherigen Satelliten-Navigationsverfahren Transit oder NNSS läßt GPS eine kontinuierliche Standort- und Geschwindigkeitsbestimmung zu. In 95 % aller Fälle wird die Unsicherheit der Standortbestimmung kleiner oder gleich 18 m und die der Geschwindigkeit 0,1 m/s sein. Auf diesen geringen Fehler dürfen die zivilen Anwender jedoch nicht hoffen. Das Verfahren liefert quasi zwei unterschiedlich große Fehler. Der sog. Precise Positioning Service (PPS), früher P-Code genannt, hält den Fehler von 18 m ein. Dieser Dienst ist codiert 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 ist allen Nutzern zugänglich. Im ehemaligen Versuchssystem mit den Satelliten der I. Genaration ergab die Verwendung des C/A-Codes Fehler um 35 m. Für das Betriebssystem wird dieser Fehler jedoch gezielt auf 100 m (95 %, PDOP $\leq$ 6) 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), wurde seit Ende des Golfkonfliktes mir wechselnder Intensität angewandt, seit Dezember 1993 wird sie ständig benutzt. Eine Festlegung bezüglich des Fehlers der Geschwindigkeitsbestimmung wurde bisher nicht veröffentlicht, er ist geheim.

Die Wahrscheinlichkeitsangaben, daß 95 % aller Positionsermittlungen mit einem Fehler von $\pm$ 100 m behaftet sind, bedeutet nicht, daß bei jeweils 100 Messungen nur 5 eine größere Unsicherheit als 100 m aufweisen. Den angeführten Wahrscheinlichkeiten liegt jeweils ein Zeitraum von 24 Stunden zugrunde, d.h. theoretisch können für die Dauer von 72 Minuten (5 % von 24 Stunden) Fehler zwischen 100 m und 300 m auftreten.

Ungewißheit bei ziviler Anwendung

Die Nutzergebühr - gesprochen wurde von $ 400/Jahr für zivile Satelliten-Navigationsanlagen - 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 zvilen 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 angewandten 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, unabhängiges Vergleichsverfahren besitzt.

GPS-NAVSTAR ist und bleibt ein militärisches Verfahren, dessen Eigenschaften jederzeit geändert werden können, was der Nutzer nicht ohne weiteres erkennen kann. Dies galt insbesondere bis zum 8. Dezember 1993. An diesem Tage erklärte der US Verteidigungsminister gegenüber dem US Verkehrsminister die sog 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 der SPS entsprechend erklären konnte. Diese Erklärung erfolgte im März 1994. Mit ihr erlangte GPS-NAVSTAR mit SPS einen Status vergleichbar DECCA oder LORAN-C, der Betreiber des Verfahrens unterwirft sich einer Informationsverpflichtung über den jeweiligen Verfahrensstand. Einzelheiten hierzu enthält die offizielle Freigabeerklärung im Federal Register, dem Amtsblatt der USA.

Falls der US Verteidigungsminister mit Zustimmung des Präsidenten der USA die Sicherheit für gefährdet

erklärt, können die Eigenschaften von GPS ohne Warnung verändert, d.h. für zivile Nutzer verschlechtert werden. Dies kann auf Konfliktgebiete beschränkt werden.
Mit diesen Optionen der GPS-Betreiber lassen sich bestimmte Aufgaben und Verpflichtungen nicht erfüllen. So obliegt den Küstenstaaten eine Verkehrssicherungsplicht für das Küstenvorfeld. Sie läßt sich nicht mit einem Navigationssystem, auf dessen Ausgestaltung man keinerlei Einfluß hat, erfüllen.

Aussichten für die bestehenden Navigatinssysteme

Die Betriebsaufnahme von GPS-NAVSTAR bleibt auf die jetzigen Verfahren

- TRANSIT oder NNSS
- OMEGA mit Differenzial-OMEGA
- LORAN-C mit Differenzial-LORAN-C
- DECCA
- Funkfeuer

nicht ohne Einfluß.

Hierbei ist jedoch zwischen dem Ende einer militärischen Nutzung und dem Abschalten eines Verfahrens streng zu trennen. Dieser Unterschied wird häufig übersehen.

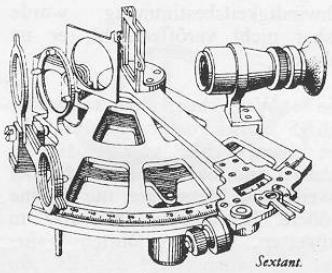
Definitiv festgelegt ist das Abschalten bislang für TRANSIT am 31. Dezember 1996.

OMEGA, das 7 Staaten gemeinsam betreiben, wollen die USA am 30. September 1997 ausschalten, sofern von den Nutzern nicht ein Bedarf über diesen Zeitpunkt hinaus erklärt wird. Wieweit die Erklärung der ehemaligen UdSSR noch Bestand hat, bei OMEGA mitzuarbeiten, läßt sich weiterhin nicht übersehen. Von der UdSSR wurden 3 VLF-Stationen ähnlich OMEGA betrieben, sie sollten durch 2 weitere ergänzt werden. 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 Terretorium der USA wurden modifiziert und auf automatischen Betrieb umgestellt. Außerdem sind 4 neue Sendestationen gebaut und 4 vorhandenen für den Doppelkettenbetrieb erweitert worden, um mit den dadurch entstehenden 2 neuen LORAN-C-Ketten das sog. 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. Die bisher für 2015 vorgesehene Betriebseinstellung droht nach dem neusten Radionavigationsplan der USA jetzt bereits für das Jahr 2000. Der Widerstand insbesondere der allgemeinen Luftfahrt mit ca. 130.000 genutzten LORAN-C-Anlagen ist allerdings beträchtlich.

LORAN-C-Sender, die von den USA außerhalb ihres Terretoriums betrieben werden, wie z.B. im Nordatlantik und im Mittelmeer, werden den entsprechenden Gastnationen zum Weiterbetreiben über das Jahr 1994 hinaus angeboten. Ende 1994 endete für die USA generell die militärische Nutzung von LORAN-C.



Sextant.

Aktuelle Situation in Europa

In Nordwesteuropa bedeutete dies das Ende der LORAN-C-Kette 7970 (Norwegian Chain). Die Nachfolge traten 4 neue Ketten, 6731 (Lessay Chain), 7001 (Bö Chain), 7499 (Sylt Chain) und 9007 (Ejde Chain) mit einem erheblich vergrößerten Bedeckungsgebiet (Biscaya bis Nordkap) und einer besseren Genauigkeit an. Für diese Ketten werden die bisherigen LORAN-C-Senderstandorte sowie 3 neue (2 Norwegen, 1 Irland) verwandt. Augenblicklich ist die Station in Irland noch nicht betriebsklar. Außerdem gibt es Schwierigkeiten mit dem Kontrollzentrum in Brest, das den Betrieb aller 4 Ketten überwachen und steuern soll. Bis Ende 1996 soll das nordwesteuropäische LORAN-C-Netz voll betriebsfähig sein und damit der jetzige Versuchsbetrieb beendet werden. Wann die Sylt-Kette, augenblicklich nur zwei Nebensender, durch einen dritten Nebensender in den Nachfolgestaaten der UdSSR erweitert wird, ist noch offen. Durch diesen Sender wäre auch die Ostsee voll mit LORAN-C abgedeckt.

Weniger klar ist die LORAN-C-Situation hingegen im Mittelmeer (7990, Mediterranean Chain). Auch hier stellte am 31.12.94 die US-Coast Guard den Betrieb der 3 verbliebenen Sender ein. Der im Februar 1993 zusammengebrochene Sendemast des türkischen Nebensenders wird inzwischen wieder aufgebaut. Obwohl sich die Mittelmeeranlieger unter Führung Italiens für einen Weiterbetrieb der Mittelmeerkette aussprachen, mußte sie bisher ausgeschaltet bleiben, da Spanien seinen Nebensender z.Z. nicht betreibt. Inzwischen erklärte es sich bereit, den Betrieb wieder aufzunehmen. Außerdem soll der russische LORAN-C-Sender auf Doppelfunktion umgerüstet werden und in die Mittelmeer-Kette einbezogen werden.

LORAN-C weltweit

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. Die Chinesen bauen ein LORAN-C-Netz an der Küste auf. Von den geplanten 9 Sendern sind 6 betriebs-klar. Auch Indien nahm den Betrieb der neu erbauten Ketten Bombay und Kalkutta 1994 auf. In Südkorea werden 2 Stationen einer ehemalgen 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 Pepublik Korea gebildet. Als weitere Teilnehmer werden Indien, Philipinien, Indonesien und Vietnam erwartet.

Im Nordpazifik besteht bereits seit 1987 eine Zusammenarbeit zwischen den USA und der UdSSR/GUS.

Hierin lag 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 erfolgte die Betriebsbereitschaftserklärung ebenfalls 1994. Ende 1994 nach Rückzug der USA aus dieser Kette übernahm Japan die Aktivitäten.

Beim Kauf einer LORAN-C-Anlage sollte man um Billigangebote z.Z. einen großen Bogen machen, es sei denn man erhält vom Verkäufer die schriftliche Zusicherung, daß die Anlage für die aktuelle LORAN-C-Situation nachgerüstet wurde. Grundsätzlich sollten moderne Anlagen leicht nachgerüstet werden können, z.B. durch Austausch entsprechender Speicherbausteine. Außerdem müssen sie selbstverständlich Ketten mit Nummern. deren 4. Stelle ungleich Null ist, verarbeiten können.

Interessante Aspekte eröffnet eine kombinierte LORAN-C/GPS-Anlage. Eine Studie des Bundesverteidigungsministeriums ergab, daß bei einem LORAN-C-Ketten-Betrieb, wie er für Nordwesteuropa vorgesehen ist, von den USA bei GPS vorgenommene Veränderungen schnell erkannt werden können.

Wird DECCA LORAN-C weichen?

Über das DECCA-Verfahren liegen inzwischen einheitliche Aussagen der Betreiber vor. Es werden in den meisten Staaten Überlegungen angestellt, DECCA durch LORAN-C zu ersetzen. Hierfür gibt es zwei Gründe. LORAN-C-Signale sind weniger störanfällig. Es lassen sich daher von LORAN-C-Sendern größere Gebiete versorgen. In Nordeuropa könnte man den Effekkt von 100 DECCA-Sendern mit 10-12 LORAN-C-Sendern erreichen. Hinzu kommt, daß LORAN-C-Positionen immer eindeutig sind, weder ist ein Dauerbetrieb nötig noch eine genaue Koppelposition beim Einschalten.

Funkfeuer

Bei den Funkfeuern ist, zumindest in den USA, die Entscheidung gefallen, sie bis zum 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.

Fazit:

Als Schlußfolgerungen ergeben sich:

1. Es sind zwei Zeitabschnitte zu unterscheiden:

a) bis zur Betriebsaufnahme eines zivil kontrollierten Satelliten-Navigationsverfahrens (GNSS) oder Überwachungsverfahren
b) nach Betriebsaufnahme des zivilen Verfahrens

2. Folgende Veränderungen sind in den Zeitabschnitten zu erwarten:

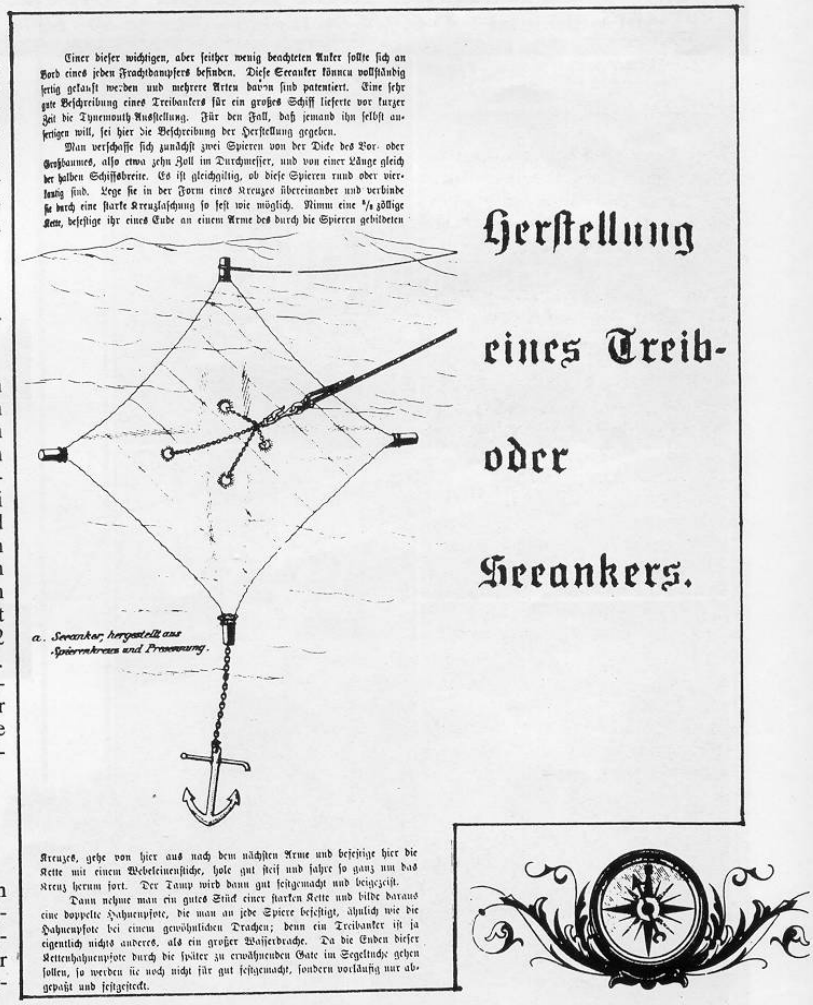
a) GPS kann benutzt werden, daneben sollte man jedoch ein redundantes Verfahren aus Sicherheits gründen fahren.

   TRANSIT wird endgültig abgeschaltet.

   LORAN-C wird schrittweise an die Stelle von DECCA treten.

   Differential-GPS unter Verwendung der Frequenzen des Funkfeuer-Bandes wird weltweit ausgebaut.

b) Ein international verwaltetes und betriebenes Satelliten-Navigationsverfahren (GNSS) oder -Überwachungsverfahren wird den Betrieb anderer Funkverfahren weitgehend überflüssig machen.



Einer dieser wichtigen, aber seither wenig beachteten Anker sollte sich an Bord eines jeden Frachtdampfers befinden. Diese Seeanker könnca vollständig fertig gekauft werden und mehrere Arten davon sind patentiert. Eine sehr gute Beschreibung eines Treibankers für ein großes Schiff lieferte vor kurzer Zeit die Tynemouth Ausstellung. Für den Fall, daß jemand ihn selbst anfertigen will, sei hier die Beschreibung der Herstellung gegeben.

Man verschaffe sich zunächst zwei Spieren von der Dicke des Vor- oder Großbaumes, also etwa zehn Zoll im Durchmesser, und von einer Länge gleich der halben Schiffsbreite. Es ist gleichgültig, ob diese Spieren rund oder vierkantig sind. Lege sie in der Form eines Kreuzes übereinander und verbinde sie durch eine starke Kreuzlaschung so fest wie möglich. Nimm eine $^3/_4$ zöllige Kette, befestige ihr eines Ende an einem Arme des durch die Spieren gebildeten

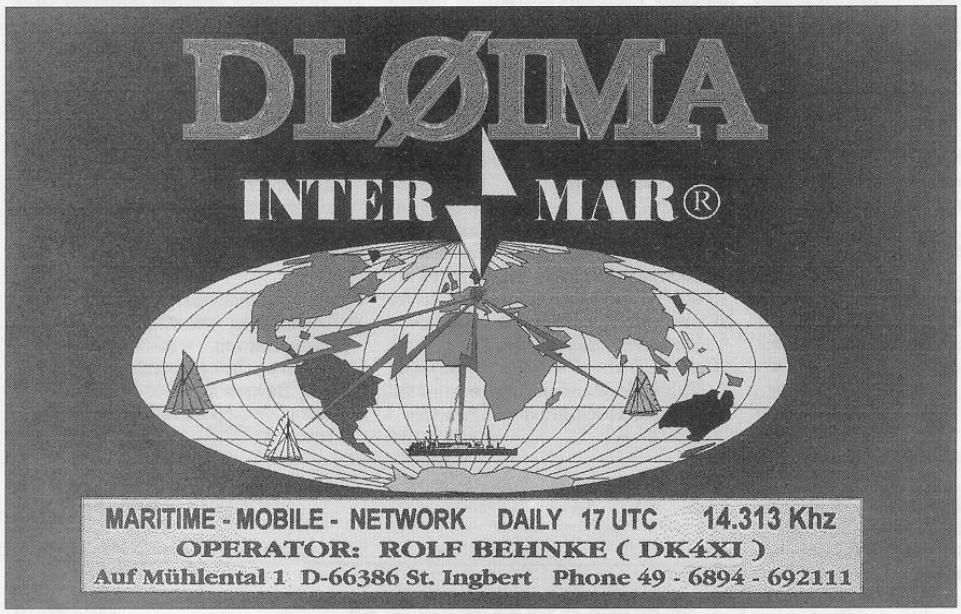
a. Seeanker, hergestellt aus Spierenkreuz und Presenning.

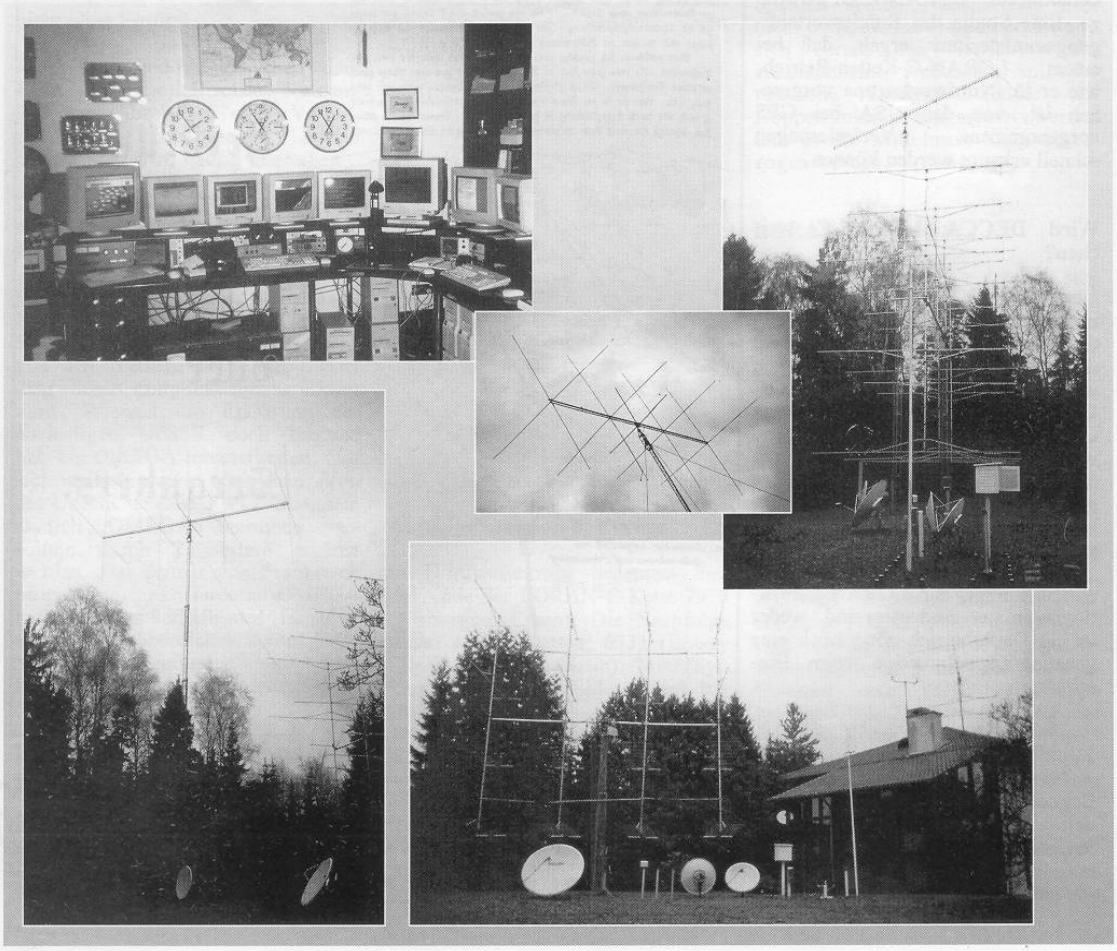
Kreuzes, gehe von hier aus nach dem nächsten Arme und befestige hier die Kette mit einem Webeleinenstiche, hole gut steif und fahre so ganz um das Kreuz herum fort. Der Tamp wird dann gut festgemacht und beigezeist.

Dann nehme man ein gutes Stück einer starken Kette und bilde daraus eine doppelte Hahnenfüße, die man an jede Spiere befestigt, ähnlich wie die Hahnenfüße bei einem gewöhnlichen Drachen; denn ein Treibanker ist ja eigentlich nichts anderes, als ein großer Wasserdrache. Da die Enden dieser Kettenhahnenfüße durch die später zu erwähnenden Gate im Segeltuche gehen sollen, so werden sie noch nicht für gut festgemacht, sondern vorläufig nur abgepaßt und festgesteckt.

Herstellung eines Treib- oder Seeankers.

Die Clubstation DL Ø IMA von Rolf

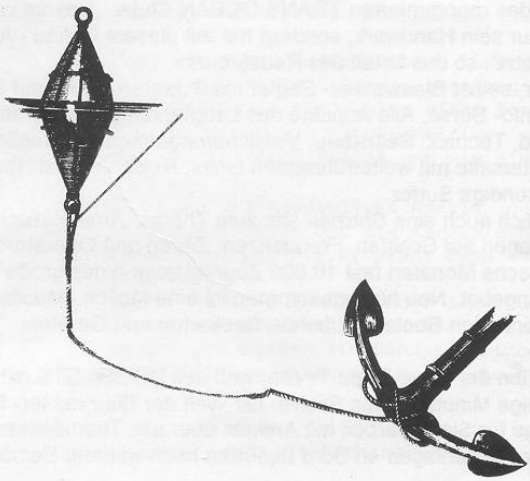




"Richtfunk" vor Anker

von Werner, SY HIGHLIFE

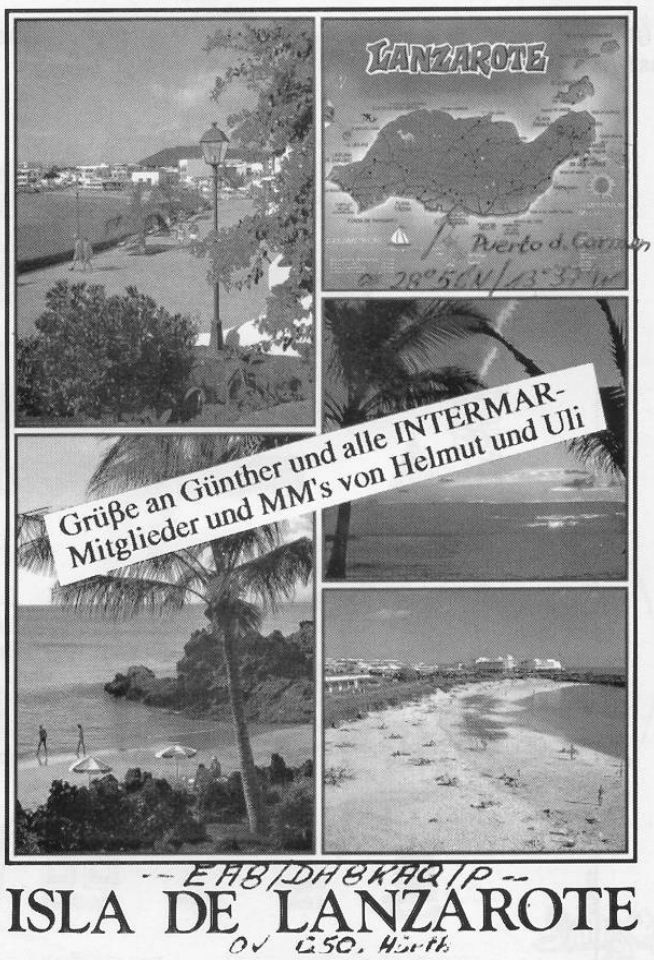
Daß auch Achterstage oder Langdrahtantennen auf Yachten einer Richtwirkung unterliegen, weiß der seegehende Funkamateur aus Erfahrung. Leider ist man vor Anker an die Richtung des Windes gebunden, oder?



Wir drehen die HIGHLIFE beliebig um 180 Grad, obwohl wir nur einen Anker gesteckt haben. ... ...
Voraussetzung ist ein nicht nur "ausreichendes" Ankergeschirr. Für solch eine Liegesituation dampfe ich den Anker mit "AK-zurück" ein und wenn möglich, prüfe ich Ankergrund und Sitz des Ankers bei einem Tauchgang. Die Faustregel des Kettensteckens halte ich nie ein *(3-5fache der Wassertiefe - die Redaktion)*, besser großzügig Kette stecken. Damit ist für den Durchschnittsskipper das Ankermanöver bereits beendet. Die Kette hält den Bug in den Wind. Kaum jemand weiß *(Fahrtensegler schon! - die Redaktion)*, daß die Yacht auf ihrem Ankerplatz durch Verschieben des Kettenholepunkts stufenlos bis 180 Grad gedreht werden kann, wobei sie ständig in Lee des Ankers an der Kette bleibt. Dazu wird ein starkes Tau durch die Heckklüse außenbords luv zur Ankerkette geführt und befes-tigt. Das andere Ende vom Tau wird auf eine Winsch gelegt, um nötigenfalls trimmen zu können. Mit Fieren der Kette fällt der Bug vom Wind ab, wobei das Tau immer strammer kommt und unser Ankerzug auch das Heck hält. Liegt die Yacht quer, dann liegt der Holepunkt (Tauknoten an der Kette) mittschiffs querab und Yacht, Kette und Tau bilden ein gleichschenkliges Dreieck. Vorsicht bei zu starken Winden: Die Windangriffsfläche vergrößert sich dabei und somit auch der Zug auf den Anker! Manchmal sind Reitgewichte gefragt.

Ein bißchen Schiffdrehen und die Heimatstationen kommen wieder stärker. Sollte der Wind drehen, dreht die Yacht mit dem übrigen Ankerfeld. Das schlimmste, was dann passiert, ist eine schlechtere Funkverbindung

Werner (DK6GW)



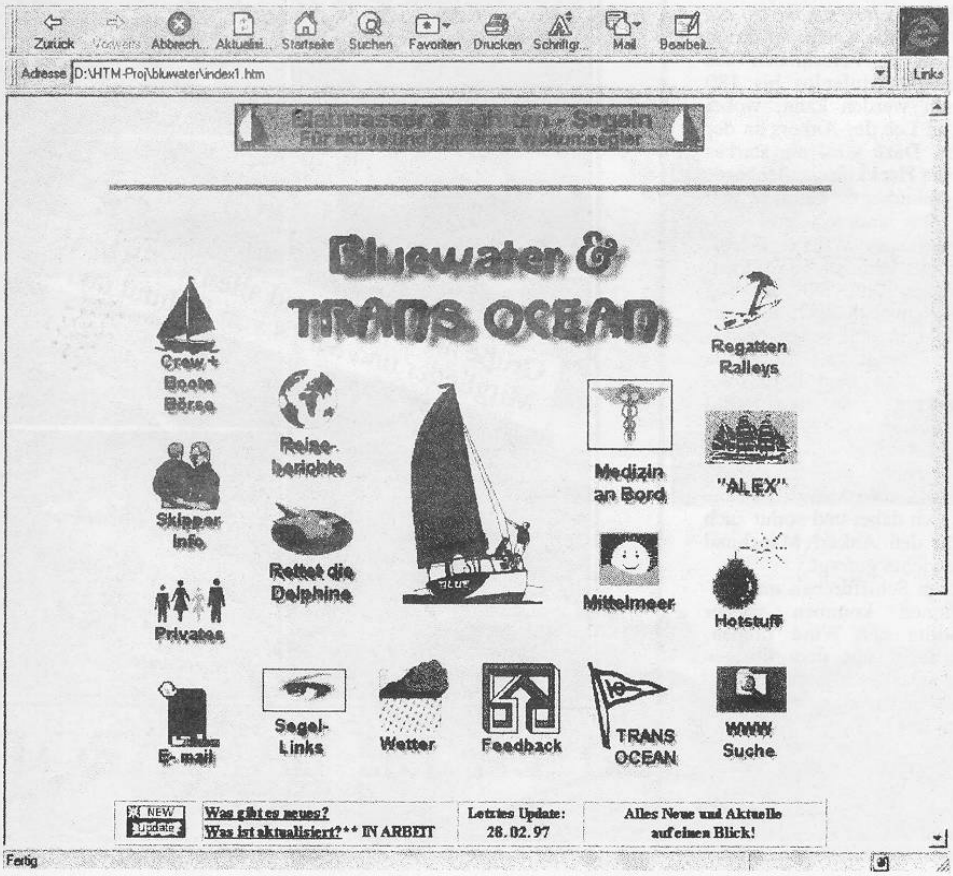
Eine Perle in der Online Welt.

So beschreibt ein Artikel der Fachzeitschrift „PC- Praxis“ die seit einigen Monaten bestehende Homepage von Bluewater und des renommierten TRANS OCEAN Clubs. „Helmut van Straelen, selbst Bäcker- und Müllermeister, versteht nicht nur sein Handwerk, sondern hat mit diesem Online - Angebot auch eine kleine Perle in die oft dröge Onlinewelt gesetzt“, so das Urteil des Redakteurs.
Der Webmaster, selbst Blauwasser- Segler mit 6 Jahren Praxis auf seiner Stahlslop JOSEF HAYDN, gestaltet diese umfangreiche Info- Börse. Alle Aspekte des Langfahrtsegelns werden durch Kompetenz und Sorgfalt abgedeckt. Medizin an Bord, Technik, Selbstbau, Versicherungsfragen, aktuelle Meldungen der Nachrichten- Agenturen, eine umfangreiche Wetterseite mit weiterführenden Links, Reise und Fahrtberichte von aktiven Skippern – all dies und mehr findet der fachkundige Surfer.
Selbstverständlich auch eine Spezial- site zum Thema „Amateurfunk auf Yachten“ mit Beiträgen von Seglern zum Betrieb der Anlagen auf Schiffen. Frequenzen, Zeiten und Operators der weltweiten mm Netze werden tabellarisch aufgelistet. In sechs Monaten fast 10.000 Zugriffe zeigen das große Interesse der „Online- Segler“ an diesem kompetenten Angebot. Neu hinzugekommen ist eine täglich aktualisierte Crew- Mitsegel Börse. Integriert ist eine An- und Verkaufsbörse von Booten, Zubehör, Seekarten und Geräten.

Wenn Sie inmitten der Supa-Dupa-Technowelt des INTERNETS mit den unzähligen quietschbunten WWW-Angeboten für ein paar ruhige Minuten einen Blick in die Welt der Blauwasser- Segler werfen wollen, dann ist dieses Angebot genau das Richtige für Sie. Mitarbeit mit Artikeln über alle Themenbereiche des Segelns sind sehr erwünscht. Vor allem die Aspekte der Funkanlagen an Bord bedürfen noch weiterer Beiträge. Schreiben Sie dem Webmaster.

Helmut van Straelen, Am Tannenbusch 5, 47546 Kalkar, Tel. & Fax 02824/6287

Die URL (Adresse) lautet: **http : // www.regio.rhein-ruhr.de/bluewater**
E-mail Webmaster Helmut: **hvs@telcom.regio.rhein-ruhr.de**



SEGELTUCHFENDER

Auf Langeneß kam das Jahr 84 mit Orkanböen und Landunter. Der 85 jährige Ewer "Hans" hatte die 11 Windstärken im Westen der Hallig aus erster Hand.
Als das Wasser nach 3 Tagen wieder abgelaufen war, kam Fiete, der Postschipper, legte mir dies triefende Bündel vor die Füße und strahlte:"Ich dachte, ich kann Dir damit ne kleine Freude machen!" -.
Der Fender war hier angespült worden.

Ein schönes Beispiel maritimer Handwerkstradition und genau passend für unsere alten Schiffe. Seit ich das Ding gesehen habe, kommen mir meine handbeknüpften Autoreifen wie umhäkelte Klorollen vor.
Man kann solche Fender wohl selbst herstellen:
Nach Fig.1 aus schwerer (mind.6oogr)Persenning zuschneiden. Zumindest die Kreise sollten auf der Maschine gesäumt weden, dafür 2 cm zugeben.
Dann wie Fig.2 mit einfachen "überwendlichen Stichen zu einem Zylinder zusammennähen.
Eine Handbreit zum Füllen offen lassen.
Fig.3, stramm mit Korkkrümeln(wer weiß , wo man die kriegt?) füllen und wie ein Kissen zunähen.
Ein 2omm dreikardeeliges Manilaende um eine Rundkausch legen und die Kardeele herauslösen, wie bei Fig.4, sieht dann aus wie eine Krake.
Die Krake über den Zylinder legen und stramm verknoten, wie bei Fig.5. Dann zwischen Kausch und Fender ein Bändsel setzen, so wird alles schön stramm und fest!

Langeneß, Folkert Bockentien

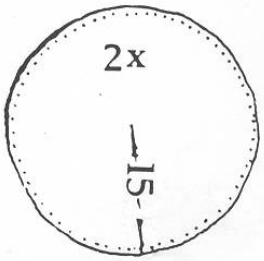
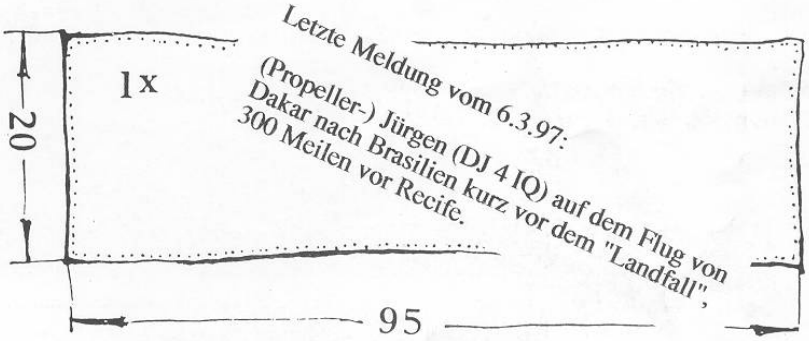


Fig.1.



in cm

Letzte Meldung vom 6.3.97:
(Propeller-) Jürgen (DJ 4 IQ) auf dem Flug von Dakar nach Brasilien kurz vor dem "Landfall", 300 Meilen vor Recife.

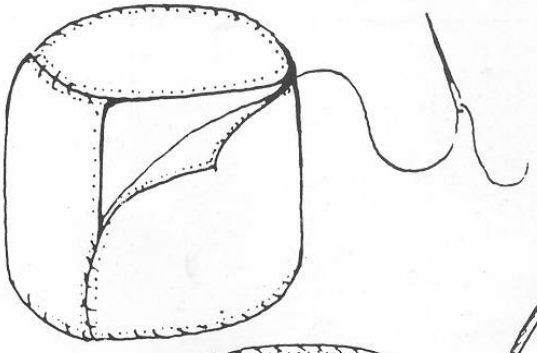


Fig.2.

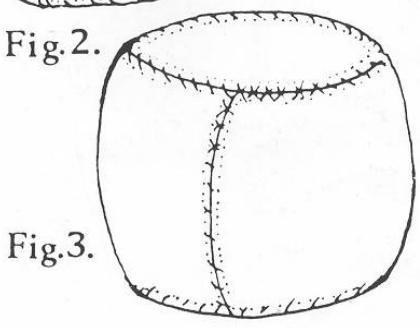


Fig.3.

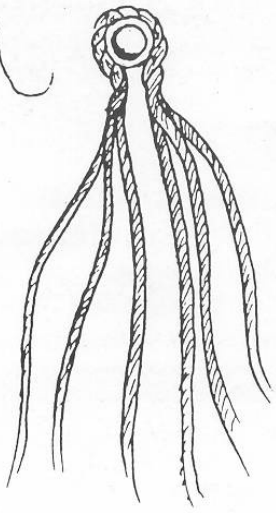


Fig.4.

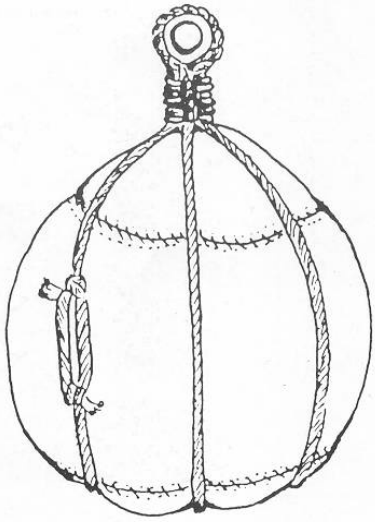


Fig.5.

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

Wir danken für die gespendete Anzeige.