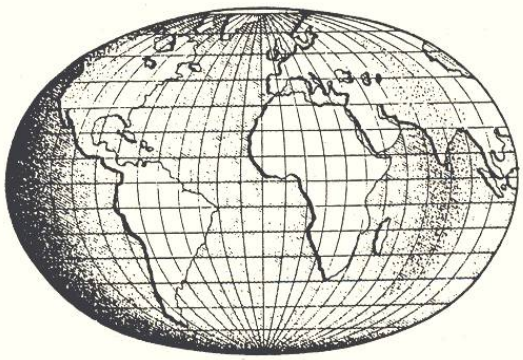
INTER MAR® Inc. Amateur-Seefunk e.V.

JAHRESBERICHT 1997
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 (DL2FCG), Höhenstr. 21, 61476 Kronberg (1. Vorsitzender)
Tel. + Fax: 06173 663 68
e-mail Adresse: guenther hirschberg (ghirsch599@aol.com)

Herbert Lüpke (DL1YDM), Lagesche Str: 125, 32657 Lemgo (2. Vorsitzender)

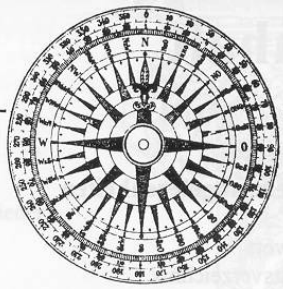
Rolf Behnke (DK4XI), Auf Mühlental 1, 66368 St. Ingbert (Geschäftsführer)

INTERMAR QRV 17.00 UTC 14313 kHz

Clubstationen:
DLØNL
DLØIMA

Vereinskonto:
Stadtsparkasse Münster, BLZ 400 501 50, Kontonr. 26 002 758

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



Vorwort

Liebe Mitglieder,

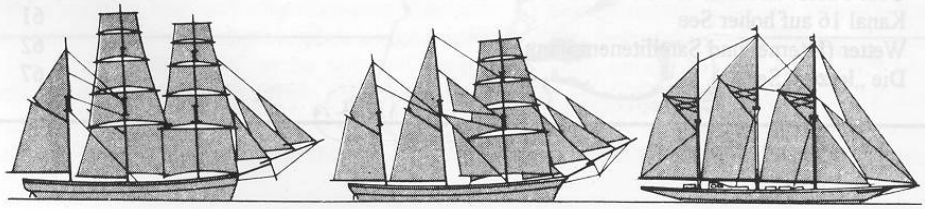
seit Gründung des INTERMAR Amateur-Seefunkvereines e.V. sind nunmehr fast 30 Jahre vergangen. Welch technische Möglichkeiten, die Sportschiffahrt zu unterstützen, stehen uns heute im Vergleich zu früheren Jahren zur Verfügung! Ich denke dabei nicht nur an die modernen Transceiver, Antennen und Verstärker, sondern auch an den Empfang geostationärer Wettersatelliten, online-Verbindungen zum Seewetteramt Hamburg (SEWIS) oder die Nutzung von Wetterdatenbanken im Internet für außereuropäische Seegebiete. High-tech wird auch bei unseren zusätzlichen Kommunikationswegen eingesetzt. So ergänzen die digitalen Betriebsarten des Amateurfunks (Pactor und Pakket) unseren Sprechfunk 14.313 und 14.307 kHz. Telefon und Fax sind im Vergleich zu e-mail nur noch „Klassiker".

Eine gute technische Austattung hätte allerdings wenig bewirkt, wenn nicht viele Mitglieder erneut bereit gewesen wären, die Vereinsziele durch persönlichen Einsatz oder mittels Spende zu unterstützen.

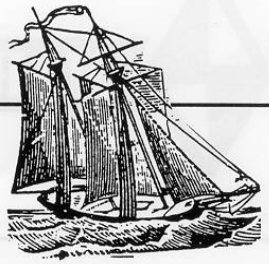
Der Vorstand dankt hierfür herzlich und wünscht auch in diesem Jahr viel Spaß beim Segeln und dem Amateurfunk mit mm-Stationen.

Günther DLØNL





Inhalt



Vereinsangelegenheiten

Vorwort	1
Inhaltsverzeichnis	2
Protokoll der Jahreshauptversammlung 1997	3
Einladung zur Jahreshauptversammlung 1998	4
Geschäftbericht `97	5
Der Vorstand stellt sich vor	6
Information zu INTERMAR	7

Berichte von mm-Stationen

SY HIGHLIFE auf Weltumseglung	8
Reisebericht der JULIET	10
FALLADO´´S Reise um die Welt	12
Der Atlantik – die große Freiheit	18
360° ROUND THE WORLD	22
Islandtörn mit der OLE HOOP	26
Reise nach Nordafrika	29
Abseits vom 20. Jahrhundert	34
Reisebericht der KAYA – Neuseeland - Fiji	37
Eine Piratenfalle vor der Insel Wight	39
Oft an Backbord vergessen (Galizien, Rias Altas y Rias Bajas)	40
Flußfahrten der IDUNA	42
Ein Törn nach Gran Canaria	45
PA3EVA – Knut – silent key!	47
Pumucklnews	48
Kater Moritz und andere SWLer	49
Ein Brief von der JOSI	50
Briefe von der STROMER	52

Technik, Kommunikation und Wetter

Amateurfunkbetrieb mit nicht lizensierten Funkstellen	53
Forum – Meinungen unserer Mitglieder	54
MM-Netze weltweit	57
Über Pactor mit aller Welt verbunden	59
Kanal 16 auf hoher See	61
Wetter (Internet und Satellitenempfang)	62
Die „**letzte**“ Seite	67



Protokoll der Jahreshauptversammlung vom 19. April 1997



Ort: FM-Höchst, Schwimmschiff Peter Schlott

1. **Begrüßung durch Günther (DLØNL)**
   - 16 Teilnehmer, maritimes Wetter (Regen)
   - 28. Hauptversammlung (Gründung INTERMAR 1969)
   - Teilnehmer aus allen Regionen von Hamburg bis Spanien

2. **Die Versammlung stellt die Beschlußfähigkeit fest (Minimum 3 Mitglieder)**

3. **Rolf wird als Protokollführer bestimmt, führt Protokoll**

4. **Die Tagesordnung wird unverändert übernommen (s.Einladung)**

5. **Tätigkeitsbericht des Vorstandes**
   - Protokoll-Info
   - Bericht über Aktivitäten des Vereins
   - Wetterinformation
   - „Piratenproblematik"
   - Störungen im Bandbetrieb
   - Bandbetrieb
   - Vorbereitungen Clubheft,
   - Hilfeleistung des Vereins im Entführungsfall des Mädchens Carmine
   - Amateurfunk auf Yachten
   - Heft 96 Herstellung: Johanna und Klaus, Druck und Versand: Rolf

6. **Kassenbericht**
   Constanze (SWL) informiert über derzeitigen Stand und regt Spendenbereitschaft an (Heftkosten ca. DM 12 +Porto, Ansprechen der Bank zur Spendenbereitschaft, falls keine Mitgliederspenden, Auflösung der Mitgliedschaft).

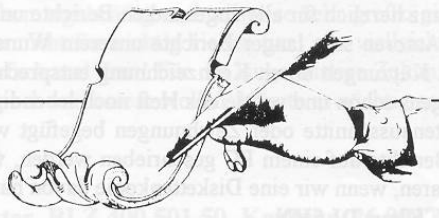
7. **Entlastung des Vorstandes**

8. **Wahl des Vorstandes (einstimmig)**

9. **Wahl des Kassenführers (Constanze, einstimmig)**

10. **Wahl des Kassenprüfers: H. Lüpke, Karl Kellermann**

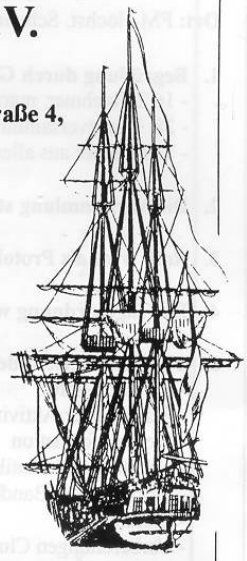
11. **Verschiedenes:**
    - Herbert (DL4VBD) „Netzleitstelle", neues Clubrufzeichen
    - Verlesen eines Berichtes von Udo (DL4MDJ) (Funkstillen einführen pro Stunde eine Minute, Piraten und Sonstigen Zugang zum Jahresbericht verweigern)
    - Zur Aufnahme von Arno (DK4BP/"DKØMC") wird festgestellt, daß seine Bedingungen nicht angenommen werden können ⇒ keine Wiederaufnahme
    - Kooperation auf dem Band



gez. Rolf Behnke (DLØIMA)

Einladung zur Jahreshauptversammlung 1998 des INTERMAR Amateur-Seefunk e.V.

Unser diesjähriges Treffen findet am 9. Mai um 10.00 Uhr im Hotel „IBIS", Königstraße 4, 22767 Hamburg, Tel. 040/31 18 70, statt.



Tagesordnung

1. **Begrüßung der Mitgliederund 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 der Kassenprüfer**
11. **Aussprache und Abstimmung zu den „Empfehlungen des Vorstandes zum Amateurfunkbetrieb mit nicht lizensierten Stationen"**
12. **Verschiedenes**

Nach Ende des offiziellen Teils so gegen 13.00 Uhr, Mittagessen im Restaurant des Hotels. Bestellung individuell nach der Karte. Anschließend werden Johanna und Klaus einen Diavortrag über ihren **Segeltörn nach Island** halten. An diesem Tag wird übrigens auch der **Hamburger Hafengeburtstag** gefeiert mit Veranstaltungen aller Art und jeder Menge Jachten, Großsegler etc.
Das Hotel „IBIS" befindet sich direkt am Ausgang Nobistor der **S-Bahn Station Reeperbahn.** Parkmöglichkeiten gibt es in der kleinen Nebenstraße am Hotel (Nobistor) und in einer Tiefgarage unter dem Hotel. Wir wünschen allen eine gute Anreise und uns allen strahlenden Sonnenschein.

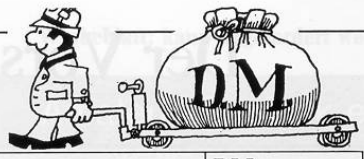


Anmerkung der Redaktion

Wir bedanken uns ganz herzlich für alle zugesandten Berichte und Postkartengrüße. Besonders hat uns gefreut, daß einige Autoren sehr langer Berichte unserem Wunsch nachgekommen sind und die nun einmal notwendigen Kürzungen durch Kennzeichnung entsprechender Passagen **selbst** vorgenommen haben. Es wäre übrigens schön und würde das Heft noch lebendiger machen, wenn den Reiseberichten mehr Fotos, Seekartenausschnitte oder Zeichnungen begefügt wären. Noch eine Bitte haben wir an Euch: Da fast alle Berichte auf einem PC geschrieben werden, würde es eine Menge Arbeit und viel Schreibkosten einsparen, wenn wir eine Diskettenkopie davon hätten

Johanna DL5HY & Klaus DL5HN

Jahresgeschäftsbericht 1997



Einnahmen	DM	Ausgaben	DM
Bankgutbaben 30.12.1996	5.786,60	Druckkosten Jahresbericht	5.451,00
Bankzinsen	24,63	Versand Jahresbericht	521,50
Spenden	6.453,37	Törnberatung ARC Seewetteramt	202,40
		Kosten Kontoführung	117,02
		Sonstiger Aufwand	550,00
		Bankguthaben 30.12.1997	5.422,68
	12.264,60		**12.264,60**

Prüfungs und Bestätigungsvermerk

Die Buchführung für den gesamten Zeitraum 1997 entspricht den Satzungsbedingungen.

Für die Richtigkeit:

gez. Herbert Lüpke **gez. Karl Kellermann**



Liebe Funk- und Segelfreunde!

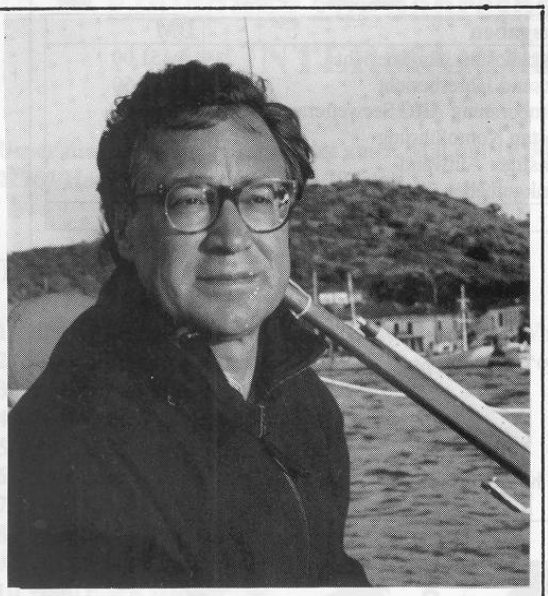
Wie Ihr dem Geschäftsbericht entnehmen könnt ist, ist unser Hauptausgabeposten auch diesmal wieder der Jahresbericht, für weiteres bleibt kaum etwas übrig. Der Netzbetrieb selbst, durch den allein Ziel und Zweck des Vereins verwirklicht werden können, ist trotz des immer gößer werdenden technischen und materiellen Aufwandes von unseren Netzleitern Günther und Rolf ausschließlich aus eigener Tasche bestritten worden. Dies wollen erklärtermaßen auch beide nicht ändern. Für ihren enormen materiellen und vor allem zeitlichen Einsatz, den sie neben Beruf, Familie und vielleicht auch noch anderen Freizeit- und Erholungsbedürfnissen für unsere gemeinsame Sache aufgebracht haben, möchte wir uns an dieser Stelle in Euer aller Namen ganz herzlich bei den beiden bedanken. Auf Dauer jedoch kann das Netz von nur zwei zudem noch berufstätigen Netzleitern allein nicht bewältigt werden, vor allem dann nicht, wenn wir einen regelmäßigen und zuverlässigen Netzbetrieb an 365 Tagen im Jahr anstreben; dazu brauchen wir mehr Aktive. Unter unseren nahezu 400 Mitgliedern gibt es sicher einige, die Zeit, Lust und auch die Fähigkeit dazu hätten, den Netzbetrieb zu leiten – vielleicht aber nicht das Geld, die eigene Station technisch entsprechend aufzurüsten. Für diesen Fall sollte unser Verein das dafür notwendige Equipment zur Verfügung stellen können und dazu braucht er mehr Geld. Um es auf den Punkt zu bringen, liebe Funk- und Segelfreunde, wir brauchen Eure Spenden! Damit spreche ich nicht jene an, die ohnehin schon regelmäßig und teilweise sehr großzügig spenden – ihnen sei gedankt! – sondern all jene, die dies bisher nicht für wichtig hielten (war´s ja vielleicht auch bisher weniger) oder es schlicht vergaßen. Denkt doch einfach mal dran! Für die längerfristige Zukunft unseres mm-Netzes, daß wir doch alle nicht missen und gerne noch verbessern wollen, könnte es wichtig sein.

Klaus (DL5HN) und Johanna (DL5HY)

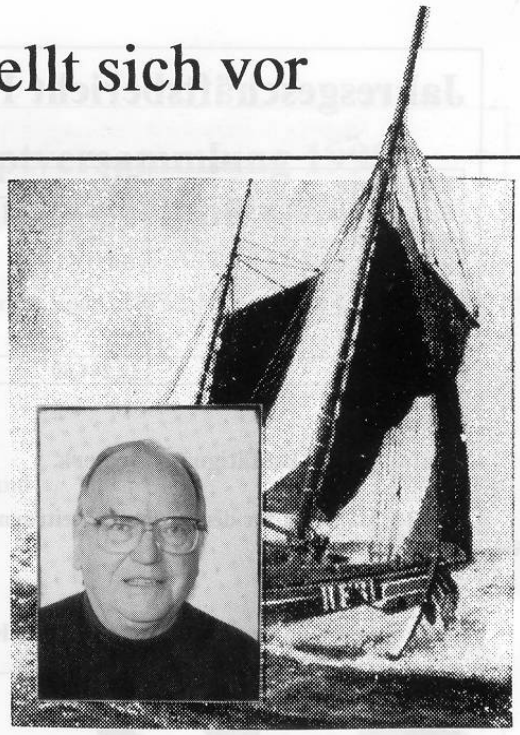
Vereinskonto: Stadtsparkasse Münster, BLZ 400 501 50, Kontonr. 26 002758

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

Der Vorstand stellt sich vor

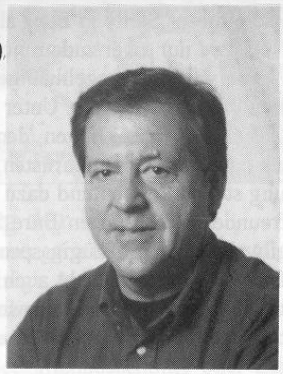


1. Vorsitzender, Günther Hirschberg, geb. 31.12.1948, verheiratet, drei Kinder, von Beruf Rechtsanwalt, gehört seit 1989 dem Vorstand von **Intermar** an. Segeln, Astronomie und vor allem Amateurfunk mit Jachten füllt die Freizeit aus. Constanze, der Kater Moritz und (noch) die Kinder nehmen hieran gerne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

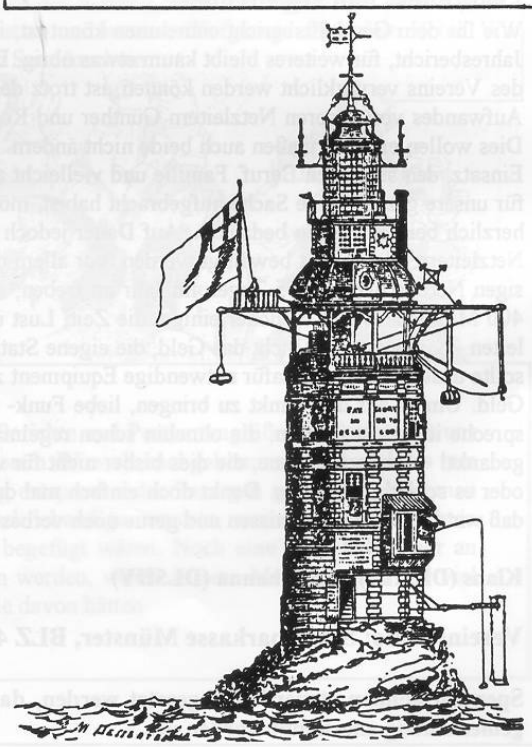


2. Vorsitzender, Herbert Lüpke, Baujahr 1912 in Lemgo. Schulbesuch in Lemgo, Wigan UK. Gärtnerlehre in Hannover, Besuch der Landwirtschaftlichen Hochschule Berlin-Dahlem, weitere Ausbildung europaweit. Ausbildung mit Gewicht auf Lebensmittelverarbeitung, Tiefkühlpionier.
Ab 1973 "hauptberuflich" Segler.





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

SY Highlife auf Weltumsegelung

DK6GW QRV auf Hochsee tägl. 15.00-16.00 UTC, Frequenz 14.307 MHZ

Durch den Süd-Pazific wurden die täglichen QSO mit DL etwas mühseliger und waren trotz 500 Watt Endstufe teilweise nicht möglich. Benutzt wurde ein Dipol, abgestimmt auf 20 m, der schräg nach achtern am Mast per Fall hochgezogen wurde. Dies brachte gegenüber dem Achterstag einen erheblichen Gewinn beim Senden und Empfang. Leider waren nicht alle Metallteile in unserem „Plastikschiff" abgeerdet, so daß vagabundierende Ströme, Mantelwellen etc., Probleme machten, die wir erst in Neuseeland mit der Schiffsüberholung in den Griff bekamen. Dort stellte sich nämlich heraus, *daß* Erdungskabel und Massebänder buchstäblich wegkorrodiert waren.
Die Nebenwirkungen der HF-BELASTUNG auf mich waren steigernde Nervenschmerzen bis hin zu Blockaden im Bewegungsablauf. Ich bekam mit Einsatz der Endstufe unbekannte aber ernste Gesundheitsprobleme.

Ab Tahiti wurden dann die Verbindungen etwas besser. DL9UU vom Bodensee hielt täglich wieder Kontakt per Telefonie. Keine Schwächen hatte dagegen Pactor, hier boten sich rings um den Pazifik BBS-Stationen an. Meine Reiseberichte für DL9ZZ benötigten oftmals nur 2 Std. bis Friedrichshafen. Es gab mit Pactor und 100 Watt also immer Verbindung.

So berichtete ich von Samoa und dem schweren Sturm auf dem Weg nach Tonga, hier hatte „Highlife" kleinere Schäden abbekommen. Über Fidji segelte ich mit XYL nach Neuseeland, wo uns 30 sm vor der Küste die Todesnachricht unseres Sohnes über Amateurfunk erreichte.

Neuseeländische Amateurfunker bildeten eine Hilfsstafette, vom Navigationsleitfunk über Organisation des Einklarierens beim Zoll nach Dienstschluß, Transport per Auto und Flugzeug zum Internationalen Airport Auckland, wo Flugkarten bereitlagen und Plätze in einem ausgebuchten Flugzeug für uns freigemacht wurden. Innerhalb von 12 Stunden nach unserem ersten Funkkontakt mit Keri-Keri-Radio, Intermar-Pedant, waren wir auf dem Heimflug. Es sollte ein Jahr dauern, bis wir zu unserer Highlife nach Neuseeland zurückkehrten.

Die Yacht war in einen schlechten Zustand geraten und wurde in fünfmonatiger Arbeit mit hohen Kosten restauriert. Im April 97 verließen wir Neuseeland Richtung Neukaledonien und Australien. Mit ZL-Handwerkern hatten wir die schlechtesten Erfahrungen gemacht. Unterwegs bei Seegang und Sturm löste sich die Maschine von dem Motorfundament, weil Monteure nach Überholung des Perkinsdiesel vergessen hatten, die Motorhalterung auf dem Fundament festzuziehen und zu sichern. Wasser drang in die Zylinder des Motors ein, hervorgerufen durch den nur lose angeschraubten Auspuffkrümmer. Den daraus resultierenden Schaden konnte ich in einer sechsstündigen Reparatur mit Bordmitteln beheben. Das Zerlegen des Motors erfolgte bei 5 m hohem Seegang im Cyclon Kelly in der Corallsea, 700 sm vor Australien.



Das Great-Barrier-Reef war landschaftlich enttäuschend, wie auch die übrige Küste im Norden Australiens. Ausflüge ins Landesinnere lohnten sich dagegen sehr. Wir fanden neue Freunde und feierten Ende Juli mit ihnen im Yacht Club Darwin die Abschiedsparty vor dem Start der zweitgrößten Segelregatta Australiens, des Darwin-Ambon Races.

An Bord kam zur Verstärkung Sohn Sascha, der voller Tatendrang aus München einflog. Wir hatten bereits die Galapagos-Marquesas-Regatta über 3.000 sm gewonnen und hofften, nun im Feld von 104 Hochseeyachten aus 11 Nationen einen guten Platz zu belegen. Bisher konnte noch keine deutsche Yacht in die Ränge fahren. Favoriten waren „Walking on the wild side" und „Storm", die je acht Mann Crew an Bord hatten. „Highlife" ging erst 10 Min. nach dem Startschuß über die Startingline, vorher boten wir auf Deck einem begeisterten Publikum unseren Kriegstanz im Baströckchen, als Polynesier verkleidet. Aus taktischen Gründen fuhren wir einen 30 sm weiteren Umweg, dadurch lag „Highlife" besser im Wind und Gewell. 567 sm und 62 berechnete Stunden später fuhren wir als Gewinner mit 4 Stunden Vorsprung durchs Ziel. Jeder an Bord hatte nur 6 Std. geschlafen. Über 600 Regattateilnehmer feierten mit, als wir die Preise vom australischen Gouverneur entgegennahmen.
Unsere Funkfreunde, die sozusagen „life" dabei waren, machten am Bodensee ein Faß auf. Sascha segelte noch mit uns durch das Indonesische

Archipel und flog dann von Bali zurück nach München. Auf Borneo schlossen wir uns einer Dschungel-expedition an, wo wir mehrere Tage in Orang-Utan-Reservaten unterwegs waren. Dschungelbrände zwangen uns aber zum Rückzug.

Der dichte Rauch brennender Wälder verfolgte uns durch die Malakka-Strait bis Phuket/ Thailand, von wo wir ab Mitte Januar 98 in den Indischen Ozean starten.

Indonesien ist ein sicheres, freundliches und ungeheuer interessantes Segelrevier. Im Gegensatz zur Karibik gab es keine Betteleien und Kriminalität.

Leider waren die Funkverbindungen auf Seefunkfrequenzen zwischen den Schiffen sehr durch QRM und Überlagerungen gestört. Da hatten es die lizensierten Funkamateure auf ihren Yachten wesentlich besser. Wetterfunk auf Ham-Frequenzen, Traffic-Lists etc. durch Radio-Amateure decken fast die ganze Welt ab. Hierüber sollte die Hochseesegler-Vereinigung „Trans-Ocean" ihre Mitglieder informieren.

Ich habe an dieser Stelle allen OM`s für ihr „Engagement" an Land zu danken, hier insbesondere D19ZZ und DL9UU, die für schnelle Ersatzteilverschickung sorgten, den Wetterfröschen und nicht zuletzt den Neuseeländern für ihre Hilfe.

73 Werner (DK6GW



Werner, Roswitha, Sohn Sascha mit Darwin-Ambon Trophy



Heide und Erich, SY FREYDIS, zu Besuch bei Constanze und Günther in Kronberg Gespräch über die nächste Reise zur Antarktis. Start: 10.2.98 von Puerto Williams

Reisebericht der JULIET

Brasilien-Panama

Gatun-See / Panama-Kanal, den 5. Dezember 1997

Lieber Günther,
nach langer Zeit wieder einmal eine Nachricht von der JULIET. Hoffentlich geht es Konstanze, den Kindern und Dir gut. Was macht der Kater Moritz?

Thomas muß für sein neues Buch auch in Panamá noch Museen besuchen und hat kaum Zeit. Wir wünschen uns einen guten Funkkontakt, wenn wir schließlich den Pazifik bereisen und werden uns in der nächsten Zeit einchecken. Aber statt eines Reiseberichts schicken wir Dir eine kleine Übersicht unserer Reisen.

Wir wollten längst in Australien sein, werden aber ständig von technischen Problemen aufgehalten. Es ist jedoch besser, wenn wir alles der Reihe nach erzählen:

Anfang des Jahres segelten wir von Surinam nach Trinidad und Tobago. In Surinam ließen wir das Schiff in einem Trockendock herausnehmen und sandstrahlen. Im Cockpit wurde ein Blech neu eingeschweißt, da die seitliche Cockpitwand durchgerostet war. Danach schweißte man achtern einen Balkon an, auf dem jetzt unsere Gasflaschen stehen. Das Unterwasserschiff bekam einen neuen Farbanstrich einschl. Antifouling. Schon eine Station vorher, in Französisch Guayana, verließ uns unser lieber Norbert. Er begleitete ein Boot zurück in den Amazonas und wollte nach drei oder vier Wochen wieder zu uns stoßen. Es ergab sich aber, daß er mit dem einen und anderen Schiff mitsegelte und bis heute noch nicht wieder bei uns ist. Weihnachten verbringt er in Deutschland.

Wir sind von Surinam aus in die Karibik gesegelt. Nur mit einem kleinen Vorsegel, Strömung und Wind in favor, kamen wir nach einer schönen und bequemen Segelreise zu zweit gut in Tobago an. Wir umsegelten die Insel entgegen dem Uhrzeigersinn und genossen jeden kleinen Hafen. Es ist sicherlich die schönste Insel der gesamten Karibik. Die Einwohner sind noch freundlich zu uns Seglern und wittern nicht hinter jeder Handreichung das große Geld. Von dort aus ging es nach Trinidad, wo wir unser Schiff mit einer kleinen Entsalzungsanlage ausrüsteten. Danach segelten wir nach Norden bis Martinique.
Einige Inseln, wie St. Lucia, St. Vincent und Martinique sind landschaftlich sehr schön. Auf St. Vincent haben wir den Vulkan Soufriere bestiegen. Leider haben wir den Anstieg unterschätzt und waren nur mit Sandalen beschuht. Er hat einen klassischen Vulkankegel und der Anstieg geht durch märchenhaften Regenwald.

Nachdem wir nach Trinidad zurückgesegelt waren, flog Julia besuchsweise nach Deutschland. Mama Uschi und die ganze Familie haben sich sehr gefreut und Julia hat den Aufenthalt sehr genossen und sich – Gott sei Dank – auch wieder auf die JULIET zurückgesehnt.

Nach ihrer Rückkunft haben wir beide endlich geheiratet. Die Trauung vollzog sich auf dem Standesamt in Port of Spain, der Hauptstadt von Trinidad und Tobago. Die Trauungsformel bestand aus klassischem Shakespeare-Englisch. Unsere beiden Trauzeugen und einzigen Gäste waren Dieter und Heidrun vom Segelschiff „Pommern". Beide haben die Welt schon einmal umsegelt und sind jetzt auf dem Wege nach Hawaii. Es war eine sehr exotische Hochzeit mit Besuch eines Asphaltsees, der einzigartig in Trinidad ist.



Dort haben wir die JULIET wiederum gestrichen und uns dann zu der Insel Chacachacaré verlegt, ca. sechs sm weiter, im Golf von Paria. Es handelt sich um eine verlassene Leprakolonie. Die Gebäude stehen noch alle so da, wie sie um 1970 herum verlassen worden sind, einschl. Apotheke, Patientenkarteien usw. Man konnte sich ein gutes Bild davon machen, wie die Patienten, Ärzte und Schwestern dort gelebt haben und Thomas nahm sogar Einsicht in einen Bericht einer damaligen Ordensschwester über das Leben in Chacachacaré. Dabei erwuchs die Idee, einen Roman über diese Insel zu schreiben, der jetzt fertiggestellt ist. Wir suchen einen Verleger für diesen Roman „Die Insel der Aussätzigen" und für Thomas' Gedichte.

Julia vertonte zaghaft einige von Thomas Gedichten. Zu unserer beider Erstaunen gelang ihr das so gut, daß aus ihr eine wahre Komponistin geworden ist. Wir besorgten ein elektron. Keyboard, denn das alte hat seinen Geist aufgegeben. Das neue besitzt zwei Memories und zeigt im Display die Klaviatur und die Notenschrift an. Damit fällt es ihr leichter, zu komponieren und alles festzuhalten. Wir haben auch vor, ein kleines Büchlein mit mindestens zwanzig Liedern für das Keyboard herauszugeben und suchen dafür einen Musikverlag.

Von Trinidad segelten wir nach Los Testios, Margarita, Mochima (Festland Venezuela) und Las Arves, danach Bonaire und Curacao. Schließlich segelten wir die columbianische Küste entlang mit etwa hundert Meilen Küstenabstand zu den San Blas Inseln. Dort leben die Kunas. Indianer, die ihre Eigenständigkeit bewahrt haben und sich genetisch nicht mit anderen mischen. Sie haben ihre große Kultur und sind stolz darauf. Am bekanntesten wurden ihre Molas und ihre differenzierte soziale Struktur. Sie bewohnen vor der Küste von Panamá etwa dreihundertundsechzig Inseln, die flach und mit Palmen bewachsen sind. Sie bieten von weitem ein Bild, das oft einem Schiff gleicht. Im Nebel kann man zunächst nur undeutlich eine Insel ausmachen und später, wenn man nahe genug herangesegelt ist, kann man überrascht die Schönheit dieser kleinen Eilande sehen. Einige davon sind von den Kunas bewohnt, deren Hütten dich an dicht stehen. Die Kuna-Frauen tragen ihre hübsche, bunte Tracht mit Perlen an Armen und Beinen und sind mit Molas, in die Blusen eingearbeitet, Goldschmuck, meist rotem Kopftuch

und Nasenring geschmückt. Die Männer verlassen schon bei Morgengrauen die Inseln und paddeln mit ihren Kanus an Land, wo sie ihre Felder bestellen. Sie kommen mit den Landfrüchten, wie Mais, Reis, Zuckerrohr, Kürbis, Bananen usw. abends zurück. In den Kochhütten wird Feuer gemacht, und alles setzt sich zum Abendessen zusammen. Vor den Hütten stehen eine Art Wippe, mit denen der Saft aus dem Zuckerrohr ausgepreßt wird, der dann zusammen mit Mais zu Chicha vergoren wird. Einzelne Inseln sind noch sehr ursprünglich, andere, wie Nagana, fortschrittlicher. Aber selbst auf Tigre, einer der Inseln mit traditioneller Lebensform befindet sich eine Flugpiste, Primär- und Sekundär-Schule, einer ambulanten Krankenstation und eine Telefonzelle in moderner Form, die mit einem Zuckerrohr-Zaun umbaut wurde.

Wir haben dort geschnorchelt, Mantas gesehen, Riffe angeschaut, und auf Green Island hatten wir eine ganze Insel mit Wasserloch und Hütte für uns allein. Mit dem aus dem Wasserloch geschöpften Wasser konnten wir zum erstenmal wieder unsere versalzte Wäsche waschen. Das war dringend nötig, denn die Reise entlang der kolombianischen Küste war rauh mit viel Wellengang und Wind. Wir glaubten noch, in den Pazifik fahren zu können und beeilten uns deshalb ein wenig. Im Nachhinein gesehen, wäre es besser gewesen, länger zu bleiben. Wir segelten aber weiter an der Innenseite der Isla Grande entlang, wo ein hoher Schwell zwischen Land und Insel stand. Wir waren nicht vorgewarnt und die JULIET wurde in die Lücke über einen riesigen Wellenberg hineingesogen. Von da aus ging es über Nombre de Dios nach Portobelo.

Portobelo ist eine befestigte Stadt mit alten Forts. Von dort aus wurden zur Spanischen Kolonialzeit die Güter aus Peru, Kolumbien und ganz Mittelamerika in Richtung Spanien verschifft. Man liegt sehr gut im Hafen, ruhig, und hat in Portobelo eine gute Grundversorgung mit Nahrungsmitteln. Portobelo war der Ort, an dem Thomas aus unerklärlichen Gründen viele Gedichte eingefallen sind, der Faden ist bis jetzt nicht gerissen.

Wir segelten bald weiter nach Colón, lagen dort kurze Zeit, trafen alle Vorbereitungen für den Pazifig und motorten in den Panamá-Kanal hinein. Schon nach der ersten Schleuse gab unser treuer Motor seinen Geist auf. Alles ging schief, ich will gar nicht beschreiben, was alles. Es war eine Pleite auf der ganzen Linie. Wir wurden schließlich in den Amerikanischen Jachtclub geschleppt, in dem wir heute noch sind. Die allermeiste Zeit liegen wir hier allein im Gatún-See, umgeben von Süßwasser. Wir sehen Faultiere, Brüllaffen, Krokodile, seltene Vögel wie Tukane, Baumechsen, Fledermäuse, Gürteltiere, Ameisenbären, seltene Schmetterlinge und vieles mehr.

Nachdem ein halbes Jahr vergangen ist, empfinden wir es als Glück, hier „Schiffbruch" erlitten zu haben. Der Motor ist wieder repariert, d. h. die Ventile sind neu eingeschliffen und ein Stößel, der gebrochen war, ersetzt, sowie einige Kleinigkeiten mehr. Die Maschine lief schon wieder mehr als hundert Stunden anstandslos, und wir sind guter Hoffnung, den Kanal mit diesem Motor auch noch bis zum Ende passieren zu können, was wir in nächster Zukunft vorhaben. Noch sind wir der Ansicht, vor Weihnachten Panamá zu verlassen. Wir werden also hoffentlich bald in Richtung Galapagos, dann Osterinseln, Pitcairn, Südliche Tuamotus, Tahiti und Amerikanisch Samoa auslaufen.

Wie Du siehst, nähern wir uns zunehmend Australien. Da wir aber gern auf verschiedenen Inseln, die uns gefallen, lange verweilen, unter anderem auch, um unsere Romane zu schreiben und Lieder zu komponieren, was wir alles nur nach langer Liege-, Reparatur- und Akklimationszeit durchführen können, werden vielleicht noch zwei, drei Jahre vergehen, bevor wir dort ankommen.

Wir wünschen Dir, Konstanze und den Kindern ein fröhliches Weihnachtsfest, sowie ein glückliches, gesundes NEUES JAHR 1998.

Julia und Thomas
DL2FCT/MM DL2FCU/MM-

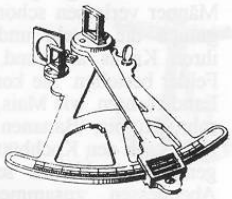




Herzlichen Glückwunsch zur Hochzeit!

Die Redaktion

FALLADO'S Reise um die Welt



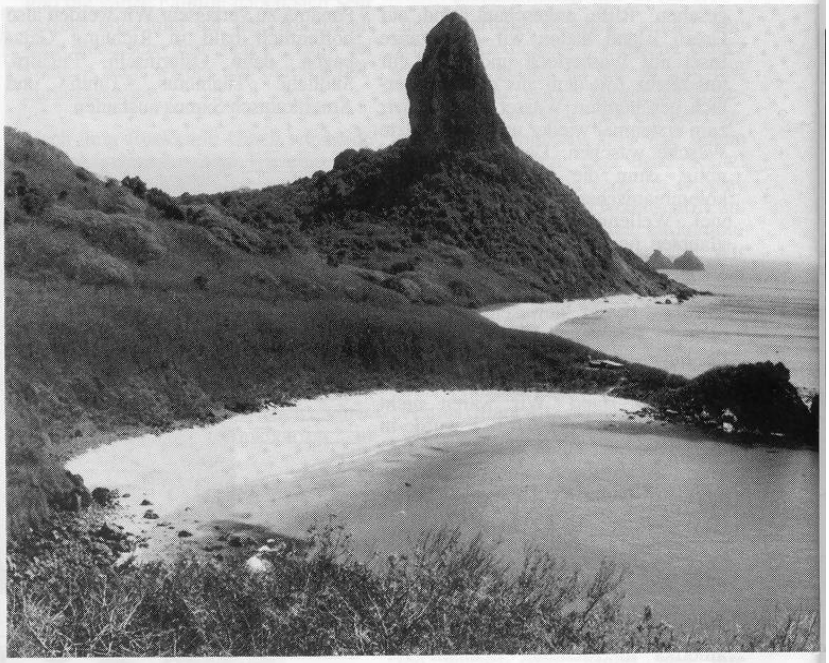
(von 1990 bis 1997)

Meryle und Helmut, Katamaran FALLADO

Am 21.8.1997 um 22.20 UTC kreuzten sich unsere Kurse auf 4 Grad 12 Minuten Süd und 31 Grad 7 Minuten West. 5 ¾ Jahre sind es her, seit wir, aus NO von den Kapverden kommend, und auf dem Wege nach Brasilien, genau diesen Punkt im Südatlantik passierten. Übermütig kommentierte ich die Position in der Seekarte, sogar ein Glas Sekt malte ich daneben. Und das mußte es jetzt sein. Ich holte Meryle aus der Koje, der Korken knallte, und dann stießen wir an: „Prost zur Weltumsegelung, Prost FALLADO!"

Das war in all den Jahren erst das zweite Glas Sekt auf hoher See. Das erste Mal war damals bei der Äquatorüberquerung nur wenige Tage nordöstlich von unserer jetzigen Position. Welche Fülle von Erlebnissen und Erfahrungen, unbeschreiblich schönen, aber auch gelegentlich bangen Stunden, liegt dazwischen. Es fällt mir nicht ein, hieraus eine halbwegs gerechte Bilanz zu ziehen, aber ich will es versuchen.

In der Mehrzahl sind es wohl Begegnungen mit Menschen in sehr entlegenen Gebieten, die so lebhaft in Erinnerung bleiben, wie beispielsweise mit dem alten Indianerehepaar in Puerto Eden, im Süden von Chile. Sie kamen in ihrem Kajak zu uns herüber zu einem Tauschhandel: warme Kleidung gegen Selbstgebasteltes. Wir brachten ein paar lange Hosen und einen Pullover heraus, zögerten jedoch, was wir aus ihrem Angebot auswählen sollten. Da griff der alte Indianer in ein Bündel und brachte eine ca. 30 cm lange Speerspitze hervor. Er hatte sie in seiner Jugend aus Walknochen geschnitzt, und befestigt an einem langen Stock, für die Robbenjagd benutzt, erklärte er uns. Diese Geschichte ließ mein Herz höher schlagen, und der Handel war beschlossen. Sie luden uns für den nächsten Tag in ihre Hütte ein, und wir nahmen gerne die Gelegenheit wahr, mit dem letzten lebenden, reinblütigen Alacaluf-Indianer, wie wir später hörten, ein bißchen zu plaudern. Er war nicht gerade gesprächig, aber beantwortete geduldig alle unsere Fragen, wie schon viele Male vorher, wenn er von Natur- und Völkerkundlern, sowie von Journalisten aus vielen Ländern interviewt wurde. Aus unserer westlich geprägten Denkweise hätten wir erwartet, daß er hier und da etwas Kapital aus seiner Berühmtheit geschlagen hätte, aber unsere diesbezügliche Frage konnte er nur mit achselzuckendem Unverständnis beantworten, wie manche andere Fragen auch, die nicht in seine überlieferte Denk- und Lebensweise paßten. Nachdenklich verabschiedeten wir uns nach zwei Stunden, der letzte Alacaluf-Indianer hatte uns tief beeindruckt.



Fernando de Naronha

Oder der Rancher auf der Robinson Crusoe-Insel vor der Küste von Chile. Er lud uns zu einer Bergwanderung auf den höchsten Gipfel der Insel ein. Der Aufstieg dauerte drei Stunden, und wir lernten von ihm viel über die einzigartige Pflanzen- und Tierwelt seiner Insel. Oben angekommen, hatten wir einen herrlichen Überblick über die gesamte Insel. Und wieder spürten wir die Kompetenz und in vielen beobachtenden Jahren erworbene Sachkunde unseres Führers, als er uns die geologische und geschichtliche Entwicklung seiner Insel erläuterte. Doch dann, als sich das Gespräch den Lebensgewohnheiten der Einwohner zuwandte, wurde unser Rancher sehr nachdenklich. Seit etwa einem Jahr gab es Fernsehen auf der Insel. Eine sonst harmonisch und fröhlich zusammenlebende Gemeinde habe sich grundlegend verändert. Angeregt durch suggestive Anzeigenwerbung begann sich ein Wettbewerb um den Besitz statusträchtiger Güter wie Waschmaschine und Microwellenherd etc. zu entwickeln. Neid auf der einen und Prahlerei auf der anderen Seite entzweiten einst so freundschaftlich zusammenlebende Familien. „Gottseidank bleibt unsere Natur von dieser Entwicklung noch unberührt. Geniessen wir sie." Mit diesen Worten wurden die Gesichtszüge unseres Führers wieder entspannter. Wir begannen den Abstieg.

Oder die Kinder in den südwestlichen Inseln der Laugruppe (Fidschi), sie hatten noch nie Weiße gesehen. Als wir mit unserem Beiboot landeten, kamen sie von allen Seite her ange-

rannt, die Kleinen aus dem Dorf, die Großen aus der Schule, die gerade Pause machte. Unzählige Hände fuhren über unsere Arme und Beine. „White is nice", riefen sie. Besonders Meryle hatte es ihnen angetan. Jeder wollte einmal ihr langes, blondes Haar anfassen. Nur mühsam bahnten wir uns einen Weg zur nahegelegenen Schule. Die Lehrer hatten die Situation erkannt und entführten und geschickt in ihren Raum, wo sie uns zu Tee und Kuchen einluden. Wir wären seit vielen Jahren die ersten weißen Besucher, erklärten sie uns. Wir wußten, daß der Besuch der Laugruppe für Ausländer verboten war. Wir selbst hatten den Präsidenten von Fidschi angeschrieben und schließlich nach persönlicher Vorstellung in seinem Sekretariat die Genehmigung erhalten. Dann packten wir unsere Geschenke für die Schule aus: englische Lesebücher, Tierbilderbücher, Malhefte und ein paar Bündel Malstifte. Aus unserer Sicht eigentlich nichts Großartiges, aber dann kam die Überraschung. Die große Pause war zu Ende, wir wurden nach draußen geleitet, wo sich die Schüler klassenweise aufgestellt hatten. Der Rektor der Schule brachte unsere Geschenke heraus und hielt eine Ansprache, an deren Ende sich Lehrer und Schüler mit lautem Beifall bei uns bedankten. Wir waren gerührt über die Wirkung, die wir mit unserer kleinen Spende ausgelöst hatten. Die Freude ist aber verständlich, wenn man weiß, mit welch bescheidenen Mitteln die Schulen hier ausgestattet sind.

Oder die Begegnung mit einem der Stämme in den Hochlagen der Insel Espiritu Santo in Vanuatu. Wir erreichten das Dorf auf dem Hochplateau eines Berges nach vierstündigem Aufstieg durch weglosen Urwald, Flüsse querend und steile Felspassagen kletternd. Hier lebten sie wie seit Jahrhunderten, unberührt von jeglicher Zivilisation, stolz ihren überlieferten Traditionen folgend. Kein Missionar hat jemals lebend ihr Dort erreicht. Unser Führer hatte als Gastgeschenk ein paar Kilo Reis mitgebracht. Sie bedankten sich mit tropischen Früchten und Kassava. Einer aus unserer Gruppe wollte dem Häuptling ein T-Shirt schenken. Der aber lehnte lachend ab und ließ durch unseren Führer erklären, daß die Männer seines Stammes nichts außer einem kleinen Lendenschurz tragen. Und der mußte, wie übrigens auch alle Geräte für Behausung, Haushalt und Jagd aus Materialien ihrer natürlichen Umgebung gefertigt sein. So trugen die Männer kleine Tapa-Schurze und die Frauen einige zu einem Büschel zusammengebundene Blätter. Er riet, das einmal auszuprobieren, das sei viel bequemer. Meryle und ich wollten es wissen. Sie verschwand mit den Frauen in einer Hütte, und ich zog mich in der Männerecke um. Zögernd kamen wir aus unseren Ecken hervor. Die Frauen zupften noch hier und da an Meryle's winzigem Blätterkostüm, und dann trafen wir uns in der Mitte des Dorfplatzes, umringt von allen Dorfbewohnern. Unter ihren wohlgefälligen Blicken verloren wir schnell unsere Scheu. Der Häuptling ließ erklären, daß wir seinen Stamm sehr glücklich gemacht hätten. Wir hätten ihnen das Gefühl vermittelt, daß wir als Weiße ihre Tradition achten und anerkennen. Eine solche Interpretation hatten wir natürlich nicht erwartet, aber sei's drum, nun waren wir es, die der Häuptling glücklich gemacht hatte. Gerd von der Yacht COMO NO begann im Hintergrund, einen mitgebrachten Apfel zu essen. So etwas hatten sie noch nie gesehen. Gerd schnitt ein kleines Stück ab und reichte es dem Nächststehenden. Der steckte es ungläubig in den Mund, und jeder sah, daß es ihm gut schmeckte. Nun stellten sich alle artig in einer Reihe auf. Jeder wollte ein Stück probieren. Die Stücke wurden immer kleiner, aber am Ende hatte doch jeder etwas abbekommen.



Dios Schildkröte vor dem Haus des Gouverneurs soll schon Napoleon in seinem Exil die Zeit vertrieben haben

Wir verabschiedeten uns von unseren neuen Freunden, und als der Häuptling meinen bewundernden Blick für seinen Pfeil und Bogen sah, hielt er ihn mir spontan hin und bedeutete, daß ich ihn als Geschenk mitnehmen solle. Geehrt und glücklich nahm ich das Geschenk an, und der Häuptling strahlte.

Oder der alte Aborigine im Süden Australiens, der Bumerangs noch in der überlieferten Weise aus gebogenem Wurzelholz herstellte. Im Sommer streifte er durch die ausgetrockneten Flußbetten und sammelte die natürlich gebogenen Wurzelstöcke. Im Winter schnitzte er daraus Bumerangs. Und dies seit vielen Jahren und Jahrzehnten, so wie er es von seinem Vater und Großvater gelernt hatte. Die modernen Sperrholzbumerangs, wie sie in den Touristenläden angeboten werden, lehnte er ab. Die seien Spielzeuge und hätten nichts mit den traditionellen Jagdwaffen der Aborigines zu tun. Aber er wußte auch, daß er der letzte in dieser Region war, keiner seiner Nachkommen wird die überlieferte Tradition weiterführen. Wenn er nicht mehr ist, kann man seine echten Bumerangs nur noch in den Museen bewundern.

Ein anderer Aspekt unserer Reise sind die unzähligen Naturwunder, die uns immer wieder in ihren Bann zogen. Da waren die Gletscher der südchilenischen Hochlande, die sich aus über 4.000 m bis hinunter auf Meereshöhe in die Seitenfjorde des Beagle Kanals erstrecken. Tagelang haben wir vor

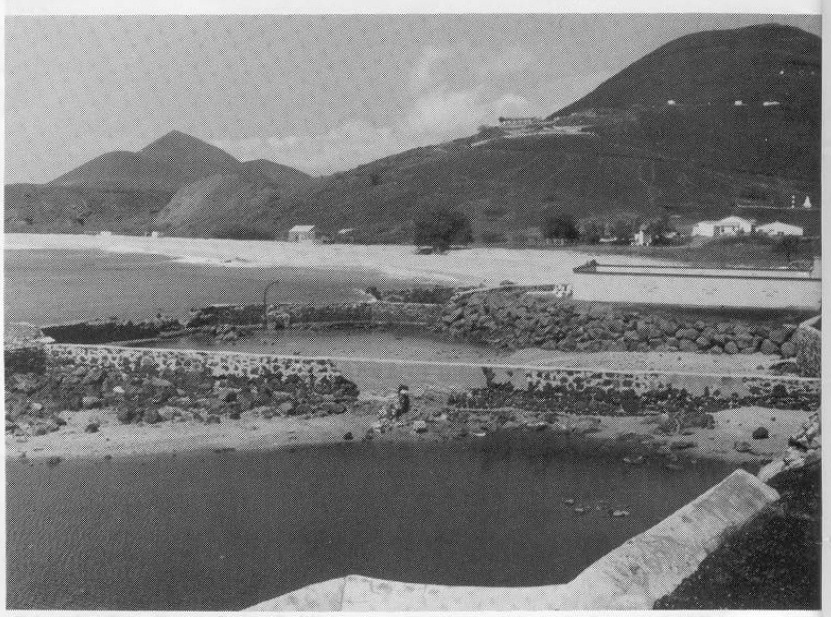
diesen Gletschermündungen geankert und fasziniert beobachtet, wie sich Spalten und Risse auftaten, jedesmal verbunden mit einem gewehrschußartigen Knall, bis schließlich wieder ein 50 m hoher und mehrere Meter tiefer Eisabschnitt abbrach und tosend vor uns ins Meer stürzte. Der 1 bis 2 m hohe Schwell, der unser Boot erreichte, war schnell abgeebbt, und gebannt warteten wir in der darauffolgenden Stille auf den nächsten Knall. Welcher Teil der Wand ist als nächster dran? Zum Abend hin gab es dann als Sundowner Whisky mit Gletschereis. Nie zuvor und nie danach hatte ich Whisky mit Eis getrunken. Erst später erfuhren wir, daß gelegentlich japanische Schiffe das Eis nach Tokio bringen, wo es in den Bars als besondere Attraktion viel teurer verkauft wird als der Whisky.

Dagegen war unser Besuch auf dem aktiven Vulkan in Tana (Vanuatu) mit Angst und Schrecken verbunden. Es wurde schon dunkel, als wir mit unserem Führer kurz unterhalb des Kraterrandes ankamen. „Ich darf euch nicht weiter begleiten. Dieses Jahr sind schon drei Leute am Kraterrand von glühenden Gesteinsmassen erschlagen worden, zwei japanische Touristen und ein Führer, an jeweils unterschiedlichen Tagen. Ich darf deshalb nicht weiter als bis hier gehen. Aber ihr geht besser noch etwa 150 m weiter, denn dort könnt ihr am besten sehen." Fassungslos schauten wir unseren Führer an, aber der lächelte nur achselzuckend, als wir zögerten. Schließlich nahm ich Meryle bei der Hand. „Komm, nun sind wir schon mal hier, laß uns die letzten Meter auch noch raufgehen." Es war eine unheimliche Stille, als wir oben ankamen, nur wir beide. Tief unten im Krater brodelte die glühende Erde leise vor sich hin. Wir wollten noch ein Stück weiter zur anderen Seite gehen, als urplötzlich mit ohrenbetäubendem Lärm eine Explosion die Erde erbeben ließ. Instinktiv sprangen wir einige Meter zurück und hielten uns fest aneinander geklammert. Glühende Lavamassen und Gesteinsbrocken wurden in die Luft geschleudert und fielen in den Krater zurück. Nach etwa 30 Sekunden war alles wieder ruhig wie vorher. Wir guckten uns in die angstverzerrten Augen und waren uns einig: nichts wie weg hier! Einige Minuten später, wir hatten noch nicht den Abstiegspfad erreicht, kam die nächste Explosion, noch gewaltiger, noch höher, doch diesmal waren wir gefaßter. Aber dennoch, wir wollten das Schicksal nicht herausfordern. So schnell es die Dunkelheit zuließ, stiegen wir hinunter zur Basis. Als wir später zur Bergung der gestrandeten DONELLA von Hannelore und Christian Eckhoff noch einmal nach Tana zurücksegelten, konnte uns niemand dazu überreden, da noch mal mit heraufzugehen.

Dagegen lassen sich die meisten anderen Naturschönheiten unserer Erde Gottseidank in angenehmer Entspannung genießen. Höhepunkte aus unserer Sicht waren die gewaltigen Fjordlandschaften von Stewart Island und der Südinsel Neuseelands, die Patagonischen Kanäle in Chile und die Osterinsel mit ihren reetgedeckten Kraterseen und den berühmten Statuen, deren größte (bis über 20 m lang) noch unvollendet im zentralen Steinbruch der Insel liegen. Ganz unbeschwert kann man die Osterinsel allerdings nicht genießen. Es gibt keinen guten Ankerplatz, die Windrichtung ist unbeständig, und man muß häufig verholen, wie auch Klaus und Johanna von der OLE HOOP erfahren haben. Für uns erwies sich der winzige Hafen Hanga Pico als gefährliche Falle, wie Klaus von der Yacht LUDUS AMORIS vor einigen Jahren in TO berichtete.

schnell, wenn man dann an Land ist und den einzigartigen Charakter der Inseln und ihrer Bewohner erleben darf. So weit diese Inseln auch auseinanderliegen, Pitcairn im östlichen, und Norfolk im westlichen Pazifik, so eng sind sie historisch miteinander verbunden: Die ca. 60 Einwohner von Pitcairn sind nahezu ausnahmslos Nachfahren der „Meuterer von der Bounty". Als die Insel vor vielen Jahren zu klein wurde für die wachsende Bevölkerung, wurden einige Familien nach Norfolk übersiedelt, wo sie heute natürlich eine verschwindend kleine Minderheit, gemessen an den ca. 2.000 Australiern, bilden.

Und immer mal wieder zog es uns in die südlichen Breiten, auf Routen, die relativ wenig gesegelt werden, wie die vier großen südlichen Kaps. Da ging es gelegentlich recht spannend zu, zumal wir sie alle an Steuerbord umrundet haben. Am eindrucksvollsten wahr wohl Kap Horn. Obwohl wir am Tage der Kap-Umrundung noch relativ günstiges Wetter hatten, nämlich 25 bis 35 kn und in Böen gelegentlich 45 kn. Aber wir mußten ja gegen den SS-



Ascension Island, im Vordergrund ein Wasserbecken für Schildkröten, die früher als Proviant für vorbeikommende Schiffe dienten

Schlechte Anker- und Anlandungsbedingungen stellten uns einige Male auf eine harte Probe. Hier möchte ich in erster Linie Pitcairn und Norfolk Island (zwischen Neuseeland und Australien) erwähnen. Beide Inseln mußten wir bei schlechtem Wetter umkreisen, bevor sicheres Ankern und Anlanden möglich war. Aber diese Unbequemlichkeiten vergißt man

Wester an, und vor allem gegen die Seen auf dem nur 60 bis 80 m tiefen Festlandsockel. Und natürlich war es auch die psychologische Anspannung, die wohl durch den schlechten Ruf des Horns verstärkt wird. Es ist schon ein Unterschied, ob man im Starkwind zwischen den Kanarischen Inseln segelt oder da unten auf 57 Grad Süd,

wo der Wind urplötzlich noch ein paar Beaufort zulegen kann.

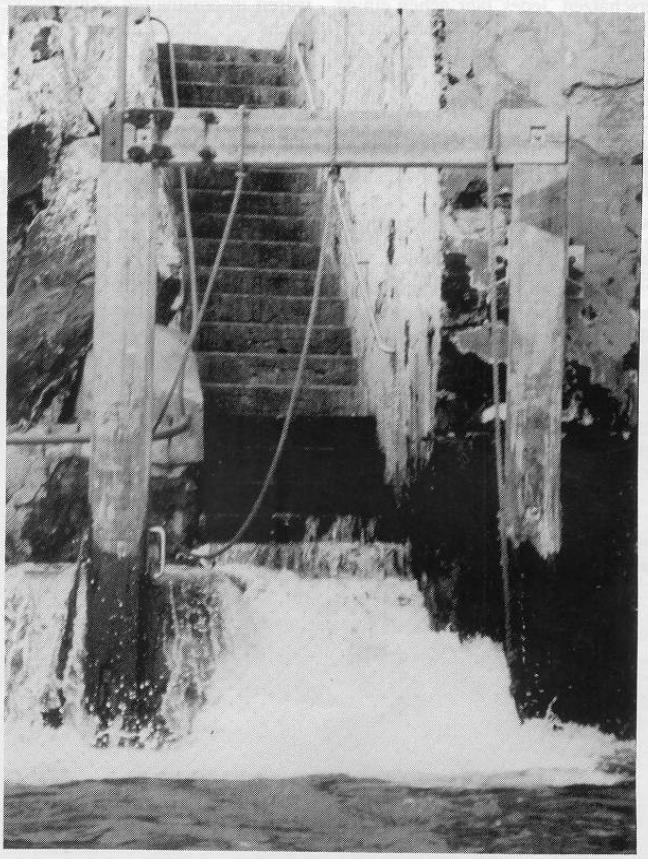
Für die Umrundung von Neuseeland hatten wir die „Figur 8" von Kapitän Cook gewählt. Sie führt zweimal in entgegengesetzter Richtung durch die berüchtigte Cook Straße. Das schwierigste Teilstück ist allerdings die Umrundung des SW-Kaps von Stewart Island bis hinein in den südlichsten Fjord der Südinsel, Preservation Inlet. Der pausenlose Durchzug von Tiefdruckgebieten und Kaltfronten beschert überwiegend starke bis stürmische Winde aus SW bis NW. Wir lagen schon seit drei Wochen eingeweht im südlichsten Fjord der Ostküste von Stewart Island in Lauerstellung, bis wir schließlich eine gute Wettervorhersage bekamen und ausliefen. Nach fünf Stunden mußten wir aufgeben, noch bevor wir das Südwestkap erreicht hatten. Acht Beaufort von vorne und schwere Seen, da machten wir keinen Meter gut. Da muß uns wohl beim Abhören der Wettervorhersage ein Hörfehler unterlaufen sein. Drei Tage später versuchten wir es wieder, und diesmal stimmte die Vorhersage, und wir erreichten im Morgengrauen Preservation Inlet. Kaum waren wir in der Einfahrt, da fing es auch schon wieder an zu kacheln. Aber wir waren drin und konnten uns einen geschützten Platz suchen, wo wir uns mit Anker und Landleinen (an starken Bäumen) vertäuten.

Unsere Ost-West-Umrundung des südaustralischen Kontinents erwies sich als weit weniger problematisch, als uns von vielen australischen Seglern an der Ostküste angekündigt wurde: „Wenn ihr nach Freemantle wollt, geht ihr besser oben herum über Darwin und an der Westküste zurück nach Süden." Wir hatten uns wie immer sehr sorgfältig auf diesen Abschnitt vorbereitet und wußten, daß wir zumindestens für den mittleren und westlichen Bereich der Südküste mit günstigen Südostwinden rechnen konnten. So kam es dann auch. Lediglich in der Bass-Straße im äußersten Südosten Australiens hatten wir einige Schlechtwetterprobleme. Aber das war nicht überraschend. Diese Gegend ist für rauhe Bedingungen bekannt. Der Rest der Reise über die Große australische Bucht war mit durchstehenden südöstlichen Winden unproblematisch. Auch die Umrundung des berüchtigten Kap Leeuwin brachte keine Schwierigkeiten. Dies ist übrigens das einzige Kap, das für eine Ost-West-Umrundung im Sommer vorherrschend günstige Winde beschert. Für uns unverständlich, warum diese Route so selten gesegelt wird. In diesem Jahr waren es neben uns nur noch zwei andere Yachten. Der schlechte Ruf des Kap Leeuwin rührt wohl von den Wintermonaten her. Dann weht es hier vornehmlich aus westlichen Richtungen stark und häufig stürmisch. Dann ist die West-Ost-Umrundung natürlich einfacher.

Am Kap der guten Hoffnung ziehen die stürmischen Kaltfronten im Abstand von ein bis drei Tagen nach Nordosten hoch an der gesamten Ostküste Südafrikas. Zwischen Durban und Kapstadt gibt es nur wenige Stellen, an denen man Schutz finden kann. Ansonsten ist die Küste rauh und ungastlich. Man hält gebührenden Abstand. Was aber diesen Küstenabstand so gefährlich macht, ist der Agulhasstrom, der mit zwei bis fünf Knoten nach Südwesten läuft und gegen die anstürmenden Kaltfronten gewaltige Seen aufbauen kann.

Eine Kaltfront hatte uns schon nördlich von Richards Bay erwischt. 35 bis 50 Knoten, da gibt es nur eine Taktik: so schnell wie möglich raus aus der Strömung und ran an die Küste, wo die Seen weniger steil sind. Wir waren vorgewarnt. Die Strecke nach Kapstadt schafften wir in drei Etappen. Die erste von Durban nach East London war sehr knapp. Wir hatten noch nicht festgemacht, als die Front mit Macht über uns hinwegzog. Yachten die mit uns zusammen in Durban ausgelaufen waren, mußten 20 sm vor East London entnervt aufgeben. Sie konnten keinen Meter mehr gutmachen, drehten bei und kamen erst zwei Tage später an.

Ob man einen Abschnitt in einem zweitägigen Wetterfenster schafft, hängt natürlich von den Etmalen ab, die man laufen kann. Hierzu ist es wichtig, nach dem Auslaufen sehr schnell in die stärkste Strömung zu kommen. In East London lernten wir den Trick mit dem Thermometer. „Du läufst unter ca. 45 Grad zur Strömung nach Südosten, bis dein Wasserthermometer auf 24 Grad gestiegen ist. Dann bist Du in der stärksten Strö-

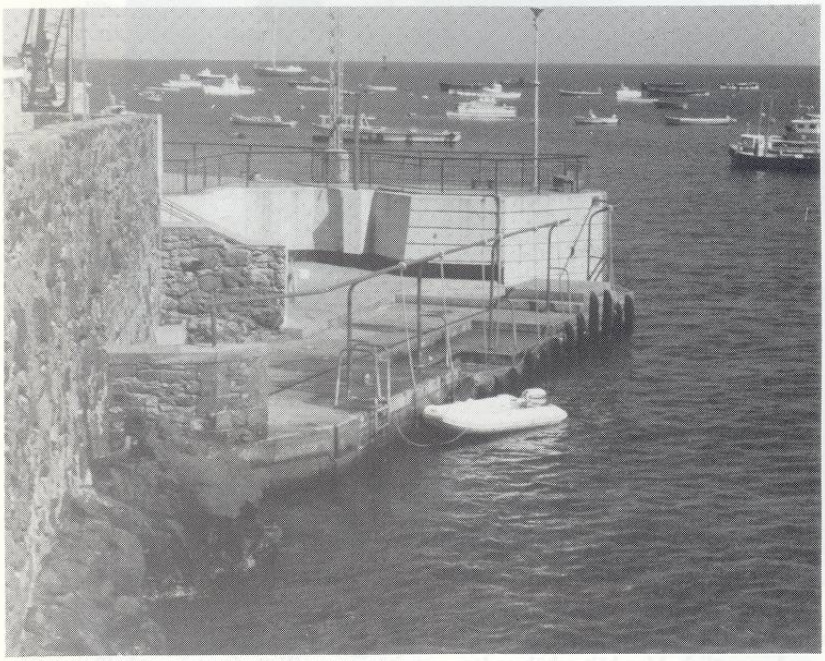


Dinghy-Anleger auf Ascension Island – eine echte Herausforderung

mung und gehst auf Kurs." So erreichten wir auf dem nächsten Abschnitt unser größtes je gesegeltes Etmal von 245 sm. Und das brauchten wir auch. Wir waren gerade drin, als es aus vollen Rohren anfing zu blasen. Der letzte Abschnitt ging um das Kap der guten Hoffnung herum. Keine Probleme, die Thermometernavigation hatte sich bewährt. Insgesamt eine glatte Sache, wie auch für die meisten anderen Yachten, ca. 50 bis 80 jährlich. Eine Kaltfront kriegt wohl jeder auf die Mütze. Das ist aber kein allzu großes Problem, solange man es schafft, rechtzeitig aus der gefährlichen Strömung zu kommen. Dennoch sollte man diesen Törn nicht unterschätzen. Jedes Jahr gehen einige Yachten verloren. Gelegentlich erwischt es sogar Dickschiffe in den gigantischen Seen des Agulhasstromes. Eine gute Planung unter Einbeziehung aller verfügbaren Informationen incl. der an der ganzen Küste verfügbaren Wettervorhersagen ist unabdingbar.

Das Wetter auf der gesamten Weltumsegelung war natürlich sehr unterschiedlich. Aber zweimal haben uns schwere Stürme erwischt. Das erste Mal in Südargentinien auf 48 Grad Süd. 10 bis 11 Bft. Über 24 Stunden aus SSW. Das ist in dieser Gegend natürlich nichts ungewöhnliches. Irgendwo trifft es wohl jeden einmal, der da unten segelt. Wenn es nicht gerade bei Kap Horn ist, dann entweder vorher, wie bei uns, oder nachher, beispielsweise im Golf de Penas an der südchilenischen Westküste. Ganz ungeschoren kommt wohl keiner davon.

Das zweite Mal war völlig unerwartet im Juni 1994 zwischen Neuseeland und Tonga. Über diesen Sturm (Queens birthday storm), in dem in den Spitzen an die 90 kn Wind gemessen wurde, ist schon viel geschrieben worden. Wir werden gelegentlich ausführlicher über unsere Erfahrungen berichten. Hier nur soviel: es war eine große Flotte von Yachten unterwegs auf dem Wege von Neuseeland nach Tonga. Elf Boote waren in ernsthaften Schwierigkeiten. Sechs Besatzungen mußten abgeborgen werden. Auch wir hatten alle Hände voll zu tun, die Sache heil zu überstehen. Es war ein hartes Stück Arbeit, über 50 Stunden lang ununterbrochen am Ruder zu stehen. Aber noch schlimmer war die psychische Belastung. Über Funk berichteten alle Yachten periodisch an das Rettungszentrum in Keri Keri in Neuseeland. Wir hörten die vielen Mayday-Rufe, darunter auch befreundete Yachten, die wir aus Neuseeland kannten. Wir hörten die verzweifelte Stimme der Frau auf der Yacht DESTINY; die Telefonnummer ihrer Eltern nach Keri Keri durchgebend, damit man diese im Falle ihres Todes benachrichtigen könne. Und wir hörten den letzten Funkkontakt mit QUARTERMASTER, bevor die Yacht unterging und die dreiköpfige Familie ertrank. All dies machte diesen Sturm zur schlimmsten Erfahrung unserer Weltumsegelung, auch wenn wir selbst ohne größere Blessuren davonkamen.



Neuer Anleger in St. Helena

An dieser Stelle nun einige Anmerkungen zu FALLADO. Ich weiß nicht, ob je ein anderer Serienkatamaran diese Route gesegelt hat. Ich vermute eher, nicht. Denn als wir uns vor dieser Reise nach einem geeigneten Kat umsahen, haben wir jedenfalls nichts gefunden, womit wir uns getraut hätten, diese Reise zu machen. Hinzu kamen die vielen Berichte über die Festigkeitsprobleme bei Katamaranen, über Kenterungen bzw. über ihre generelle Tendenz, „über Kopp zu gehen". Um auf unserer Reise, die von Anfang an in groben Zügen so geplant war, auch mit extremen Belastungen fertigzuwerden, haben wir uns schließlich für einen Einzelbau entschieden. Der speziell für diese Reise von Harm Veenema konstruiert und von der Fa. Multihull in Kalkar gebaut wurde. Entwurfschwerpunkte: Seetüchtigkeit in extremen Bedingungen und einfache Handhabung für kleine Crew. Durch die Abmessungen 13,4 m mal 7,4 m ist ein hohes Breiten-/Längenverhältnis gewährleistet. Die theoretische Kentersicherheit bei vollen Segeln mittschiffs liegt bei über 50 kn halben Wind. Wegen der zu erwartenden enormen strukturellen Belastungen wurde eine Duracor-Epoxy-Glasfaser in Sandwichbauweise gewählt mit innen und außen dreimal soviel Glas wie bei Serienkats dieser Größe marktüblich ist. Die Rümpfe im vorderen Drittel wurden so konstruiert, daß sie extrem hohen Zusatzauftrieb liefern, sobald das Boot vorne etwas tiefer eintaucht. Dadurch wird ein „Über-Kopf-gehen" praktisch ausgeschlossen. Ich bin fest davon überzeugt, daß uns dies im Juni-Sturm 1994, als wir mit 18 kn Fahrt eine Riesenwelle hinunterschossen, das Leben gerettet hat. Die Rümpfe sind unten flach und haben keine Kiele. FALLADO rutscht deshalb vor quer einschlagenden steilen Seen seitlich weg wie ein Brett. Bei der Umrundung Kap Horn's erwischte uns eine hohe brechende See auf der vollen Rumpflänge. Einige hundert Meter hinter uns waren unsere amerikanischen Freunde mit ihrer Yacht SIOME. Sie berichteten uns später, daß wir einen Satz von ca. 20 bis 30 m zur Seite gemacht hätten, bei einer Schräglage von 5 bis 10 Grad.

Rigg und Ruderanlage wurden besonders verstärkt. Die gesamte Bedienung incl. Reffen wird vom Cockpit aus

gehandhabt. Das Gesamtgewicht bei voller Zuladung (800 l Diesel, 700 l Wasser und Langzeitproviant) beträgt 13 Tonnen. Das ist sehr viel für einen Katamaran dieser Größe, und geht natürlich auf Kosten der Geschwindigkeit. Aber es bleibt noch genug übrig: bei glatter See lassen wir FALLADO laufen, dann können wir Etmale von an die 200 sm erreichen. Bei rauher See reffen wir auf 150 bis 160 sm herunter. Soweit ging das Konzept der FALLADO auf. Das können wir aber nicht sagen zum Punkt Ausrüstung. Obwohl ich auf meinen vorherigen Kielbooten ca. 30.000 sm Erfahrung in Nord- und Ostsee gesammelt hatte, sind mir hier gravierende Fehler unterlaufen. Ich greife nur einige Punkte heraus: eine ausreichende Stromversorgung ist ein Thema, das bis heute noch nicht zufriedenstellend gelöst ist, obwohl wir zusätzliche Solarpaneele angebracht haben und zwischenzeitlich auch einen Windgenerator installiert haben. Am Ankergeschirr wurde praktisch alles verändert: unser Hauptanker ist nun ein 40 kg Bügelanker, unsere Ankerkette ist inzwischen 80m lang und aus gehärtetem Stahl, und die elektrische Ankerwinsch wurde gegen eine mit doppelter Leistung ausgetauscht. Unser Beiboot-Außenborder erwies sich in vielen Fällen als zu schwach, insbesondere wenn wir in entlegenen Gegenden lange Strecken gegen den Wind zum Einkaufen zurücklegen mußten. Inzwischen haben wir ein Dinghy mit Hartboden (wegen der Korallen) und einen 15 PS-Außenborder. Für das Segeln im Passat haben wir einen zweiten Baum angebracht. Nun können wir vom Cockpit aus halsen, ohne den Passatbaum umzuhängen. Das erfordert allerdings vier Schoten an der Genoa, zwei laufen um die Passatbäume herum und zwei innen für das Segeln am Wind. Nach diesen und einigen anderen Verbesserungen sind wir nun auch mit der Ausrüstung hoch zufrieden.

Eine Erfahrung, die unsere gelegentlichen Abstecher in den Süden so erlebnisreich machten, war die unkomplizierte Aufgeschlossenheit und Gastfreundschaft der Menschen, die wir dort trafen. Unvergessen bleiben die Fischer auf Stewart Island, von denen wir im Überfluß mit Fisch versorgt wurden. Einmal teilten sie sogar die besten Stücke eines Hirsches mit uns, den sie gerade vor einigen Tagen geschossen hatten. Gegeneinladungen mit Spaghetti Bolognese oder Kaiserschmarrn brachte wiederum willkommene Abwechslung in ihren Speiseplan.

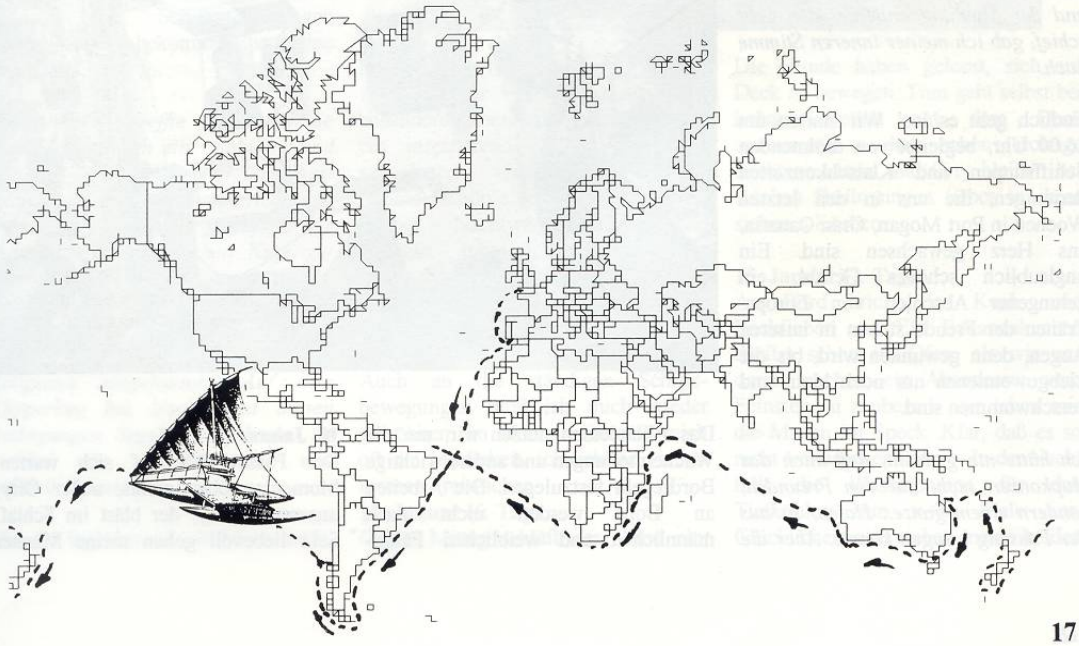
Die Lobsterfischer in den Fjorden der Südinsel nahmen uns mit zu einer ganztägigen Fangfahrt. Mutige Burschen, wie sie in akrobatischen Manövern ihre Körbe im meterhohen Schwell zwischen den Felsen ausbrachten oder heraufholten. Uns stand der Schweiß auf der Stirn. „Ist das nicht ein bißchen gefährlich?" fragten wir. Sie lachten nur und meinten: „Ihr müßtet mal sehen, wie das hier bei schlechtem Wetter aussieht!" Und nach einer Weile: „Aber dann würden wir Euch nicht mitnehmen."

Unbeschreiblich auch die Gastfreundschaft der Yachtclubs in New Plymouth im Süden der Nordinsel oder Esperance an der Südküste Australiens, oder aber auch der Besatzung des entlegenen Leuchtturms im Süden von Chile, die seit vielen Monaten keine Menschenseele mehr gesehen hatten. Sie kamen uns auf Pferden entgegen, hielten ihre Waffen im Anschlag auf den Wald gerichtet, um sich und uns vor dem Puma zu schützen, der seit einiger Zeit große Verluste unter ihrem Rinderbestand verursacht hatte. Ein großes Festessen war schon vorbereitet, und wir schliefen den Rest der Nacht zum erstenmal in einem Leuchtturm. Unsere Gegeneinladung führte sie am anderen Tag auf FALLADO zu einer Stelle an der Küste, die wir erst zwei Tage vorher entdeckt hatten. Hier gab es riesige Miesmuscheln, ca. 15 cm lang, und eine kochendheiße Quelle, gleich zwei Meter nebenan. Nur die Gewürze mußten wir noch von Bord mitbringen.

Soweit einige Eindrücke von unserer ersten Weltumsegelung. Wie geht es weiter? Zur Zeit liegen wir vor Anker in Fernando de Noronha, ca. 70 sm westlich der Stelle, wo sich unsere Kurse kreuzten, und nur wenige hundert sm von der brasilianischen Küste entfernt. Nahziel ist Fortaleza, da wollen wir für ein paar Wochen den Amazonas erkunden und Weihnachten in Venezuela verbringen. Im Frühjahr geht es dann wieder in den Pazifik, diesmal durch den Panamakanal.

31.8.1997, Fernando de Naronha, Brasilien

Die Reise der FALLADO von 1990-1997



Der Atlantik – die große Freiheit



Ohne Halt und doppelten Boden !!!

Beate Roters, SY ASSY III

Mit Ansichten unseres Skippers Heinz-Jürgen

„Wer sich vertrauensvoll von seinen Träumen leiten läßt und das Leben zu leben sucht, das er sich vorgestellt hat, dem ist der Erfolg beschieden, wie er ihn gemeinhin nicht erwartet hätte."
(Henry David Thoreau)

Mit unserer dunkelbauen Jackson Segelyacht ASSY III, einer 18 m-Stahlyacht, Ketch getakelt, sind wir nun schon seit September 1995 unterwegs. Aber jetzt ist es soweit, der große Schlag über den Atlantik steht bevor.

9. Januar (1. Tag)
Das Schiff ist komplett. Allerdings sind wir nicht mehr zu zweit mit zwei Hunden, sondern zu dritt mit drei Hunden. Robin, der über zwei Wochen am Schiff geholfen hat, ist uns ans Herz gewachsen, er wird uns begleiten.

Er war noch nie gesegelt, und dann gleich über den Atlantik? Sollen wir ihm seinen großen Wunsch, den er aufgegeben hatte, seit er „Tum", seinen Hund hat, erfüllen? Er war überzeugt, keiner würde ihn mehr mitnehmen. Trotz starker Bedenken und der Meinung anderer, das geht schief, gab ich meiner inneren Stimme nach.

Endlich geht es los! Wir starten um 16.00 Uhr, begleitet von dröhnenden Schiffshupen und Klatschkonzerten derjenigen, die uns in den letzten Wochen in Port Mogan, Gran Canaria, ans Herz gewachsen sind. Ein unglaublich schönes Gefühl, ein gelungener Abschied von Europa. Tränen der Freude stehen in unseren Augen, denn gewunken wird, bis die Liebgewonnenen nur noch klein und verschwommen sind.

Ich hätte nie gedacht, daß mich das Hupkonzert nicht nur von Freunden, sondern einem ganzen Hafen, so aus der Fassung bringen könnte. Aber die vor uns liegende Weite macht sensibel. Verstohlen wische ich mir eine Träne weg.

Rolf, der Wetterspezialist von Intermar, sagt schwachen Wind voraus, also nutzen wir den Motor, um die ersten Meilen zurückzulegen. Die Bordstimmung ist heiter, denn jeder freut sich auf das Abenteuer. Unser Kurs 260 Grad liegt an, wir laufen unter voller Besegelung leider mit Motor, der Wind kommt aus SO und dreht später auf NW mit 1-2 Bft. Nur wenige Meilen draußen sichten wir Delphine. Diese wunderschönen Geschöpfe spielen mit unserer ASSY , und ich habe das Gefühl, sie freuen sich mit uns. Wir nehmen sie als Glücksboten.



Das Abendessen nutzen wir, um die Wacheinteilungen und andere wichtige Bordregeln festzulegen. Die Arbeiten an Bord werden nicht nach männlichen und weiblichen Fähigkeiten verteilt. Hier gilt Gleichberechtigung, eine schonende Behandlung angesichts meiner Weiblichkeit kann ich mir getrost abschminken. Die erste Nacht ist kalt, eingemummelt sitzen wir während unserer Wachen im Cockpit und dösen vor uns hin. Wir kommen sehr langsam voran, jetzt ohne Motor, machen wir 2-3 Knoten. Aber was macht es, wir haben viel Zeit, aber noch nicht so viel Geduld. Meine Gedanken schweifen zu den alltäglichen Situationen zu Hause. Es ist immer noch ungewohnt, nicht mehr jeden Morgen ins Büro zu fahren. Die Nacht ist phantastisch. Die Zeit scheint sich aufzulösen. Wir sind auf dem Weg zu einem für uns neuen Paradies. Wird mich der gewählte Weg an meine Grenzen bringen?

10. Januar (2. Tag)
Der Passat läßt auf sich warten. Momentan bläst nichts, außer Orry, unserem Husky, der bläst im Schlaf. Sehr liebevoll gehen meine Männer

mit mir um. Umgekehrt können sie sich auch nicht beschweren, denn ich verwöhne die beiden mit kulinarischen Zaubereien.

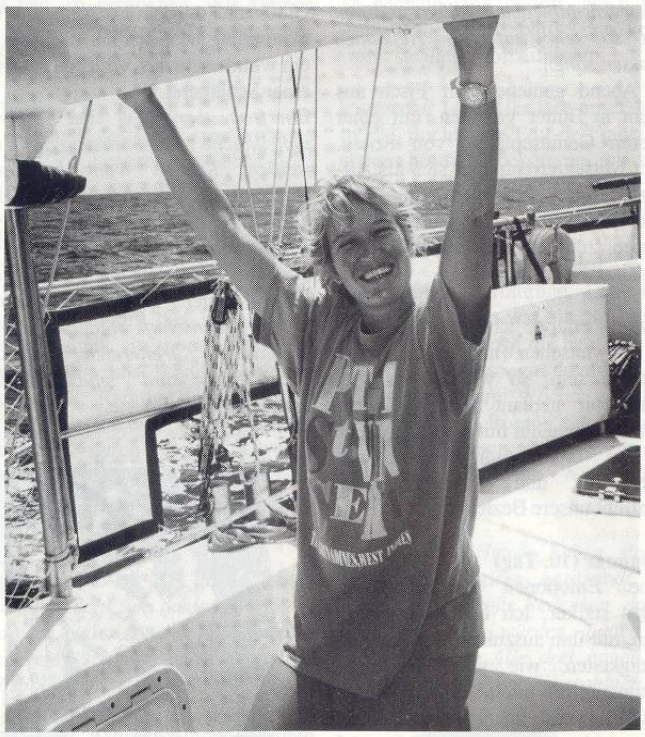
11. Januar (3. Tag)
Um 14.00 Uhr frischt endlich der Wind auf, 3-4 Bft. lassen unsere ASSY aufleben. Der Wind nimmt auf 5-6 Bft. zu, wir machen 7 Knoten. Allerdings werden die Bewegungen des Atlantik von Stunde zu Stunde rauher. Wir ersetzen die Genua durch Klüver und Baumfock, damit wir bei noch stärkerem Wind keine Sorgen bekommen. Doch wir bekommen sie, ab Abend geht es richtig los. Der Wind dreht auf WSW mit 7-8 Bft. und schüttelt uns durch, während wir nach Süden laufen. Alles an Bord ist seefest verzurrt, nur ich kann mich nicht seefest machen, mir wird schlecht, mein Magen dreht sich. Große Sprüche: „ich bin gespannt auf meine Grenzen" sind vergessen. Ich liege auf meiner Koje und versuche, mich nicht zu übergeben. Mich hat es total erwischt. Bewundern kann ich nur Heinz-Jürgen und Robin, die trotz der heftigen Schiffsbewegungen guter Dinge sind.

In der Nacht surfen wir regelrecht auf den Wellenbergen, der Wind nimmt mehr und mehr zu, in den Spitzen über 9 Bft. Wir haben den Ausläufer eines Sturmtiefs nordwestlich der Azoren, wie von Intermar angekündigt, voll erwischt. Gegen 1.00 Uhr nachts machen wir ein 2. Reff ins Groß und holen den Klüver rein. Dadurch werden die Schiffsbewegungen ruhiger, und ich bekomme eine Mütze voll Schlaf.

Das zweimal gereffte Groß und die Baumfock bringen eine stabilere und damit ruhigere Lage. Ich bin überrascht, wie gut sich unsere ASSY bei diesen Bedingungen verhält. Wir können unseren südlichen Kurs gut halten. Eines ist allerdings beschlossene Sache: unsere altmodischen Vorsegel mit Stagreitern werden bei nächster Gelegenheit gegen eine Rollgenua ausgetauscht. Auf dem Klipperbug bei Nacht und diesen Bedingungen Segel zu wechseln, ist wirklich ein Anachronismus und gefährlich dazu.

Obwohl tagsüber der Wind nachläßt, habe ich Probleme, mich an die Bordroutine zu gewöhnen. Habe das Bedürfnis, viel zu schlafen, und kann nichts Produktives tun. Mich nervt im Moment alles. Ich fühle mich eingeschränkt und kann mich nicht aufraffen, etwas Positives zu denken oder zu tun.

Ich muß aufpassen, mich nicht mit Beate zu identifizieren. Ich merke, wie meine Laune in den Keller geht. Bin entschlossen, mir die Reise nicht durch Mißstimmung vermiesen zu lassen.



Meine Laune bessert sich, als mir am Abend, trotz schiefer Lage, ein besonderes Abendessen gelingt. Durch ein inspirierendes Buch und dem sagenhaften, friedlichen Sternenhimmel schöpfe ich in den Stunden meiner Nachtwache Kraft und Energie. Ich sichte sogar eine Sternschnuppe und wünsche mir etwas Schönes. Es ist immer noch ungewohnt, nachts den Schlaf zu unterbrechen, um Wache zu halten. Auch an die ständigen Schiffsbewegungen muß ich mich wieder gewöhnen. Im Moment überfällt mich oft die Müdigkeit, ich schlafe viel in meinen Freiwachen.

14. Januar (6. Tag)
Gegen Mittag schläft der Wind ein, maximal 2 Bft. Ohne Maschine läuft jetzt gar nichts mehr. In vier Stunden machen wir lächerliche 12 sm. Wenn das so weiter geht, kommen wir nie in er Karibik an.

Geduld ist immer noch nicht meine Sache, meine Stimmung ist mies. Ich überschlage, wie lange wir bei diesem Tempo über den Atlantik brauchen werden und komme auf über 6 Wochen, schöner Mist! Hoffentlich läuft der Passat bald.

Die Hunde haben gelernt, sich auf Deck zu bewegen. Tum geht selbst bei hohen Wellen auf dem Deck spazieren, er hat schon richtige Seebeine. Anka und Orry bleiben bei solchen Bedingungen lieber in ihren sicheren Körben.

15. Januar (7. Tag)
An Bord bricht das Koch- und Backfieber aus. Ein Bananenkuchen durftet schon im Ofen, als wir uns daran machen, ein Abendessen vom Feinsten zu zaubern – wir leben wie die Maden im Speck. Klar, daß es so nicht weitergehen kann. – In der Nacht fällt die Wasserpumpe für den Tiefkühler zum x-ten Male aus. Glücklicherweise stehen meine beiden

Männer gleich parat, und innerhalb einer ¾ Stunde wird die Pumpe jetzt ausgetauscht.
Schon wieder diese vermaledeite Tiefkühlpumpe. Immer gibt es Ärger mit diesem Ding. Zum vierten Mal haben wir in den letzten Tagen den Impeller ausgetauscht. Keiner hielt länger als zwei Stunden. Jetzt haben wir statt der teuren Rheinstrom-Pumpe eine billige Jabsco-Pumpe eingebaut. Hoffentlich hält die, es ist die letzte, und ohne Kühlung arbeitet der Tiefkühler nicht. Wir hätten viel mehr Konserven mitnehmen sollen, und uns nicht so sehr auf den Tiefkühler verlassen sollen.
Am Abend genießen wir Fisch aus Mogan in Butter gebraten, mit einer leckeren Gemüsepfanne von Robin. Unser Mitsegler entpuppt sich als All-Round-Genie. Neben Aufgaben an Deck, dem Ein- und Ausbau von Pumpen, zeigt er sich auch als Koch von seiner besten Seite.

Trotzdem ertappe ich mich oft dabei, mir zu wünschen, mit Heinz-Jürgen allein zu sein, so wie wir es von Anfang an geplant hatten. Es ist wirklich angenehm mit Robin, doch er ist und bleibt nun einmal ein Eindringling und verändert bzw. beeinflußt unsere Beziehung.

18. Januar (10. Tag)
Meine Emotionen gegen Robin werden stärker. Ich habe Schwierigkeiten, mit ihm auszukommen. Es sind Kleinigkeiten, wie sein Hang zur Unordnung, die mich stören. Auch er merkt das und sucht ganz bewußt Jürgen als Ansprechpartner und übergeht mich. Es wurmt und ärgert mich, daß mein mangelndes Selbstbewußtsein sich mal wieder meldet.

Mich nerven diese Zwistigkeiten zwischen Beate und Robin. Was hat Beate nur? Sie regt sich über Kleinigkeiten auf, wie ein dreckiges Handtuch, oder daß Robin zuviel ißt. Obwohl ich mich nicht reinziehen lassen wollte, bin ich wütend. Sprich dich endlich mit Robin aus, schlage ich vor.

Günther von Intermar verkündet uns eine gute und eine schlechte Nachricht. Die gute sind liebe Grüße von meinen Eltern aus dem kalten Deutschland. Die schlechte, es wird wieder stürmisch. Die Front eines Sturmtiefausläufers mit Kern im Nordatlantik wird uns heute Nacht erreichen. Vorsichtshalber binden wir ein 2. Reff ins Groß und bergen die Baumfock. Nachts wird es stürmisch, 7-8 Bft., in Böen bis 10 Bft. Nach meiner Wache bin ich heilfroh, in die Koje zu kommen. Kaum habe ich mich festgekeilt, bricht durch eine heftige Bö eine Buchhalterung, schwere Bildbände machen sich selbständig, und eine Buchspitze trifft mich direkt unter meinem Auge. Ein Glück, daß es nicht ins Auge ging! Als Erinnerung habe ich am nächsten Tag ein wunderschönes Veilchen, wie nach einer Schlägerei.
Bin froh über diese zum Teil recht unheimliche Neumondnacht, in der die weißen Kronen von brechenden Wellen scheinbar haushoch heranorgeln und unheimlich aufleuchten (Es sah schlimmer aus, als es war; die Wellen waren sicher nicht höher als 5-6 Meter.) Der kleine Sturm hat unsere Mannschaft wieder zusammengeschweißt, Streitereien und Eifersüchteleien sind glücklicherweise vergessen.



19. Januar (11. Tag)
Nach dem Frühstück hören wir von Günther, daß das Tief noch nicht durch ist. Er warnt vor einer Trogsituation. Ehrlich gesagt, will bei den Schönwetterwolken keiner von uns daran glauben. Jürgen und ich setzen die Genua und holen die Reffs aus dem Groß. Robin schläft bis 17.00 Uhr den Schlaf der Gerechten, es sei ihm gegönnt, denn er hat sogar zum Teil die Nachtwache von Heinz-Jürgen mitgemacht.
Die Freude währt nicht lange, gegen Nachmittag ziehen am Horizont erst Zirren, dann Cumulus und schließlich tiefer Stratus auf. Also doch eine Trogwetterlage mit einer weiteren Front? Wieder auf das Vordeck, Genua runter, Baumfock und Klüver hoch, damit wir vorbereitet sind, wenn es wieder losgeht. Die Nacht wird ruppig, Gewitterblitze von allen Seiten, doch glücklicherweise weit genug von uns entfernt. Um ein Uhr nachts machen wir, obwohl der Wind nicht über 5 Bft. weht, zur Sicherheit ein Reff ins Groß, weil überall um uns herum Wetterleuchten zu sehen ist und wir Böen erwarten. Unheimlich wirkt das himmlische Szenario auf uns. Wir sitzen im Cockpit und staunen über den teilweise hell erleuchteten Himmel. Front und Böen bleiben aus.

Am nächsten Morgen. Es gibt ihn doch noch, den Passat! Achterlichen Wind mit 6 Bft., wir machen 7 Knoten, die Wellenhöhe beträgt etwa 4-5 Meter. Ich stehe am Heck und beobachte fasziniert die von hinten anrollenden Wellenberge, die das Heck unserer ASSY leicht anheben und dann unter ihr weggleiten. Ein tolles Gefühl und ein wunderschönes Segelwetter –strahlend blauer Himmel, Sonne und genug Wind, um zügig voranzukommen. Der Wind und das Geräusch des Meeres lassen in mir ein neues beglückendes Lebensgefühl entstehen. Die Bordstimmung steigt bis zum Nachmittag. Plötzlich ein mächtiger Schlag, die Genua kommt runter und reißt – verdammt. Robin hat vergessen, das Fall zu belegen und Jürgen hat es nicht kontrolliert. Jetzt ist Segelnähen angesagt.

21. Januar (13. Tag)
Gleich am Morgen entdecken wir einen toten Fliegenden Fisch. Er ist wohl ein bißchen zu hoch geflogen. Oft habe ich in Büchern von dieser Spezies Fisch gelesen, und jetzt halte ich tatsächlich einen in der Hand – irre!
Um 13.30 Uhr passiert es. Unser Radardetektor meldet sich zum ersten

Mal. Ein Frachter, nur etwa fünf Meilen entfernt. Nach zwei Wochen das erste Schiff. Heinz-Jürgen ruft den Frachter auf Kanal 16. Wir erfahren, daß es ein Norwegischer Trampdampfer auf dem Weg nach Dakar ist. Auf unsere Frage, ob er unsere Position und daß es uns gut geht, via Satellitentelefon nach Hause übermitteln könne, bekommen wir ein OK. Kurze Zeit später übermittelt er liebe Grüße von meinem lieben Vater. Wir sind tief bewegt über diese heute nicht mehr selbstverständliche, freundliche Geste.

25. Januar (17. Tag)
Bis Martinique sind es noch 822 sm – Endspurt. Ich beobachte Schwärme von Fliegenden Fischen, während ich auf einem meiner Lieblingsplätze, dem Klipperbug, sitze. Wenn ich dort direkt über dem Wasser gleite, fühle ich mich frei und lasse nur den Augenblick gelten. Es ist beeindruckend, wie sich unsere ASSY den Wellen hingibt, eintauchend in das dunkle Blau und sachte wieder auftauchend, unerforschte Wege bahnend, um so Meile für Meile voran zu kommen. Fasziniert beobachte ich später, wie die Nacht langsam den Tag ablöst – ein Fest der Natur mit einer ganz besonderen Stimmung.

26. Januar (18. Tag)
Kurz nach Mitternacht, während meiner Wache, als ich gerade dabei bin, mir einen Tee zuzubereiten, gibt es einen Schlag. Ich stürze nach oben und sehe die Genua wild herumflattern. Die Steuerbord-Schot der Genua ist an der Umlenkrolle gerissen. Schöne Bescherung! Robin und Jürgen muß ich nicht wecken, sie sind schon an Deck. Innerhalb einer halben Stunde ist der Schaden behoben, und gemeinsam baumen wir die Genua wieder aus.

Es ist immer das Gleiche, warum muß immer nachts, wenn es dunkel ist wie in einem Kohlenkeller etwas kaputt gehen. Aber wenigstens haben wir gestern ein Etmal von 178 sm geschafft, unser größtes bis jetzt.

Gegen Abend bekommt Robin scheußliche Zahnschmerzen. Einer seiner Backenzähne hat ein Loch und schmerzt höllisch. Ein paar Schmerztabletten und ein Schluck Alkohol auf den Zahl zum Desinfizieren und Betäuben helfen über das Schlimmste hinweg.

27. Januar (19. Tag)
Der Tag beginnt mit einem Riesenschreck: wir sitzen beim Frühstück, als plötzlich gewaltige Schläge durch das Schiff hallen. Mit „Gott – der Mast!" rast Heinz-Jürgen an Deck. Es ist aber nur der Spinnackerbaum, der wie wild über das Deck schlägt. Der Splint, der ihn im Schlitten auf der Gleitschiene am Mast hält, ist gebrochen. Wir können ihn bändigen und den Schaden ohne bleibende Schäden beheben.

28. Januar (20. Tag)
Die nächste Katastrophe empfängt uns gegen 5 Uhr morgens. Im Schiff steht Wasser, und das nicht zu knapp. Gleichzeitig reißt diesmal die Backbord-Schot der Genua. Es kommt wieder alles zusammen. Wir schalten die Lenzpumpen ein und bergen die Genua. Wo kommt das Wasser her? Irgendwo muß ein Leck sein. Der Gestank führt uns schnell Richtung Fäkalientank. Richtig, der Geber für die Fäkalienanzeige ist undicht. Wasser ist durch das Ablaßventil eingeströmt und über den undichten Geber ins Boot gelangt. Eine schöne Schweinerei.

Langsam reicht es. Seit drei Nächten komme ich nicht zum Schlafen, ständig werde ich, kaum bin ich nach meiner Wache eingeschlafen, mit irgendeiner Hiobsbotschaft geweckt. Aber was beschwere ich mich, ich wollte es ja nicht anders, hätte ja Zuhause bleiben können. Trotzdem, einmal wieder richtig schlafen, wäre wirklich schön. Wenigstens unsere kleine Jabsco-Pumpe leistet ihren Dienst ohne die geringsten Probleme – einfach toll!

29. Januar (21. Tag)
Der Passat läuft. Morgen werden wir in Martinique ankommen. Heinz-Jürgen weiß nicht, ob er traurig oder glücklich darüber ist. Auch ich empfinde ein wenig Wehmut bei dem Gedanken, morgen das Kapitel Atlantiküberquerung" abzuschließen. Alle Unsicherheiten und Ängste, die zu Beginn existierten, sind wie weggeblasen. Ich genieße das Segeln, es entfacht in mir ein nicht gekanntes Freiheitsgefühl.

30. Januar (22. Tag)
Um 10.20 Uhr ist es so weit – endlich: Land in Sicht. Keinen von uns hält es unter Deck, alle sind wir aufgeregt. Es ist wirklich unbeschreiblich, nach 22 Tagen auf See wieder Land vor sich zu sehen. Robin läßt es sich nicht nehmen, die letzten Meilen das Ruder zu übernehmen, um geradewegs auf Diamont Rock zuzusteuern. Ein Fels, der in den Napoleonischen Kriegen von der englischen Marine als Kriegsschiff in Dienst gestellt wurde. Sie haben die Franzosen von dort aus 18 Monate lang gestört. Noch heute grüßen englische Schiffe den Felsen, wenn sie daran vorbeifahren.

Um genau 14.10 Uhr fällt unser Anker in die Bucht von Fort-de-France. Im ersten Moment bekomme ich einen Schreck, die Hektik der Stadt, die vielen Menschen. Wir sind in der Karibik!
Diese Überfahrt war eine unvergeßliche Erfahrung. Langeweile kam nicht auf, es war ein aufregendes Unternehmen. Noch nie habe ich mich und die Natur so gut kennengelernt, wie in diesen drei Wochen. Auch die Entscheidung, Robin mitzunehmen, war richtig. Unsere innere Stimme hat uns nicht enttäuscht. Wir sind ein tolles Team!

Auch unsere Hunde haben sich zu erfahrenen Seglern entwickelt. Vor allem Beates große Bedenken, daß sie an Bord leiden würden, haben sich nicht bestätigt. Alle drei haben sich selbst in stürmischer See wohlgefühlt.







360° ROUND THE WORLD

Ein Flug um die Welt auf der längstmöglichen Route in einem kleinen einmotorigen Flugzeug – Auszüge aus dem Logbuch von (Propeller-) Jürgen (D – EBNQ/DJ4IQ)

Sankt Michaelisdon, 31.5.97
Ein kleiner Punkt am blauen Maihimmel, der nun schnell größer wird. Die Bonanza setzt zur Landung an, einige Meter vor dem Boden zieht Jürgen die Maschine wieder hoch fliegt noch eine Ehrenrunde, landet dann endlich und läßt die Maschine vor dem Hanger ausrollen. Dann der überwältigende Empfang für den glücklichen Piloten und seine Fliegerfreunde, die neun Wochen zuvor mit 3 einmotorigen Maschinen vom Typ BONANZA V 35 zu dem größten Flugabenteuer ihres Lebens, einem Flug um die Welt starteten. Nach langjähriger Vorbereitung und Planung für dieses anspruchsvolle und nicht ungefährliche Ziel war für den Flieger und Hochseesegler Jürgen ein Lebenstraum in Erfüllung gegangen.

„31. Flugtag: Nürnberg – Sankt Michaelisdon
Nur noch 2:15 h trennen mich von der Erfüllung meines Lebenstraums. Einmal mit meinem eigenen, nun schon 23 Jahre alten kleinen einmotorigen Reiseflugzeug in meinem 60. Lebensjahr auf der längstmöglichen Route um die Welt zu fliegen. Irgendwann vor vielen Jahren formte sich dieser Traum zu einem Wunsch, zu einem Plan. Wenn man als Kaufmann oder Ingenieur einen Plan hat, ist die Realisation meist nur noch eine Frage der Zeit. Nun war es bald geschafft. Eine kernige Hangerparty sollte der Höhepunkt und Abschluß dieser Reise sein.

Um 18:01 nach 192 Flugstunden und insgesamt 9 Wochen Reisezeit endlich wieder auf der heimatlichen Landebahn aufsetzen. Nach Hause kommen und feiern mit der Familie und Freunden. Die tollste Hangerparty, die ich je erlebte ... ein Höhepunkt nach dem anderen ... ich war einfach überwältigt."



Nach glücklicher Rückkehr: Weltumflieger Jürgen mit seiner Frau Heidi

Obwohl alle beteiligten Piloten sich und ihr Flugzeug bestens vorbereitet hatten, kam es zu einer dramatischern Notwasserung einer der drei Maschinen mitten auf dem Pazifik:

„15. Flugtag: Honolulu – Bonriki, Tarawa, Kiribati

Flugzeit: 14:57 h; Distanz 2075 NM
Datum: 05.05.97
Heute war ein Vollast-Nachtstart unvermeidlich. Wieder mehr als 14.00 Stunden Flug mit Abschlußlandung auf dem kleinen Atollflugplatz Bonriki. Hier gibt es keine Landebahnbefeuerung. Nachtlandung unmöglich und verboten. So brauchten wir ein gutes zeitliches Polster. Auch mußten Umwege in der Convergenzzone eingeplant werden.

Leider mußten wir zur 3.500 m Startbahn fast 5 km sehr weit rollen. Wohl die stärkste Belastung für unsere kleinen, schwer beladenen Flugzeuge. Das war jetzt in den frühen Morgenstunden auf dem sonst sehr betriebsamen Flugplatz Honolulu aber kein Problem. In drei Minuten Abstand starteten wir und nahmen

nach einem tüchtigen Startlauf in einer weiten Kurve über das nächtliche Honolulu langsam steigend Kurs auf das ferne kleine Atoll. Regen prasselte auf die Scheiben, und es dauerte etwas, bis ich, im Dunkeln fliegend zwischen den Passatwolken eine günstige Höhe fand. Immer wieder geriet ich in turbulente Regenwolken. Ich sehnte mich nach dem Tageslicht, um diesen Monstern endlich ausweichen zu können. Gelegentlich, in freien Bereichen, konnte ich die Blitzlichter von Horst und Günther sehen.



Bald hatte mich die Routine wieder, der Morgen dämmerte, und ich konnte endlich alle meine Sinne festlich für diesen Flug auftun. Dies sollte nun also auf meinem Weltflug auf der längstmöglichen Route um die Welt mit dem dritten Äquatorüberflug der interessanteste Flug sein. Vollast - Nachtstart. 2.100 NM über den weiten blauen Pazifik. Flug in die Convergenzzone mit vorhergesagten schweren Schauern und Gewittern. Niedrige Wolkenuntergrenzen waren zu erwarten. Die Winde sollten zuerst günstig, dann allerdings schwach und umlaufend sein.

Nach einigen Stunden kamen wir aus dem Passatbereich mit der noch leichten Rückenwindkomponente heraus, und die Convergenzzone baute sich hochreichend vor uns auf. Mein Strikefinder, ein Gewitterwarngerät, und die Farbe der Wolken sowie mein Instinkt führten mich um die Dicksten Gebilde herum. Ab und zu jedoch wurde ich heftig gebeutelt, wenn ich eine im Aufbau befindliche Zelle erwischte. Horst und Günther waren zu dem Zeitpunkt hinter mir und interpretierten meine Erfahrungsberichte mit ihren Radarbildern. Auch bekam ich von Horst und Gero, Günthers Sohn und Kopilot, Kurse vorgeschlagen, die mich um die dicksten Schauer herumführen sollten.

„Bei mir riecht's", sagte Horst plötzlich, dabei erläuterte er aber noch sein Radarbild. „Hier stinkt es nach heißem Öl!" und dann wenig später: „Qualm ... die ganze Kabine voller Qualm ... kommt von der Copilotenseite!" Ich war wie gelähmt: „Horst, Position!" Ruhig und präzise kommt die Zahlenfolge: 3°21N, 176°E. Schnell tippe ich sie in mein GPS-Navigationsgerät ein, drehe auf die angegebene Position und sinke. ... Wie berichtet, geschah und geschieht alles unter Instrumentenflugbedingungen, in Wolken.

Nur noch 220 NM bis zum Flugplatz.

Horst: „Der Motor steht!"
Günther: „Dreht sich der Prop noch?"
Horst: „Ja... aber keine Leistung!"
Jürgen: „Horst, hast Du noch Öldruck?"
Horst: „Nein, kein Öldruck, alles auf Null!"
Jürgen: „Welche Höhe?"
Horst: „6.900 Fuß."
Jürgen: „Bereite Dich jetzt auf Deine Landung vor!"
Horst: „Ja."
Günther: „Du mußt nun versuchen, den Motor wieder zu starten: Vollgas, High RPM, Mixture voll rich, Fuelpump on!"
Horst nach einer Weile ganz ruhig und sachlich: „Starke Vibrationen ... nur noch Zylinder 2, 4 und 6, kann die Höhe nicht halten! ... Noch 2.100 Fuß ... immer noch in Wolken!"
Dabei kommen die Positionsmeldungen präzise und emotionslos wie die Börsenkurse im Radio. Günther mit Gero war auch zu der angegebenen Position geflogen und hatte die Notmeldung bereits an Honolulu weitergegeben, blieb in 7.000 Fuß in ständigem Kontakt mit Honolulu Control. „Horst, hast Du die Tür auf?" frage ich noch. „Nein!" die Antwort. „Viel Glück!!" ... Stille im Funk....

Natürlich schlägt das Herz bis zum Hals, in 500 Fuß im tropischen Regen unterfliege ich das Gebiet, das ich zuvor umflogen hatte. Die See ist relativ ruhig, keine Schaumkronen, eine konfuse Dünung läßt die See atmen. Keine bevorzugte Landerichtung. Hoffentlich ist Horst rausgekommen ... wie lange das Flugzeug wohl noch schwimmt? Nach wenigen Minuten höre ich auf 121.50 Mhz, der Notfrequenz, eine aufschwellende Tonfolge von etwa 200 Hz bis 3.000 Hz. In dem nervigen Getöse dann plötzlich die Stimme von Horst: „Links, Jürgen, weiter links ... geradeaus ..." „Horst, bist Du verletzt?" „Nein!" Wie zur Bestätigung sehe ich ihn in der Rettungsinsel knien und mit beiden Armen winken. „Jürgen, es ist alles so abgelaufen, wie wir geübt haben", höre ich noch, dann bin ich vorbei, das Notsignal übertönt ihn vollends. Ich kann nur mit Horst sprechen, wenn ich unter 500 Fuß fliege und nur in einem Umkreis von maximal 500 Metern.

Auffällig war, daß der Kegel, in dem das ELT hörbar war, immer kleiner wurde und später sehr weit von der Rettungsinsel entfernt war, was zunächst zur Irritation führte, weil ich davon ausging, daß Horst das ELT in der Rettungsinsel hatte. Heute weiß

Statistik:

31 Starts und Landungen

28.179 NM oder 52.185 Kilometer geflogen

192:06 Stunden Flugzeit

146,69 Knoten Durchnittsgeschwindigkeit

ich, daß das Signal vom ELT des sinkenden Flugzeugs abgestrahlt wurde. Horst hatte beim Aufprall seine Brille verloren und konnte auch aus anderen Gründen keine andere Frequenz an seinem King KLX100 Handfunk-GPS einstellen. Nachdem nun die Position mit N 03° 24,96" E 176° 15„95" exakt feststand und Horst die Landung und den Ausstieg gut überstanden hatte, gaben Günther und ich einen umfassenden Bericht nach Honolulu. Auch daß Horst Hochseesegler ist und sich als guter Seemann und Pilot auf diese Situation in einem gemeinsamen Lehrgang der AOPA bei den Seefliegern in Nordholz vorbereitet hat.

Honolulu wies den Horst durch uns eindringlich an, in jedem Fall seine Schwimmweste anzulegen und anzubehalten. Auch wurde von einem Patroullienboot gesprochen, das in 10 Stunden am Unfallort sein könnte.

Während Günther in der Höhe über den Unfallort kreiste, bin ich in alle vier Himmelsrichtungen geflogen und habe nach einem Schiff gesucht. Dabei habe ich auf dem Marine Notkanal 16 und 2182 Mayday Meldungen abgesetzt, in der Hoffnung, nun schnell jemand zu finden, der Horst aus seiner mißlichen Lage aufnehmen könnte. Leider negativ, wohl auch, weil ich nicht das codierte Notsignal auslösen konnte und so die Empfänger in meiner Reichweite meinen Notruf nicht hörbar machten.

Nach etwas mehr als einer Stunde mußten wir die Suche aufgeben und Horst in seinem Rettungsfloß auf dem weiten Pazifik alleine zurücklassen, um mit dem Sonnenuntergang noch auf dem Flugplatz Bonriki, auf der Insel Tarawa im Pazifikstaat Kiribati zu landen. „The man with the Beacon is out... you are cleared to land"... Der Platz lag zwischen zwei Schauern. In einer engen Platzrunde erkannte ich in der einsetzenden Dämmerung, was mit der Meldung gemeint war: Ein Mann stand am Aufsetzpunkt und schwenkte wie ein Eisenbahner eine Petroleumlampe...Die Flugplatzbefeuerung!

„Morgen mit dem ersten Tageslicht fliegt ein Flugzeug von Ihnen zum Überlebenden und sucht das Seegebiet nach einem Schiff ab" sagte Mr. Nata von Nadi auf Fidschi, in dessen Verantwortungsbereich sich der Unfall ereignete. Das war eine klare Anweisung und für uns selbstverständlich, jedoch erwarteten wir mehr. In Gesprächen erreichten wir, daß Fidschi auf diplomatischem Wege Australien offiziell um Hilfe bei dieser besonderen Rettungsaktion bat. Nun lief alles in unserem Sinne. Nur knapp drei Stunden nach unserer Landung war schon ein Patroullienboot, allerdings von Majuro, den Marschall-



Motus im Midi Atoll/Marshall Inseln

Inseln, auf die fast 385 NM entfernte Unfallstelle unterwegs. Das Boot von Kiribati hatte leider Maschinenschaden, es hätte 165 NM weniger Anfahrt gehabt.
Diese doch guten Nachrichten an diesem fernen Ende der Welt und die Aufforderung des leitenden australischen Offiziers, am folgenden Morgen zu einem Bericht in die Rettungsleitstelle zu kommen, ließ uns dann noch mit Horst auf eine ruhige Nacht und ein baldiges, gutes Ende dieses Vorfalles hoffen.

Übrigens wäre das der 06.05.97 gewesen. Aber den Tag gab es in unserem Leben nicht mehr ... die Datumsgrenze, alles klar?

Datum: 07.05.97

In blütenweißer Uniform mit einem strahlenden Lächeln begrüßte uns Lieutenant Commander Hans van der Zyden, Maritime Surveillance Adviser. Der Mann hatte gute Nachrichten, das sah man ihm an der Nasenspitze an: „We have an ORION, which is a big aircraft with 14 peoples and everything on board in Honiara Solomon Island. That aircraft will join Horst this afternoon and stay there until Horst is safe on Board of LOMOR" Das war also der Name des rettenden Patroullienbootes. Wir atmeten auf, besser konnte es nicht laufen.
Nachdem wir nun unseren Bericht abgegeben hatten, wollten wir uns sofort an der Suche nach Horst mit unseren Flugzeugen beteiligen. Hans lehnte jedoch ab, unnötiges Risiko. Dabei zeigte er auf einen der vielen Drucker in seinem Büro. Hier wurde in regelmäßigen Abständen eine Position ausgedruckt. Bei genauerem Hinsehen: N 03° 25" E 176° 16" die Unfallstelle! Hier stand also schwarz auf weiß die Position der Rettungsinsel auf wenige Meter genau auf dem Papier, unsere Suche somit nicht erforderlich. Hans führte uns an einen großen Kartentisch, dort hatte er schon die Drift der Rettungsinsel während der vergangenen Stunden eingetragen.
Horst war zu diesem Zeitpunkt 17 Stunden dort draußen ganz alleine und völlig abgeschnitten von all den guten Nachrichten. Günther und ich schauten uns an, uns war klar, was Horst durchmachen mußte ... Klar, wir fliegen raus! Als ob Hans Gedanken lesen konnte, schüttelte er den Kopf und sagte: „Die ORION ist fast zum gleichen Zeitpunkt dort, zu hohes Risiko! One is enoff!"

„This is LOMOR, our RH Engine runs hot, we have to stop for one hour." Das Patroullienboot konnte die Vollastfahrt nicht verkraften, man mußte mit der Fahrt runter. Gespannt verfolgten wir die Entwicklung der Dinge in der Leitstelle. Der geplante Termin, gegen 20.00 Uhr mit der ORION und LOMOR gleichzeitig bei Horst zu sein, verschob sich auf 01.20 Uhr. Wobei die ORION wegen Kraftstoffmangel, wie geplant gegen 22.00 Uhr nach Nauru abdrehen mußte, nicht ohne vorher die Unfallstelle mit Sonarbojen und Markern für die Retter zu markieren. Am folgenden Tag konnten wir mit Horst an Bord der LOMOR von der Rettungsleitstelle sprechen.

„Kuckuck!" tönte die Stimme von Horst fröhlich aus dem Dienstlautsprecher, unser interner, vertrauter Ruf auf der Bord-zuBord-Frequenz unseres Weltfluges. Er signalisierte schon im Anruf: Hier ist alles bestens in Ordnung, wie geht es Euch? Damit war nun schon mal alles klar ... gut gelaufen! Wir bekamen dann doch noch einen ersten Bericht über Einzelheiten der Wasserlandung, die Zeit im Rettungsfloß sowie die Rettung.

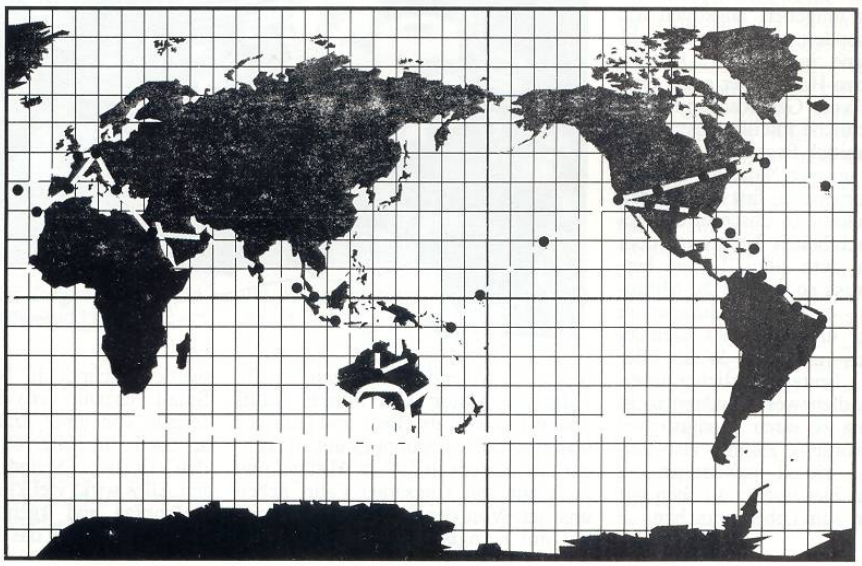
Offensichtlich ging es dem Horst den Umständen entsprechend gut."

D-EEBR
Horst Ellenberger
Altdorf/Nürnberg

D-EDVV
Dr. Günter Kuhlmann
Hannover

ROUND THE WORLD 1997

50th ANNIVERSARY · 3 BONANZA V 35



Nürnberg
Jersey
St. Maria
St. John's
Bangor
Chicago
Pagosa Springs
Santa Maria/Ca.
Honolulu
Bonriki
Honiara
Cairns
Ayers Rock
Darwin
Surabaja
Singapore
Medan
Matras
Muscat
Luxor
Kekira
Nürnberg

D-EBNQ
Jürgen Timm
Nindorf

St. Michel
Groningen
Valencia
Grand Canaria
Dakar
Recife
Belem
Cayenne
Port of Spain
Pointe A Pitre
Grand Turk
Miami
New Orleans
El Passo
Chino
Santa Maria/Ca.
Honolulu
Bonriki
Honiara
Cairns
Ayers Rock
Darwin
Surabaja
Singapore
Medan
Matras
Muscat
Luxor
Kekira
Nürnberg

Islandtörn mit der OLE HOOP

Johanna (DL5HY) und Klaus (DL5HN)

Für die 2.500 Seemeilen von Hamburg über die Shetlands und Färöers nach Island und zurück hatten wir knapp 6 Wochen Zeit und viel Glück mit Wind und Wetter, sonst hätten wir unser Ziel womöglich nicht erreicht. So aber wurde es ein Traumtörn. Hier ein paar Auszüge aus meinem Reisbericht zum Einstimmen und Nachmachen (mehr davon in der „Yacht", voraussichtlich H.8/98). Klaus

Mittags nimmt der Wind ab, dreht auf Südost und mit ausgebaumten Vorsegeln rauscht die OLE HOOP bei strahlendem Sonnenschein durch die blaue Nordsee, während wir gut gelaunt und entspannt im Cockpit sitzen. Rund um uns sind weder Schiffe noch Bohrinseln in Sicht, nur die weite, noch immer bewegte See; es ist wie im Passat, nur ein paar Grade kühler. Das Leben auf dem seinem Ziel entgegensegelnden, rollenden Schiff wird nun zur Normalität, das Leben an Land, geschützt gegen alle Unbillen der Natur, wird zur Erinnerung. Weder den Dreistundenwechsel von Wachen und Schlafen noch die Bewegungen im Rhythmus der von achtern heranrollenden Wellen empfinden wir als lästige Störung, die unser Wohlbefinden beeinträchtigt könnte. Das ist schon eigenartig: rundum von dem für uns Menschen lebensfeindlichen Element Wasser umgeben, ängstigen wir uns nicht, sondern fühlen uns wohl und schaffen in diesem kleinen schwimmenden Hohlkörper sogar eine Atmosphäre von Gemütlichkeit. Das durch menschliche Intelligenz entstandenen Hilfsmittel Segelboot läßt uns die Grenzen unserer Natur als Landlebewesen überwinden, fast als würden wir zurückkehren zu unserem entwicclungsgeschichtlichen Ursprung, dem Wasser, aus dem alles Leben hervorgegangen ist, so wie vor 50 Millionen Jahren einige Landsäugetiere wieder in ihr ursprüngliches Element zurückkehrten und als Wale oder Tümmler bis heute glücklicher leben als jedes Landlebewesen (wären nicht die Menschen zu ihren unnatürlichen Feinden geworden). Es gibt also keinen Grund, schnell ankommen zu müssen, denn hier und jetzt haben wir alles, was wir zum Leben brauchen.

....

Mit wechselnder Stärke und kleinen Atempausen halt unser„Passat" auch die nächsten zwei Tage an. In der dritten Nacht durchsegeln wir das erste Ölfeld. Diese gigantischen, mit Lichtern übersäten, feuerspeienden Stahlkolosse scheinen wie aus einer anderen Welt, bedrohlich und unwirklich wie die Filmkulissen in Fritz Langs „Metropolis". Wir halten gebührenden Abstand. An Steuerbord voraus tauchen plötzlich die Fahrtlichter eines Schiffes auf und kommen näher. Wir sehen Bachbord, Steuerbord und die Toplichter übereinander. Will der uns versenken?! Ich rufe das fremde Schiff auf Kanal 16 und fordere es auf, seinen Kurs zu ändern, denn mit unseren ausgebaumten Vorsegeln sind wir auf schnelle Manöver nicht eingerichtet. Keine Antwort. Auch beim zweiten und dritten Ruf knackt es nicht einmal im Lautsprecher. „Der spinnt wohl!"



denke ich wütend. Wir starten für alle Fälle den Motor. Das fremde Schiff ändert seinen Kurs etwas und läuft vor uns durch. Dann stoppt es auf, umrundet uns achtern in 100 m Abstand und läuft nun mit langsamer Fahrt neben uns her. Von der Brücke aus werden wir mit Ferngläsern beobachtet, doch unsere Anrufe werden weiterhin nicht beantwortet. Wir beschließen, unseren Kurs nicht zu ändern und diesen Rüpel zu ignorieren. Der bleibt nun langsam achteraus und 10 Minuten später hören wir auf Kanal 16 ein Gespräch über eine passierende Segeljacht. Ihr Funkgerät jedenfalls scheint zu funktionieren. Mit zunehmender Annäherung an die Shetlands verschlechtert sich die Sicht. Dunst und Nebelschwaden verhüllen Küste und Land. Erst als wir uns der dem Hafen von Lerwick vorgelagerte Insel Brassey bis auf 5 Seemeilen genähert haben, sehen wir schemenhaft die ersten zerklüfteten Kaps und die darüber ansteigenden dunklen Berge. Genauso haben wir uns die Shetlands vorgestellt: grau, nebelverhangen mit schroffen ungastlichen Küsten. Wie wir es bei den Engländern gelernt haben melden wir uns bei „Lerwick Port Control" an, werden freundlich begrüßt, in den Small Harbour verwiesen und durchsegeln, von einer kräftigen Düse geschoben, mit Hilfe von Radar und GPS den Brassey Sound Richtung Hafen. Alles wirkt viel kleiner als auf dem Hafenplan und irgendwie gemütlich: das Hafenbecken, das mit zehn Jachten

schon überfüllt ist, die schmalen Gassen und die darüber aufsteigende malerische Altstadt mit ihren Giebeln, Mauern und Zinnen aus grauen Felssteinen. Zunächt müssen wir die Formalitäten erledigen und erkundigen uns bei dem Norweger, bei dem wir längsseits liegen nach dem Büro des Hafenmeister und betreten, die rostige Eisenleiter zur Pier erklimmend, dann zum ersten mal schottischen Boden. Hafenmeister, Zoll, ein paar Einkäufe, Touristeninformation und Landausflüge gehen uns durch den Kopf, doch nur oberflächlich, denn noch haben wir das Erlebnis unserer Reise hierher nicht verarbeitet, sind noch nicht wirklich angekommen. Viel zu schnell sind wir an Land gesprungen, wie eilige Gäste, die ihr Fährschiff verlassen, und die Stadt mit ihren vielen Menschen scheint uns im Augenblick noch ebenso unwirklich, wie die nun bewegungslos vor uns liegende OLE HOOP, sicher vertäut im ruhigen Hafenbecken, so, als sei sie schon eine Ewigkeit hier und hätte nicht kurz zuvor noch mit rauschender Bugwelle die Nordsee durchpflügt. Auch uns, die wir gerade erst ein paar Minuten gemeint, so war gerade dieser erste Abschnitt mit seinen möglichen Wetterproblemen ständiges Thema während unser wochenlangen Vorbereitungen: Was tun, wenn uns ein Nordweststurm entgegenweht? Welche Häfen können wir dann anlaufen? Werden wir es zur Ostküste Schottlands schaffen oder nach Norwegen ablaufen müssen? Wir waren auf alles vorbereitet, doch so ideale Windverhältnisse hatten wir kaum erwartet und sind nun einfach glücklich. Wie schön, dies so vollkommen mit Johanna teilen zu können und wie gut, keine Crew an Bord zu haben, die nach dem Landfall vielleicht den Skipper lobt, aber weder Verantwortung noch Sorgen unterwegs mit ihm teilt und das Schiff dann wirklich so verläßt, wie ein Fahrgast die Hafenfähre.

Im rappelvollen Pup THULE, gleich am Hafen, feiern wir abends unseren Erfolg bei süßbitterem, dunklen Guinnes und leisten uns zur Feier des Tages sogar teure englische Zigaretten. Ein guter Anfang war das, Prost Johanna, auf unsere Reise nach Island! Auch wenn die Shetländer von Kälte, Nebel



wieder sicher auf festem Boden stehen, ist von dem viertägigen Törn äußerlich nichts mehr anzumerken, und doch unterscheiden wir uns von den anderen Touristen, die wie wir den Hafen und die Altstadt besichtigen: Denn unsere Gedanken sind noch draußen auf See. Auch wenn dieser Reise nichts Spektakuläres anhaftet, hatte die oft unberechenbare Nordsee es doch ausgesprochen gut mit uns und Regen geplagt sein mögen, ihr Gemüt hat sich dadurch nicht verfinstert. Freundliche und hilfsbereite Menschen, wo wir auch hinkommen. Der Hafenmeister, der stolz seine Radar- und Videoüberwachungseinrichtungen vorführt und uns Wetter karten und -prognosen kopiert, der Zöllner, der sich per Handschlag verabschiedet und die einheimischen Segler vom Lerwick Boat Club, die uns ohne "Sicherheit" den Schlüssel für das Clubgebäude überlassen, in dem wir nicht nur duschen und Wäsche waschen, sondern auch nach der „last order" abends ein frischgezapftes Pint Bier trinken können. Anders als in den überfüllten und teuren Häfen der englischen Südküste fühlen wir uns hier wirklich wie Gäste behandelt und auch die Liegekosten von nur 11 Mark pro Tag sind ausgesprochen freundlich.

Die meisten der hier liegenden Jachten kommen aus Norwegen oder Schweden, nur zwei führen die englische Flagge. An der kleinen Pier liegen alle zu zweit nebeneinander mit Ausnahme einer großen schwedischen Swan. Um zu verhindern, daß jemand an ihrem glänzend weißen Rumpf längseits geht und daran womöglich Spuren hinterläßt oder beim Landgang das edle Teakdeck beschmutzt, hat die Crew ihr großes Schlauchboot an die Seite gelegt. Rücksichtslos und egoistisch, wie wir finden, doch leider sagt es ihnen niemand und so legen sich zwei nach uns einlaufende Jachten noch als drittes Schiff ins „Päckchen", während die Swan weiterhin unbehelligt 20 Meter Pier für sich allein beansprucht.

Unsere Wetterfrösche vom Amateurfunk geben uns 48 Stunden Zeit, um die 240 Seemeilen entfernten Färöer vor dem nächsten Frontdurchgang zu erreichen. Wir haben die Wahl, entweder 3 Tage zu warten und die Kaltfront mit Sturmböen aus Südwest im Hafen abzuwettern oder sofort zu starten. Wir beschließen, auf den geplanten Landausflug auf Mainland, der Hauptinsel der Shetlands, zu verzichten und laufen gegen Abend aus.
Das Wetter ist wie vor zwei Tage bei der Ankunft: bedeckter Himmel, Sprühregen, schlechte Sicht. Kurz nach uns läuft das für ein paar Stunden vor Lerwick auf Reede gelegene deutsche Kreuzfahrtschiff, MS EUROPA, aus und kommt nun von achtern auf. Nach dem Motto „keine Angst vor großen Tieren" rufen wir die EUROPA auf Kanal 16 und erhalten auch prompt Antwort. Der aus Bonn stammende 1. Offizier bestätigt uns zunächst ein gutes Radarecho in 5 sm Abstand und dann tauschen wir Reise- und Schiffsdaten aus. Noch bevor wir uns verabschieden und weiterhin gute Reise wünschen hat Johanna plötzlich eine zündende Idee. „Mensch, die könnten doch von ihrer Brücke aus tolle Fotos von der OLE HOOP machen!" Stimmt, können die auch - und als der riesige weiße Rumpf der Europa in 50 m Abstand an uns vorbeigleitet steht ein Fotograf auf dem Brükkendeck. Wir bedanken uns bei dem freundlichen Staff Captain und sind

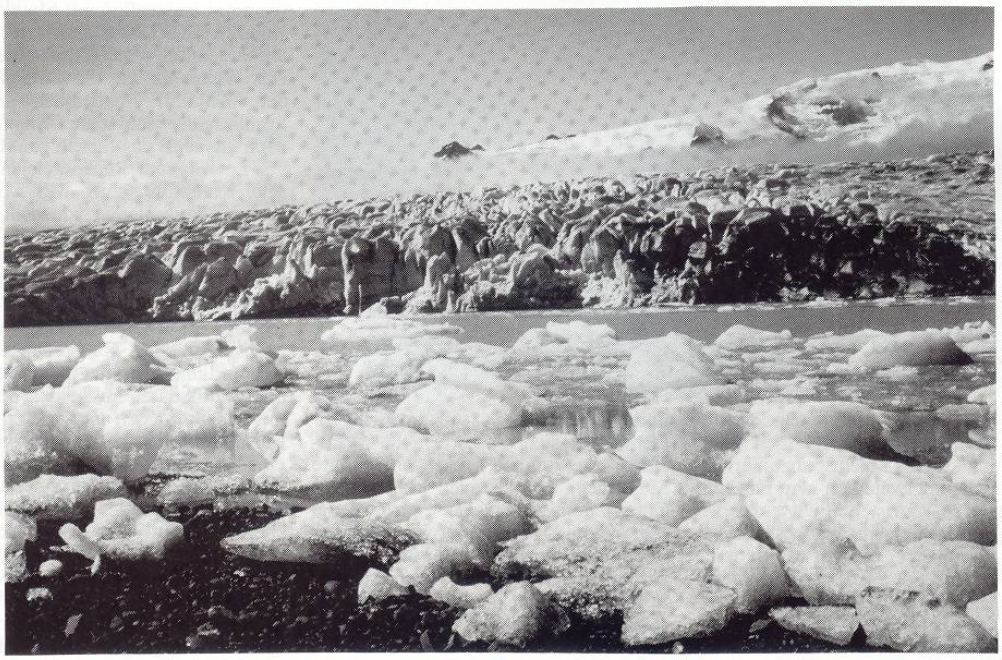
gespannt auf das Ergebnis, das wir in 5 Wochen in unserem Briefkasten vorfinden werden. Ein letztes Mal winken wir uns zu und dann entschwindet der weiße Riese mit seinen über 1000 Menschen an Bord schnell im nebligen Grau, während sich unsere Nußschale hoch am Wind mühsam voranarbeitet, um Sumburgh Head, die Südspitze von Mainland zu runden.

Die englische Seekarte zeigt bis drei Seemeilen südlich des Kaps Wellensymbole, ein Hinweis, es nicht zu knapp zu runden, denn starke Tidenströme und steile brechenden Seen können es hier ungemütlich machen. So bleiben wir noch weitere 5 Seemeilen auf Südkurs, nachdem wir das Kap an Steuerbord querab haben. Es ist 9.00 Uhr abends nach englischer Sommerzeit, als wir endlich wenden und auf unseren Generalkurs von 310 Grad Richtung Färöer gehen können. Der Wind weht mit nur schwachen 3 Beaufort aus Südwest und noch immer sind die Inseln grau verhangen und die Konturen der steilen Klippen nur schemenhaft zu erkennen. Unseren ausgefallenen Landausflug müssen wir daher nicht bedauern, denn bei dem Wetter hätten wir ohnehin nicht viel von der Landschaft gesehen.Zwischen Sumburgh Head und Foula Island, die östlichste der Shetlandinseln, die wir knapp passieren werden, liegen noch einmal 30 Seemeilen. Bis dahin wird die Sonne ihre in diesen Breiten nur kurze Wanderung unter den Horizont schon beendet haben und Foula, falls der Wetterbericht für Morgen stimmt, in rötliches Morgenlicht tauchen.

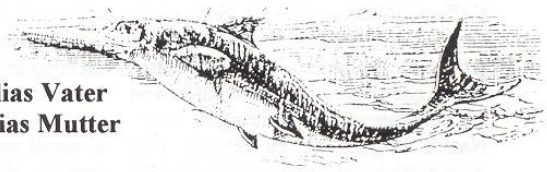
Es ist Zeit, unsere Wachen zu beginnen, doch wie immer nach einem Start, ist keiner so richtig müde und die nur zwei Nächte auf See, die wir vor uns haben, werden zum Eingewöhnen kaum reichen. So nehmen wir es damit auch nicht so genau und erst gegen 23.00 Uhr verhole ich mich „erstmal für zwei Stunden" in die Vorschiffkoje, während Johanna, dick eingepackt in Faserpelz, gefüttertem Overall und Ölzeug in nieselfeuchter Kühle die erste Nachtwache übernimmt. Unter der dicken Montur spüre ich kaum noch ihren Körper als ich mich mit einer Umarmung und einem Kuß von ihr verabschiede..

Nach tiefem Schlaf erwachend, umgeben vom Plätschern und Rauschen der sich an der Bordwand brechenden Wellen, befreie ich mich aus den wohlig wärmenden Decken und arbeite mich entlang des Handlaufes durch den dämmrigen Salon bis zum Niedergang. „Alles klar?", rufe ich in Richtung der von Segelstiefeln und unförmigen roten Ölhosen umhüllten Paar Beine, das einzige, was ich von der im Cockpit sitzenden Johanna erkenne. „Ja, Schnuffelchen!" (Immer dieses Schnuffelchen!) „Wir haben das Leuchtfeuer von Foula voraus; sonst gibt es nichts zu sehen!" An ihrem klappernden Geschirr, dem Lifebelt, steigt die Bärin nun nach unten, und bevor sie sich in die warme Vorschiffkoje verholt und ich die Wache übernehme, entscheiden wir anhand der aktuellen Position, 10 Grad höher zu laufen, um die steile Felsenküste Foulas in sicherem Abstand zu passieren. Die nun wieder schlank gewordene Johanna wirft noch einen prüfenden Blick auf meine im Cockpit eingepickte Sicherheitsleine, verabschiedet sich von mir und warm eingepackt wie sie zuvor übernehme ich ihren Platz unter dem schützenden Sprayhood, von dem aus ich alle 10 Minuten sorgfältig rundum blicke und gelegentlich zum Kartentisch hinuntersteige, um unsere Position mit Hilfe des GPS zu kontrollieren. Die erst vor zwei Stunden untergegangenen Sonne kündigt mit hellen silbernen Streifen am nordöstlichen Himmel schon wieder ihren Aufgang an und die bei dem noch immer leichten Südwest friedliche, mattgrau schimmernde See läßt vergessen, daß wir uns nicht in der Elbmündung, sondern auf dem großen Atlantik befinden.





Reise nach Nordafrika



Berichtet von: **Herbert (DJ2OV/F5VDP), weiß, alias Vater**
Ingrid (DL3SAR/F5VDO) weiß, alias Mutter

Sonstige Crew-
mitglieder, dauernd: **Beshira (ohne call) schwarz, alias Katze oder „Katz"**
zeitweise: **Timmy (Enkel von I+H) blond**

Plötzlich bellt es aus dem Lautsprecher in französisch: „Achtung, die Segelyacht nördlich von Cap Bizerte! Bitte antworten Sie auf Kanal 6! Hier spricht die Marine Nationale!" Es dauert einen Augenblick, bis wir die klar verständliche, aber unerwartete Botschaft verdaut haben. Wir schauen uns um. Meint der uns? Kein anderer Segler in Sicht! Schon kommt die 2. Aufforderung. Na, dann woll'n wir mal: „Hier ist die Segelyacht SARILIKA. Tut uns leid, aber Kanal 6 können wir nicht!" – „Nennen Sie einen Kanal, auf dem Sie arbeiten können!" – Ups.. welchen denn nun mal schnell? „ÄH ...72" – jetzt aber schnell umschalten .... und schon geht's weiter: „Sie befinden sich in den Hoheitsgewässern der tunesichen Republik. Wo kommen Sie her, wo wollen Sie hin? Welche Flagge? Buchstabieren Sie den Namen des Schiffes! Wieviel Leute an Bord? Welche Nationalität? Usw. usw. Dann noch eine Rückfrage: „Sie wollen wirklich nach Bizerta?" „JA!" – „Wirklich alles Deutsche an Bord?" – „JA!" – „Gute Weiterfahrt!" Wir schalten wieder zurück auf Kanal 16. „Tschüss!" – ?? Wir schauen uns ungläubig an, hat der wirklich „tschüss" gesagt?? Ja. – also dann: „TSCHÜSS!"

Am 9.10. um 12.30 Uhr deutscher Zeit machen wir in Bizerta fest. 5 Minuten später steht einer mit Dienstmütze am Steg und begrüßt uns in französisch: „Guten Tag und willkommen in der Repubklik Tunesien!" Sowas hatten wir auf der ganzen Reise noch nicht gehört. Der erste Eindruck also sehr positiv. Dann kam das bürokratische Allerlei.
Der Zöllner wollte nochmal das gleiche wissen und machte Inventur. Alles wurde aufgeschrieben und dokumentiert. Dann wollte er noch einen Blick in die Schaps werfen. Alkohol? Ja, aber alles angebrochene Flaschen, die ihn nicht interessierten. Jetzt war Ruhe. Nach ein oder zwei Stunden wachte ich wieder auf und wollte gerade unter die Dusche, da kam Nr. 3! Er sei von der Küstenwache, und ob wir die Formalitäten gleich erledigen könnten, sonst käme er später nochmal vorbei. „In einer Viertelstunde" Ich schaute auf meine Uhr, das wäre also um 18.00 Uhr, und schlug ihm 18.30 Uhr, also in 45 Minuten vor. Er stutzte, schaute etwas verwundert und verschwand. Er ward nicht wieder gesehen. Erst am nächsten Tag ging mir der Seifensieder auf, nachdem Ingrid trotz Terminvereinbarung eine Stunde vor dem verschlossenen Friseurladen gewartet hatte. Tunesische Zeit ist eben nicht MESZ, sonder nur MEZ! – Man lernt eben nie aus.!



Die Stadt war voll mit Anstreichern. Überall wurde gepinselt, Fassaden weiß, Fensterrahmen und Türen blau. Girlanden und Flaggen aufgehängt und jede noch freie Fläche mit einem Bild des Staatspräsidenten verziert. An jeder Ecke dröhnte ein Lautsprecher mit patriotischen Liedern (glaube ich) Personenkult wie einst. Am 15.10. ist ein Nationaler Gedenktag, und der Präsident will die Stadt besuchen.

Dann kam der 15.10., und er hat sein Angesicht NICHT über dem Hafen leuchten lassen, sondern nur den Heldenfriedhof am anderen Ende der Stadt besucht! Welche Enttäuschung! Aber alles ist mal wieder gefegt, und die öffentlichen Rasenflächen geschnitten worden. Hat doch auch sein Gutes gehabt!

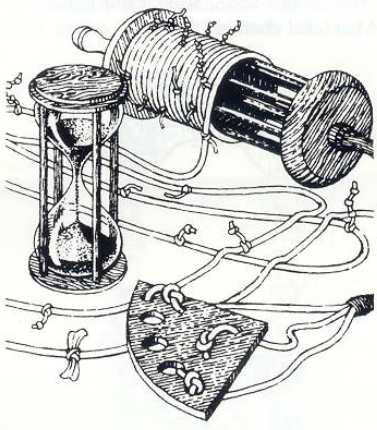
Nun wird Ingrid etwas von Sidi Bou Said, Karthago und Tunis erzählen:
Am 20.10. sind wir am späten Nachmittag in einen wunderschönen Hafen eingelaufen, d. h. die Umgebung war wunderschön anzusehen. Noch ehe wir um das Cap fuhren, sahen wir schon durch das Fernglas viele weiße Häuser zwischen Grün und Palmen, die sich vor einem Strand an den Hügel schmiegten. Am Cap selbst lag eine gestrandete Yacht. Der Hafen sah leider ganz voll aus. Es ist immerhin DER Sportboothafen von Tunis, und Tunis ist ja eine große Stadt. Endlich, nachdem wir suchend Ausschau hielten und Leute von einem Kat uns schon längsseits gehen lassen wollten, kam einer gemächlich an und fragte nach unserem Tiefgang. Er meinte, „kein Problem" und winkte uns an den festen Kai, schräg gegenüber der Kapetanerie. Direkt hinter dem Hafen stieg der Hügel auf, mit vielen Treppen, die in den Ort Sidi Bou Said führten. Von oben grüßten weiße Häuser mit blauen Türen und Fensterläden und natürlich auch der Turm einer Moschee. Es dauerte auch gar nicht lange, und der Muezzin rief. Hier konnte man ihn gut hören, denn es war nur der EINE. In Bizerte waren es so viele, und sie hatten sich zeitlich nicht abgestimmt, so daß es ein richtiges Durcheinander war.

Direkt vor uns war ein Café. Man saß unter Orangenbäumen oder blauweißen Sonnenschirmen auf blauweißen Stühlen. Kellner mit

Fliege servierten die Säfte oder Kaffees. Anderes gab es dort nicht. Ein Sandwich mußte man sich über der Straße besorgen. Wir taten dieses zwei Tage später und waren sofort von zig hungrigen Katzen umringt.
Nachts fing es an zu regnen. Den ganzen nächsten Tag war es grau. Wir haben es uns mit Büchern gemütlich gemacht. Nachmittags hat der Vater mit Schirm die Treppen erklommen und ein wenig den Ort erkundet und festgestellt, daß er sich in den letzten 10 Jahren nicht verändert hat. Am nächsten Vormittag sind wir dann gemeinsam am Strand entlang auf der Straße die km in den Ort gelaufen. Er ist sehr gepflegt, weiße Häuser, wieder mit blauen Türen oder Fensterläden oder geschmackvollen blauen Gittern. Diese Türen hatten hier allerdings noch Muster von schwarzen Nägeln. Viel Grün. Bougainvilleas, Hecken und Bleiwurz und viele Vögel.

Der Heilige „Sidi Bou Said Khalef El Beji" ist dort 1231 begraben worden und hat den Ort zur Pilgerstätte gemacht. Heute ist er eine Residenz des gehobenen Bürgertums. Statt Moslems pilgern heute Touristen an der Front von Boutiquen entlang. Aber gleich zweimal um die Ecke ist man allein und findet immer wieder schöne Motive, die es wert sind, fotografiert zu werden. Wir haben dann noch auf dem kleinen Markt Obst gekauft und beim Bäcker so baguette-ähnliches, langes Brot, haben uns in ein Café gesetzt und die Menschen vorbeilaufen lassen, ehe wir uns nun an den „Abstieg" über die Treppen zur Marina machten. Dabei trafen wir so alle 10 m auf junge Paare, die es sich auf der Mauer im Schatten bequem gemacht hatten. Was es in den Boutiquen gibt, wollt Ihr wissen? Also, erstmal wird man überall angesprochen, und zwar in allen Sprachen. Zu kaufen gibt es neben Plüschkamelen in allen Größen schöne Keramikgegenstände, die Hauptfarben sind auch hier blau und weiß, dann viel Silberschmuck, hübsche blauweiße Vogelkäfige, Teppiche, Kaftane, „echte alte" punische Münzen, Bilder, Briefmarken, natürlich auch Postkarten und viel Krimskrams.

Am nächsten Vormittag hatten wir Glück, denn ein Taxi hielt gerade vor dem Eingang der Marina, ersparte uns so den langen Weg bergauf und brachte uns bis vor die Tür des „Karthago Museum". Es ist aber gar kein Museum im eigentlichen Sinne, denn die Ruinen stehen ja unter freiem Himmel und sind über die ganze Stadt verteilt. Wir haben nur die Thermen des Antonius, eine riesige römische Badeanstalt, besichtigt. Es ist wirklich sehenswert. Man steht staunend davor und bewundert, wie die Menschen damals schon in der Lage waren, so riesige Gebäude zu errichten. Eine Säule hat man wieder auf ein Fundament gestellt, und man kann sich vorstellen, wie hoch es einmal gewesen sein mag. Karten und Modelle, die sich zwischen den Ausgrabungen befinden, kurbeln die Phantasie an, man beginnt zu träumen. Ein sehr schön gemachtes Computerbild, das auch die Deckenmalereien zeigt und die Kacheln und Mosaike und auch einige Menschen in der damaligen Tracht, ergänzt das ganze. Dieses Karthago ist 814 vor Chr. von der Königin Elyssa, die aus Phönizien geflohen war, gegründet worden.



Der nächste Tag war mal wieder ein „Ruhetag". Kleinere Alltagssachen wurden erledigt. Leider war das Telefon in der Marina immer noch „en panne", so habe ich es dann aufgegeben, mal wieder ringsherum Neues von der Familie zu erfahren. Dann ging es mit der Bahn nach Tunis. Wieder waren wir für die hiesigen Verhältnisse früh dran. Es war Samstag, so hatten wir viel Platz im Abteil. An einer der nächsten Stationen stieg ein Tunesier ein, der uns auf Deutsch ansprach, als er hörte, wie wir uns unterhielten. Er hätte in Berlin studiert und sein Sohn studiere gerade in Frankfurt. Jedenfalls wollte er auch nach Tunis und in die Souks. Angekommen in Tunis, es ist ungefähr so weit wie von Leonberg nach Stuttgart stiegen wir in die Straßenbahn und fuhren in die Innenstadt. Viele Menschen, viel Verkehr und viele Hupen!

Dann standen wir plötzlich in einer riesigen Markthalle mit Obst und Gemüse. Das war ein Angebot! Der Wochenmarkt in Stuttgart ist nichts dagegen! Durch ein anderes Tor. Nun sahen wir so viel Fisch und Meeresgetier, wie ich noch nie auf einmal unter einem Dach gesehen habe. Unvorstellbar, wer das alles kaufen und essen soll. Wieder um einige Ecken sind wir in den engen Gassen des Souk. Da kann man sich wirklich verlaufen. So eng, so groß und winkelig und sooo vielfältig. Es gibt da verschiedene „Straßen" für Silber, Gold, Leder, Teppiche, Parfüm, Kleider, Keramik usw. Die Zeit reicht gar nicht aus, um alles zu betrachten. Natürlich wird man auch hier überall angesprochen und jeder preist seine Waren als die besten an.

Die Hochzeitskleidung z. B. hat mich total fasziniert. Sie ist wirklich wie aus dem Märchen von 1001 Nacht! Weite Pluderhosen, die um die Knöchel ganz eng gefaßt sind. Mit vielen Perlen und Pailletten bestickte Mieder, traumhaft! Kleine Kronen aus Perlen geformt oder Diademe fürs Haar. Die gleichen Kleider ebenfalls für Kinder. Ich hoffe, daß wir mal zufällig so etwas zu sehen bekommen. Die Schmuckläden sind durch ihre Fülle ganz besonders schön. Es glänzt und glitzert überall. Es gibt sogar winzige silberne Schuhe, oder besser gesagt Pantöffelchen. Die Parfümläden haben nicht nur zig Essenzen, die man überall hingeträufelt bekommt, so daß man schließlich gar nichts mehr riechen kann, sondern auch die dazu passenden Karaffen und Krüglein in blau oder rot, in zierlichen Formen. Ich wußte gar nicht, daß hier in Tunesien so viele Teppiche hergestellt werden. Wir waren in einem Laden , und man hat uns sehr schöne in Muster und Farbe gezeigt. Dort durften wir auch auf eine Dachterrasse steigen und hatten von oben einen sehr schönen

Blick über die Dächer von Tunis. Die große Moschee war gleich nebenan und zig weitere überragten mit ihren schlanken Minaretten die Dächer der Stadt. Leider war es gerade keine Zeit für den Muezzin. Diese Dachterrasse war übrigens auch wunderschön gekachelt, wobei mal wieder blau und weiß vorherrschten. Anschließend gab es noch einen heißen, ganz süßen Pfefferminztee.

Weiter ging es vorbei an zig Gerüchen und auch das viele Schauen machte uns hungrig. Mohammed, so hieß unser arabischer Begleiter aus dem Zug, führte uns wieder um einige Ecken, und wir waren in einem typisch arabischen Restaurant. Es hatte ein hohes Gewölbe. Auch diese Wände waren mit bunten Kacheln in verschiedenen Motiven belegt. Es war sauber. Die Köche hatten wie bei uns weiße Mützen auf. Gekocht wurde gleich hinter der Theke, unter einem riesigen Rauchfang. Der Grill stand vorn am Eingang. Da Araber ja viel mit den Fingern essen, fehlte auch das Waschbecken im Gastraum nicht. Es gab gegrillte Lammkoteletts und einen bunten Salat, Wasser und zum Nachtisch Kaktusfrüchte, die aber schon geschält waren.

Auf unseren eigenen Spuren, nachdem wir einen Laden, wo wir einen Ölfilter für den Perkins kaufen wollten, geschlossen vorfanden, sind wir dann wieder mit Straßenbahn und Zug nach Sidi Bou Said gelangt. Jetzt waren die Züge aber brechend voll. Zwei Kinder sind für uns aufgestanden. Bei uns habe ich das noch nicht erlebt, nur einmal in Paris! Die ganzen Haltestellen sind sehr sauber und gepflegt, kein Geschmiere an den Wänden, heile Bänke und alles wieder in blau und weiß. In Sidi Bou Said wurde noch einmal „falsches Baguette" und Croissants gekauft, damit das nächste Frühstück nicht erlaufen werden muß.

So schön Sidi Bou Said ist, so teuer und unbequem ist es auch. Verglichen mit Bizerta ist hier alles doppelt so teuer. Die Einkaufsmöglichkeiten im Hafen sind äußerst beschränkt und so muß man für alles über 100 m hochkrabbeln (600 Stufen oder 2,5 km!) Bier und Wein gibt es nur im Magasin General, (in Bizerta Monoprix) und nur in einer ganz bestimmten Ecke mit eigenem Eingang! Der Wein ist teuer – ca. 7,50 DM die Flasche – und ... na ja, sagen wir, genießbar. Das Bier ist auch teuer: 0,24 l für 1,10 DM, in Dosen 1,20 DM, aber es schmeckt wenigstens wie Bier. Recycling wird groß geschrieben. Flaschen kosten ein saftiges Pfand von 0,30 bis 0,60 DM.

„Ich werde um Punkt 4 Uhr auslaufen!" sagte ich dem Zöllner. „Wohin?" – „Nach Kelibia!" – „Und warum so früh? Da ist man doch in drei Stunden!" Oh je, wo kam denn der her? - Und wo denn meine Papiere seien? Usw. usw. Daß das alles schon erledigt war, und ich nur meine Abfahrt ankündigen wollte, paßte ihm gar nicht und meine Bemerkung, daß ich ihn doch wegen dieser Lapalie nicht um 4 Uhr morgens aus dem Schlaf reißen wollte, löste eine längere Erklärung über die Wichtigkeit der Polizei aus, die 24 Stunden im Dienst sei und nie schläft! Usw. Wenn ich losfahren will, soll ich vorher vorbeikommen und Bescheid sagen. Kurz, er platzte schier vor Wichtigkeit. „Also dann bis morgen früh!" sagte ich, was seine Stimmung nicht gerade hob.

Um 3.45 Uhr war ich vor Ort. Der Junge, der die vorangegangene Unterhaltung aufmerksam verfolgt hatte, schob Wache und „seine Wichtigkeit" (der Alte) war nicht zu sehen. Ich muß wohl ziemlich unverschämt gegrinst haben, denn er sah erst ziemlich verunsichert aus. Dann grinste er zurück, bot mit einen Stuhl an, ging nach hinten, wo schweres Atmen kurz durch Grunzlaute unterbrochen wurde, kam wieder zurück und wünschte mir eine gute Reise, wobei wir uns verständnisvoll die Hand drückten.

Ablegen, und 20 m weiter schaukelte es wie wild. Bis ich das Groß hoch hatte und endlich im tiefen Wasser war, hatte die Katz' schon wieder Olé gerufen! Der Wind reichte kaum, um die Segel stehenzulassen. Also mußte der Diesel wieder helfen. Erfreulicherweise ist Diesel hier billig (0,48 DM je Liter). Im Golf von Tunis schaukelte es noch, aber je näher wir Kap Bon kamen, desto ruhiger wurde es. Um das Kap ,rum gab es nochmal 10 Minuten Kabbelwasser, und dann war Ruhe. Wind und Wellen im Einklang. Es reichte zwar immer noch nicht zum reinen Segeln, aber mit etwas Dieselwind ging es dann erst nach Südost und dann nach Süden, vorbei an den riesigen Erdgas-Verdichter-Anlagen, die das Gas in die Pipeline nach Italien pressen. – Nach 11 Std. haben wir in Kelibia im Päckchen angelegt. Alles voll! Mit uns liegen hier 5 bewohnte Yachten und eine unbewohnte. Reiner Fischerhafen. Die Leute nett und freundlich und Preise, von denen man nur träumen kann.

Und weil es halt so preiswert war, blieben wir eine Woche in Kelibia. Es ist eine der größten Fischereibasen Tunesiens, und dementsprechend sah das Hafenwasser auch aus. Ich hatte das Gefühl, mir auf der Fahrt hierher etwas mit der Schraube eingefangen zu haben, da sich eine leichte Unwucht bemerkbar gemacht hatte. Aber angesichts der Brühe hat mich dann doch der Mut verlassen, ins Wasser zu steigen um nachzuschauen! Ein Franzose, der mit Tauchausrüstung unterwegs war, wollte es dann mit erledigen, weil er auch „runter mußte, aber erst nächste Woche, wenn das Wasser etwas sauberer sei!" Und dabei blieb es dann auch!



Am 4.11. haben wir uns wieder aufgemacht, um unserem Ziel und evtl. Winterliegeplatz El Kantaoui näher zu kommen. Der nächste Hafen sollte also Beni Khiar sein, ca. 30 sm weiter südlich. Der Hafenvize von Kelibia war ganz enttäuscht, als er für die nächste Woche kassieren wollte und ich ihm erklärte, daß wir weiter

wollten. Ob ich denn nicht wenigstens ein kleines Geschenk für ihn hätte. Er schaute mich mit solch traurigen Dackelaugen an, daß ich nicht widerstehen konnte, und ihm 2 Dinar schenkte. Es sind schon arme Teufel. Im Schichtdienst betreut er Kelibia Radio, und dann macht er den Hafenkassierer in der Hoffnung, ein paar Dinar extra abzustauben. Aber hätte ich die nächste Woche bei ihm bezahlt, wäre sein Kollege in Beni Khiar leer ausgegangen, was ich auch nicht wollte.

Nun zu Beni Khiar. Man hatte mich schon vorgewarnt. Man müßte ganz scharf an der Mole langschrammen, sonst würde man unweigerlich aufsitzen. Also dann los. Nach 7 Stunden, davon 4 im Regen, der rechtzeitig vor der Hafeneinfahrt von strahlendem Sonnenschein abgelöst wurde, schrammten wir ganz scharf an der Mole entlang, und saßen prompt auf. Aber mit einem kräftigen Gasgeben waren wir schon durch und machten an einem Ausflugsdampfer fest. Das Empfangskommitee stand schon bereit: Grenzpolizei, Zoll und der Hafenkassierer! Die einen bekamen die Papiere und Pässe und der Kassierer seine 6 Dinar und ein Bakschisch.

Hafenrundgang allein. Ingrid kann nicht. Beine zu kurz und Katze darf nicht.

Am Fischerkai lag ein kleines Fischerboot mit 4 Mann an Bord. Einer werkelte am Motor ,rum, was natürlich mein Interesse weckte. Nach einiger Zeit bekam ich mit, daß da wohl eine Lichtmaschine angebaut werden sollte. Na Ja! Irgendwann klebte sie auch dran, und der Regler wurde mit Bindedraht irgendwo angeknotet, und dann kam der Moment des Probelaufs. Erst wurde versucht, das Getriebe auszukuppeln, was aber nicht gelang. Dann wurde das Boot umgedreht, so daß es mit dem Heck zum Kai zu liegen kam, hinten notdürftig festgemacht, und die Kurbelei begann. Es war ein uralter 2-Zyl.-Diesel, ein mir unbekannter Typ. Das Auspuffrohr war ein ca. 30 cm langes Wasserrohr, das direkt auf den Auslaß-Krümmer geschweißt war und senkrecht nach oben ging.

Aber das Kurbeln eines Mannes reichte nicht aus, um die für den Start erforderliche Drehzahl zu erreichen. Also wurden die Aufgaben neu verteilt. Nr. 1 sollte das Ruder halten, Nr. 2 bediente den Dekompressionshebel und Nr. 3 und 4 kurbelten zu zweit wie die Wilden. Aber eigentlich war nur für Nr. 3 Platz an der Kurbel. Also mußte Nr. 4 hinter dem Motor stehen, sich darüber beugen, um Nr. 3 beim Kurbeln zu helfen. Auch der zweite Versuch schlug fehl.

Nun also Vollgas und das ganze nochmal. Voller Erfolg. Mit ohrenbetäubendem Getöse sprang der Motor an , und das Boot machte einen Satz nach vorn. Als die Rauchwolke sich verzogen hatte hing Nr. 1 mit den Händen an einem Poller und mit den Knien gerade noch im Boot, denn der Festmacher, eine bessere Gardinenschnur, war gerissen. Nr. 2 war von Nr.4, der mit dem Kopf genau über dem Auspuffrohr war, als das Ding losging, begraben worden, und Nr. 3 wollte sich totlachen, als er das Gesicht von Nr. 4 sah - rabenschwarz - . Alle nahmen es mit Humor! Blieb nur noch zu prüfen, ob die Lichtmaschine auch Strom produziert. Funken tat es ja, aber reicht es auch? In Ermangelung eines Instruments wurde sie einfach kurzgeschlossen, und als der Kurzschlußdraht anfing zu glühen, waren alle hochzufrieden.



Am nächsten Morgen, 5.11., ging es weiter nach El Kantaoui. Bei der Hafenausfahrt kamen wir natürlich wieder fest, da wir einfach nicht genug Traute hatten, so scharf an den Steinen entlangzuschrammen. Aber es ist nur weicher Modder aus vergammelten Algen, also nichts Bösartiges.
El Kantaoui in Sicht. Wegen der vorgelagerten Sandbänke mußten wir erst am Hafen vorbeilaufen und dann die Hafeneinfahrt bei 305° ansteuern. Es sollte eigentlich eine Ansteuerungstonne da sein, aber die existiert wohl nicht mehr. Von den beiden Tonnenpaaren, die die Einlaufrinne markieren sollten, gab es auch nur noch eines. Gerade kurz vor der Hafeneinfahrt war dann ein Verkehr wie auf der Königsstraße. Ein „Yellow Submarine" kam uns entgegen und noch ein Touristenausflugsboot, was aussah wie ein braunes Ungeheuer mit Hörnern.

Der Hafen selber ist sehr hübsch. Ein großes Hafenbecken, das von Appartementhäusern umsäumt ist. Jeder dieser Blocks ist anders gebaut und durch Palmen und viele Blumen aufgelockert. An manchen Häusern klettern die Bougainvilleas bis in den 2. Stock hinauf. Kleine Geschäfte wechseln sich mit Cafés, Bars und Restaurants ab. In der weiteren Umgebung gibt es viele Hotels, und man kann endlos an einem herrlich weißen Strand entlanglaufen. Mutige baden auch jetzt noch. Vor der Marina halten viele Taxis, das bevorzugte Transportmittel hier. Es gibt auch einen „Zug" für die Touristen für 3.500 Dinar von hier nach Sousse und zurück. Das ist so ein kleiner „Zug", wie man sie in Frankreich und Spanien überall in den Touristenzentren findet. Nur fährt er hier viel schneller.

Dann haben wir uns auf den Weg gemacht und wollten nach Hamman-Sousse zum Markt, um einzukaufen, denn hier in den Supermärkten gibt es weder Fleisch noch Fisch noch Obst und Gemüse. Wir haben eingekauft, aber den eigentlichen Markt nicht gefunden.

Dafür fielen mir die Frauen auf. Sie hatten sich nicht, wie überall anderswo, in weiße Tücher gewickelt, sondern hatten rote Röcke an und extra rote Kopftücher. Lange Ohrringe, so etwa eine halbe Kette, die rechts und links an den Schultern festgemacht

war und jede Menge Armreifen. Das war aber keine Sonntagstracht, denn auch eine ganz alte Frau, die Holz gesammelt hatte und das Bündel auf dem Kopf nach Hause trug, war ebenso gekleidet. Ein Esel vor einem zweirädrigen Karren trottete nebenher.

Der nächste Tag ließ den Skipper in Dieselkraftstoff baden. Beide Filter in der Kraftstoffversorgung wurden gewechselt. Hört sich einfach an, aber wer die Enge unseres Motorraums kennt, kann sich vorstellen, daß die Bandscheiben mal wieder vor Freude in die Hände geklatscht haben! Erstaunlicherweise kam der Motor ohne Entlüften wieder ans Laufen und lief, ohne einmal zu stottern eine halbe Stunde. Glück gehabt, oder kommt da noch was nach?

Am 28.11. bekamen wir Besuch von Wolfgang Molz (DL1SM) vom Ammersee und Walter Hormann (DL8SAX) aus Hemmingen. Gemeinsam und mit viel Ausdauer haben die drei das Funkgerät in den folgenden Tagen wieder repariert.

Jetzt geht es Gott sei Dank wieder. Ein Beinchen von einem Quarz hatte eine kalte Lötstelle. Wir haben einige nette Stunden zusammen verbracht. Schade, daß die Woche so schnell vorbeigegangen ist. Ich glaube, es hat beiden hier auch gut gefallen.

Heute hatten wir mal wieder ein Traumwetter. So hatte ich mir eigentlich Afrika vorgestellt. Morgen sollen die Temperaturen allerdings schon wieder in den Keller gehen und dann gibt es wieder sehr stürmische Winde, wenn die vom Norden kommen, ist es immer gleich kalt. (nur 10 bis 17°C)

Vater, frisch geduscht und geföhnt, leichter Wind, ruhige See, strahlender Sonnenschein, knapp 20°, kurz ideale Bedingungen, um mal wieder zum Verklappen zu fahren. Beim Anlassen macht der Motor aber nur WUFFWUFF, und dann steht er. Beim zweiten Versuch macht er nur noch WUFF und beim dritten Versuch gar nichts mehr. Ich hatte doch gleich ein so ungutes Gefühl, daß das dicke Ende noch nachkommt! Also doch entlüften, d. h. Diesel bis zum Ellenbogen. Es stinkt mal wieder zum Erbarmen. Als der Motor endlich wieder rund läuft, ist die Sonne untergegangen, das letzte Blatt Küchenpapier verbraucht, die Stimmung nebst Temperatur im Keller und die Katz' völlig verstört!

Nachdem der Motor bei der nächsten Ausfahrt beim Anlegen wieder stehenblieb und die Entlüftungsarie schon wieder gesungen werden mußte, und ich dabei die 50-fache Menge, die je in den Leitungen drin sein konnte, mit viel Schaum durchgepumpt hatte, kam es mir dann doch sehr merkwürdig vor! Da muß irgendwo ein Leck sein! Und das war's dann auch. Eine Rohrverbindung war lose, und je nach „hinvibrieren" war sie auch mal wieder dicht. Habe ich in der Motorentechnik auch noch nicht erlebt: zeitweise Undichtigkeit!



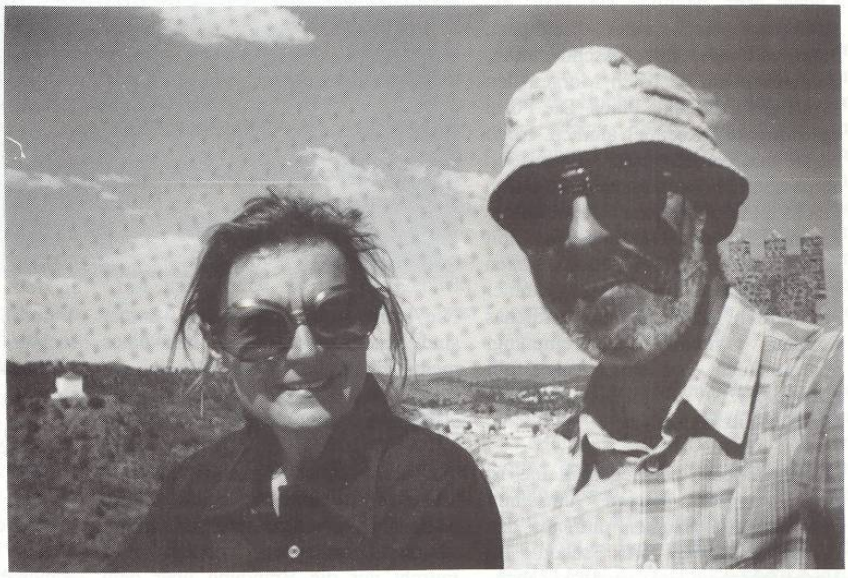
`97 TOPAS (DL1KCA)

Die Topasianer

Brigitte und Ernst

grüßen vom Rio

Guadiama/Portugal





Abseits vom 20. Jahrhundert

Bei den Kuna-Indianern in den San-Blas-Inseln (Panama)

Gisela und Klaus (DL8LCA) SY SANSSOUCI

Früh, gleich nach Anbruch der Dämmerung, verlassen wir mit unserer SANSSOUCI die wolkenkratzerumsäumte Bucht von Cartagena, Columbien. Vorbei an der Marienstatue, Wahrzeichen in der Einfahrt, geht es hinaus auf den Atlantik. Gut 160 sm liegen in westlicher Richtung vor uns, Wind aus NW, ziemlich wenig noch.

Wir wollen Heilig Abend bei den Indianern sein, zu lange hat uns Cartagena, wo wir in der Manzanilla Marina unser Unterwasserschiff frisch gemalt haben, festgehalten. Nun läuft sie wieder, unsere SANSSOUCI, und Skipper Klaus freut sich ordentlich über die erfolgreich beendete, wenn auch schweißtreibende Arbeit!

Gegen Mittag fangen wir mit der Schleppangel einen prächtigen „Wahoo", knapp einen Meter lang! Da gibt es gleich frische Steaks und später Fisch in Sauer, und roh eingelegt auf japanische Art. An Bord ist ja die gute Küche sehr wichtig, sie hebt die Stimmung. Nach einer friedlichen Fahrt, zeitweise mit Maschinenhilfe, sichten wir am nächsten Morgen den „Walfisch", die Islas Pinos. Die Form sieht diesem Riesentier ähnlich. Hoch ist sie und herrlich grün. Wir müssen aufpassen bei der Einsteuerung. Riffe, Flachs und Felsbrocken fordern unsere Aufmerksamkeit. Aber es ist mit gutem Licht, was bei Ansteuerungen hier in den San-Blas-Inseln immer erforderlich ist, auch kein wirkliches Problem. Traumhaft schön empfängt uns die Bucht, und unser Anker fällt auf 09.00.02N/77.45.61W in Sand und Gras und sitzt sofort fest.

„Unsere Bucht", wir liegen alleine, ist ringsum von Palmen umsäumt, zwischen den Bäumen und aus den Palmhütten, die wir schon im Vorbeifahren im Holz versteckt sahen, schauen uns große braune Kinderaugen an. Gleich, nachdem unser Anker fiel, kamen Kunas mit ihren Kanucos, boten Kokosnüsse an. Die Frauen kommen mit ihren bunten Molas, immer wieder. Immer andere Frauen bringen ihre Kunstwerke an. Und es ist wirklich handwerkliches Können, was da in diesen bunten Tüchern steckt. Alle verheirateten Frauen tragen nicht nur einen goldenen Nasenring, sie sind stolz auf ihre Mola-Blusen. Dazu ein Tuch im die Hüften geschlungen. Rot bemalt die Wangen der Frauen, auf dem Nasenrücken schwarze Linien, an Schienbein und Unterarm bunte Perlenbänder. Sie sollen für schlanke Linien sorgen, ein Schönheitsideal. Die Männer sind westlich gekleidet.



Nie kommt eine Frau allein, immer sind Kinder dabei, jedes Jahr eines mehr. Es ist der ganze Stolz der Indios, viele Kinder zu haben, und sie werden nur verwöhnt, nie getadelt.

Wir schwimmen endlich wieder im sauberen Wasser und genießen die Ruhe nach der Großstadt mit ihrem ständig rauschenden Verkehr. Hier rauscht nur die Brandung über dem Riff, Vögel singen, und der Wind spielt mit den Palmwedeln, es klingt wie ständiger Regen.

Anderntags gehen wir zum „Saila", der uns schon erwartet. Er ist der Häuptling und entscheidet, ob wir bleiben dürfen. 6 US$ werden uns gegen Quittung abverlangt, und wir dürfen Dorf und Insel betreten. Unsere mitgebrachten kleinen Geschenke für die Kinder werden begeistert angenommen. Klaus wird gefragt, ob er nicht ein altes Radio reparieren kann. Nein, da geht wohl nichts mehr, da haben sich schon zu viele dran versucht...

Horatio spricht ein wenig Englisch und erzählt uns einiges über sein Leben. Er wohnt mit seiner Familie, Vater (85 Jahre), Sohn und Schwiegertochter, den Kindern (wieviele?) und Mutter in einer Palmhütte. Stolz zeigt

er uns die immer brennende, offene Feuerstelle. Drei lange Holzstücke werden, je nach Bedarf, tiefer in die Glut geschoben oder wieder rausgezogen. Grüne Kokosnußschalen werden gegen Moskitos aufgelegt. Rauchabzug gibt es keinen. Zwischen den Stützhölzern für das Palmwedeldach baumeln die Hängematten. Der Fußboden ist roter, gekehrter, harter

Sand. Vor der offenen Hütte stehen ein paar selbstgefertigte Holzschemel unter dem weit überhängenden Dach. Gegenüber zeigt Horatio uns die Schlafhütte, lang, niedrig und voller Hängematten. Dazwischen Leinen, auf denen die ganze Kleidung aufgereiht ist. Draußen auf dem Palmdach liegt die Wäsche zum Trocknen. In einem kleinen Verschlag nebenan gackern ein paar Hühner.

Blitzsauber ist dieses Dorf mit seinen 120 Kleinkindern bei 400 Einwohnern. Es gibt weder Strom noch fließend Wasser, kein Fahrrad, Auto oder gar Schubkarren. Nichts, alles nur Handarbeit. Auch die Boote, schwere Einbäume, werden nur gepaddelt, gegen und mit jedem Strom.



Nach ein paar Tagen verlassen wir dieses Stückchen Paradies und segeln weiter nach Ustupu, einer Siedlung mit mehreren Tausend Einwohnern. Ustupu liegt auf einer langen, dem Festland mit Abstand von ca. 800m vorgelagerten Insel. Von beiden Seiten gibt es eine schmale, mit Riffen und Untiefen versehenen Einfahrt. Ruhig und sicher liegt unser Schiff hier, nur der Wind pfeift über das friedliche Gewässer. Bis 1925 war das Dorf auf dem Festland, bis eine Regenflut aus den Darien-Bergen die Siedlung ins Meer spülte. Ein neuer Aufbau begann nun auf der kaum 1 m hohen Insel.

Beim Spielen mit trockenen Früchten, in der Hand heißgedreht, entfachten Kinder beim Wegwerfen der nun glühenden Samen einen schlimmen Brand der strohtrockenen Hütten. Es gab Tote und viele niedergebrannte Hütten. Daraufhin trennte sich die Dorfgemeinschaft in Zwietracht, und ein neuer Teil entstand auf dem alten östlichen Teil, und der Rest blieb auf der Insel.

Als nun die westliche Dorfgruppe, inzwischen auch mit einem eigenen „Saila", wieder zurück zur Insel wollte, war das Inseldorf davon nicht begeistert. So kam dann eine Trennung in ein selbständiges Ost- und Westdorf. Jedes Dorf hat eine eigene Schule, Landepiste, Fluß- und Wasserrechte. Dies alles spielt sich auf der Insel von etwa 500 m Breite und 2 km Länge ab. Dazwischen trennt ein schmaler Wasserlauf die beiden Gruppen.

Dicht gedrängt stehen die Hütten, von schmalen Gassen durchzogen. Kleine Zäune umgeben einige Hütten, ein paar blühende Sträucher dahinter und Kinder. Die Wände der Hütten sind aus schlanken Ruten von 3 cm Durchmesser fein säuberlich mit Bändern aus Pflanzenfasern zusammengebunden. Durch die kleinen Fugen fegt immer der Wind. Das Dach, meist in Walmdachform, wie bei uns die nordischen Reetdächer, ist mit Plamwedeln gedeckt, Schutz vor Regen, Wind und Sonne. Niedrige Eingänge, durch die wir nur gebückt Einlaß finden, liegen zur windabgewandten Seite.

Toiletten stehen auf hohen Stöcken im Wasser in der freien See, zugänglich über wackelige Aststege. Das Örtchen ist nach oben offen, seitliche Sichtblende aus Palmwedeln, und unten – das Meer wird es schon richten.!

Manchmal gibt es auch ein Schwein und Hühner neben der Hütte. Die Schweinebox steht auch im Wasser und ist ca. 1,30 mal 1,30 m groß. Als Lauffläche haben die fast schwarzen Schweine unregelmäßige Rundhölzer. Durch die Spalten kann aller Kot gleich ins Wasser fallen. Bei unruhiger See kriegt so ein Borstenvieh schon mal eine Salzwasserdusche ab. Müll: tja, der fliegt unbesehen ins Meer. Alles, was tagsüber gesammelt wird, trägt die Hausfrau zum Anleger und entsorgt auf diese Weise...

Die Stimmung im Dorf schlägt uns freundlich und offen entgegen. „Ola, ‚Ola," tönt es von allen Seiten, kleine braune Hände berühren uns scheu, Dutzende Kinder umringen uns. Friedlich und freundlich sind sie zumeist, nehmen dankbar die paar Süßigkeiten, die wir verteilen. Wir sehen , wie die Kinder in ihren Familien kleine Plastikschüsseln erhalten, gefüllt mit Reis und einer rotbraunen Soße darüber. Gegessen wird mit den Fingern. Auch zu den Feiertagen sehen wir kein anderes Essen. Es gibt kaum Obst, mal Bananen und Platanas. Fisch darf z. Z. nicht gefangen werden, da sind die heidnischen Götter, die neben dem christlichen Glauben nach wie vor verehrt und gefürchtet werden, dagegen. So finden wir im Ort auch allerhand mannsgroße Puppen, die in der Neujahrsnacht aufgestellt werden, um vor Krankheit und Seuche zu schützen.

Hunderte von den Kanukos paddeln früh vor Anbruch des Tages schon über die Bucht, gleiten lautlos in einen der tiefen Flüsse gegenüber am Festland. Hier haben die Kunas ihre Kokosfelder und Bananenstauden, Kochbananen, Jukas (kartoffelähnliche Wurzeln) Mangos und Papaya. In harter Arbeit mit der Machete werden Stöcke für die Hütte und Brennholz geschlagen. Vollbeladen kehren die Boote gegen Mittag zurück.

Einmal im Monat kommt der columbianische Küstenversorger. Er ist Händler für alles, was sich ein Kuna leisten kann. Gezahlt wird in Kokosnüssen, die dann für teure Dollar in Cartagena verkauft werden. Hier gibt es Reis und Zucker, Öl und Kaffee. Wir beobachteten einen Kuna, der seine Nüsse anschleppte. Nur die großen pickte der Händler raus, 16 kleine blieben zurück. Lächelnd, aber

wütend packte der Indio sie wieder in seinen Sack, und bot sie mir an. Da kam der Händler wieder zurück und nahm sie zum halben Preis, ganze 19 Pfennig das Stück! Wir wissen nicht recht, wovon diese Menschen leben, auch wenn es ein überaus einfaches Lebens ist. Da helfen auch so ein paar T-Shirts oder andere Wäschestücke nicht, die wir Segler mitbringen. Die Frauen verdienen mit ihren Molas ein paar Dollar dazu.

Jetzt haben die Kinder Ferien bis Anfang März. Sie haben Zeit und paddeln, wenn nicht zu viel Wind ist, ständig durch die Bucht, kommen neugierig längsseits an unser Schiff und bestaunen alles, was es da zu sehen gibt. Vorhänge an den Fenstern halten wir ständig geschlossen, denn sonst kriechen die Kinder vor lauter Neugierde noch aufs Schiff. Per Gesetz dürfen diese Indios kein Boot unerlaubt betreten.

Silvester, der Jahreswechsel. Davon merkst Du hier nicht viel. Um Mitternacht wurden am Anleger zwei Ölfeuer aufgestellt, völlig ruhig, ohne Musik oder gar Knallerei kam 1998 an! Und die Kunas trinken wenig, sie brauen sich aus Zuckerrohr ihren eigenen Schnaps hatten uns auch zum Jahreswechsel dazu eingeladen. Da es aber nur Familienzusammenkünfte, und keine öffentliche Feier war, lehnten wir dankend ab. Es ist für uns nicht vorstellbar, von diesen Menschen, die fast nichts haben, auch noch zum Essen eingeladen zu werden! Das Neue Jahr sah uns dann einen der beiden Flüsse hinauffahren, soweit, bis das Dinghi am Boden entlangschrappte. Und da fanden wir herrliche Wasserlöcher gefüllt mit köstlich klarem Süßwasser! Ein echtes Neujahrsgeschenk! Haarewaschen und eintauchen ins kühle Naß war lange entbehrter Spaß. Den ganzen Fluß entlang liegen in den Buchten die Kanukos, warten darauf, schwer beladen mit Bananen, Holz und Palmwedeln zurückgerudert zu werden zum Dorf. Fotografieren durften wir sie nicht, das verbietet ihnen ihre heidnische Gottheit. Lautlos gleiten die Boote durch dieses Tropenparadies. Ein schattiges Dach aus Palmen, Mangos und Brotfruchtbäumen spendet angenehme Kühle. Draußen, wo die Mangroven aufhören, empfängt eine stürmische See die leichten Boote. In allen Flußeinfahrten liegen riesengroße Baumskelette, Überbleibsel der großen Regenflut aus dem Jahre 1925. Diese Hindernisse gilt es geschickt zu umfahren, sonst kentert Dein Boot.

Nachdem wir sehr viel Wind haben, bleiben wir auf unserem sicheren Ankerplatz und sehen draußen eine wilde See anlaufen. Wir laufen über die kleine, zweite Insel, mit einer Brücke verbunden.

Heute nun haben wir wieder Molas gekauft. Du kannst nicht immer alle Frauen wegschicken. Diese Molas kosten für uns nicht viel und sind wahre Wunderwerke an Geschicklichkeit. Es gibt traditionsreiche Muster, aber auch schon modernere. In den nächsten Tagen wollen wir weiter gen Westen und noch andere Inseln von den insgesamt weit über 100 kennenlernen. Eins der wohl letzten Paradiese hält uns gefangen, aber auch hierher werden Fernsehen und westliche Einflüsse vordringen.





TG20 Lost in Paradise, Tobago Cays



Schöne Grüße aus der Karibik und nochmals herzlichen Dank für die freundliche Hilfe senden Ihnen Helga Kreugel + Andreas Fluche von dem Katamaran "Nadrea". Grüße auch von DL2HT. Bis zum Rücktörn im Mai.

Herrn
Günter Hirschberg
Holzenstr. 21
D-61476 Kronberg
Germany

An Island Prints/Nutshell Production
Photography by Dick Scoones ©
Distributed by In-Touch, P.O. Box 210,
Halifax St., Kingstown, St. Vincent

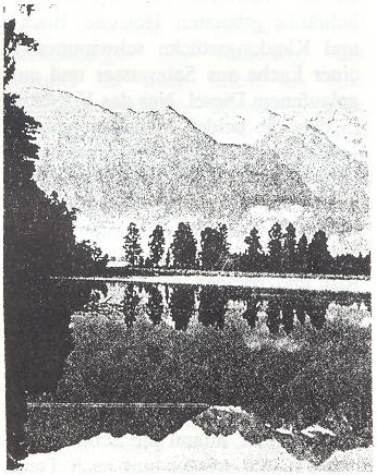
Reisebericht der KAYA Neuseeland – Fiji

Von Gaby (DL2FDZ) und Rüdiger (DJ9UE)

Am 30. November 96 klarieren wir nach unserem spannenden und anstrengenden 19-Tage-Törn in Whangarei im Norden Neuseelands ein. Wir sind spät dran. Der größte Teil der Seglerflotte, die hier die Wirbelsturmsaison verbringen will, ist schon vor uns eingetroffen, die Town Basin Marina ist überfüllt mit Yachten aus aller Herren Länder. Aber für KAYA mit ihrem geringen Tiefgang findet sich wie immer noch ein freies Plätzchen. Unser Liegeplatz zwischen zwei Holzdalben wird nun für etliche Wochen unser bequemes Zuhause sein.

Am 28.12. wird unsere Ruhe jäh gestört. Bei Neukaledonien hat sich aus einem Tief ein Wirbelsturm entwikkelt, der, sich ständig vertie-fend, schnell Richtung Neuseeland zieht. Am 29.12. verbreitet Northland Maritime Radio die Warnung: „Tropical Cyclone „FERGUS" moving SSE, gusting 80 knots". Im Klartext: Der Zyklon soll mit Windgeschwindigkeiten von 150 km/h morgen über die Nordinsel fegen. Uns fährt der Schrekken in die Knochen. Sind wir doch extra nach Neuseeland gesegelt, um sicher außerhalb des Zyklongebietes zu sein. Den ganzen Tag über quäkt das Funkgerät die aktuelle Position von „Fergus". Vor der Küste werden Wellen der Klasse „phenomenal", also höher als 14 m erwartet. Auf allen Booten bricht Hektik aus. Überall werden zusätzlich Leinen gelegt, Decks aufgeklart. Es ist unangenehm kalt, der Regen fällt vom Himmel wie eine Sintflut. Das Wasser im Townbasin steigt und steigt, Geschichten von einem früheren Zyklon, bei dem die Festmacherdalben unter Wasser standen, und die Boote sich daraufhin losrissen, tragen nicht gerade zur Verbesserung der Stimmung bei. Vom deutschen Maritime Mobile Netz bekommen wir über Kurzwelle moralische Unterstützung: „Hallo Rüdiger, ich sehe gerade auf dem Satellitenbild, daß da ein netter kleiner Hurricane auf Euch zuzieht. Sieht aus wie ein kleiner Komet. Aber macht Euch mal keine Sorgen, ha, ha,... Tja, so unterschiedlich können Empfindungen sein.

Allgemeine Erleichterung, als „Fergus" schließlich doch noch einen Bogen macht und östlich von Whangarei vorbeizieht. Nur das noch tagelang braune Wasser und das viele Treibholz erinnern an die Gefahr.



Ende April 97

Jetzt beginnen die Vorbereitungen für den nicht ganz einfachen 1.000 Meilen-Törn nach Fiji. Wann wird der sein? Offiziell endet die Zyklon-Saison erst Anfang Mai. Startet man aber zu spät, drohen die normalen Winterstürme. Die Nervosität unter den Seglern steigt. Die Meldungen derer, die bereits unterwegs oder schon sicher in Tonga oder Fiji gelandet sind, werden am Tresen der Seglerkneipe „Reva's" ausführlich diskutiert. Ende April ist es endlich soweit: ein von Australien kommendes Hoch bringt den passenden Wind, Startschuß für viele Freunde und Bekannte. Wir bleiben völlig gefrustet zurück – Rüdiger hat sich eine Bronchitis zugezogen, an Auslaufen ist nicht zu denken.

Mit GANESH und TANAMERA stehen wir in ständiger Funkverbindung, verfolgen ihre täglichen Fortschritte und beobachten die Wetterkarten, die der Bordcomputer zweimal täglich ausspuckt. Am 3. Mai beobachten wir mit Sorge eine Tropical Depression, die sich nordwestlich von Fiji gebildet hat. Hoffentlich gibt das keine Ärger. Und dann am nächsten Morgen die gefürchtete Meldung: „tropical cyclone JUNE intensifying moving southeast". Wir können gut nachfühlen, wie es unseren Freunden jetzt geht. Die Erinnerung an letztes Jahr, als uns Zyklon „Cyrill" im Nakken saß, ist noch frisch. Was würden wir jetzt da draußen machen? Wohl das gleiche wie GANESH und TANAMERA, die sich in vier harten Tagen zurück nach Neuseeland kämpfen.

Und wieder läuft der Countdown. Rüdiger ist dank Antibiotika inzwischen wieder fit. Ein großes Hoch nähert sich von Westen und schiebt zwei Kaltfronten vor sich her. Wenn wir uns jetzt nicht trauen, kommen wir hier nie weg. So laufen wir am 14. Mai trotz Starkwindwarnung aus. Eine ganze Flotte von Bekannten aller Nationen, darunter auch die GANESH und TANAMERA, folgt am nächsten Tag. Aus den angekündigten 40 kn Wind werden zum Glück nur 30, die See ist rauh, nachts ist es sehr kalt. Aber wir kommen gut voran. Jeder Tag bringt uns näher an die Breite 30 Süd, ab der man den gefährlichen Bereich der Winterstürme verläßt und erste Vorboten der Tropen spürt. Der Empfang der Wetterkarte ist immer sehr spannend. Zeile für Zeile zeichnet der Computer auf den Bildschirm, da,

jetzt erscheint Fiji, hat die Isobare dort einen verdächtigen Knick? Nein, das Hoch, das unter uns durchzieht, sorgt für windige, aber stabile Verhältnisse. Uff...

Nach 7 Tagen nähern wir uns gegen Morgen stark gerefft in Schleichfahrt dem Nord-Minerva-Riff. Wir müssen auf Tageslicht warten. Gaby schläft, Rüdiger beobachtet ständig die See voraus und kontrolliert per GPS den Kurs. Offensichtlich versetzt uns ein Strom quer zur Fahrtrichtung in Richtung Riff. Entsprechend muß gegengesteuert werden. Als die Sonne aufgeht, ist noch immer nichts von den Brechern der Riffkante zu sehen, obwohl wir nur noch drei Meilen entfernt sind. Erst als wir uns dem Riff von Lee aus weiter nähern, hören wir das Donnern der Brandung und können nun die Einfahrt gut erkennen. Wir durchqueren die Lagune und ankern im Schutz des Außenriffs, dessen grollende Brecher hell in der Sonne leuchten. Neben uns ankert GANESH. Gegen Abend läuft auch TANAMERA ein. Wir sind alle ziemlich geschafft und freuen uns auf ein paar Tage Faulenzen, Schnorcheln und Klönen bei Kaffee und Kuchen. Aber es kommt ganz anders:

Am nächsten Morgen, noch in der Morgendämmerung, hören wir Wolfgang auf UKW rufen: „Da ist ein Boot auf dem Riff!" Erschrocken stürzen wir an Deck. Tatsächlich, in Luv von uns liegt vor drohend dunklem Himmel eine Yacht mit wehenden Segeln in den Brechern des Riffs. Ein Bild wie aus einem Alptraum.

Unsere Schlauchboote liegen noch zusammengepackt an Deck. GANESH hat als einzige Yacht ein ausreichend großes Schlauchboot mit starkem Außenborder. Wir wecken sie mit dem Nebelhorn, was erst nach einer Weile gelingt.

Von der gestrandeten Yacht kein Lebenszeichen. Während Gaby den Vorfall per Kurzwelle an Russell-Radio in Neuseeland meldet, machen sich Wolfgang, Egon und Rüdiger mit zwei Schlauchbooten auf dem Weg. Ein schwieriges Unterfangen. 25 Knoten Wind und die starke Strömung des über das Riff laufenden Wassers machen ein Vorankommen fast unmöglich. Als sie die Riffkante erreichen, kommt ihnen ein Ruderboot mit einer Frau und zwei kleinen Mädchen entgegen. Der Skipper der amerikanischen ORA ist an Bord geblieben, kann aber kurz danach abgeborgen werden. Schließlich ist die ganze Familie an Bord der GANESH versammelt. Bruchstückhaft erfahren wir die Umstände ihres Schiffbruchs. Sie lagen in der Nacht beigedreht, um wie wir das Tageslicht abzuwarten, unbemerkt muß die Strömung sie zu nah an das Außenriff versetzt haben. Als der Skipper die Brecher hörte, war es schon zu spät.

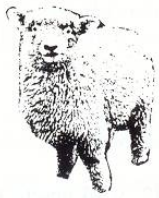
Inzwischen haben wir Funkverbindung mit fünf Yachten im benachbarten Süd-Minerva-Riff. Schon am Mittag läuft die Flotte ein. Bei Niedrigwasser liegt die ORA jetzt hoch und trocken. Ziel der ersten, gemeinsamen Aktion ist es, möglichst viele persönliche Dinge und Wertgegenstände abzubergen. Der Anblick des Schiffsinneren ist ein Alptraum: bei Aufprall sind Schränke geborsten, Holzeile, Bücher und Kleidungsstücke schwimmen in einer Lache aus Salzwasser und ausgelaufenem Diesel. Nur das Vorschiff, in dem die beiden Mädchen gewohnt haben, ist fast unversehrt. Spielsachen, Puppen und Teddybären sind noch ordentlich rund um die Kojen gestaut. Den ganzen Nachmittag arbeiten wir Hand in Hand, schleppen Kisten übers Riff und beladen wahllos alle Dinghies, die an der Riffkante verankert sind. Die Zeit drängt, bei Hochwasser wird das Wrack geflutet sein.

Das größte Schiff, eine komfortable Charteryacht, nimmt die Schiffbrüchigen auf. Sie werden mit nach Tonga segeln und von dort aus zurück in die USA fliegen. Trauriges Ende eines Seglerlebens!

Inzwischen ist klar, daß Bergungsversuche keinen Sinn hätten, die ORA muß aufgegeben werden. Augenblicklich kreisen die Geier ... Was sich in den folgenden zwei Tagen abspielt, ist desillusionierend. Nichts Verwertbares bleibt auf dem Wrack, selbst von den zuerst abgeborgenen Wertsachen versickert vieles auf Nimmerwiedersehen in den Stauräumen einiger „Helfer".

Nach drei Tagen lichten wir Anker und laufen aus. Das Minerva-Riff, auf das wir uns so gefreut hatten, lassen wir hinter uns mit dem Gefühl „nichts wie weg hier!"

Wir haben Glück mit dem Wind, können direkt Kurs auf Fiji nehmen und laufen am 29. Mai im Morgengrauen in Suva ein. Vor dem Royal Suva Yachtclub ankern viele Bekannte. Herzliche Begrüßungen und natürlich immer wieder die Frage „Wie war Euer Trip?" An der Bar im Club gibt es bei herrlichem Gezapften unendlich viel zu erzählen. Eine Bar wie im Film: großer, ovaler Tresen, zwei ergraute, schwarze Barkeeper. Ventilatoren an der Decke, halboffene Wände, durch die tropisches Grün leuchtet. Jetzt können wir erst einmal aufatmen.





Eine Piratenfalle vor der Insel Wight



Bericht von Herbert (DL4VBD) SY SILBERMÖWE

Seit 5 Jahren plane ich eine Atlantiküberquerung mit meiner Segelyacht „Silbermöwe", einer Alpa 11.50. Das Besondere ist, ich bin kein Aussteiger, sondern will dieses Abenteuer mit meinem ganz „normalen" Urlaub bewältigen. Also ein Törn in Etappen mit wechselnder Crew.

Auf meiner 3. Fahrt vom 14. – 26. Mai 1995 von Amsterdam nach Brest wären wir vor der Südenglischen Küste am Eingang vom Solent fast in eine Piratenfalle geraten.

Wir hatten uns die Ablegezeit in Brighton so eingeteilt, daß auf dem Weg nach Cowes auf der Insel Wight der Strom des Solent eigentlich schon gekentert sein sollte, so daß wir uns nicht gegen den Strom zu quälen brauchten. Aber trotz „Boje-über-Bord-Manöver-Übung" und einigen Kreuzschlägen waren wir am Huk von „Selsey Bill", bevor sich der Strom in unsere Richtung änderte.

Wir fuhren also unter Motor gegen die Strömung und mußten eine ganz enge Passage durchfahren. Rechts und links war es flach. Auf der Backbordseite lag neben der Tonne ein blaues Boot, das wie ein Fischerboot aussah. Dabei war mir zu dem Zeitpunkt noch nicht aufgefallen, daß das Boot keinerlei Kennung hatte – weder Namen noch Nummer.

Ich fragte mich, warum der wohl so unbequem in der Strömung liegt, und erklärte mir das selbst mit vielleicht guten Fanggründen. Im Ruderhaus stand ein Mann, und ein zweiter ließ an der Leine einen Ball von ca. 80 cm Durchmesser zu Wasser gleiten. Auch jetzt dachte ich mir noch nichts dabei, sondern wähnte diese Beobachtung dem Fischen zugehörig.

Als das Boot dann aber mit hoher Geschwindigkeit anfuhr und den Ball unter Wasser zog, wurde ich unruhig und sagte zu Angela, die am Ruder stand, daß ich übernehmen wollte. Plötzlich fuhr das blaue Boot direkt vor unseren Bug. Ich ging schnell auf „Rückwärts", um mit ihm nicht zu kollidieren. Nun war das Fischerboot auf der Steuerbordseite. Doch wo war der Ball? Nach der Kurve, die das Boot gefahren war, mußte er sich noch an Backbord befinden, und die Zugleine unter unserem Schiff sein. Ich nahm sofort den Gang raus, denn eine Leine im Propeller zu haben – das kannte ich aus vergangenen Zeiten – ist was ganz Schlimmes!!

Es vergingen bange Sekunden, bis endlich der Ball auf der Steuerbordseite direkt neben der Plicht aus dem Wasser auftauchte. Trotzdem wollte ich immer noch nicht an eine böse Absicht glauben und entschuldigte die Handlung der Männer für mich selbst als eine Ungeschicklichkeit, schimpfte aber zum Boot rüber, wie ein Rohrspatz, denn das Ding hätte böse ins Auge gehen können.

Nun hätte ich irgendeine entschuldigende Geste der Männer erwartet, aber man sah nur in eiskalte Gesichter – ärgerlich darüber, daß ihnen dieser Fang nicht geglückt war. Jetzt wurde uns klar: Die wollten uns einfangen und uns aufs Flache ziehen. Aber was dann? Uns Ausrauben? Immerhin waren wir zu viert, zwar eine Frau dabei, aber kampflos hätten wir uns nicht ergeben. Da mußte noch etwas anderes hinterstecken. Berni und Angela beobachteten das Boot weiter und Wolfgang bekam den Auftrag, Videoaufnahmen zu machen und Fotos zu schießen. Ich selber gab Gas, um diesem unglücklichen Ort zu entkommen.

Zeitweise sah es so aus, als ob die Bande noch einen zweiten Anlauf nehmen wollte. Sie ließen es aber dann doch – vielleicht, weil nun der Überraschungseffekt fehlte.

Als wir ca. eine halbe Seemeile weitergefahren waren, kam von Backbord ein großes weißes Motorboot auf den „Fischer" zu – sprach etwas mit ihm und fuhr dann in eine andere Richtung weg.

Nun wurde uns klar, was hier gespielt werden sollte: Der mit der Motoryacht war der „Retter", der uns armen „Aufgelaufenen" die Leine rübergegeben hätte, ...um dann den Bergelohn zu kassieren!

Mir zitterten bei dem Gedanken die Knie. Doch dann besann ich mich darauf, daß wir so ganz hilflos auch nicht sind, schließlich kann sich niemand auf dem Wasser schnell verstecken. Man ist noch ganz schön lange zu sehen. Ich setzte also eine Security-Meldung über UKW ab, um andere Schiffe zu warnen und rief dann die Coast-Guard an. Wir sahen das blaue Boot mindestens noch eine Stunde lang.

Der Coast-Guard gab ich meine genaue Position an, die exakt am GPS abzulesen war und beschrieb, in welcher Richtung und wie weit der „Fischer" von uns entfernt war. Was die Coast-Guard dann gemacht hat, weiß ich nicht. Ich habe denen noch mitgeteilt, daß wir Fotos gemacht haben und auf dem Wege nach Cowes sind.

Wir waren dann auch gegen Abend in Cowes. Es hat sich aber niemand mehr von der Coast-Guard bei uns gemeldet.

Als Einstieg für meinen großen Törn war das kein erbauliches Erlebnis. Von der Karibik erzählt man sich manche Gruselgeschichte, aber daß so etwas mitten in Europa, an Englands schöner Südküste möglich ist, hätte ich nicht gedacht. Trotz dieses unerfreulichen Erlebnisses haben wir das Schiff heil und ohne weitere Aufregung nach Brest gebracht, wo es jetzt auf die Biscaya-Überquerung im Juli wartet.





Oft an Backbord vergessen ..

Galizien, Rias Altas y Rias Bajas!

Ingrid und Timm (DL2XAT), SY SONNENSCHEIN

Jährlich wächst die Zahl der Langfahrtsegler und steigt – wenn auch nicht so schnell, die Mitgliederzahl von INTERMAR. Auf dem Weg in die Ferne vergißt man häufig die schönen Dinge in der Nähe, so z. B. die Küste Nordspaniens (Galiziens), die sicherlich durch ihre Schroffheit, die Beziehung zur so gefürchteten Biskaya, das kalte Wasser und die häufigen Nebelfelder nicht ganz ohne Probleme ist. Wer sich aber auf all dies gut vorbereitet (ein Radargerät sollte unbedingt zur Ausrüstung gehören) und wer etwas mehr Zeit mitbringt, der kann u. U. hier den schönsten Teil seiner geplanten Weltumsegelung erleben.

Die Rias (aus dem Spanischen übersetzt: Trichtermündung galizi-scher Flüsse) Altas und Bajas bilden den westlichen bzw. den südwest-lichen Abschnitt der galizischen Küste. Die Rias Altas sind die sehr rauhen atlantischen Fjorde (Costa de la Muerte), die sich vom Cap Finisterre bis ca. 80 sm östlich von La Coruña erstrecken. Die Rias Bajas an der südlichen Westküste haben weit in das Land reichende Flußmündungstäler ein deutlich milderes Klima und bieten dem Segler noch wesentlich mehr Schutz. Geographisch reichen sie vom Cap Finisterre bis nach Bayona. Über diesen kleinen Teil Galiziens, der sowohl seglerisch, als auch kulturell höchst anspruchsvoll ist, möchte ich versuchen, einige persönliche Ein-drücke zu vermitteln.

1991/92 segelten wir mit unserem Stahlschiff SONNENSCHEIN in die Karibik und zurück. Auf unserer Hinreise waren nach Calais nur Falmouth, Bayona, Porto und Lissabon die einzigen Häfen vor den Kanarischen Inseln. Es konnte uns damals alles nicht schnell genug gehen! Die Karibik jedoch wurde dann zu einem einmaligen und unver-geßlichen Erlebnis. Sonne Sand, blaues Wasser, Happy Hours usw. waren unglaublich schön und beeinflußten unser Leben nachhaltig. Als wir dann auf der Rückreise auf die Azoren nach Horta und später wieder nach England und DL kamen, waren wir beeindruckt von der fast vergessenen Vielfältigkeit der europäischen Kultur, von der in der Karibik fast nichts zu spüren war. Wir sagten uns damals, daß wir uns für den Fall einer erneuten Segelreise beim nächsten Mal mehr Zeit für Land und Leute in Europa nehmen würden.

Zunächst mußten wir aber wieder in unsere Berufe zurück. (Ingrid als Lehrerin und ich als Arzt in die Gemeinschaftspraxis in HH-Ottensen) Eine zweite Reise stand damals überhaupt nicht zur Diskussion. Wir waren dankbar für das erste Jahr in der Freiheit. Wer hat schon die Möglichkeit dazu!! Dennoch, es kam alles anders, als geglaubt. Das Segelvirus wurden wir nicht mehr los! Jetzt, nach 5 Jahren harter Arbeit, sitzen wir wieder in einem neuen, etwas größeren Boot (40 Fuß Stahlschiff) in Portugal/Leixoes und schreiben diesen Bericht. Diesmal haben wir uns wirklich mehr Zeit gelassen und manches anders (besser?) gemacht.



Frau „SONNENSCHEIN“

Zunächst wurde vor dem Start Anfang Juli 97 besonderer Wert auf ein gut funktionierendes Funkgerät gelegt. Die inzwischen erhaltenen täglichen Rapporte zeigen, daß dies erreicht werden konnte (nahezu immer zwischen S5 u. 9) Der Kenwood 50 TS läßt sich mit der Vertikalantenne und dem Smartuner scheinbar in nahezu alen Frequenzbereichen optimal abstimmen! Die WX QSOs mit Christoph, Günther und Rolf klappten immer problemlos. Langsam segelten wir entlang der englischen Südwestküste und genossen die Häfen Newhaven, Portsmouth, Dartmouth, Weymouth und Falmouth. Wir ankerten vor Pool, im Solent und im River Medina/Cowes. Überall fanden wir geschützte, leicht ansteuerbare Häfen und Ankerplätze und freundliche Menschen. Bei schönem sommerlichen Wetter zeigte sich die englische Südwestküste mit den einmaligen Kalkfelsen, dem Solent, den schwierig zu passierenden Needles und den traumhaften Häfen Cornwalls von ihrer besten Seite.

In Verbindung mit stets guten Wetterberichten trugen uns schließlich günstige nördliche Winde über die Biskaya. Ein selbstverschuldeter Defekt (Platine) der Autohelm-Selbststeueranlage und das Servicebuch führten zum Landfall bei dichtestem Nebel unter Radarhilfe in La Coruña. Hier und dann auch während des gesamten Spanienaufenthaltes konnte Ingrid ihre über Jahre erworbenen Spanischkenntnisse mit großen Erfolgserlebnissen anwenden Die Reparatur wurde auf diese Weise von den Spaniern prompt und dauerhaft erledigt.

Wir flanierten derweil in der Alt- und Neustadt, besuchten Museen und Stadtfest, erledigten die üblichen Geschäfte und knüpften die ersten Kontakte zu Langfahrtseglern. Von ganz besonderer Faszination für uns waren die Fischhallen und Fischmärkte, die mit ihrer Menge und Vielfalt in dieser Form in Nordeuropa nicht zu finden sind. Die täglich frisch aus der Biskaya und den Rias kommenden Fische wanderten natürlich auch in die Bordküche ...

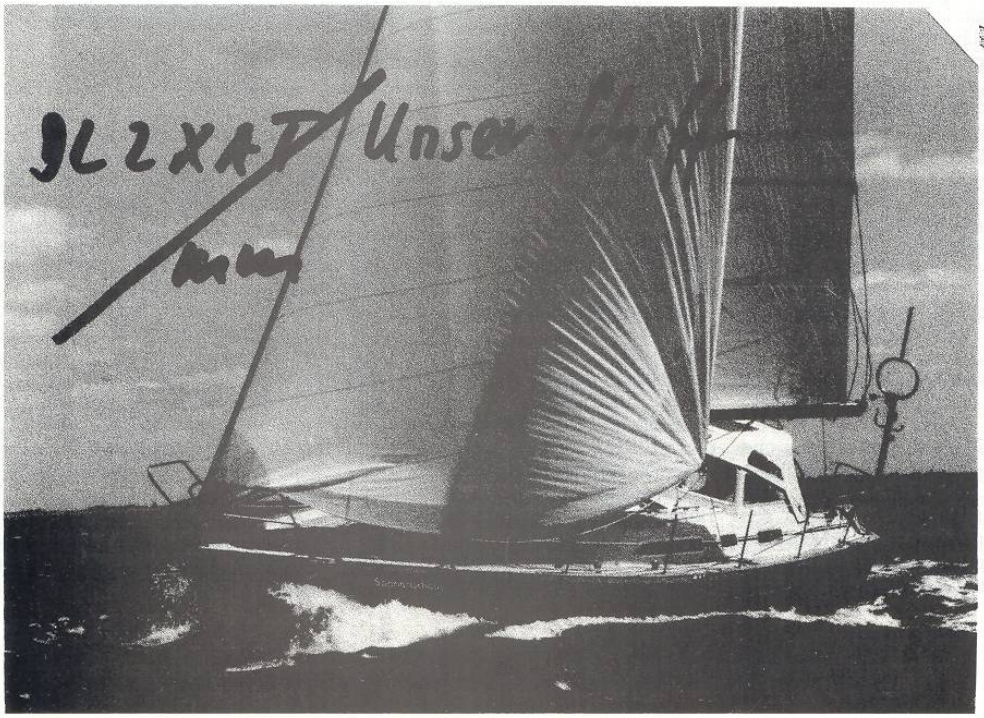
Ein günstiges Mietauto (Fahrten nach Portugal müssen extra abgesichert

werden!!!) nutzten wir zu einem Besuch der östlichen Rias, einem Ausflug zur Pilgerkirche von Santiago de Compostella und der Teilnahme an einer Hochzeit in Chaves/Portugal. Im Nu waren zwei Wochen in La Coruña verflogen. Das Schiff lag hier und auch später in allen Häfen unter der Aufsicht der REAL CLUBS immer sicher und preisgünstig. Nie mußten wir abschließen....
Schließlich zog es uns doch weiter: aus der Ria de la Coruña, über die sehr geschützte Ria de Camarinas (Costa de la Muerte) hinter die sehr sichere, riesige Mauer des Fischerhafens von Finisterre, einem sehr empfehlenswerten Ort nach einer anstrengenden Biskayaüberquerung. Bei nicht zu starken Winden kann man hier auch einmal das Schiff für einen kleinen Landausflug z. B. zum Cap F. liegenlassen. Alle Versorgungsmöglichkeiten sind vorhanden. Wir blieben einige Tage und erholten uns von der Unruhe der Großstadt. Viel schöner liegt man jedoch ca. 15 sm südlicher in der Ria de Muros. Die Hafenmauer und auch der kleine Hafen des alten Fischerstädtchens Muros bieten dem Biskayasegler Muße und Schutz für Tage. Zum erstenmal trifft man hier auf die unendlichen Muschelbänke, die man bedenkenlos und gefahrlos durch-segeln und an denen man auch festmachen kann. Manchmal versor-gen einen die Fischer auch kostenlos mit den sehr schmackhaften Muscheln.

Wenn es einen dann schließlich wieder weiterzieht, und der Wind entsprechend ist, segelt man entlang der Südküste der Rias de Muros in die Ria de Arosa, in die man bei ruhigem Wetter von Norden über den Canal de Sagres oder von Süden nach passieren der Insel Salvora (kein günstiger Ankerplatz) gelangt. In dieser Ria findet man dann unendlich viele kleine Ankerplätze und Häfen, von denen ich nur Puebla del Caraminal und das ganz im Nordosten gelegene alte Städtchen Rianxo hervorheben nöchte. Der Hafen von Rianxo ist sehr geschützt und wird Tag und Nacht von deutsch, holländisch, englisch, norwegisch sprechenden Hafenmeistern bewacht. Ein idealer Ort für Landausflüge – wir benutzen unsere Räder-.

Die Hafengelder sind sehr niedrig. Bedenkenlos kann man hier ein Schiff beliebig lang zurücklassen. Wer Ruhe zum Lesen und Fischen sucht, ist hier richtig. Auch den spanischen Wein kann man hier in aller Stille probieren und proviantieren.

Wenn einen dann wieder die Unruhe packt, zieht man wieder die Segel hoch und versucht in der nächsten Ria sein Glück. Die Ria de Pontevedra kannten wir von 1991. Sehr schön ist hier das kleine Fischerdörfchen Combarro mit den für Galizien berühmten Kornspeichern. Unser Ziel aber war die Ria de Vigo, der letzten der Rias Bajas. Schließlich wollten wir ja noch etwas weiter (Christoph D19YCX: „Ihr laßt Euch aber Zeit!") Die herrlichen Islas Cies – inzwischen Naturpark Galiziens – mit den weißen Stränden und dem sauberen Wasser und Wäldern fesselten uns auch diesmal einige Tage. Hier darf man auf keinen Fall vorbeisegeln. Es ist fast schon wie in der Karibik. Bei ungünstigen Winden sollte man allerdings in die nordöstlich gelegene Bucht an die ebenso schöne Playa de Barra ausweichen. Vigo selbst muß nicht sein, es sei denn, man muß Wäsche waschen oder etwas reparieren. In einer kleinen Seiten-straße parallel zum Hafen gibt es eine kleine Lavanderia, die alles schnell und billig erledigt. Was man hier gespart hat, holt sich dann wieder der Real Club Vigo! Wäsche und Einkäufe sollte man in Vigo also schnellstens erledigen, um dann anschließend noch einmal hinter den Cies zu ankern oder direkt zu dem berühmten kleinen eleganten Städtchen Bayona am südlichen Ende der Ria de Vigo zu segeln. Hier landete schon das Schiff von Columbus nach seiner Rückkehr aus „Westindien" und starten noch immer viele Yachten auf ihrer Reise in den Süden oder Westen. Der Yachthafen wurde inzwischen vergrößert und Schwimmstege für die Langfahrtsegler angelegt. Das Flair der früheren Jahre scheint auch hier dem Massentourismus gewichen zu sein. Uns hielt es hier nicht lange. Nach fast 7 Wochen Galizien verließen wir die Rias in Richtung Süden.



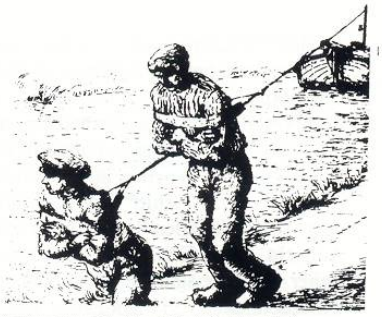




Flußfahrten der IDUNA

Von Marlene und Willy

Sancti Petri, 22. Juli 1997



Das „Capo Trafalgar", etwa nur 1 km westlich von „Barbate" passierten wir am 20. Juli. Vorbei an Sandstränden und Dünenlandschaften. Am Strand sahen wir eine Gruppe Reiter, welche sich sehr kontrastreich gegen den hellen Hintergrund abhob. Unser Ritt dagegen war stürmisch wie noch nie. Wir hatten zwar Wind und Wellen von hinten (korrekt „achtern") seitlich, aber selbst, nachdem wir fast alles gerefft hatten, machten wir mit Tischtuch-Größe noch Höchstgeschwindigkeit. Brodelnde See an der Einfahrt nach „Sancti Petri". Dieser Hafen liegt an der Mündung des gleichnamigen Flusses. Sehr romantisch. Auf der einen Seite nur bewachsene Dünen (Sonnenuntergänge „muy magnifico"), auf der anderen ein ausgestorbenes Fischerdorf. Nein, drei Häuser sind immer noch bewohnt. Nachdem die Thunfischfabrik hier geschlossen hatte, sind wohl alle weggezogen. Man spürt und sieht noch heute, daß dieses Dorf einmal einen ganz besonderen Reiz hatte. Ich habe die staubige Hauptstraße mit ihrer Palmenallee in der Mittagshitze fotografiert und fühlte mich plötzlich in den Film „12 Uhr Mittags – high noon" versetzt. Von der Kirche steht nur noch das Gerippe, aber die Fassade zur Dorfstraße (wirklich nur diese eine Wand) ist frisch weiß gestrichen und die Holztüre frisch lackiert. Zwischen den zerfallenen Häusern stehen meterhohe Feigenbäume. An zwei Stellen habe ich bemerkt, daß ein Mann eine Tür, bzw. ein kleines Fenster einputzt. Auf meine, in spärlichem Spanisch gestellten Fragen erklärte er mir, daß er sich hier einen kleinen Lagerraum schafft für seine Strandausrüstung, z. B. Klapptisch, Stühle, Sonnenschirm usw. Wir haben ja diesen „ausgestorbenen" Ort auch an einem Wochenende erlebt, und da war er alles andere als ausgestorben. Der Strand war voll und auch in den schattigen, schmalen Dorfgassen herrschte „ausruhendes" Leben. Man könnte es in etwa mit einem Picknick-Ausflug ins Grüne vergleichen. Nur hier eben mit Tisch, Stuhl, Liebe und Plastiktraktor für das Enkelkind. Gegenüber der Einfahrt in diese Lagune steht der Leuchtturm auf den Fundamenten des alten Herkulestempels. Hier warteten früher die Seefahrer günstige Winde ab, um



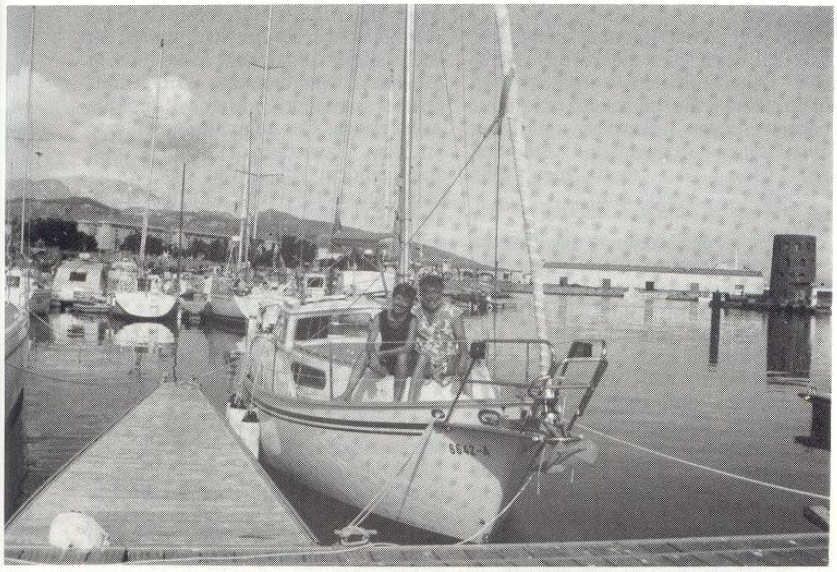
IDUNA ankert im Schatten des größten Eukalyptusbaumes am Ufer des Guadiama

zwischen den Säulen des Herkules hindurch gut ins Mittelmeer zu gelangen. (Dieses Wissen hatte ich aus einem schlauen Buch). An unserem Liegeplatz beträgt der Wasserstands-Unterschied 3,10 Meter. So etwas habe ich noch nie erlebt. Ca. 90 % der kleinen Boote liegen für einige Stunden auf dem Trockenen.

Um alle diese Eindrücke zu verarbeiten, legten wir am 21. Juli einen Ruhetag ein. Jetzt soll nur niemand auf die Idee kommen, und dies wörtlich nehmen. Als ich nach unserem späten Frühstück "„geputzt und gereinigt" mit frisch gewaschenen Haaren aus der Dusche kam, und auch noch die Idee hatte, meine Nägel frisch zu lackieren, erklärte mir „El capitano", daß es allerhöchste Zeit wäre, das Öl und auch noch drei Filter zu wechseln. Vor Freude hätte ich ihm um den Hals fallen können – etwas genauer gesagt: an die Gurgel springen! Aber da auch ich Wert darauf lege, daß der Motor zu jeder Zeit und zwar sofort anspringt, wenn man ihn braucht, knieten wir dann „im Schweiße vereint" für einige Stunden vor unserem Jockel. Bis zum Abend war alles erledigt, und der Müll sogar getrennt entsorgt. Ich war doch glatt von den Socken, als mir auf meine Frage hin , der Marinero einen Tank für Altöl zeigte. Er lachte, als ich ihm sagte, daß dies für Spanien nicht die Regel sei.

Am 23. Juli fuhren wir noch einige Kilometer weiter in diesen Fluß hinein und verbrachten die erste Nacht dieses

Törns vor Anker. Es war faszinierend, das Trockenfallen der Ufer über Stunden hinweg zu verfolgen. Ringsum entstand eine richtige Marsch- und Wattlandschaft. Wir konnten uns nicht sattsehen an der mannigfaltigen Vogelwelt und uns nicht satthören an den für uns fremden Vogelstimmen.



Willy und Marlene in Ceuta/Afrika

An etwas Neues mußte ich mich allerdings beim Ankern im Fluß erst gewöhnen: bei der Tidenströmung plätschert es manchmal im Innern des Schiffes, als hätten wir einen Springbrunnen unter der Schlafkoje. Je nach dem, in welchem Winkel das Wasser auf die Schiffsaußenwand trifft. Ich ließ mir von „El Capitano" bestätigen, daß unser Schiff dicht sei. Aber Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser! Um mich nicht lächerlich zu machen, griff ich nachts im Dunkeln in den tiefgelegenen Stauraum mit frischer Bettwäsche. Kontrollergebnis: alles trocken!

Weiter ging es, vorbei an einer etwas eintönigen Landschaft. Manchmal sah man eine Gruppe Pferde, Stiere oder Rinder. Dazwischen lagen Reis-, Mais- oder Sonnenblumenfelder. Nördlicher wurde es wieder wesentlich grüner. Das Ufer mit hohem Schilfgras war streckenweise unterbrochen von hohen Eukalyptusbäumen, mit ihren silbrig glänzenden Stämmen. Dazwischen etwas niedere Bäume; ich dachte, weißblühend wie die Tulpenbäume im Botanischen Garten – aber nein, es waren keine riesigen Blüten, sondern weiße Fischreiher oder Ibisse, die sich gleichmäßig, aber üppig über den ganzen Baum verteilt hatten. Unterbrochen wurde dieses grüne, uns seitlich begleitende Band von einzelnen großen, aber total kahlen, vermutlich dürren Bäumen, auf welchen sehr große Nester reichlich plaziert waren, teilweise mit Störchen gefüllt. Für uns ein fremdartiger Anblick. Kennen wir doch nur Storchennester auf Kirchtürmen, ausgedienten Fabrikschloten oder sonstigen hohen Gebäuden.

So tuckerten wir langsam immer weiter gegen Norden, Richtung Sevilla. Einsam, trotz Hochsaison, (pro Tag zwei bis drei Segler und evtl. drei Großschiffe), ein Hauch von Urwaldstimmung, und dazu Klänge von „Harry Belafonte", wie z. B. Banana Boot, Coconut Woman, Mama Look A Boo Boo, Hava Nageela usw. Da wir ja immer außerhalb der Fahrrinne ankern müssen, muß „El Capitano" genau berechnen, wie tief das Wasser absinkt. Mal saßen wir während des Ankerns für etwa ½ Stunde im Schlick fest, weil wir durch die Flutwelle eines Frachters etwas zur Seite gehoben wurden. Aber „no problemo" das Wasser kam ja wieder. Einige Stunden früher passierten wir einen wohnblockähnlichen großen Frachter, der in einer Flußkurve mit etwas Schräglage festsaß. Zwei kleinere Schlepper, rundum mit Autoreifen dekoriert, versuchten ihn vom Ufer fernzuhalten. Obwohl diese großen Schiffe eigentlich immer einen Lotsen für die Flußfahrt an Bord haben, fehlte jenem offensichtlich die besagte „Handbreit Wasser unterm Kiel"! (Vielleicht hatte er dafür mehr Alkohol – irgendwo?) Willy konnte es sich fast nicht verkneifen, über Funk zu rufen: Käpt'n, can I help you? Ich bin der kleine weiße Fleck neben dir!

Plötzlich erblickten wir auf der linken Seite des Flusses eine kleine Marina, in die wir dann auch spontan reinfuhren. Wir genossen die Süßwasserorgie fürs Schiff und anschließend für uns. Man beachte die Reihenfolge, welche immer eingehalten wird. Als ich nach Verlassen der Dusche dem Marinero begeistert erklärte, daß dies die saubersten, schönsten und modernsten Duschen wären, die wir in den letzten Wochen benutzt hätten, bedankte er sich überschwenglich und freudestrahlend. Allerdings verschwieg er mir, daß diese Duschen eben an unserem Ankunftstag erst eingeweiht wurden. Die selbstklebenden, dekorativen Kennzeichnungsschildchen (Männlein-Weiblein) wurden erst danach angebracht. Dank der hohen Temperaturen fielen jene aber eh nach zwei Tagen wieder ab.

Am 30. Juli rafften wir uns auf, trotz mörderischer Hitze, abends mit dem Bus nach Sevilla hereinzufahren. Ideale Busverbindung! Für 95 Pesetas (ca. 1,- DM) fährt man vor der Marina ab, bis mitten ins Herz der Stadt. Um 21.30 Uhr hatten wir noch 36 Grad, bis Mitternacht kühlte es dann doch auf etwa 31 Grad ab. In einem doppelstöckigen Bus, oben Cabriolet, unternahmen wir eine Stadtrundfahrt. (Abfahrt direkt am „Torre del Oro/Goldturm, wo übrigens unser Bus genau ankam). Über Kopfhörer konnten wir die ganzen Kommentare in deutscher Sprache hören. Die Fahrt war angenehm, sehr informativ und durch die nächtliche Stimmung sehr romantisch. Anschließend bummelten wir noch etwas zu Fuß und befanden uns plötzlich der „Juderia" (im Judenviertel), mit so engen Gassen, daß man beide Seiten leicht gleichzeitig mit beiden Händen berühren konnte. Nach einem „Sevilla-Rumba-Lokal" landeten wir noch in einem Tapas-Lokal und hatten somit jede Chance verpaßt, noch mit einem Bus in unser kleines Dorf „Gelves" zu kommen. Diesmal haben wir eben das spanische Taxigewerbe etwas unterstützt.

Am Morgen des 3. August starteten wir wieder mit ablaufendem Wasser flußabwärts. (Es läuft 6 Stunden in den Fluß und 6 Stunden Richtung Atlantik). Und es hat sich bestätigt, daß man die Reize dieser Ufergebiete nur erlebt, wenn man vor Anker liegt.

Vor dem bereits früher erwähnten Urwalddorf hat Willy an einem Steg festgemacht, und da fast alle Wächter auf Kontrollfahrt waren, kamen Sabine und ich ungehindert an Land. Wir konnten auch einige Fotos schießen und standen plötzlich einer Gruppe freilaufender Wildschweine gegenüber. Ich weiß nicht mehr, wer mehr erschrocken war. Jedenfalls suchten sie schneller als wir das Weite. Doch da tauchte auch schon ein Aufseher auf und erklärte uns, in welchem Dorf (ich glaube „Sanlucar") man eine Besichtigungsfahrt buchen kann und wo man Tickets dafür bekommt. Ich hatte ihn nämlich ganz scheinheilig danach gefragt. Wir bedankten uns für die Information und freuten uns über unsere Fotos. Aber diesen kurzen Aufenthalt mußten wir teuer (in juckender Währung) bezahlen. Jede von uns hatte ca. 15 Moskitostiche. Aber das war es wert.

In der Morgendämmerung des 4. August (wir ankerten wieder vor der Donana) erwachte ich durch Motorengeräusche und singende Männerstimmen. Den Stimmen nach konnte ich nachvollziehen, daß sie nahe von uns an Land gingen. Zwischendurch hörte ich dann ein Geräusch, als wenn da einer mit einer Bürste einen Schildkrötenpanzer abschrubbt. Allerdings konnte ich mich trotz meiner großen Neugierde nicht dazu aufraffen, aus dem Luk zu schauen. Es war einfach noch nicht MEINE ZEIT, es war zu früh. Als wir dann alle aus den Federn gekrochen waren, sah ich die zwei Männer am Ufer, wie sie mit ihren flachen Händen tief in den Schlick stießen, ihn buchstäblich umgruben und dabei immer wieder etwas in einen großgittrigen „Kartoffelkorb" warfen. Ich grüßte rüber und fragte, was sie denn suchten Etwa Gold? No, Senora, almejas! (Miesmuscheln). War der Korb voll, kippten sie den Inhalt in einen grobmaschigen Sack und wuschen durch Hin- und Herschwenken im Fluß den Schlick ab. Das also war das Geräusch des Steineschrubbens! Nun war auch dieses Rätsel gelöst. Seit Tagen beobachtete ich immer wieder Menschen bei Niedrigwasser am Ufer. Fast bis zu den Knien im Schlick, manchmal mit einem Stecken oder einer Harke ausgerüstet. Das lustigste Bild für mich war ein Mann, auf allen Vieren kriechend, einen himmelblauen Plastikeimer an den Hintern geschnallt, in den er seine „Fundstücke" schmiß. Irgendwie erinnerte er mich an die Weinlese, aber wirklich nur sehr entfernt. Bei Ebbe beobachteten wir dieses Phänomen immer wieder, auch an anderen Flußufern.

Am 5. August wagten wir uns wieder auf den Atlantik. Die Temperaturen wurden um einiges angenehmer, das Wasser klarer und die Wellen wieder wesentlich höher.

Bei ruhiger See liefen wir am 8. August das kurze Stück bis zur Flußmündung des Grenzflusses zwischen Portugal und Spanien, „Guadiana".
Doch jetzt könnt Ihr alles vergessen, was ich Euch über die vorigen Fluß- und Lagunenfahrten vorgeschwärmt habe. Dieser Fluß übertrifft alles. An unserem ersten Ankerplatz zählte ich eine Gruppe von ungefähr 35 Störchen am Ufer. Das muß hier eine kinderreiche Gegend sein!

Ziemlich an der Mündung des Flusses, bei der spanischen Stadt Ayamonte segelten wir unter einer Betonbrücke durch, welche von zwei Pfeilern mit je 64 Stahlseilen getragen wurde. Für einige Minuten hörte man ein Singen und Swingen und wurde dadurch eingestimmt auf eben etwas ganz Besonderes. Ich bezeichne diesen Fluß mit seinem abwechslungsreichen hügeligen Ufer ganz einfach als „biblische Landschaft". Mir fällt kein treffenderer Ausdruck ein. Einige Hügel kahl, andere grün, zwischendurch mal felsig. Hier mal eine kleine Schafherde, bewacht von drei Portugiesen mit schwarzen Regenschirmen (gegen die Sonne), ein Hang mit Olivenbäumen, ein kleines Feld mit Weinstöcken, dazwischen einige große Feigenbäume, in Ufernähe eine Reihe Granatäpfelbäume. Auf der spanischen Seite ein Bauer, der zwei Mulis immer im Kreis herum führt, die irgend eine Getreidesorte „dreschen". Es könnte aber auch sein, daß sie das dürre, gelbe Maisgestänge einfach für irgend eine Verwendung kleintreten. (Nicht die Kolben.) Konnte ich leider trotz Fernglas nicht klären. Einsame Gehöfte, meist verlassen. Ganz selten mal ein kleines Dorf, sogar ohne Wirtshaus und ohne Kirche. Je salzärmer der Fluß wurde, desto üppiger und höher wurde der Schilfgürtel am Ufer, später sogar mit rosafarbenem Oleander unterbrochen. Im Schilf immer wieder kleine private Anlegestege. Der schmale, geschützte Streifen zwischen Schilf und ansteigendem Hügel war fast immer bewirtschaftet. Wein, Zitrusfrüchte, Tomaten, Mais und was ich sonst schon erwähnt hatte.

Die nächste Station war „Alcoutim" auf der protugiesischen Seite. Die Versorgung in diesem Dorf war etwas dürftig. Frisches Gemüse gleich null, Obst kurz vor dem Kompostieren, Schnittwurst und Schnittkäse je eine Sorte. Brot gab es jedoch täglich frisch. Am Montag allerdings erst um 10.30 Uhr (früher hat er dann auch nicht geöffnet). Dafür war das Brot in diesem Laden am Dienstag bereits um 10 Uhr ausverkauft. Aber wir sind glücklich, wenn wir überhaupt etwas zu kaufen bekommen in diesem dünnbesiedelten Gebiet. Unsere Proviantkisten sind noch gut bestückt.

Hier haben wir unsere Flußfahrt abgebrochen und sind zurück zum Atlantik gesegelt.



Willy DL1WHA und Udo DL4MDJ



Ein Törn nach Gran Canaria



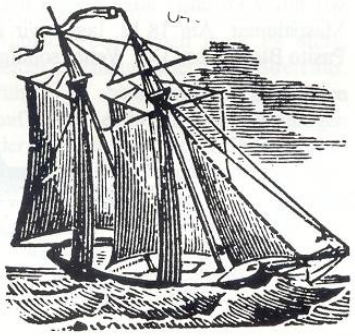
Georg DL2AT, SY MARKO

Am 23.11.95 legten wir mit einer Ketsch 24 m Typ Erwin über 45 t mit Willi, dem Eigner, Uwe und mir in El Arenal ab Richtung Ibiza. Mit achterlichem Wind bis 37 kn legten wir in Ibiza-Stadt gegen Mitternacht an. Unsere Reise durch mehrere Häfen nach Gibraltar verlief ruhig, aber dies sollte sich bald ändern. Über Amateurfunk hörten wir, daß Starkwind aus W angesagt war. Wir warteten noch 1 ½ Tage, und dann hieß es ....
– nun gibt es ein kleines Loch.

Am 8.12. um 10 Uhr legten wir gegen Hochwasser in Gibraltar ab. Ebbe war erst am späten Abend. Wir kamen gut aus der Straße von GB raus, obwohl wir auf der Höhe von Casablanca nur noch mit 2,5 kn vorankamen. (und das mit unserem Perkins Turbo 200 PS). Der Wind nahm stark zu mit Gewitter, und wir beschlossen, nach Casablanca einzulaufen. 38 kn gegenan.

Ich war vor Jahren einmal in dem „sogenannten" Yachthafen, aber nur mit einem 12 m Schiff. Wie würde es mit diesem gehen? Der Yachthafen ist leicht zu finden, ganz hinten rechts, aber sehr flach. Gegen 0.30 Uhr am 9.12. kamen wir im Yachthafen an. Wir wurden sofort von einem jungen Marokkaner in deutsch angesprochen und sollten bei ihm an einem alten Ponton anlegen. Der Ponton lag vor einer ehemaligen Surfschule mit völlig zerfallenem Gebäude ohne Fensterrahmen und erschien uns als viel zu klein. Es sah in der Nacht so schlimm aus, daß wir nicht längsseits gingen, auch auf die guten Worte des Marokkaners nicht, der sagte, hier hätten auch schon größere Yachten festgemacht.

Wir glaubten ihm nicht und liefen zurück in einen Vorhafen und gingen dort vor Anker. Nun stellten wir fest, daß der Sturm uns die Greetings im Bugkorb rausgerissen hatte. Am nächsten Morgen starteten wir einen zweiten Versuch. Mißtrauisch legten wir mit Hilfe einer ganzen Familie am Ponton an. (Wir hatten mal schlechte Erfahrungen in Tanger gemacht.) Um es kurz zu machen – der Marokkaner hieß Othman, war drei Jahre in Deutschland und spricht mehrere Sprachen sehr gut. Er wohnt mit seiner Familie über dieser Surfschule. Hier kann man ohne Bedenken sein Schiff liegen lassen, es wird gut bewacht, zusätzlich durch den großen Hund namens Rosa. Fremde könne nicht an den Liegeplatz. Ein Restaurant gibt es auch im Hafen, sieht von außen nicht sehr einladend aus – von innen aber sauber. Die Fischplatte mit einer Fl. Wein für ca. 42,00 DM für drei Personen ist sehr gut.



Othman regelt und hilft bei allen Formalitäten mit den Behörden, die an Bord kommen und freundlich sind. Es gab auch keine Schwierigkeiten mit Willis seit 8 Jahren! abgelaufenen Paß, sowie einer angemeldeten Pistole. Es dauerte etwa vier Stunden. Man sollte nicht die richtige Währung bei allen Behörden und Helfern vergessen: Zigaretten und Whisky. Wir hatten keine Zigaretten. Othman zeigt uns die Stadt, er ist sehr zuverlässig. Beim Ausklarieren wollte der Zöllner wieder Whisky – wir gaben ihm keinen. Mit Widerwillen gab er uns die Pistole zurück.

Wir liefen am 12.12. weiter Richtung Gran Canaria aus. Wegen wieder über Funk angekündigten Sturmes aus SW liefen wir an der Afrikanischen Küste entlang. Günther gab uns einen Törnplan vom Wetter, der sah nicht gut aus, obwohl wir jetzt noch ruhiges Wetter hatten. Wir beschossen, nach Essaouriva einzulaufen. In dem kleinen Fischerhafen konnten wir nicht anlegen und gingen vor die Mole auf den Anker. In der Nacht kam Starkwind auf, die Wellen nahmen zu. Wir lagen auf Legerwall – 100 m vor der Mole, daneben beginnt der Strand. Hält der selbstgebaute Pfluganker mit 60 Kilogramm von Willi? Bis zu 60 Grad schwojten wir am Anker hin und her und machten im Wasser fast 2 kn Fahrt. Ankerwache war angesagt. Wir steuerten am Ruder gegen das Schwojen an, um das Schiff besser zur Ankerkette zu halten. Wir setzten den Besan, mußten ihn aber gleich wieder wegnehmen – sonst wäre er zerfetzt. Um 11.30 Uhr gab uns die Hafenbehörde vom Land aus zu verstehen, daß wir in den Hafen kommen sollten. Nun begann ein schweres Manöver. Beim Ausbrechen des Ankers kamen wir 90 Grad zum Anker und verbogen den Ankerschaft. Endlich war er oben, da rutschte der Ankermotor durch. Zwei Mitnehmer-keile waren im Getriebe abgeschert. Da haben wir wieder Glück gehabt. Nun mit 34 kn achterlichem Wind in den kleinen Hafen. Ich bekam eine Leine an Stb. mit viel Glück auf das Polizeiboot. Der warf sie mir sofort zurück und meinte: „Hier nicht!" Voraus lagen lauter Fischerboote mit dem Bug zu uns. Drehen ging hier nicht mehr. Wir mußten voll zurück. Im Hafen war nun alles am Rufen und Schreien. Wir kamen etwas Quer, der Bug mit hängendem und verbogenen Anker hing schon bedenklich dicht über einem Fischerboot. Ich ging sicherheitshalber von vorn zurück hinter den Großmast, damit ich nicht nach vorn fallen kann, wenn es kracht. Mit Fendern und Abhalten ging nichts mehr – die Fischerboote sind niedriger als unser Bug!
Das erst kürzlich eingebaute Bugstrahlruder mit 60 PS machte sich nun

bezahlt. Wir kamen noch gerade frei. Nun alle Fender und Leinen auf Bb. Wir legten nun an dem Päckchen der Fischerboote an. Erst beim dritten Päckchen bekam ich eine Leine rüber. Die Fischer halfen mit, und riefen uns auf marokkanisch zu, wo wir die Leinen festmachen sollten. Nach zwei Stunden waren wir mit drei Vor- und sechs Achterleinen und zwei Springs zum Land und an den Fischerbooten mit einem Dutzend Fendern fest.

Das Fischerboot neben uns war um 1/3 kürzer als wir, und unser Schiff tanzte an seiner Bordwand 30 bis 40 cm hin und her, auf und ab. Der Hafen ist nach SW, wo der Wind herkam, völlig offen. Fender platzten, Leinen scheuerten sich an den Fischerbooten durch. Ein halbes Dutzend junge Marokkaner liefen bei uns an Deck herum und wollten Zigaretten und Whisky. Ich wollte ihnen einen Whisky einschenken, aber sie nahmen gleich die ganze Flasche mit den Gläsern weg und gingen bei sich unter Deck. Nach einer Stunde hörte man sie singen, dann war es ruhig, - sie schliefen. Um 15.00 Uhr kam die Polizei und der Zoll an Bord – sie wollten natürlich wieder Zigaretten und Whisky. Man sollte diese Genußmittel auf jeden Fall ausreichend an Bord haben, dafür lieber einen Fender weniger. Aber es gab keine Probleme.

An Land wurde der Anker repariert, Willi nahm die Ankerwinsch auseinander und reparierte sie. In der Nacht nahm der Wind wieder auf über 35 kn zu. Willi und ich schliefen im überdachten Cockpit und sahen bei jedem Geräusch nach den Leinen. Noch zwei mußten wir in der Nacht erneuern. Am Morgen standen Wind und Wellen noch. Gegen 13.00 Uhr ließ alles stark nach.

Wenn der Wind auf W dreht, wollten wir auslaufen. Es sind noch ein paar hundert Seemeilen bis Gran Canaria. Um 17.00 Uhr liefen wir aus. Nachts noch einmal zwei Stunden starken Regen, aber wenig Wind. Die See stand noch. Die letzten 100 sm liefen wir mit 9 kn unter allen Segeln nach Maspalomas. Am 18.12. lagen wir in Pasito Blanco fest. Das Wetter sonnig, 25 Grad. Wir machten 1.249 sm mit Maschine und 250 sm unter Segel. Unser Stegnachbar besorgte uns Flugtickets. Am 20.12. flogen wir nach Deutschland und feierten Weihnachten und Neujahr. Im Januar 96 flogen wir wieder zurück nach Gran Canaria. Dort blieben wir bis April – dann zurück nach Mallorca.

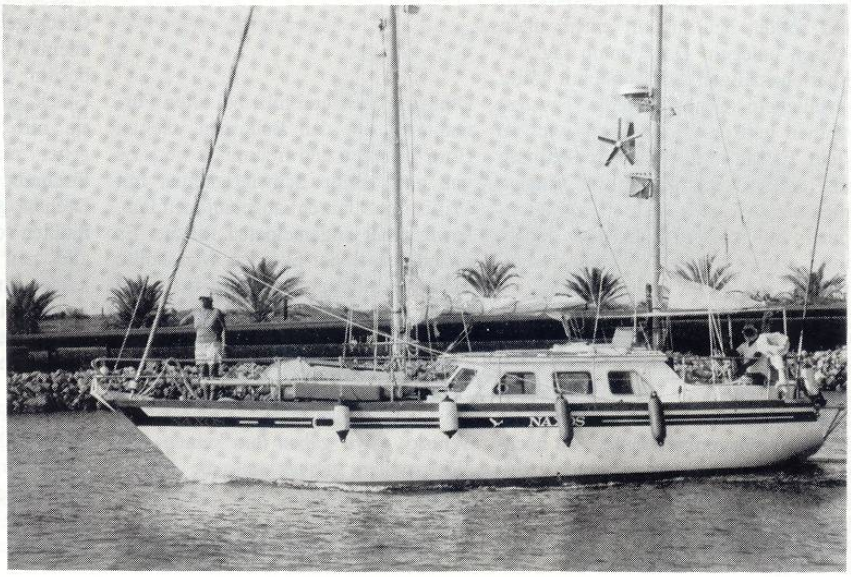
P.S. Diesel sollte man nur steuerfrei tanken – ca. 36 Pts.

Schorsch
DL2AlterTürke









SY NAXOS mit Harald und Sitta bei der Einfahrt durch den Kanal ins MAR MENOR 19.7.96

PA 3 EVA - Knut - silent key!

Knut war eigentlich fast allen auf der 14.333 bekannt. Von einigen wurde er geschätzt, von anderen wurde er beschimpft. Im vergangenen Jahr ist er gestorben, und ich fühle mich veranlaßt, doch einige Worte über ihn zu verlieren.

In den Jahren 1991 bis 1993 hatten wir mit Knut sehr regen Kontakt während unserer Reise in die USA und in die Karibik. Er hat damals regelmäßig auf der 313 gearbeitet, hat seine norwegischen Freunde auf ihren Yachten rund um die Welt begleitet und hat mit seiner bemerkenswert guten Funkanlage so mancher schwachen deutschen MM-Station mit QSP geholfen. Gelegentlich hat er sich sogar sehr quälen müssen, weil die Segler nicht englisch sprachen, und er bedauerte, nur sehr wenig deutsch zu können. Wir erinnern uns, daß er vielen von uns geholfen hat. Seglern, die dringend Ersatzteile bestellen mußten, hat er die Teile-Nummern durch schwierige QRM-Verhältnise QSPauliert. Er hat auch auf eigene Kosten Ferngespräche geführt. Er hat die deutschen Netzleitstationen auf so manchen verzweifelt rufenden Segler aufmerksam gemacht.

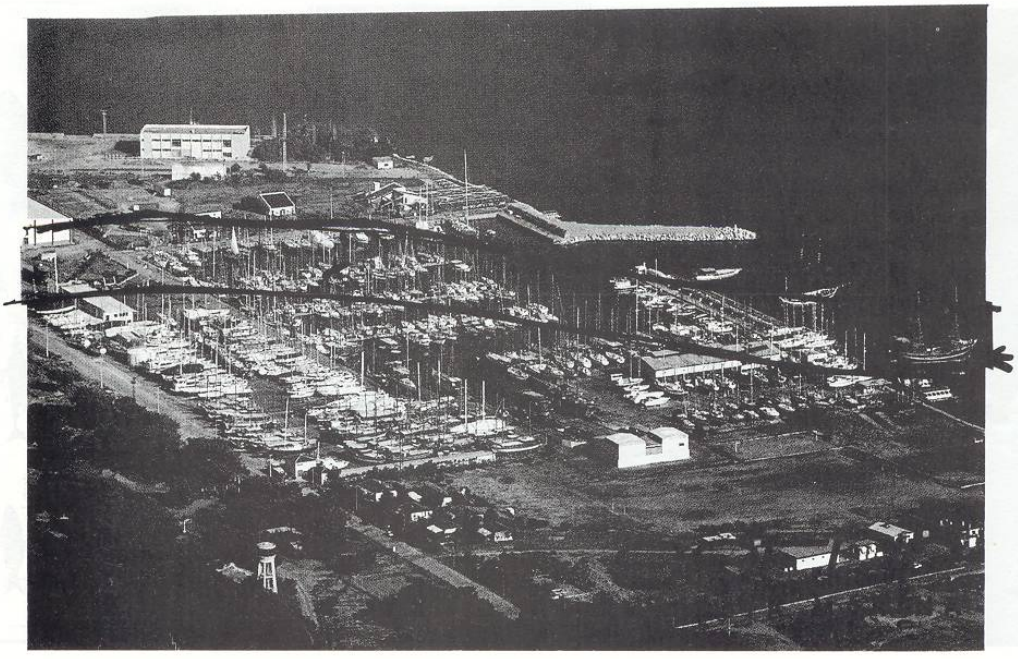
Er hatte phantastische Empfangsbedingungen auf seiner Insel. Er hat immer geholfen, wenn es nötig war. In den letzten paar Jahren führte er regelmäßig in den frühen Morgenstunden auf der 313 Verkehr mit Norwegen durch – und nun fing der Streit mit den Deutschen an, die hier irgendwann zu unregelmäßigen Zeiten ihr MM-Netz betreiben wollten. Die Geister scheiden sich daran, ob es „das ist unsere Frequenz" gibt oder nicht. Leider trafen da einige OMs aufeinander, die man, sowie Knut auch, getrost als „dickschädelige alte Männer" bezeichnen muß. Es uferte leider zu einem widerlichen Streit aus, führte zu bösartigen Entgleisungen auf allen Seiten, zu Beschimpfungen der übelsten Art und zu Polarisierungen in der ganzen Funkgemeinde, die mal der einen und mal der anderen Seite Recht geben wollte.

Es hat letztlich leider der ganzen Sache des deutschen MM-Funks nur geschadet. Ich erinnere mich, daß einige OMs mit freundlichen Worten Knut auch zum Abschluß seiner QSOs und zum Überlassen der Frequenz bewegen konnten.

Ich bin der Meinung, es hätte nie zu der Eskalation und zu den unqualifizierten Äußerungen kommen brauchen. Ganz im Gegenteil, wir hätten die Bereitschaft Knuts, mit seiner hervorragenden Kurzwellen-technik in der Sache des deutschen MM-Netzes mitzuarbeiten, nutzen sollen.

Uns und auch – wie ich meine, aus vielen Äußerungen herausgehört zu haben – einigen anderen tut es leid, daß Knut ein silent key geworden ist.

Holger Strauss DL 7 ATT
SY GOLEM



Pumucklnews



Pumu oder auch Pumi, je nach Wohlverhalten genannt, unser Bordkater, ist nun vorbestraft!!!

Nicht nur, daß er „ohne festen Wohnsitz“ , wie seine Herrschaft übrigens auch, ziellos auf den Meeren umherstreift, nein nun ist er auch noch ein „Vorbestrafter“, und jeder Polizist könnte ihn für immer im „Loch“ verschwinden lassen!!

Dabei hat im Neuen Jahr alles sooo gut angefangen. Die allfälligen Ermahnungen und Versprechen zum Jahreswechsel hielten ganze 2 Tage, dann ist er, wieder rückfällig werdend, in den Sumpf seiner triebhaften Kleptomanie, abgetaucht!

Einmal ein Dieb .... immer ein Dieb!! Dieses schöne, die deutsche Rechtschaffenheit widerspiegelnde Vorurteil, hat sich leider, wieder mal bewahrheitet. Unverbesserlich hat er nicht nur, wie so oft, einige der mit Anchovis gefüllten Oliven von der festlich gedeckten Silvestertafel geklaut, (die Eleganz der Pfotenhaltung beim Fischen der im Saft schwimmenden Beute war ganz dem schönen Rahmen angepaßt) nein, nein, ... der geneigte Leser ahnt es bereits, nach dem Entenkriegel (Hals) stand ihm der Sinn!!

Aber wie wird er es schaffen, unsere geballte Aufmerksamkeit zu unterlaufen, und an das Ziel seiner kriminellen Begierde zu gelangen ..... wir wissen es nicht!!

Ja, Schande über uns ... es muß wohl passiert sein, als wir angemampft und angesäuselt vom illustren Mahle, leise Verdauungsgeräusche absondernd, einer Sekundenohnmacht erlagen. Mit der, dem Andersartigen angeborenen Verschlagenheit hat er wohl den Kurzaufenthalt im Nirwana der Satten ausgenutzt, um sich widerrechtlich in den Besitz des erwähnten Kriegels zu bringen ... welch ein Abgrund tut sich da auf!!

Aber wer glaubt, das Ende der Tragödie sei nun erreicht, der fehlt .... und das weit!! Denn, anstatt nun zu seinen Untaten stehend die Bestrafung für diesen Frevel entgegenzunehmen, versuchte er alles zu vertuschen. Typisch, denkt der interessierte Leser, wie wir es von den Rückfälligen kennen!

Der Kriegel blieb verschwunden, auch die Reste wurden zuerst nicht gesichtet, o daß sein teuflischer Plan, mir alles in die Schuhe zu schieben, beinahe aufgegangen wäre, denn Evi dachte, ich hätte,.... und ich dachte, Evi hat....

Aber die Gerechtigkeit siegte, wie im richtigen Leben ja auch immer, und die Sonne brachte es an den Tag. Am anderen Morgen, Funkrunde mit Günther, Evi's allesdurchschauender Blick sah eine Beule unter dem Teppich im Deckshaus! Was ist denn das???

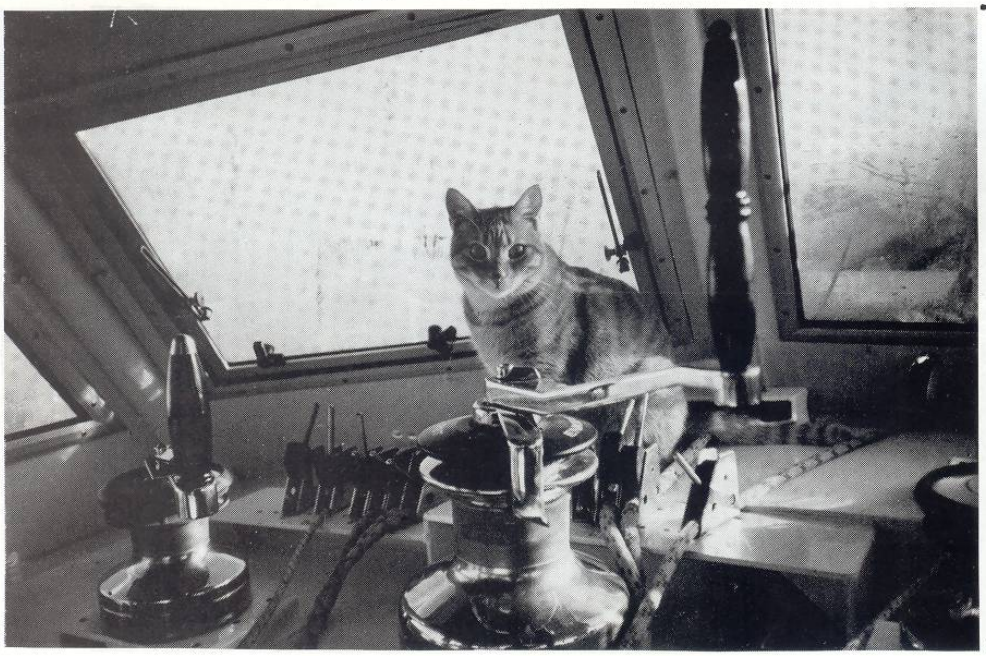
Wir wollen es abkürzen, es war nicht des „Pudels Kern“, nein, es war der „Entenkriegel“ (Hals), oder zumindest der jämmerliche Rest!!!

Und die Moral von der Geschicht??? Trau' keinem Ausländer (Tunesier), Heiden (Muselmandl), oder Rotschädlerten (Rothaarigen) NICHT!!!

MAPEMA-crew, zutiefst enttäuscht.

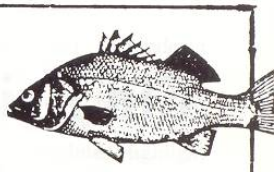
P.S. Die doppelte Verneinung im letzten Satz will sagen, daß nichts so heiß gegessen, wie gekocht, wird.

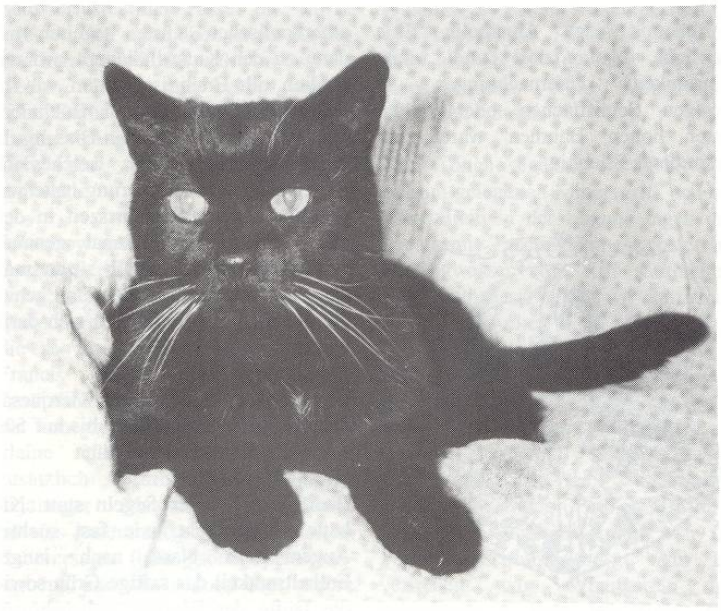
Udo, DL4MDJ-mm -
Las Palmas

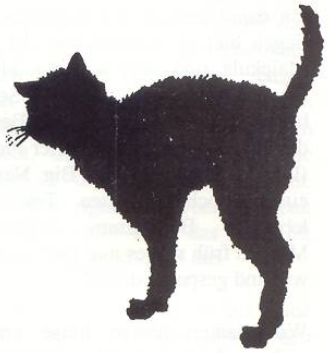




Kater Moritz und andere SWLer







Beshira, Bordkatze der SY SARILIKA

Kater Moritz hört auf 14313 und 14307 kHz regelmäßig mit. 18 Jahre Erfahrung weist der Funkkater inzwischen auf.







Besuchsweise an Bord der OLE HOOP: Panama-Faultier und Werftkater auf Raiatea (Polynesien)

Ein Brief von der JOSI



Vanuatu, Mai 97

Liebe Johanna, lieber Klaus,
lange hatte ich mir schon vorgenommen, Euch ein paar Zeilen aus der Südsee zu schreiben. Nun will ich damit endlich mal beginnen. Wir liegen hier in Vanuatu vor der Insel Malekula und dort vor der kleinen Insel Wala. Von anderen Seglern bekamen wir den Tip, daß der Besitzer des Wala-Island-Resort, Peter Fidelius (Local) Touren zu den Big Nambas, einem noch in alten Traditionen lebenden Bergstamm, organisiert. Morgen früh soll es nun losgehen, und wir sind gespannt darauf.

Wir planten unsere Reise anfangs anders, als wir sie jetzt durchführen. Wir wollten auch, wie Ihr, ohne große Deutschlandbesuche um die Welt segeln. Dann stellten wir aber bald die für uns problematische Terminierung fest. Da wir uns nicht so stark von der Heimat abnabelten wie Ihr, mußten wir einen anderen Weg finden.

Ja, so pendeln wir zwischen zwei verschiedenen Welten hin und her und finden genau diese Situation besonders schön und interessant. So manch ein Mitsegler hatte sich schon so an die Schönheiten in der Südsee gewöhnt, daß er sie kaum noch richtig sehen konnte.

Unser Absprung über den Atlantik fand von Hierro aus am 1.. Dezember 1992 statt. Wir segelten in 21 Tagen nach Barbados und hatten nach 2/3 der Strecke „unseren" 50-60 kn-Sturm (ca. 15 Std.). Vor Top und Takel liefen wir ab und JOSI verhielt sich hervorragend. Weihnachten verbrachten wir mit einer ganzen Reihe von Seglern, darunter unsere Freunde Walter und Marianne von LOEWE III auf Barbados. Ende Januar ging es dann weiter mit Freunden aus der Heimat zu den Granadinen, St. Lucia nach Martinique. Weiter gings dann über Dominica, Antigua, Guadeloupe, Anguilla nach Puerto Rico. Von hier segelten wir über die Caicos Islands, Providencia, Bahamas nach Florida und dort den Intracoastal Waterway northbound nach Annapolis. Eine herrliche Natur dort und totale Einsamkeit. Übernachtungen in riesigen Schilfflächen oder mitten unter hohen Bäumen waren ein besonderes Erlebnis.



Unsere TO-Freunde in Annapolis, Walter und Marianne Klatt, sowie Burger und Nancy, bei denen wir in einem total geschützten Creek unsere JOSI für drei Monate festmachen konnten, halfen uns sehr für unsere Wohnmobilreise durch die USA: Auch das war ein tolles Erlebnis. Nie hätten wir gedacht, daß die USA so reich an großartigen Naturschutzparks sind. Im November verließen wir das nun ungemütlich kalt werdende Maryland und motorten den gleichen Weg durch den Intracoastal südlich nach Florida zurück. Nur mit dem Unterschied, die Hinfahrt fand im späten Frühling und die Rückfahrt in der Indian-Summertime statt. Wunderschöne Herbstfärbung verzauberte das Land.

Von Florida führte uns der Weg entlang der kubanischen Küste über den Golfstrom nach Mexiko und weiter nach Belize. Hier fanden wir mit die schönsten Tauchreviere, die wir bis jetzt erlebten. Von Belize gings dann nach Guatemala, und dort den Rio Dulce hoch. Dieser Urwaldfluß war auch ein echtes Highlight, genau wie die anschließende Besichtigung der alten Majastätten im Landesinneren. Über die Bay Islands von Honduras, Geheimtip der zentralamerikanischen Küste, segelten wir dann zu den Kuna-Indianern, wo wir ähnlich tolle Erlebnisse hatten, wie Ihr sie so schön in Eurem Buch beschreibt. Von den San-Blas-Inseln gings dann nach Colon, welches ich noch genauso in Erinnerung hatte wie während meiner Seefahrtszeit in den 60er Jahren. Panamakanal genauso empfunden wie Ihr. Toll, wenn man das Buch nachträglich liest und genau die gleichen Empfindungen sich darin wiederspiegeln.

Unsere Überfahrt zu den Marquesas dauerte 31 Tage und fand, bis auf 500 sm in den Kalmen unter guten

Bedingungen unter Segeln statt. Nie hätte ich gedacht, wie fast süchtig Augen und Nase nach langer Enthaltsamkeit das saftige Grün sowie die Düfte der Blumen wahrnehmen! Nach drei Wochen auf verschiedenen Inseln segelten die LOEWE III, die YEBISAH und die JOSI; die sich in den Buchten von Hiva Oa wiedergetroffen hatten, nun mal gemeinsam zu den Tuamotus.

Die Tuamotus waren für uns ein wunderschönes Tauchparadies. Wir verbrachten dort in fast völliger Einsamkeit 5 Wochen. An einigen Ankerplätzen hatten wir großartige Kontakte zu den dort wohnenden Dorfbewohnern. Am 28.6.94 passierten wir morgens Point Venus und überquerten die Matavibay, um zum erstenmal nach langer Zeit wieder an einer Mooring eines Yachtclubs (bei Papeete) festzumachen. Einige Tage später trafen wir in der Maeva Beach Bay (westl. von Papeete) ganz überraschend Herbert und Illa Gieseking aus Elmshorn, welche dorthin mit den befreundeten Eignern der großen Motoryacht „West Indies" von Mexico aus hingefahren waren. Sie waren ja auch schon auf eigenem Kiel um die Welt gesegelt und dann mit einer Motiva 42, wie unsere JOSI, nach Brasilien.

Mehrere Wochen verbrachten wir in den Gesellschaftsinseln, Moorea, Huahine, Raiatea, Tahaa und Bora

Bora. Unsere absolute Lieblingsinsel, Maupiti, besuchten wir dann als letztes auf dem Weg nach Suwarrow. Der Luvpaß von Maupiti war wohl der Schwierigste aller Pässe, die wir je erlebten. Ich stand oben in der Saling, und Ingrid am Ruder, sah von dort nur weißes Wasser und bekam weiche Knie. Dafür hatten wir dann dort in der Lagune ein Paradies für uns allein, da sich hier kein anderer Segler reinwagte.

Suwarrow gefiel uns genauso gut wie Euch. Allerdings hatten die Bewohner gewechselt. Während unserer Zeit wohnten dort Francis und ihr Mann, die so um 25-30 Jahre alt waren. Francis macht die Immigration. Zusätzlich wohnte dort Francis Vater, ein liebenswerter alter Herr und der kleine 3jährige Sohn. Ein dort zusätzlich arbeitender junger 22jähriger Mann starb während unseres Aufenthalts, wahrscheinlich an Herzversagen (hatte große Operationsnarben), und wir nahmen über unsere Funkanlage Kontakt mit der Cook-Regierung wegen Beerdigung etc. auf. Alle dort in der Zeit weilenden Yachties (drei deutsche, 1 Canadier und 1 Amerikaner) halfen mit, ein Grab und einen Sarg herzurichten und die Familie zu trösten.

Von Suwarrow gings dann nach Pago Pago (gefiel uns gar nicht, aber guter und billiger Einkauf) und nach Western Samoa (wo wir für 2 Wochen Besuch bekamen). Von da aus gings dann nach Tonga. Auf der zu Tonga gehörenden, abseits gelegenen Insel Niuatoputapu erlebten wir die Festlichkeiten zu Ehren des Besuchs des neu ernannten Bischofs. Das war ganz toll, zumal mit uns nur eine Yacht dort lag, und wir eine überwältigende Gastfreundschaft genießen durften.

Die Südinsel von Tonga, mit Hauptstadt Nukualofa, war für uns ein nicht vergessener Aufenthalt, da hier Astrid und Heiner wohnen, mit denen wir uns dick anfreundeten. Mit Heiners Bruder war ich damals auf dem gleichen Hapag-Schiff einige Zeit gefahren, er in der Maschine und ich als Funkoffizier. Heiner fuhr zu der Zeit als dritter Ing. auf mehreren Hapagschiffen. Tolle Erinnerungen tauschten wir aus.

Von Tonga segelten wir dann zum einsam gelegenen Minervariff, wo wir ganz allein in der Lagune lagen und nachts mit Taschenlampe Lobster bei Niedrigwasser vom Riff sammelten. Bei Hochwasser lagen wir mitten im Pazifik vor Anker!!!

Vom 12.11.94 bis 30.5.96 lag die JOSI in Neuseeland. Wir machten eine ausgiebige Rundfahrt durch die Nord- und Südinsel und überholten das Schiff gründlichst incl. Unterwasserschiff sandstrahlen etc. Da unser Cousin in Auckland wohnt, war für Familienanschluß gesorgt. Am 1.6 verließen wir Whangarei und benötigten 9 Tage bis Suva. Ein kräftiger SW-Sturm schob uns voran. Vor uns kenterte die deutsche Yacht „Taurus" durch, und ein Containerschiff übernahm die Crew. Ingrid brach sich eine Rippe, als sie gegen den Cockpittisch flog. Das Schiff machte sich prima, und wir hatten nie Bedenken. Lediglich das Skylight über dem Herd fing an zu lecken aufgrund eines Einbaufehlers der Werft. Jeden Tag hatte ich Funkverbindung zu Christoph und konnte mit meinem Wetterfax die Übersicht behalten. Zusätzlich habe ich Pactor an Bord und konnte somit via DJ4IQ in Meldorf Kontakt zur Familie halten.

Fiji gefiel uns so gut, daß wir dort länger als beabsichtigt blieben, insgesamt zweieinhalb Monate. Wir besuchten, außer der Laugruppe, sämtliche Inseln. Die Laugruppe war mal wieder verboten für Ausländer. Die Yasawas besuchten wir mit Freunden aus Deutschland (2 Wochen). Vanua Levu umrundeten wir und fanden die Nordküste so, als wenn wir die Entdecker wären. Ein- oder zweimal im Jahr fährt dort eine Yacht entlang. Ein absolutes Highlight des Tauchens im Pazifik ist das weltberühmte Rainbowriff mit seinen prachtvollen Weichkorallen in den schönsten Farben.

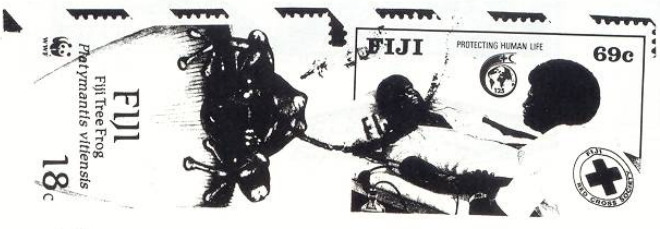
Weiter gings dann nach Neu Kaledonien. Die Unterwasserwelt dort ist sehr schön, zumal die Franzosen Unterwassernaturschutzparks eingerichtet haben und dadurch in den Gebieten ein großer Fischreichtum herrscht. Um so mehr hat uns die Landschaft über Wasser enttäuscht. Durch den rigorosen Übertageabbau der Bodenschätze sieht das Land oft wie eine Mondlandschaft aus.

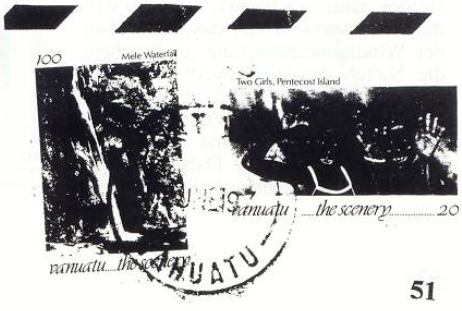
Von Anfang November 96 bis Ende April 97 hielten wir uns dann in den Solomonislands auf, von wo wir wieder einmal nach Deutschland flogen (über Weihnachten). Über die Solomons habe ich einen ausführlichen Bericht an den TO geschickt.
Nun sind wir hier in Vanuatu, nachdem wir einige hundert Meilen gegen den Passat anmotoren mußten. Seglerisch keine Glanzleistung, aber für uns die einzige Möglichkeit, das Land kennenzulernen, da wir 1996 keine Zeit dafür hatten. Glücklicherweise haben wir eine starke Maschine und das entsprechende Schiff, sonst kann man so eine Fahrt wirklich nicht empfehlen.

So, nun ist der Bericht viel länger geworden, als ich glaubte. Aber ich nehme an, Ihr habt Spaß daran. Wir werden im Juli und August zu Hause sein und versuchen dann mal, mit Euch Kontakt aufzunehmen.

Bis dahin, 73 und 88

Jürgen (DL5HJ) und Ingrid





Briefe von der STROMER



Falmouth, 10. Mai 1997

Lieber Günther,

durch Eure Hilfe können wir uns aus dem sicheren Hafen in Falmouth melden und recht herzlichen Dank sagen für die uns erwiesene ausgezeichnete Unterstützung.

Begeistert hat uns die professionelle Abwicklung des Netzmanagements einschließlich der Verknüpfungen zur Rettungsstelle und zum deutschen Wetterdienst. Bemerkenswert finden wir Euren hohen persönlichen, zeitintensiven Einsatz.

Gern würden wir näheres über Euer Netz erfahren, dessen Frequenz und Sendezeiten wir zufällig auf den Azoren kurz vor Abschluß unserer Weltumsegelung, erfuhren. Unser Interesse ist geweckt, selbst eine Funkamateur-Lizenz zu erwerben, damit wir an Eurem Netz teilnehmen können (hoffentlich nicht mehr in einer Notlage!).

Es grüßen herzlich

die STROMER
Renate und Klaus



Barsinghausen, Dezember 1997

Lieber Günther,

aus unserem schneeverhangenen neuen Zuhause übermitteln wir Dir frohe Weihnachtsgrüße, verbunden mit den besten Wünschen für das Neue Jahr.

Unser STROMER überwintert nun in seiner alten Heimat Dänemark und erholt sich von der strapaziösen Reise Kapstadt – Cuxhaven. Leider ist das Schiff in schlechtem Zustand. Ein Serienschiff ist für eine Weltumsegelung nicht recht geeignet. Neben vielen Schäden durch konstruktive Mängel (manchmal Kleinigkeiten, z. B. brach zweimal die Aufhängung des Herdes, natürlich nachts) verloren wir durch schweres Wetter das Ruderblatt der Windfahnensteuerung, es brachen die Nieten der Rodkickerbefestigung und das rechte Steuerbord-Unterwant. Eine etwas größere Welle riß den Bugkorb aus dem Laminat und verbog ihn bis zum Vorstag. Dabei wurden auch die Reelingsstützen geknickt.

Leider war in Falmouth die Marina-Werft nicht in der Lage, alle Schäden zu beheben, so mußten wir mit Provisorien den Rest der Reise zurücklegen.

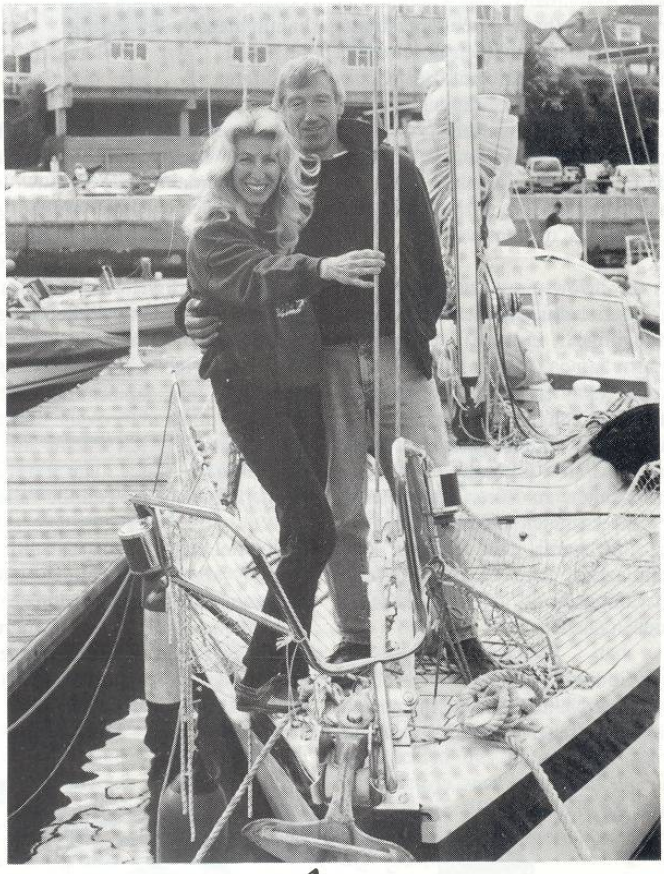
Im Juni 1997 trafen wir mit STROMER wieder in Cuxhaven ein. Viel Zeit und Mühe haben wir darauf verwandt, wieder ein Zuhause für uns zu finden und entsprechend herzurichten. Zwischendurch verlebten wir einen Segelurlaub in Dänemark. – Eine geplante Bootsreparatur in Schweden bei Hallberg-Rassy konnten wir uns nach einem Gespräch mit Herrn Rassy auf der Hanseboot ersparen: „Unsere Werft BAUT Boote, wir REPARIEREN keine Boote!“ und „... ob wir bei einem Defekt an unserem Auto jedesmal die Auto-Fabrik aufsuchen würden...?!“ So wurden wir abgespeist.

Na ja, wie gut, daß wir unsere Zeit besser genutzt hatten. Die Reparatur überwintert nun erst einmal im Kopf, ein Teil unserer Schiffsausrüstung im Keller. Segeln wird vorerst klein geschrieben: zu schön ist es, wieder mit Familie und Freunden zusammen zu sein. Renate hat einen guten Stall für ihr Pferd Basta gefunden und macht Pläne, wie sie es künftig weiter ausbildet.

Wir freuen uns nun auf die Weihnachtsfeiertage mit Gänsebraten und Rotkohl und auf Schneeball-schlachten und Rodelpartien.

Alles Liebe und Gute für Dich und Deine Familie!

Die STROMER
Renate und Klaus





Amateurfunkbetrieb mit nicht lizensierten Funkstellen



Empfehlungen des Vorstandes von INTERMAR

Der Vorstand empfiehlt seinen Mitgliedern folgendes Verhalten:

1. Eine Funkstation gibt kein Amateurfunkrufzeichen, sondern lediglich den Namen des Schiffsführers oder der Segelyacht an:
   ➔ **Funkbetrieb sogleich einstellen**

2. Eine Funkstation meldet sich mit dem **Rufzeichen einer Seefunkstelle:**
   ➔ Funkbetrieb sogleich einstellen

3. Eine Funkstation verwendet ein **Amateurfunkrufzeichen, welches für den jeweiligen Betrieb nicht ausreicht:**
   ➔ Funkbetrieb sogleich einstellen

4. Eine Funkstation meldet sich mit einem den internationalen Regeln entsprechenden Amateurfunkrufzeichen, es liegt jedoch eine **behördliche Auskunft vor, daß dieses Rufzeichen nicht legal verwendet wird.**
   ➔ Funkbetrieb sogleich einstellen

5. Eine Funkstation meldet sich mit einem den internationalen Regeln entsprechenden Amateurfunkrufzeichen,
   - **verhält sich aber nicht regelgerecht bei der Betriebsabwicklung**
   - **verwendet ein exotisches Rufzeichen**
   - **die Eintragung in aktuellen Rufzeichenlisten ist nicht feststellbar**
   - **andere Funkamateure haben aufgrund eigener Feststellungen Zweifel an der legalen Verwendung desAmateurfunkrufzeichens mitgeteilt:**

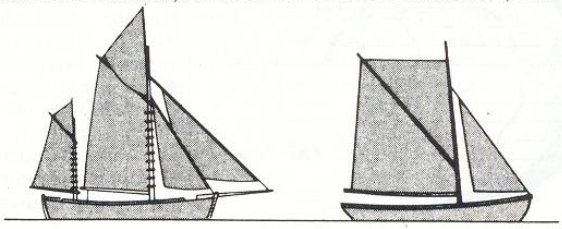
   ➔Fragen an die verdächtige Funkstation stellen, welche das ehemalige Prüfungsverfahren betreffen (Ort, Zeitpunkt, Gremium, ggf. Lizenznummer).
   ➔Bei glaubwürdigen Angaben Funkbetrieb fortsetzen und zwecks endgültiger Verdachtsbeseitigung bitten, bei nächster Gelegenheit eine Fotokopie der Genehmigungsurkunde zu überlassen.
   ➔Bei einem **„Geständnis" oder nicht überzeugenden Angaben** zum Erwerb der Amateurfunklizenz Funkbetrieb mit Hinweis einstellen, daß INTERMAR Ratschläge zur Erlangung der Lizenz gibt.

6. Eine Funkstation legt glaubwürdig dar, daß ein **Notfall** vorliegt, z. B. schwere Schäden am Schiff oder gefährliche Erkrankung eines Besatzungsmitgliedes:
   ➔Funkbetrieb bis zur Behebung der Notlage fortsetzen, selbst wenn keine gültige Amateurfunklizenz vorliegen sollte.

Trotz Verletzung gesetzlicher Vorschriften, die nicht nur Ordnungswidrigkeiten, sondern Vergehen im Sinne des Strafrechtes darstellen, sollte sachlich argumentiert und beleidigende Äußerungen vermieden werden. Es liegt im Ermessen eines jeden, ob er die Ermittlungsbehörden einschaltet oder eine Strafanzeige abgibt. Eine gesetzliche Verpflichtung besteht insoweit nicht. Solche Maßnahmen sollten allerdings nur das letzte Mittel sein, beispielsweise bei einem andauernden Fehlverhalten der nicht lizenzierten Funkstation.

Eine entsprechende Vorgehensweise wird auch gegenüber denjenigen Amateurfunkstationen empfohlen, welche zwar eine Lizenz besitzen, jedoch den Funkbetrieb mit der anderen Funkstation fortsetzen, obwohl sie nachweislich erkennen, daß sie nicht legal ist.

Günther Hirschberg **(1. Vorsitzender)**
Herbert Lüpke **(2. Vorsitzender)**
Rolf Behnke **(Geschäftsführer)**





Forum

Neben vielen Reiseberichten wurden an unsere Netzleiter und uns, die Redaktion, diesmal auch Stellungnahmen zum Funkbetrieb auf dem deutschen MM-Netz geschickt. Die folgenden „Leserbriefe" spiegeln weder die Meinung des Vorstandes (s. „Empfehlungen des Vorstandes), der Redaktion noch der Mehrheit der INTERMAR-Mitglieder wider. Es sind persönliche Meinungsäußerungen einzelner Mitglieder, die aber der demokratischen Redlichkeit wegen nicht unter den Teppich gekehrt werden sollten. Den Streit um das rechte Funkverhalten wollen wir damit nicht verschärfen, sondern erhoffen uns dadurch mehr Toleranz und gegenseitiges Verständnis auf beiden Seiten. Wenn hier weitgehend nur die eine Seite vertreten ist, so liegt dies einfach daran, daß uns Stellungnahmen der anderen Seite kaum vorliegen. Unabhängig von unserer persönlichen Meinung hätten wir auch diese selbstverständlich abgedruckt.

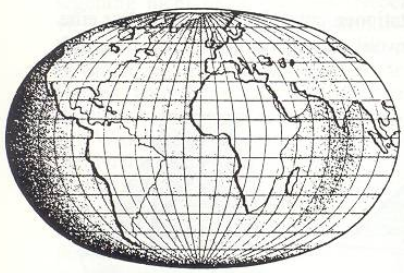
Gegen Piraten und Schmarotzer

Piraten und anderen Trittbrettfahrern und Schmarotzern des Amateurfunks sollte der Zugang zum Jahresbericht verweigert werden ... besonders wenn sie sich unter ihrem selbstgebastelten Call aufmandeln. In diesen Fällen ist eine strenge Prüfung ja wohl möglich, da ja der Zeitdruck, der bei Bandkontakt herrscht, nicht besteht.
Intermar sollte sich deutlicher von den üblen Praktiken von „ihro Merkwürden aus Münster" absetzen!!! Es kann nicht sein, daß dies unwidersprochen hingenommen wird. Die unkriminellen SWL schauen mich recht seltsam an, wenn ich hier, den Amateurfunk vertretend, für saubere Verhältnisse predige, und er dann seine „Sammelanrufe für die Seeräuberrunde" durchzieht.

Um Ross und Reiter zu nennen: ich meine Christoph DL9YCX, der wohl total das Maß verloren hat.

Evita (DHOXQ) und Udo DL4MDJ)





Friedhofsruhe

Nach heftigen Auseinandersetzungen auf dem Morgennetz von Christoph, deren Ohrenzeuge wir während unseres Sommertörns `97 nach Island wurden, herrscht seit einigen Monaten wieder Ruhe auf dem Netz. Doch die Ruhe hat für mein Gefühl etwas von Friedhofsruhe, haben doch die Saubermänner mit ihrem law-and-order-Gebrüll nicht nur alle Paradiesvögel vom Netz vertrieben, sondern auch viele ordentlich und rechtens lizensierte segelnde Funkamateure, die kein Verständnis für jene Bandpolizisten haben, die nicht nur das eigene Haus sauber halten, sondern auch noch den Stall der Nachbarn ausmisten wollen. Damit kein Mißverständnis entsteht: Ich rede hier keineswegs der Rechtsverletzung das Wort, doch Verfolgung anderer, wenn sie denn nicht gerade eine Straftat begangen oder mir persönlichen Schaden zugefügt haben, überlasse ich aus guten Gründen den dafür zuständigen Behörden. Die guten Gründe sind ein kritisches Verhältnis zum Staat, seinen Repräsentanten und deren Gesetze und Verordnungen. Auch wenn Gesetze einzuhalten sind, muß man mit ihnen nicht einverstanden sein. So ist es völlig legitim ein Gesetz für falsch zu halten und sich für dessen Änderung oder Abschaffung einzusetzen, und zweifellos führt dies auch zu der Bereitschaft, es zu übertreten und die für diesen Fall angedrohten staatlichen Sanktionen oder Strafen in Kauf zu nehmen. Das jedoch ist eine ausschließlich persönliche Entscheidung, die ich, wenn sie denn nicht die Rechte anderer verletzt, **moralisch** nicht verurteilen kann, auch dann nicht, wenn ich ihr inhaltlich **nicht** zustimme. Ziviler Ungehorsam, selbst dann, wenn er Straftaten einschließt, kann sogar moralisch und ethisch höher zu bewerten sein, als die gesetzlich legitimen staatlichen Reaktionen darauf. Die Verletzung der sog. Bannmeile bei politischen Demonstrationen, Besetzungen von Häusern, Bohrtürmen oder Atommülldeponien, Abtreibung trotz Verbot in einer persönlichen Notlage oder die totale, den Ersatzdienst einschließende Wehrdienstverweigerung sind zwar mit der ziemlich unwichtigen Übertretung des Amateurfunkgesetzes nicht zu vergleichen, machen aber die Relativität staatlicher Gesetzgebung deutlich.

Um es auf den Punkt zu bringen: Mag sein, einige Funkamateure oder selbst Netzleiter halten sich nicht immer an die bestehenden Gesetze und setzen andere Prioritäten, doch haben wir als Fahrtensegler nicht andere Interessen, als dem Staat bei der Ahndung von Gesetzesübertretungen zu helfen? Haben wir uns nicht durch unseren „Ausstieg" für eine zu unserer bundesrepublikanischen Gesellschaft alternativen Lebensform entschieden und gehört dazu nicht mehr Großzügigkeit, Gelassenheit, Toleranz und nicht zuletzt auch Solidarität mit all denen, die diese Lebensform mit uns teilen?

Wir, die Mitglieder von **Intermar**, wollen im Sinne unserer Satzung zur Förderung der Sicherung und Rettung menschlichen Lebens auf See und des damit verbundenen Hochseesports durch Ausüben des Amateurfunkdienstes beitragen. Wichtig dafür ist ein regelmäßiger und zuverlässiger „Netzdienst". Entsprechend der unterschiedlichen Persönlichkeiten mit ihren unterschiedlichen Erfahrungen, Kenntnissen und Interessen sah und sieht dieser „Dienst" bei jedem Netzleiter anders aus. Doch jeder nützt auf seine Weise den Seglern draußen. Klar, daß es bei den funkenden oder auch nur hörenden Seglern unterschiedliche Erwartungen an den Netzbetrieb gibt, doch sollte dies, ebensowenig wie o. g. Fehlverhalten zu Anmaßungen oder Verurteilungen führen – vereint uns doch unsere gemeinsame Sache, das Segeln, mehr als Gesetze und Verordnungen.

Klaus DL5HN & Johanna DL5HY

Brief an Christoph (DL9YCX)

24.7.97

Lieber Christoph Vogelsang!
Seit meiner Atlantiküberquerung im November 1995 von den Kanaren über Kapverden nach Natal in Brasilien, zu dritt auf einer alten Tantella 4, bin ich zahlendes Mitglied bei INTERMAR. Aus Zeitmangel hat es bisher zum Erlangen einer Funklizenz nicht gereicht, wobei noch offen bliebe, ob mein nahezu 60-jähriger Schädel für das umfangreiche Wissen zum Erwerb einer Funklizenz noch aufnahmefähig wäre.

Als eifriger Zuhörer der Frequenz 14.313 auf meinem „Tagdieb" einer Moody 425 empören meine Frau und mich die dauernden Angriffe aus dem lizensierten Lager gegenüber Deiner Person.

Was zuverlässige Wettervorhersagen angeht, kann Dir keiner das Wasser reichen. Wir, die unzähligen, vor allem kleinen Crews, die auch bei hartem Wetter unterwegs sind und kein Rufzeichen besitzen, sind dankbar für jede qualifizierte Wetterinformation, die dazu beiträgt, sicher den nächsten Hafen zu erreichen.

Irene und mir ist es ein ehrliches Bedürfnis, Dir „Danke" zu sagen für Deine Informationen und Dich zu bitten, unbeirrbar Deinen Weg weiterzugehen.

Mit besten Wünschen
Irene und Jürgen Schulte

Zwei Netze sind ideal

Ich habe den Eindruck, daß einige versuchen, Christoph das Leben schwer zu machen. Einige selbsternannte Polizisten versuchen, ihm einen Strick zu drehen. Ein INTERMAR-Operator soll ihn sogar angezeigt haben. Ich finde, das geht zu weit gegenüber einem Mann, der sehr viel für den Amateurfunk getan hat, und der auch international hohes Ansehen genießt.

Ich weiß, daß es immer Amateurfunk-Spitzel geben wird, aber INTERMAR sollte sich zu schade sein, auf dieses Niveau abzugleiten. Für uns als Segler ist die Situation mit zwei MM-Netzen, eins am Morgen und eins am Nachmittag, geradezu ideal. Und ich hoffe, daß wir auch in Zukunft die Möglichkeit haben, in beide Netze einzuchekken.**Belem, Brasilien, 23.9.97**

Helmut, AA2XE & Meryle B2TCZ
SY FALLADO





Für eine saubere Frequenz?

1. Welcher Punkt in der INTERMAR-Satzung schreibt Euch eine Kontrollfunktion auf der Frequenz vor, selbst wenn sie zu diesem Zeitpunkt nicht von Euch betrieben wird?

2. Welcher Paragraph im Amateurfunkgesetz oder deren Ausführungsbestimmungen verpflichtet einen Funkamateur, irgend jemandem Meldung zu machen, wenn er weiß, daß ein anderer mit jemandem spricht, von dem behauptet wird, daß er keine Amateurfunklizenz hat?

Im Protokoll Eurer Jahreshauptversammlung stand es nicht drin, aber es wurde nach der Sitzung stolz auf der Frequenz verkündet, daß die Mehrheit dafür war, die Frequenz sauber zu halten, was auch immer man darunter verstehen kann. Ihr solltet wirklich ernsthaft überlegen, welchen Dienst Ihr den Seglern draußen damit antut, ein solches Progrom zu veranstalten. Progrom ist kein zu starkes Wort dafür, wenn Euer Geschäftsführer sich im Namen von INTERMAR auf der Frequenz in Gespräche einschaltet und zum Abbruch auffordert, weil angeblich ein Teilnehmer keine Lizenz hat oder ein anderes mal die Yacht, die angeblich kein Rufzeichen hat, auffordert, den Kanal sofort zu verlassen. Wie oben bereits gefragt, wer schreibt es Euch vor?

Einen anderen Punkt solltet Ihr Euch auch immer wieder vor Augen führen: nur durch die jahrelange und wirklich kontinuierliche Arbeit von Christoph hat die Frequenz Bedeutung, also nicht unbedingt ein Verdienst von INTERMAR:

Wir hier draußen sind keine Sonntagssegler, wir brauchen täglich zu einer verläßlichen Zeit unser Wetter, die abendliche Runde ist vielleicht recht unterhaltsam, aber sie müßte schon jeden Abend verläßlich stattfinden.

In Zypern habe ich meine Lizenz umschreiben lassen und werde in Zukunft nur noch mit dem Rufzeichen 5B4AFY arbeiten. In Eurer Runde werde ich mich erst wieder melden, wenn Ihr dieses Progromgehabe aufgebt.

Kreta, 24.6.97
Evelyn und Hans (5B4AFY)
SY TUTE

Wollen wir nicht eigentlich ein MM-Funknetz sein?

Wir sind fast ständig Zuhörer auf der 14313, und leider nur gelegentlich noch melde ich mich zu Wort. Zuhörer sind wir deshalb, weil wir ja sehr viele der Yachten kennen und sehr viele OMs, die auf ihren Booten weltweit unterwegs sind, auch persönlich kennen. Und von denen möchte ich – wie viele andere OMs und auch SWLs – gerne wissen, wo sie sind, wie es ihnen geht, wie ihre Pläne sind. Aber was da heute auf dieser QRG im Gange ist, macht mir einfach keinen Spaß mehr.

Wen man, so wie wir, viele Jahre als Funkamateur um die Welt gesegelt ist und in die zahllosen Maritim-Mobil-Netze eingescheckt hat, dann kommt einem das, was hier auf der deutschen MM-Runde im Gange ist, höchst merkwürdig vor. Daß in den letzten Jahren eine teilweise ausgedehnte Quatschrunde im Gange ist, sollte kein Nachteil sein, so wird die Frequenz freigehalten. Es entspricht eher der „Aufwärmrunde" des US-Pacific-MM-Netzes. Unangenehm empfinden wir die Zankerei um die Verletzung irgendwelcher fragwürdiger Prinzi-pien, die nach der Ansicht einzelner Amateure hier lautstark und sehr zur Schädigung des MM-Funks, ausge-tragen werden. Kaum hat der OM Knut seine Sendetaste für immer aus der Hand gelegt, und kein Anlaß mehr vorhanden ist, sich mit ihm zu zanken oder über ihn zu schimpfen, müssen einige OMs einen Grund finden, lautstark neuen, teilweise unsinnigen Streit und Zank auf dem Netz auszutragen. Vor allem finden wir, daß der eigentliche Sinn des MM-Amateurfunkbetriebes darüber fast völlig vergessen wird. INTERMAR sollte mal darüber nachdenken, wie wir den Amateurfunk für Segler so attraktiv machen können, wie es die Engländer und vor allem die Amerikaner seit Jahrzehnten tun.

Was sind denn wirklich die Bedürfnisse der Segler? Es ist nicht nur das Wetter, es sind die Kontakte, es sind auch die vielen Informationen, die man erhalten oder weitergeben kann. Und es sind nicht zuletzt die Bedürfnisse nach Sicherheit, nämlich jeden Tag bei einer Ozeanüberquerung standortmäßig erfaßt worden zu sein und auch zu wissen, daß man gegebenenfalls medizinische oder technische Beratung oder zumindest moralische Unterstützung finden kann. Zur Wetterinformation gehört auch, daß man von den anderen Yachten, die „en route" sind, das aktuelle Wetter erfährt, z. B. ob die Front bei einer Yacht, die hundert Meilen vor einem steht, schon durch ist.

Warum ist denn das US-Pazifik-Netz für Fahrtensegler so attraktiv? Wahrscheinlich, weil es so sinnvoll und straff abgewickelt wird. Wir haben dreimal den Pazifik überquert, immer mit der sehr geschätzten Begleitung der US-MM-Runde.

Ich möchte einmal beschreiben, wie es dort abgewickelt wird:

- Zu einer absolut feststehenden Uhrzeit stellen die OMs der Aufwärmrunde ihren Quasselverkehr ein oder gehen QSY.

- Eine Netzleitstation eröffnet das MM-Netz mit einer ernsthaften Formulierung

- Es erfolgt eine Aufforderung zur Funkstille, um Not- oder Dringlichkeitsverkehr zu hören. MM-Stationen sind leider oft nur schwach und haben unzureichende Antennen. Nur eine deutlich eingehaltene Funkstille kann gewährleisten, daß solche QRP Stationen im Notfall gehört werden können. Zusätzlich zur Leitstation fragt der Netzleiter dann andere Stationen nach der Funkstille ab, um sicher zu machen, daß niemand unter dem Skip war und vielleicht doch nicht gehört wurde.

- Es erfolgt das Aufrufen der Stationen „en route" in Form einer „Roll-Call". Jeder antwortet mit seinem Standort und seinem Wetter. Wer einen Kontakt zu einer anderen Station will, ruft kurz und vereinbart QSY, um die Frequenz frei zu mache.

- Ist die Rollcall abgearbeitet, wird nach anderen MM-Stationen gefragt und nur MM-Stationen sollen sich melden.

- Der Netzleiter gibt den Verkehr wieder für allgemeine Anrufe frei, bzw. eine Station macht allemeinen WX für die Reisestrecken.

Christofs unermüdlich und fleißig vorgetragener Wetterbericht könnte dort auch gut integriert werden, wenn man das Netz vor ihm beginnt, während er noch seine Aufnahmen macht.

Segelyachten haben im allgemeinen schwache Batterien, und die Segler haben durchaus Verständnis dafür, daß der Funkverkehr straff und ohne übertriebene Höflichkeit und ausschweifende Floskeln abgewickelt wird. Ist es wirklich so wichtig, ob der Kater im Garten spielend ist, oder das Herbstlaub nun schon langsam von den Bäumen fallend ist?

Wir sind auch der Meinung, daß Segler, die auf ihren Yachten auf den Ozeanen unterwegs sind, alle die gleiche Aufmerksamkeit und Anerkennung verdienen. Eine Leitstation sollte sich nicht unbedingt ewig lang, und noch dazu in beinahe devoter Form, über einen Extremsegler verbreiten, der zwar durchaus anerkennenswerte Reisen durchführt, aber diese Reisen schließlich seit langem schon auf eine rein kommerzielle Ebene gestellt hat. Amateurfunk sollte doch mit Funkamateuren betrieben werden, oder?

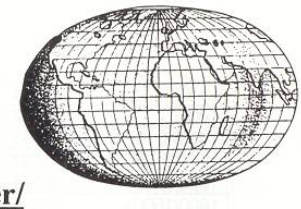
Segler, manche davon sind Einhand, haben unterwegs auch viele andere Aufgaben und Tätigkeiten, die oftmals gar nicht erlauben, dem MM-Netz für drei Stunden lang zuzuhören. Für die unterwegs befindlichen Stationen ist das wichtigste, daß sie gehört werden und ihre Kontakte herstellen können. Gerade dazu haben sich viele Segler vor ihrer Reise der Mühe einer Amateurfunkprüfung unterzogen. Die Leitstationen sollten wirklich sehr sorgfältig und bewußt nach MM-Stationen rufen und dann intensiv auf Meldungen hören.

Stundenlange Vorträge und Selbstdarstellungen, auch ewig lange Litaneien über das Wetter sind nicht unbedingt das, was die Segler möchten. Das Bedürfnis der Segler, Kontakte untereinander und Infos von anderen Seglern zu erhalten, ist nur über das tägliche Netz möglich, und dem sollten wir Rechnung tragen.Wir sind der Meinung, daß nur so der Amateurfunk für die Yachten auf großen Reisen attraktiv gemacht werden kann. Wenn das tägliche MM-Netz für alle interessant gestaltet wird, wird es sich herumsprechen unter zukünftigen Langfahrtseglern, und es werden sich vielleicht noch mehr Leute der Mühe unterziehen, die Amateurfunkprüfung zu machen.

Ist das nicht eigentlich auch das Ziel des Vereins INTERMAR e. V.?

Marbella, 7.1.98
Christa und Holger Strauss (DL 7 ATT
SY GOLEM





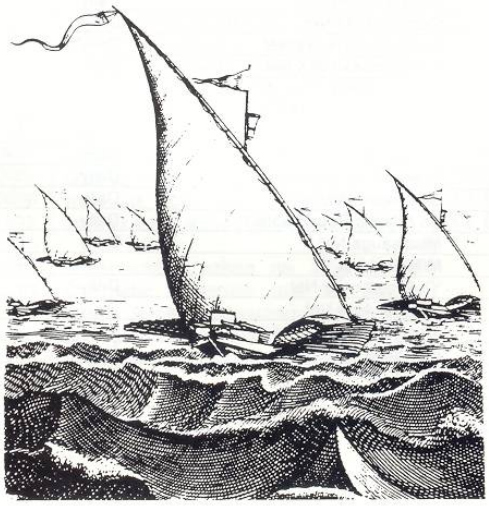
MM-Netze weltweit

Quelle: Internet unter: http://www.rhein-land.com/bluewater/

Wir sind Gordon West verpfichtet, der für den Inhalt der folgenden drei Seiten verantwortlich ist.
Steve Dashew

0030	3.923	Tar Heel Emerg Net	Daily	N/Caribic
0100+	3.952	West Pub Serv Net	Daily	W/C-Baja
0100	3.935	Gulf Coast Hurr Net	Daily	C/G USA
0100**	21.407	Pacific-Ind Ocean Net	Daily	Pacific-Ind Oc
0130	3.758	B/C Pub Serv Net	Daily	B/C Canada
0130>0300+	28.313	10 Meter M/M Net	Daily	E/Pacific-Hawaii
0145	3.908	Beaver State Net	Daily	Oregon
0200+	21.402	Gary's Happy Hour Net (M/M)	M-F	S/W/Pacificific/Baja
0200	14.334	Brazil/East US TFC Net	Daily	E/C/ATLANTIC
0200	3.932	Great Lakes Emerg/TFC	Daily	G/L
0200/0100+	7.290	Hawaii PM Net	Daily	Hawaii
0220+	14.300	John's Weather Net MTTH	F S	Pacific/Norfolk Isl
0230	3.905	Calif.if TFC Net	Daily	Calif.if
0300/0200	3.980	Oregon Emerg Net	Daily	Oregon
0330/0230+	3.992	Ariz Traffic Net	Daily	Ariz/Baja
0200>0400+	14.300/313	Seafarers Net (M/M)	Daily	Pacific/W Coast
0300+	14.106	Traveler's Net	Daily	Aust/Ind Oc
0300**	7.090	Mexican Emerg Net	Daily	Sonora
0300	3.960	Columbia Basin Net	Daily	Washington
0330**	14.040	E/C M/M CW Net E/		Coast
0400	3.917	Calif./Pacific Oper Net	T-S	West Coast
0400+	14.115	Canadian DDD Net (M/M)	Daily	Pacificific
0400+	14.318	Arnolds Net	Daily	So Pacific
0400/0300**	14.075	Pacific CW Traffic Net	MWF/TTH	Pacificific
0500/0400+	14.314	Pacific Mar Net - Warm Up	Daily	Pacificific
0500	21.200	UK/NZ/African Net	Daily	Pacific/Ind Oc
0500	14.280	USA/Australia TFC Net		Pacificific
0530/0430+	14.314	Pacificific Maritime Net	Daily	Pacificific
0620	3.944	Traffic Handlers Net	Daily	Oregon
0630	14.180	Pitcairn Net	Mon	So--Pacificific
0630	14.316/105	So African Mar Net	Daily	Atlantic/Ind Ocean
0630	14.313	International M/M Net		Atlantic/Med/Caribic
0700	14.265	Pacificific Island Net		Pacificific-W/Pacific
0700	14.310	Guam Area Net	Daily	West Pacific
0715+	3.820	Bay of Islands Net	Daily	Aus/NZ/So Pacific
0800	2.780?	Austraila Traffic Net		Aust/So Pacific
0800>0830+	14.315	Pacific Inter Island Net	Daily	So Pacific/Sea
0800+	14.303	UK Maritime Ne	Daily	Pacific/Med
0900	14.313	Mediterranean M/M Net	Daily	Med
0900	7.080	Canary Island Net	Daily	Atlantic
1000	14.313	German M/M Net	Daily	Atlantic/Med
1000+	14.320	South China Seas Net	Daily?	S/W/Paci S/Chin Seas
1030	3.815	Caribicibbean WX Net	Daily	Caribicibic
1100/1000+	3.770	Mediterranean Prov WX Net	M-Sa	NE Canada
1100>1200+	7.237	Caribicibbean M/M Net	Daily	Caribicibic
1100+	14.300/313	Intercon Net	Daily	N/S/C America
1100+	14.283	Caribicribus TFC Net	Daily	E/C-Caribic
1110	3.930	Puerto Rico WX Net	Daily	PR/VI
1130	14.316/105	So African M/M Net	Daily	S Atlantic/Ind Oc
1130	21.325	So Atlantic Roundtable	Daily	S Atlantic/Ind Oc
1145	14.121	Missisauga Net	Daily	E Can/Atlantic/Caribic
1200**	14.040	M/M CW Net		E/C USA
1200+	14.332	YL Emergency Net	Daily?	USA
1200+	14.320	So East Asia Net	Daily	Sea/Indones/USA
1200	7.233	Rec Veh Service Net	Daily	East US
1230	7.185	Barbados Info Net	Daily	Caribic
1245/1145+	7.268	E/C Waterway	Daily	E Coast/Caribic
1300>1330+	21.400	Trans-Atlantic M/M Net	Daily	N Atlantic/Med/Caribic
1300+	7.085	Central Amer. Breakfast Club	Daily	Cen.Amer.

1345	3.968	E/C Waterway Net	Daily	E/C, Caribic
1400	7.292	Florida Coast Net		Florida
1400+	3.968	Sonrisia Net	Daily	Baja/Calif.
1500**	7.193	Alaska Net		Alaska
1430/1530+	7.294	Eabasco Net	Daily	Baja/Calif.
1600/1500+	7.238	Baja Calif. Mar Net	Daily	Baja/Calif.
1600>2200+	14.300/313	Mar Mobile Serv Net	Daily	Atlantic/Caribic
1630	14.303	Swedish Mar Net	Daily	Ind Oc
1630	21.350	Pitcairn Net	Fri So	Pacific
1630+	7.263	RV Service Net	M-F	Pacific Coast
1630+	14.340	Calif.-Hawaii Net W/U	Daily	Calif.-Haw, E/Pacific
1645+	14.297	Pacific N/W to Baja Group	Daily	Pacific N/W & Baja
1700	14.313	International M/M Net	Daily	Atlantic/ Med/Caribic
1700+	14.323	US/Canada Power Sqdn. Net	Sat	
1700+	14.340	Calif.-Hawaii Net	Daily	Calif./Haw
1700+	7.240	Bejuka M/M Net	M/F	C/Amer/Panama
1730	14.115	Alaska-Pacificific Net	M-F	Alaska/Pacific(Sourd)
1730+	14.115	Canadian DDD Net	M-F	Pacific(Summer)
1730/1830+	14.342	Manana M/M Net-W/Up	M-Sat	W/C-E/Pacific
1800/1900+	14.285	Kaffee Klatch Un-Net	MWSa	Haw/Tahiti"News"
1800/1900+	14.342	Manana M/M Net	M-Sa	W/C-E-Pacific/Baja
1800+	14.303	UK Maritime Net		Atlantic/Med/Caribic
1800	14.342	Gordon on the Air		W/W
1800	7.076	So Pacific Cruising Net	Daily	So Pacific
1900/1800+	14.305	Confusion Net	M-F	Pacific/Alaska
1900	7.255	West Pacificific Net		W/Pacific
1900+	7.285	Hawaii AM Net	Daily	Hawaii WX
1900+	21.390	Halo Net		N/S Amer
1700>1900+	14.280	Int Mission RA Net	M-Sa	C/S Amer/Caribic
1900+	14.329	Bay of Island Net	Daily	NZ S/Pacific (Colin's)
1900**	3.855	Friendly Net		Hawaii
1900	3.990	Northwest Mar Net		Pacific NW
2000	3.970	Noontime Net	Daily	Washington
2000+	7.095	Harry's Net	Daily	West/So Pacific
2000>2200+	21.390	Inter Amer TfcNet		N/S/C Amer
2030	14.303	Swedish Mar Net	Daily	Atlantic Ocean
2100+	14.315	Tony's Net		NZ/So Pacific
2100+	14.113	Mickey Mouse Connection	Daily	So Atlantic/Antartica
2130	14.290	E/C Waterway Net		E/C USA
2200	3.930	West Indies SSB Net	Daily	PR/VI
2200	21.350	Pitcairn Net	Tues	So Pacific
2200+	21.402	Pacific Maritime Net 15	MTR M-F	S/W/E Pacificific Baja
2200+	21.412	Mar Mobile Serv Net	M-F	S/W/E Pacificific
2200	3.940	Sea Gull Net	M-S	Maine
2230	3.815	Caribicibbean WX Net		Caribic
2230	3.958	Mass/Rhode Isl Net	Daily	Mass/RI
2200>2400+	14.300/313	Intercon Net	Daily	N/S/C Amer
2310	3.930	Puerto Rico WX Net	Daily	P/R-V/I
2330	21.325	So Atlantic Roundtable		So Atlantic
2400>0200+	14.300/313	Mar Mobile Serv Net	Daily	Caribic/Baja/Pacific
2400	14.320	Sea M/M Net	Daily	S&WPacific/Sea
as needed +	14.325	Hurricane Net	A/R	Atlantic/Caribic/Pacific



Über Pactor mit aller Welt verbunden

Schon mit kleiner Leistung und auch bei schlechten Ausbreitungsbedingungen läßt sich mit der Betriebsart „Pactor" noch Information über große Entfernungen hinweg übermitteln. INTERMAR–Box unter DL2FCG (Günther) auf 14 070 KHz, USB, Pactor



Pactor-Bericht von Bettina und Rainer aus der Karibik

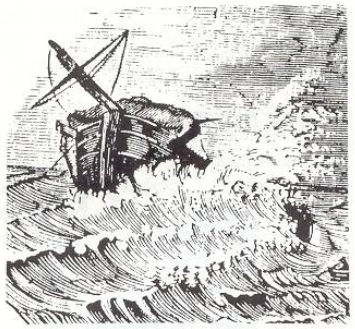
File: DJ4QU Nr. 1 from DF2XX
title: sailaway

Crescendo
Salinas, 24.2.97

Am 22. Februar 1997 um ca. 16.30 AST strandete die niederländische 13 Meter Segelyacht SAIL AWAY auf dem Riff „Cayos de Ratones" vor Salinas, Puerto Rico. Vor Anker liegend in Salinas hörten wir den Notruf auf Kanal 16 und waren als erstes Dinghi am Riff. Das Schiff wurde mit jeder heranrollenden Welle ein Stück höher auf das Korallenriff geworfen, bis das Wasser nur noch knietief war. Trotzdem lief die Brandung noch so hart gegen den Rumpf, daß das Schiff jedesmal wieder etwas angehoben wurde, um dann erneut wieder gegen die Steine geworfen zu werden. Wir sahen für uns keine Chance, durch die Brandung an das Schiff heranzukommen und konnten weiter nichts unternehmen.

Gegen 17.30 Uhr konnten zwei Motoryachten für Schlippversuche aktiviert werden. Das Problem war jetzt nur, die Leinen zum Havaristen herüber zu bekommen. Bettina und ich sahen uns außerstande, die Aktion durchzuführen. Mit unserem alten Dinghi und meinen Rückenproblemen war eine solche lebensgefährliche Sache nicht machbar. Es fanden sich aber zwei mutige Fahrer mit den entsprechenden Dinghis, Schlauch-boote mit 25 PS-Motor und festem Boden. Es mußte alles schnell gehen bei der Leinenübergabe, auf dem Rücken der Welle hin, Leine rüber und dann nichts wie weg.

Nach mehreren abgebrochenen Versuchen, weil die nächste Welle schon zu schnell kam, konnte eine Wurfleine übergeben werden. Das Ausbringen der Schleppleine ging dann relativ schnell vonstatten. Der Skipper auf dem Havaristen hatte natürlich das Problem, sich ständig festklammern zu müssen, weil das Schiff doch sehr stark auf dem Riff hin und her geworfen wurde. Außerdem bestand die Gefahr, daß das Rigg jederzeit herunterkommen konnte.



Die Motoryacht, ein amerikanischer Trawlertyp, zog an. Der Havarist drehte sich um 90 Grad, die Leine brach, und der Heckkorb des Motorbootes wurde stark beschädigt. Mittlerweile war eine weitere Motor-yacht eingetroffen. Nach dem selben Muster wurden wieder Wurfleinen herübergebracht. Ein Motorboot sollte am Top des Mastes ziehen, und das andere am Bug des Havaristen. Bei der Leinenübergabe wurde ein Mann aus dem Dinghi geschleudert, konnte aber, bevor die nächste Welle kam, und ihn auf das Riff geworfen hätte, durch das schnelle Manöver des Dinghifahrers wieder aufgefischt werden. Das zweite Dinghi, in dem nur einer allein war, konnte die Leine dann übernehmen.

Bei dem zweiten Schleppversuch konnte der Havarist etwas aus dem Brandungsbereich herausgezogen werden, in flacheres Wasser. Die Motoryacht, die am Masttop gezogen hatte, geriet selbst noch auf die Korallen und beschädigte ihre Propeller, konnte aber noch mit eigener Kraft in den Hafen zurücklaufen. Der Trawler konnte sich auch nur noch durch Kappen der Schleppleine vom Riff freihalten. Man macht sich keine Vorstellung davon, wie es knallt, wenn eine vorher stramme, um drei Schiffslängen gedehnte, 20 bis 25 mm Leine weggeht.

Mit jetzt einsetzender Dunkelheit mußten alle weiteren Aktionen abgebrochen werden. Der Skipper und seine Frau konnten noch abgeborgen werden und blieben die Nacht über an Bord des Trawlers. Am nächsten Morgen wurde ein neuer Versuch gestartet. Das Überbringen der Leinen fiel diesmal an Bettina und mich, da es mir nicht mehr so gefährlich erschien wie am Tag zuvor. Wir wurden aber trotzdem voll gebadet, aber konnten uns im Dinghi halten.
Auf jeden Fall hatten wir die Leine. Wir brachten sie rüber zum Motorboot. Kurze Zeit später sahen wir, daß sich das Dinghi vom Trawler gelöst hatte und in die Brandung trieb. Mit Vollgas bretterten wir hin, um es noch rechtzeitig abzufangen, bevor es auf die scharfen Korallen geworfen werden würde. Bettina bekam die Leine, ich sah den nächsten Brecher schon kurz vor dem Überkippen heranrollen und schrie: „Laß es sausen, halte dich fest!!" Wir standen mit dem Dinghi senkrecht, Motor unter Wasser, aber er hielt durch, und wir kippten wieder zur richtigen Seite zurück. Bettina hielt die Leine von dem anderen Dinghi immer noch in der Hand, zum Glück war sie sehr lang, so daß sie ihr nicht aus der

Hand gerissen worden war. Der Schleppversuch blieb erfolglos, da der Havarist sich in der Nacht in den Korallen schon ein richtiges Nest gebuddelt hatte. Der Trawler beschädigte sich noch die gesamte Seereeling auf einer Seite, und dann wurde aufgegeben.

Der Eigner des Havaristen hielt Rücksprache mit seiner Versicherung, und dann wurde ein professioneller Schlepper aus dem 70 sm entfernten Fajardo bestellt. Er kam um 15.00 Uhr. Der Schlepper brachte als erstes seinen Anker aus, um sich in Position zu halten und nicht auch Gefahr zu laufen, auf dem Riff zu stranden zumal die Strömung jetzt voll drauf setzte. Es wurde eine 50 mm Trosse übergebracht und auch eine Motorlenzpumpe,, denn der Havarist hatte mittlerweile Wasser im Schiff. Auch der Schlepper brauchte seine volle Motorleistung, um die Yacht vom Riff zu ziehen. Nach etwa drei Schiffslängen schwamm die Yacht wieder und ließ sich mit der Pumpe gut über Wasser halten. Sie wurde in die Marina von Salinas geschleppt, wo die Wassertiefe etwa dem Tiefgang des Schiffes entspricht, es somit nicht untergehen konnte. Es sollen aber auch nur zwei kleinere Löcher sein, die man unter Kontrolle halten konnte. Wer also vorhat, mit seinem Schiff Abkürzungen über Land vorzu-nehmen, ist mit einem stabilen Stahlrumpf bestens bedient, wie diese Geschichte wieder zeigt.

Bettina und Rainer

Suchmeldung über Pactor Auf 14.070 KHz

DL2FCG de DL4NDJ 16/Jan/98

Hallo Kronberg ...
Hallo Günther,
diese Suchmeldung wurde mir von einem Segler, der auf dem Weg nach Curasao ist, um selber zu suchen, mitgeteilt.

Suchmeldung!

Gesucht wird SY AIOLOS, grüner Rumpf, wellenförmige Wasserlinie, Airogen Windgenerator am Heck, Typ Leisure 17 (5,20 m lang).
An Bord Bruno Schelling, ca. 35 Jahre, ca. 1,70 m.
Letzte Meldung Mai 1996, abgelegt Curacao Richtung Panama

Nachricht an:
INTERMAR oder an den Bruder Peter Schelling, Bergstraße 12a, CH 7800 Küstnacht, Tel.: 0041 1 910 45 70

73 Udo, DL4MDJ

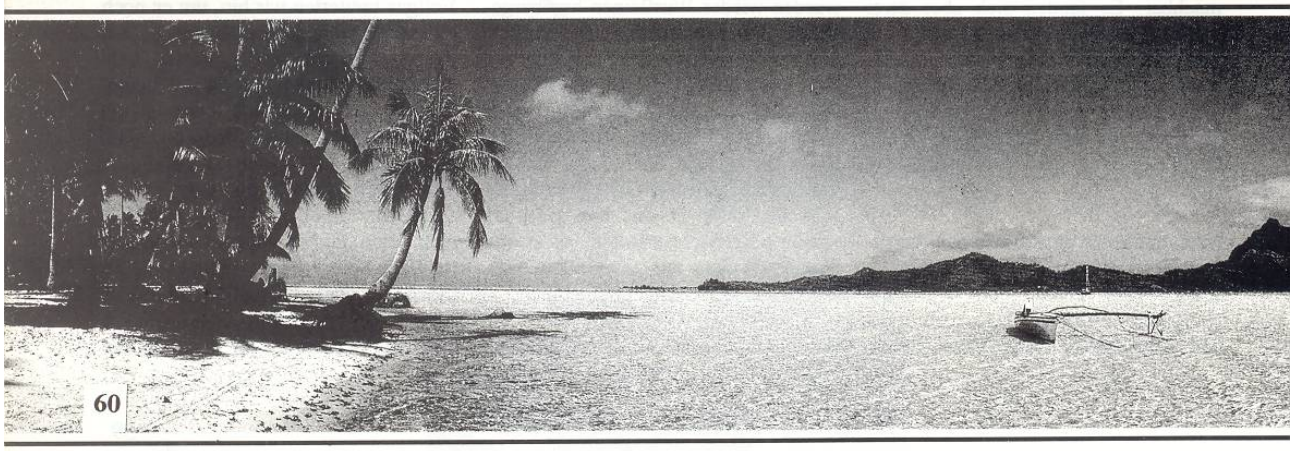


Trans Ocean intern
Streit über Amateurfunk beigelegt

Auf der dies jährigen Jahreshauptversammlung am 22.11.97 von Trans Ocean e.V., der größten Fahrtenseglervereinigung Deutschlands (4200 Mitglieder), erklärte derVorstand sich bereit, in Zukunft auch Berichte über den von vielen Fahrenseglern betriebenen Amateurfunk und die Arbeit der weltweit operierenden Maritime Mobile Netze in seinem vierteljährlich escheinenden „Mitteilungsblatt" zu veröffentlichen. Hintergrund ist ein seit über 10 Jahre währender Streit zwischen den Funkamateuren und dem Vorstand, der den Seefunk favorisiert und es bisher ablehnte, von Mitgliedern eingesandte Berichte, die den Amateurfunk betreffen, abzudrucken.
In einem Verein deren Mitglieder in der ganzen Welt verstreut sind, kann es naturgemäß kein übliches Vereinsleben geben, und somit ist das Mitteilungsblatt das einzige Kommunikations- und Informationsmittel untereinander. Hier kann die TO-Gemeinde sich in Zukunft nicht nur über den Standort anderer Jachten, Einklarierungsmodalitäten auf Fiji oder Techniken des Hochseeangelns, sondern auch über den Amateurfunk informieren, der besonders durch den Wegfall des Kurzwellenseefunks für Blauwassersegler eine zunehmende Bedeutung bekommt.
Wir Funkamateure, die auch im TO organisiert sind, sollten diese Möglichkeit unbedingt nutzen, um anderen Segler über den Amateurfunk zu informieren. Nach meiner eigenen Erfahrung besteht daran bei allen Fahrtenseglern großes Interesse und manchmal leider auch sehr wenig Wissen darüber, was Amateurfunk eigentlich ist und was man damit machen kann.

Klaus (DL5HN)

B O R A - B O R A



M E I L L E U R S V O E U X D E T A H I T I - I A O R A

Kanal 16 auf hoher See



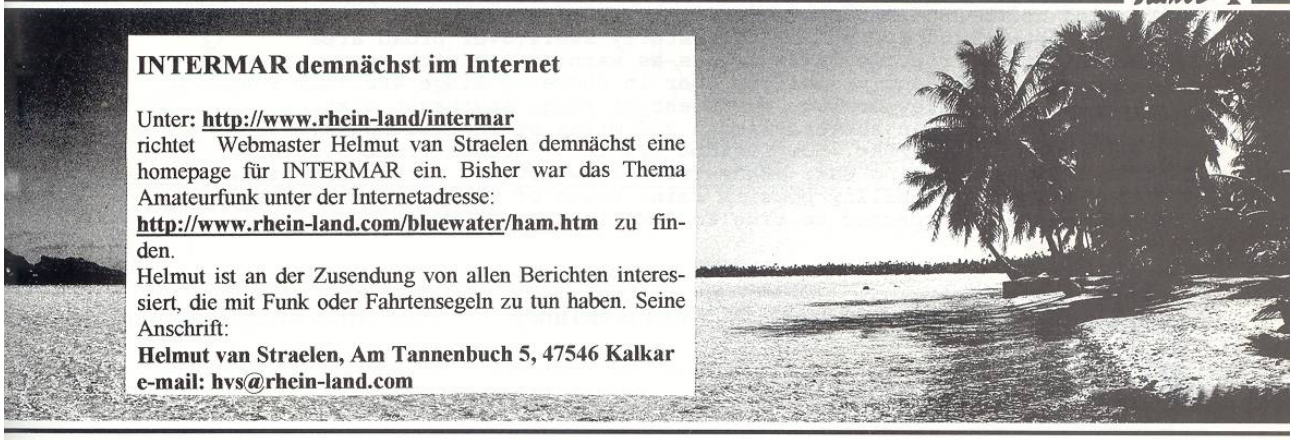
Hörbereit auch während der Ozeanüberquerung?
Holger (DL7ATT), SY GOLEM

Es gibt ja heute kaum noch Segelyachten, die nicht mit UKW-Seefunk ausgerüstet sind. Mich verwundert es aber immer wieder, wieviele Segler ihre Geräte auf langer Reise abgeschaltet haben. Bekanntermaßen unterliegen zwar „nichtusrüstungspflichtige" Fahrzeuge wie Segelyachten nicht der Verpflichtung zur Hörbereitschaft auf Kanal 16, aber es gibt viele gute Gründe, doch auch auf Langfahrt hörbereit zu sein,. In erster Linie die Sicherheit, die wir doch alle an dieser Ausrüstung schätzen, und die natürlich auch von uns allen mitgetragen werden sollte, und nicht nur von der kommerziellen Schiffahrt, von der natürlich jeder Skipper es als Selbstverständlichkeit voraussetzt, daß Hörbereitschaft besteht.

Inzwischen gibt es aber auch Gebiete auf den Weltmeeren, die so weit von den Schiffahrtsrouten abliegen, daß dort eher eine Yacht als ein Handelsschiff anzutreffen ist. Für die amerikanischen Yachtskipper ist es selbstverständlich, auf Kanal 16 ansprechbar zu sein. Die Mehrheit der deutschen Yachties hat da scheinbar andere Ansichten. Woher das kommt, vermochte keiner, den ich daraufhin angesprochen habe, so richtig zu begründen. Der Stromverbrauch unserer heutigen, modernen (syntetischen Frequenzaufbereitung) UKW-Funkanlagen liegt bei weniger als 800 Miliampere, also etwa 10 Watt, meist der geringste Teil der gesamten Strombilanz an Bord. Inzwischen weiß auch fast jeder, daß es für Geräte der Elektronik in der aggressiven Seeluft das Beste ist, wenn sie eingeschaltet bleiben. Die Abwärme hält die Bauteile trocken und verringert Korrosion. Es ist auch durchaus üblich, daß Schiffe per Kanal 16 auf sich aufmerksam machen, und sei es nur durch das Hochtasten des Senders, damit es im Lautsprecher bei dem anderen knackt. Ich gebe zu, daß ich bei so mancher schläfriger Nachtwache erst dadurch ein Schiff am Horizont gesehen habe.

Auf Kanal 16 werden auch Begegnungen verabredet, und wenn man bedenkt, daß Schleppverbände und manchmal auch Supertanker und Massengutfrachter mit geringerer Geschwindigkeit als wir unterwegs sind, so ist auch die Verkehrs-Verabredung für unsere Sicherheit wichtig. Die Berufsschiffahrt geht übrigens generell davon aus, daß die Yachten auch hörbereit sind und an solchen Verabredungen teilnehmen können und wollen. Kriegsschiffe fahren bei bestimmten Übungen manchmal abgedunkelt und erwarten auch, daß man die entsprechenden Warnanrufe über UKW-Funk hört. Und so manches muntere Schwätzchen mit einem Wachoffizier auf der Brücke eines Handelsschiffes hat mir die langen Nachtwachen verkürzt. Als wir kürzlich mitten auf dem Ozean am Horizont eine Segelyacht ausmachen konnten, waren wir natürlich besonders enttäuscht, daß unser Anruf auf 16 nicht gehört wurde.





INTERMAR demnächst im Internet

Unter: **http://www.rhein-land/intermar**
richtet Webmaster Helmut van Straelen demnächst eine homepage für INTERMAR ein. Bisher war das Thema Amateurfunk unter der Internetadresse:
http://www.rhein-land.com/bluewater/ham.htm zu finden.
Helmut ist an der Zusendung von allen Berichten interessiert, die mit Funk oder Fahrtensegeln zu tun haben. Seine Anschrift:
Helmut van Straelen, Am Tannenbuch 5, 47546 Kalkar
e-mail: hvs@rhein-land.com

M A T A H I T I A P I - B E S T W I S H E S F R O M T A H I T I

Wetter



Auch das INTERNET liefert für fast alle Seegebiete nützliche Wetterdaten

Als Suchhilfe wird der Band: 1997/1998 Guide to World-Wide Weather Services, Internet, Navtex, Radiotelex, Klingenfuß, empfohlen.
Die Wetterdaten sind allerdings nicht immer auf die Belange der Schiffahrt abgestimmt. Vorbildlich insoweit ist beispielsweise der Metservice (NZ). Er enthält nicht nur die Wetterlage mit Windprognose für die Küstengebiete von Neuseeland, sondern auch einen High Seas Forecast for Pacific ((vgl. Ausdrucke)

Günther DL0NL

High Seas Forecast for PACIFIC http://www.met.co.nz/wxbin/high_seas?PACIFIC

MetService

High Seas Forecast for PACIFIC

```
PACIFIC AREA

GALE WARNING 140
AT 150000Z/151200NZST SUNDAY

>

Front 39S 147W 42S 138W 47S 132W moving northeast 20kt.

1. Southwest of front: Southwest 40kt.

2. East of front south of 40S to 125W: Westerly 35kt.

Little change expected next 12 hours.

This warning cancels and replaces warning 133.

VALID UNTIL 160600Z.

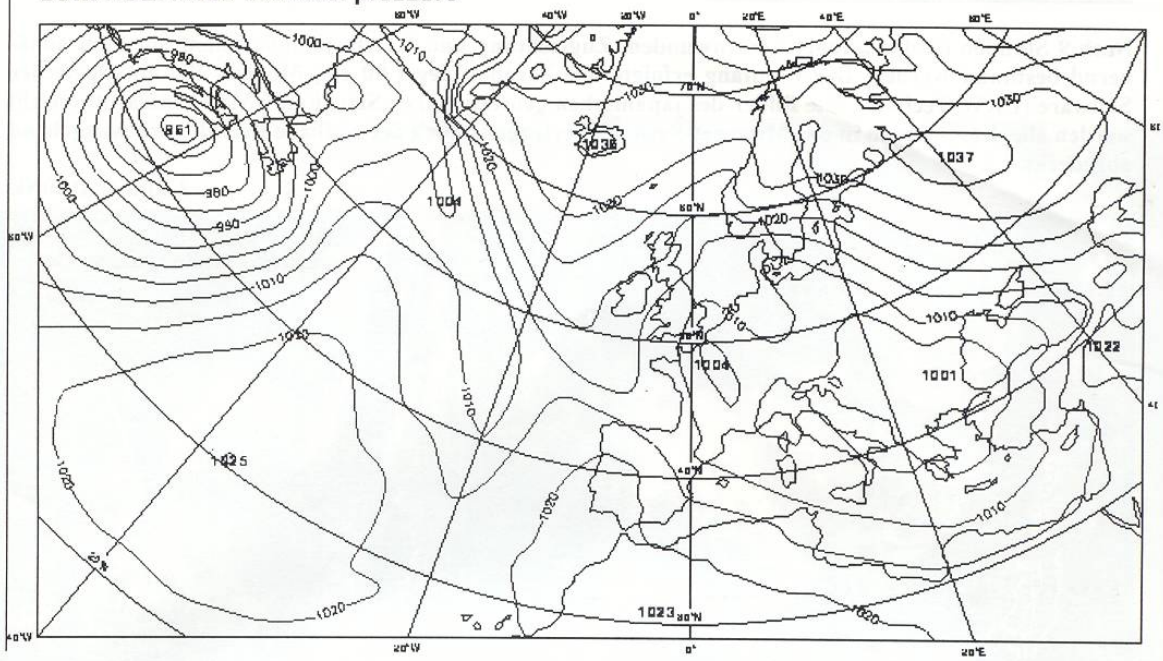
Ridge 25s 145w to high 1020hpa 29s 130w to ridge 30s 120w all slow
moving. Visibility poor in rain within 100 miles of front 39S 147W
42S 138W 47S 132W to low 982hpa 47s 133w to low 990hpa 49s 142w all
moving northeast 20kt. Between front and ridge northwest 25kt with
gales as warning 140 and heavy westerly swell.Over broad area
southwest of front southwest gales as warning 140 with heavy
southwest swell and visibility poor in showers. Ridge 48s 170w 50s
160w 42s 155w slow moving. Northwest of ridge southeast 30kt.
Visibility poor in showers within 200 miles of low 1010hpa 37s 170w
moving northeast 20kt. Low 1008hpa 32s 165w extends front 30s 163w
25s 170w, low moving east 20kt, front slow moving. Within 200 miles
east of ront visibility poor in rain. North of 28s between 150w and
165w easterly expected to rise to 30kt in next 24 hours.
```

Last Modified: 15:29, Sunday 15 June, 1997 (NZ Local Time)

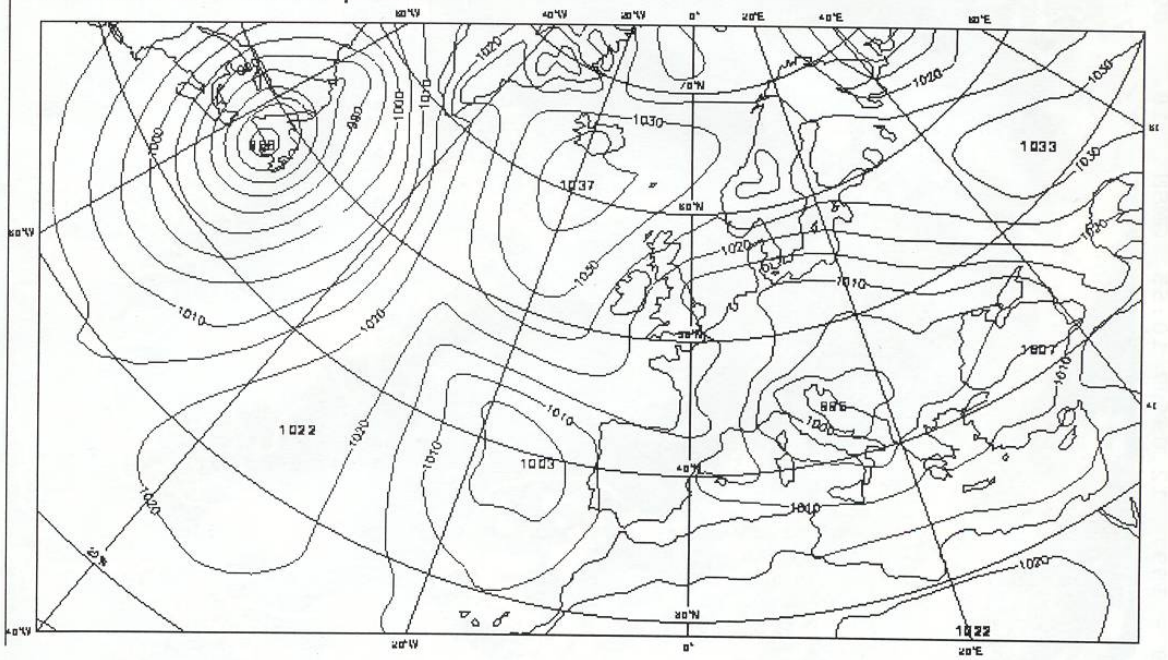
Home | About | Feedback | Products

Information from: service@met.co.nz
Technical problems: webmaster@met.co.nz

Saturday 29 November 1997 12z ECMWF Forecast t+ 72 VT: Tuesday 2 December 1997 12z
SURFACE: mean sea level pressure



Saturday 29 November 1997 12z ECMWF Forecast t+ 96 VT: Wednesday 3 December 1997 12z
SURFACE: mean sea level pressure



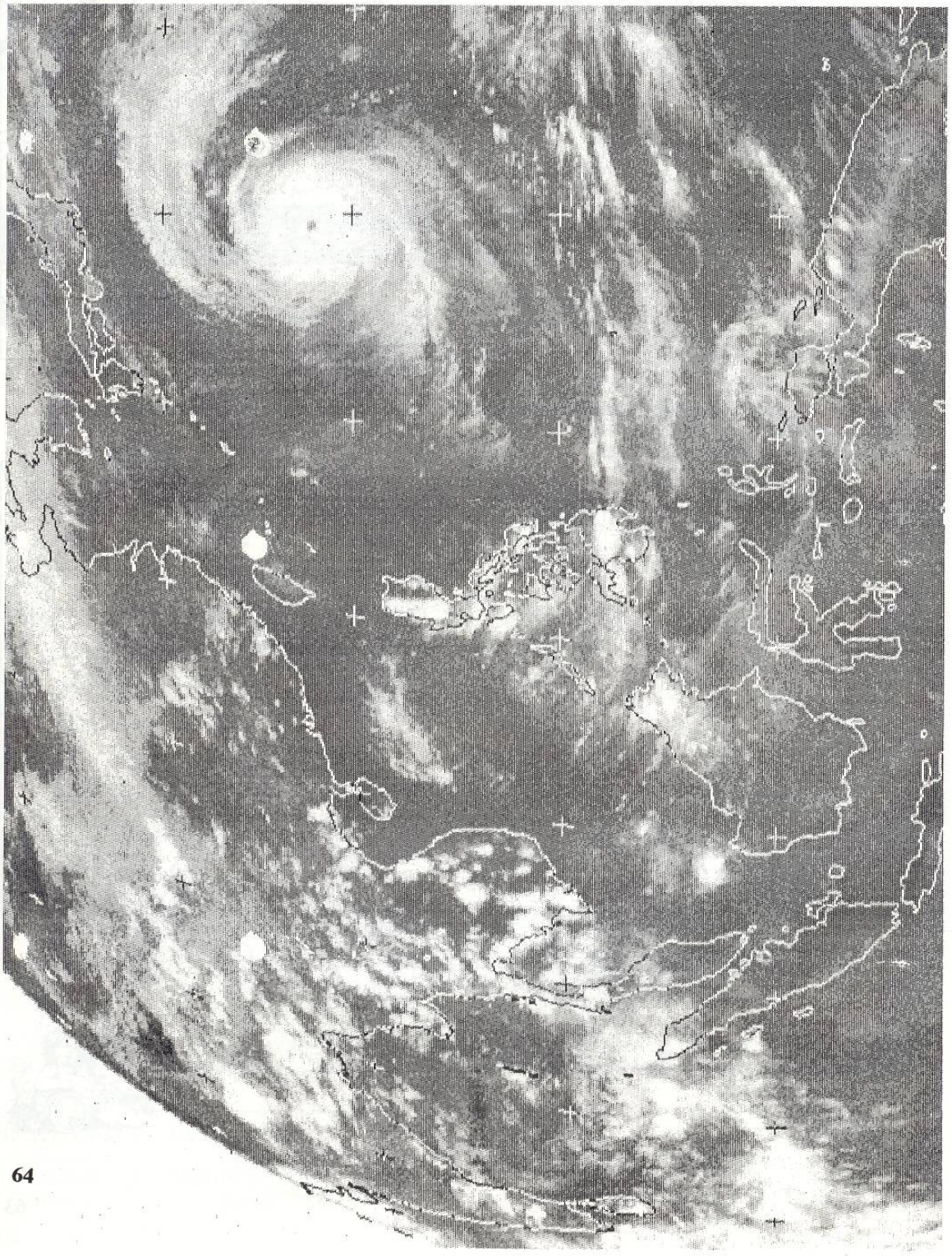
Mittelfristprognosen drei bis sechs Tage über Internet

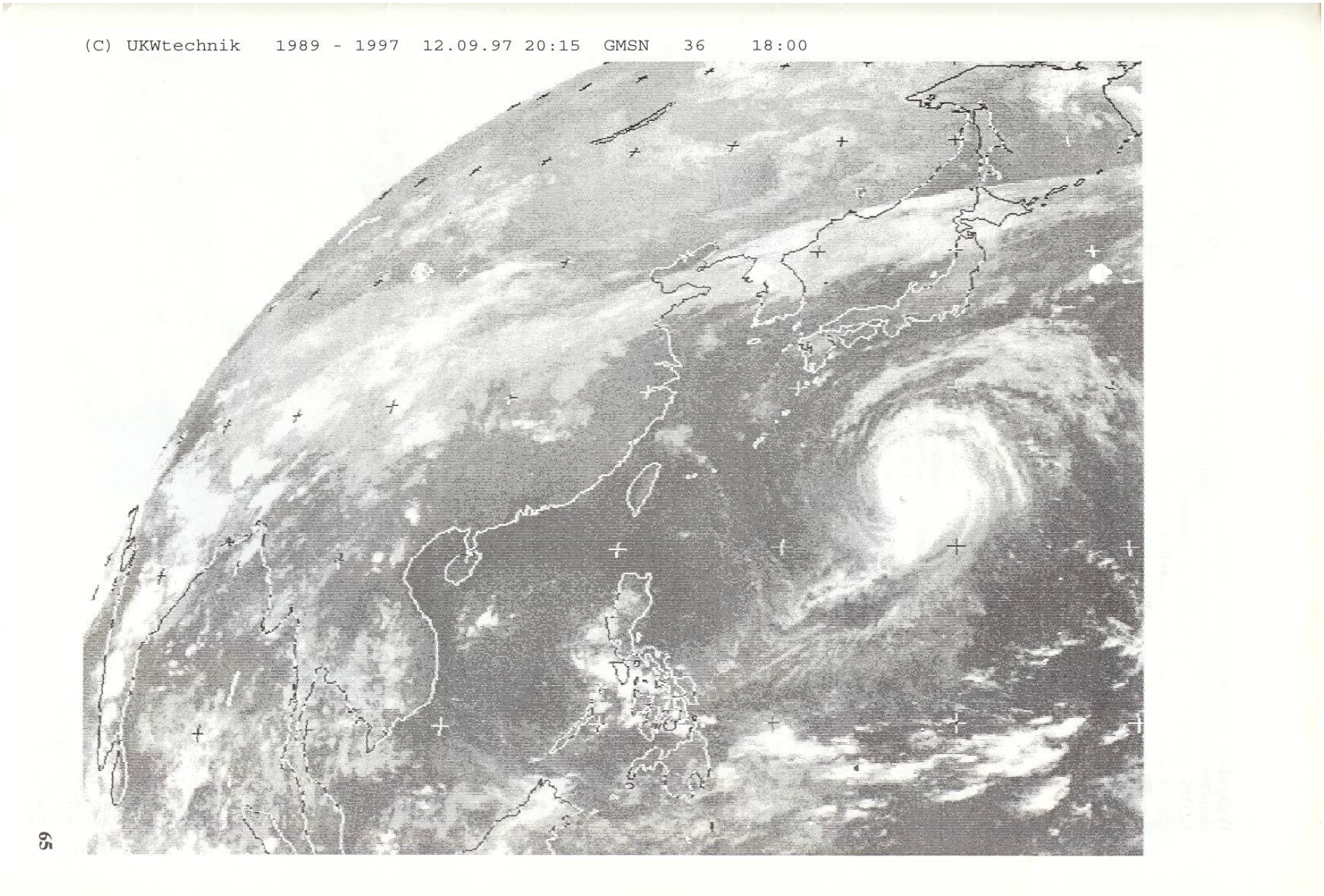


Zwei Taifunbilder vom 12.9.97:

Nach 9 Stunden ist das „Auge" verschwunden. Zugrichtung und Geschwindigkeit kann im Film annähernd bestimmt werden. Der Empfang erfolgte mit Parabolspiegel 90 cm, Modem, PC und spezieller Software (UKW-Technik). Die Bilder des japanischen geostationären Satelliten GMSN (Infrarotbereich) werden alle drei Stunden in das Meteosat-System übertragen. Auch der südliche Pazifik wird weitgehend abgedeckt.

Günther DL0NL

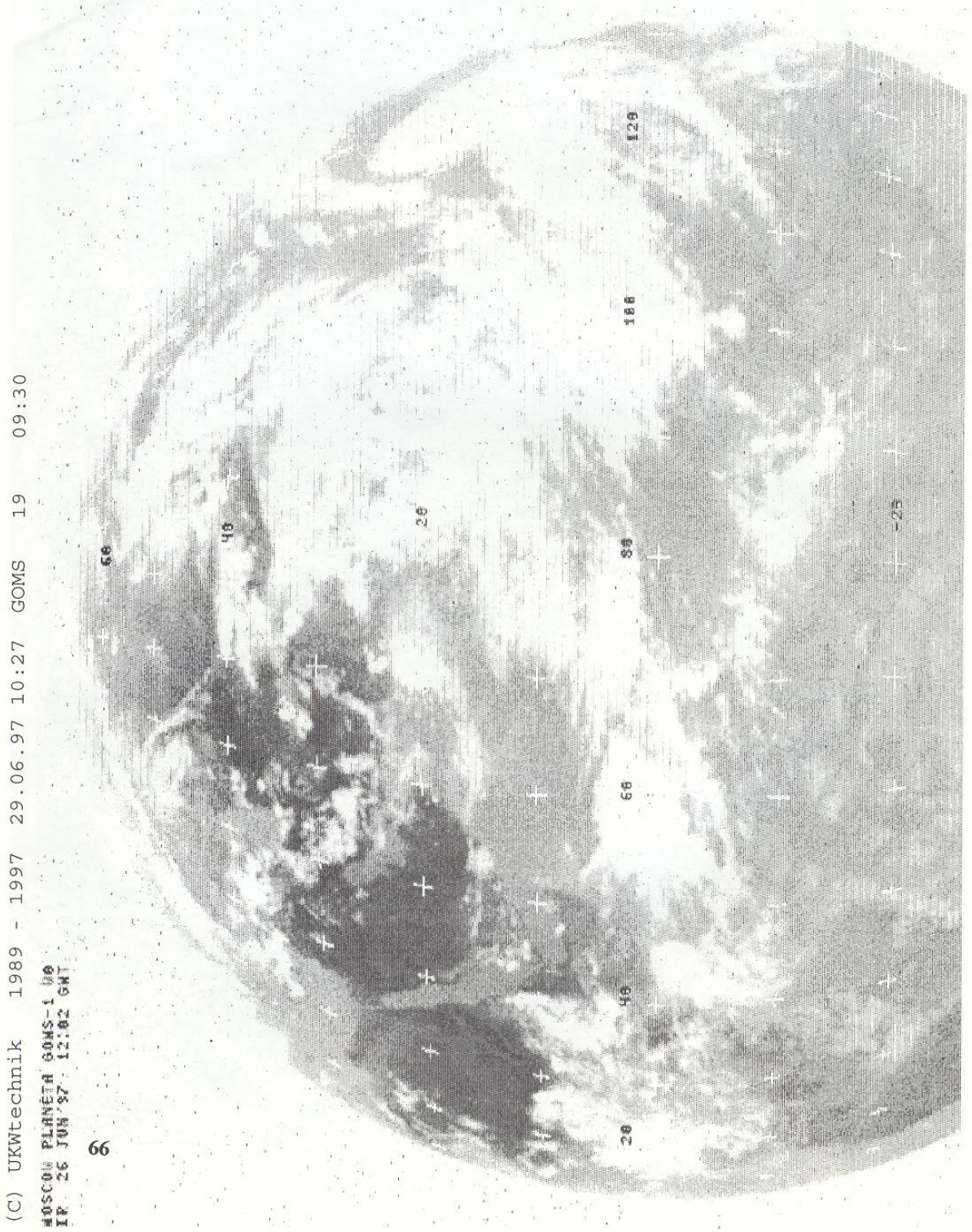



(C) UKWtechnik 1989 - 1997 12.09.97 20:15 GMSN 36 18:00

Wolkenbild (Infrarotbereich) Indischer Ozean vom 29.6.97. Der russische geostationäre Satellit GOMS wurde 1997 in Betrieb genommen und schließt die letzte Lücke im weltweiten Empfang. Die Bildqualität erreicht allerdings nicht den westlichen Standart.

Günther DL0NL





Das angebliche Märchen vom angeblichen Funkpiraten



Erzählt von Dirk Stahlmann SY FRADILIKA (navigans cognoscere orbem)

Es war einmal vor gar nicht langer Zeit da saß ein deutscher Barfußsegler an Bord seines Schiffchens, das friedlich in einer blauen Lagune auf der Südhalbkugel unseres schönen Planeten vor Anker lag. Er drehte an den Knöpfen seines Funkgerätes, während die Schweißtropfen unter den Schalen seines altmodischen Kopfhörers – eines besseren Ohrenwärmers – hervorliefen. Was suchte er denn? Natürlich deutsche Töne, und er ward auch bald fündig. Allerdings waren diese deutschen Töne von der Sorte Miß. Denn ein Streit war im Gange. Brach doch DL-sowieso in das QSO ein, das DL-wiesowie mit einer MM-Station fuhr dazwischen und verbot dessen Fortsetzung. Das ist ein Pirat, sein mittelamerikanisches Rufzeichen falsch. Oh, wie flogen da die Fetzen. Dem Barfußsegler wurde ganz schlecht, denn er fühlte sich gleich mehrfach betroffen. Einmal, weil er auch Deutscher ist und sich für kultiviert und offenherzig hält, zweitens, weil er ebenfalls ein mittelamerikanisches Rufzeichen hat, und drittens, weil er weiß, daß die Rufzeichen für England, USA, DL und andere Länder mit hoch entwickelten Verwaltungen zwar meistens stimmen, daß aber sonst die Rufzeichenlisten nicht das Papier wert sind, auf dem sie gedruckt sind. Der Streit schlug ihm nun auf den Magen, das QRM und die Hitze auf die Ohren, da schaltete er ab und verfiel ins Nachdenken....

Damals vor mehr als dreißig Jahren, da hätte ich mir doch nicht träumen lassen – so denkt er – daß dieses Papier mit meiner Lizenz und dem Rufzeichen mal die Welt bedeuten könnte. Er erinnert sich, wie er als junger Weltenbummler (seinerzeit waren so gut wie keine deutschen Touristen unterwegs), nur mit einem alten Wehrmachtstornister und seiner Ingenieurausbildung ausgerüstet, Neugierde im Herzen und wenigen spanischen Sprachbrocken im Mund in diesem kleinen mittelamerikanischen Land auf einen ausgewanderten Landsmann traf. – Wo kommst Du her? Wo willst Du hin? – man kennt das ja – Komm erst mal mit zu mir. Also, den Berg hoch – Da das Haus mit dem Mast, da wohn' ich. Drinnen sieht's aus wie bei vielen alleinlebenden älteren Männern oder auch bei Einhandseglern. Ein Chaos der einzige Tisch – ein großer – erinnert unsren Weltenbummler an die Labortische im elektrotechnischen Praktikum: Drahtverhau mit Bauteilestreusel. In der Ecke steht ein gigantischer alter Armeesender mit Japanischer Beschriftung – amerikanische Kriegsbeute aus dem Pazifik. Ja siehst Du, Junge, ich bau' mir einen modernen Sender, und das ist das ganze Zeug, das mit der Bauanleitung aus USA gekommen ist. Aber Probleme, sag ich Dir ... verstehst Du was davon? Na ja, zumindest löten kann unser Weltenbummler besser als der schon etwas tatterige Gastgeber. Berufs- und Amateurfunker war der Zeit seines langen Lebens und arbeitete immer noch als nachrichtentechnischer Berater für die Regierung des kleinen Ländchens.

In den folgenden Wochen wird viel gelötet und probiert, dieweil der Funkopa seine QSOs noch auf der alten Maschine fährt. Damals lebenswichtig in diesen Ländern mit entlegenen Farmen ohne Telefonsystem. Aber diese Situation gibt es ja auch heute noch, nicht zuletzt auf See für die vielen Barfußsegler ohne das Geld oder den Platz für eine Satellitenanlage. Jedenfalls lernt unser Weltenbummler so ganz nebenbei eine Menge über Verkehrsabwicklung und die ganze tägliche Praxis. Wenn's schwierig wird im Äther, wird auch noch fleißig gemorst. Informationsredundanz nennt der Funkopa das, und kein Medikament wird ohne Morsebestätigung besorgt und auf den langen Weg gebracht.

Wenn Opas schwache Blase mal ihr Recht fordert, springt der junge Spund schon mal ein und fährt ein dringendes QSO. Junge, das darfst Du eigentlich nicht, aber nett von Dir, daß Du es trotzdem erledigt hast. Du brauchst eine Lizenz, und die kriegst Du jetzt auch. So eine Privatausbildung könntest Du in Deutschland kaum bekommen.

Nach ein paar weiteren Wochen erinnert sich OPA (so nannte ihn jeder auch an der Funke) der Lizenz und auf ging's zum „Funktechnischen Zentralamt": Bretterbude 1. Stock, zweites offenes Loch rechts. Niemand da. Macht nichts. Daß die Lizenzformulare haben, weiß ich, denn ich mach' ja selber die Prüfungen, wenn einer unbedingt so ein Papier haben will. Mal sehn, ob ich die finde. Opa sucht und findet nicht. Er flucht etwas wie „indische Ablage", was auf deutsch etwa heißt: Leitzordner unbekannt, Schlamperei. Der Welten-bummler denkt sehnsüchtig an seine Heimat und das deutsche Wesen, an dem die Welt genesen sollte.

Da kommt endlich ein ebenso betagter Bursche wie Opa, hilft und findet. Ausfüllen, Rufzeichen einsetzen: zum Teufel, wo ist denn die Liste mit den Rufzeichen? Ja, die geht immer verloren, da fangen wir eben eine neue an, so ungefähr weiß ich ja, was wir schon hatten, kenne die Jungs fast alle. Fertig, jetzt noch schnell zum „Chefe" für die Unterschrift. Der „Chefe" ist der stellvertretende Postminister oder so was und kann wunderschön unterschreiben, ein wahres Ornament. Zettel mit Ornament verschwindet respektlos im Wehrmachtstornister und ward nicht mehr gesehen. Jahrzehnte später merkt unser Barfußsegler und schon wieder Weltenbummler, daß er ohne Zettel ein Aussätziger ist und schreibt mit der Bitte um eine Abschrift seiner Amateurfunklizenz. Er kennt das kleine mittelamerikanische Land, erinnert sich der „indischen Akten-ablage" und fragt sich auch, ob man dort inzwischen am deutschen Wesen genesen sei und stellt sich auf längeres Warten ein.

Und wenn er nicht bald stirbt, wird er noch lange warten und ein böser Amateurfunker sein, zumindest für DL-sowieso.



.....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-öffentlichen Zuschüsse. Schirmherr ist der Bundespräsident.

Deutsche Gesellschaft
zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)

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

Wir danken für die gespendeten Anzeige.