

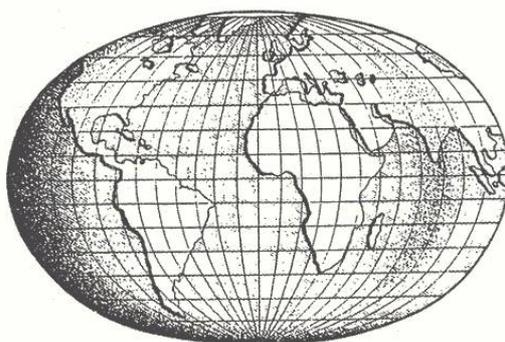
**INTER**



**MAR** <sup>®</sup>  
Inc.

Amateur-Seefunk e.V.

**JAHRESBERICHT 1998**  
**DES**  
**INTERMAR**  
**AMATEUR-SEEFUNK E.V.**



**Herausgeber:**

Intermar Amateur-Seefunk e.V.

**Redaktion:**

Johanna Michaelis (DL 5 HY)  
Klaus Nölter (DL 5HN)  
Reeperbahn 157, 20359 Hamburg  
Tel. + Fax: 040/319 22 18  
e-mail: Noelter@aol.com

**Vorstand:**

Günther Hirschberg (DL2FCG), Höhenstr. 21, 61476 Kronberg  
(1. Vorsitzender)  
Tel. + Fax: 06173 663 68  
e-mail: 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,**

herzlichen Dank für Eure Unterstützung des Vereins auch im vergangenen Jahr, die im wesentlichen auf

- jährlichen Spenden
- Teilnahme mehrerer Amateurfunkstationen an den Funkrunden mit mm-Stationen auch außerhalb der Sendezeiten der Netzleitstellen DL0IMA und DL0NL
- Überlassung von Material für den Jahresbericht (Törnberichte, Bilder etc.)
- Übernahme von vereinsinternen Aufgaben (Kassenführung, Redaktionsarbeiten etc.)

beruht.

Der Vorstand ist zuversichtlich, daß sich dieses Engagement auch in den kommenden Jahren fortsetzt und der Verein weiter seine Ziele erreichen kann.

Hierzu trägt auch eine allmählich zunehmende Zusammenarbeit mit anderen Vereinen bei, welche ebenfalls die Belange der Sportschiffahrt unterstützen. So hat uns Trans-Ocean ein paar Mal um Suchhilfe und sonstigen Beistand per Amateurfunk gebeten. Die Seven Seas Sailing Association hat Interesse daran gezeigt, daß unser Verein in dringlichen Fällen auch ihre Mitglieder unterstützt. Der DARC ist bereit gewesen, in cq/dl 2/99 über den Nutzen von Amateurfunk für mm-Stationen zu berichten.

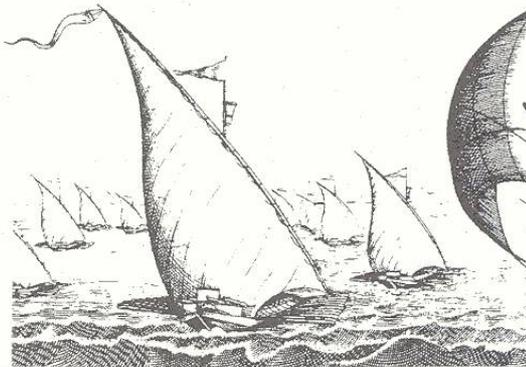
**Schöne Funkverbindungen und immer gute Fahrt**

**wünscht**

**Günther (DL0NL)**



*Heulen im Nebel: ein „Telephon“*



# Inhalt

## Vereinsangelegenheiten

	Seite
Vorwort	1
Inhaltsverzeichnis	2
Einladung zur Jahreshauptversammlung 1999	3
Geschäftsbericht 1998	4
Protokoll der Jahreshauptversammlung 1998	5
Der Vorstand stellt sich vor	6
Information zu Intermar	7

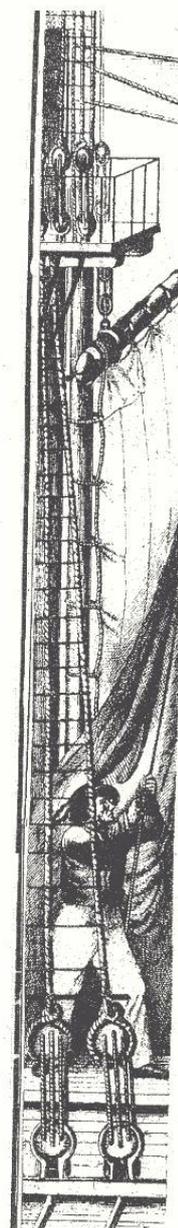
## Berichte von mm-Stationen

Neues vom Panamakanal	8
SY Sanssouci auf dem Weg nach Panama	10
SY Sanssouci im Pacific	12
Von Texas nach Kolumbien	16
Atlantiküberquerung der anderen Art	18
Fauchende Beschwerde der Bordkatze Beshira	20
Kristallklares Wasser im Inselarchipel Los Roques	21
Billigland Venezuela Ade!	23
SY Nieje Leev auf Weltumseglung	24
Mit sieben Knoten ins Neue Jahr	28
Reisebericht der Pustebume	29
Krokodil tötet Segler	34

## Forum

### Technik, Kommunikation und Wetter

Ein neues Teakdeck	37
Traumerfüllung	39
Begleitung der SY Freydis 1998	40
Kommunikation mit mm-Stationen über Pactor und Internet und umgekehrt	43
Nachruf für Kater Moritz	47
Kommunikationen mit mm-Stationen in der Betriebsart Pactor	48
WX aus dem Internet	50
Formblatt Suchmeldung	51
Das letzte Morsesignal ist längst gesendet	53



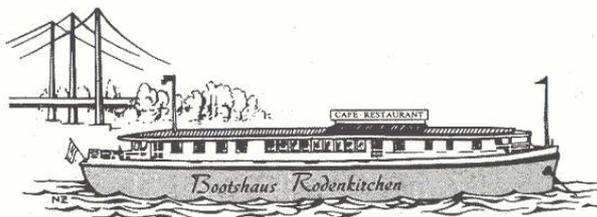
# Einladung zur Jahreshauptversammlung 1999 des INTERMAR Amateur-Seefunk e.V.

Unser diesjähriges Treffen findet am 24. April ab 10.00 Uhr im MS Bootshaus Rodenkirchen (Yachthafen) statt. Adresse: Am Leinpfad, 50996 Köln, Tel. (0221) 39 51 84.

*Paul & Gaei*

## Tagesordnung

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



**Vorstand, Kassenführerin und Kassenprüfer werden sich zur Wiederwahl stellen.**

Nach Ende des offiziellen Teils Mittagspause mit Essen im Restaurant des schwimmenden Bootshauses. Anschließend erwartet uns ein **Lichtbildervortrag von einem Teilnehmer der ARC**, ergänzt durch Informationen von Günther und Herbert.

Den Rodenkirchener Yachthafen erreicht man über die Ausfahrt Köln-Rodenkirchen der BAB 555.

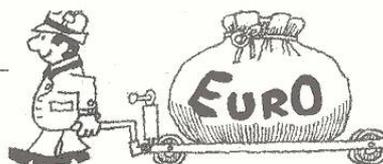


## Anmerkung der Redaktion

Wir bedanken uns wieder ganz herzlich für alle eingegangenen Berichte. Besonders gefreut haben wir uns darüber, daß unsere Bitte, Berichte wenn möglich mit Diskette zu schicken, nicht ganz ungehört blieb. Kürzungen langer Berichte waren aus Platzgründen auch diesmal unumgänglich; wir bitten die betroffenen Autoren um Verständnis. Leider habt Ihr uns kaum Fotos oder anderes Bildmaterial geschickt. – schade, wäre doch so mancher Artikel und damit unserer ganzer Jahresbericht dadurch noch schöner und lebendiger geworden.

**Johanna (DL 5 HY) und Klaus (DL 5 HN)**

## Jahresgeschäftsbericht 1998



Einnahmen	DM	Ausgaben	DM
Bankguthaben 30.12.97	5.422,68	Schreibkosten Jahresbericht	852,00
Bankzinsen	22,53	Druckkosten Jahresbericht	5.922,00
Spenden	7.751,72	Versand Jahresbericht	650,00
		Telefon/Portokosten Redaktion	50,00
		Raummiete JHV 1998	290,00
		Bankguthaben 30.12.1998	5.251,93
	13.196,93		13.196,93

### Prüfungs- und Bestätigungsvermerk:

Die Buchführung für den gesamten Zeitraum 1998 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 größer 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: Stadtparkasse Münster, BLZ 400 501 50, Kontonr. 26 002758



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

# Protokoll der Jahreshauptversammlung vom 9. Mai 1998

## Eröffnung:

10.31 durch DL2FCG

Anwesend 13 Teilnehmer

Eröffnungsthema: Faszination des Amateurfunks in Verbindung mit Segeln, Clubbeständigkeit, Ankündigung des Vortrags von Klaus und Johanna



Beschlußfähigkeit der Versammlung wird festgestellt.

Versammlungsleitung: H. Lüpke DL2UDM

Protokollführer: R. Behnke DK4Xi

Themen: 1.) Neugestaltung des GF, Rolf DK4Xi hat GF niedergelegt  
2.) Funkbetrieb auf 14.313 und 14.307, Problem ist die Besetzung der Leitstation.

- Vereinsgeschehen ist im Gegensatz zum Einzelkämpfer eine bleibende Institution.
- Es gibt viele Wege zu Intermar: Paket-Radio, Pactor, E-Mail, Fax, Tel. usw.
- Betreuung auch von Einzelyachten in besonderen Seegebieten
- Keine Aktivitäten in bezug auf Messe usw., keine Mitgliedsarbeit
- Es kommen neue meteorologische Praktiken auf den Markt. Intermar will sich darauf einstellen.
- Internet-Gateway, Hinweis von Helmut van Straelen
- Beispiele von Hilfeleistungen und Infos für Segler und Angehörige
- Gespräche über die Einnahmesituation, Kosten werden die Einnahmen übersteigen, bzw. es reicht gerade so aus.

3.) Betrieb des Bandes mit „Falschen“! Heiße Diskussion um Thema Christoph, Wetter, usw.

## Kassenbericht:

- Bestätigung des Kassenberichtes durch den Kassenprüfer

Wahl des Kassenprüfers: DL2YDH Herbert

Wahl des Kassenführers: Constanze Hirschberg

Wahl des Vorstandes: z.Z. DL2FCG Günther  
DL2UDM

Rolf hat 1 Monat Bedenkzeit zur Wiederaufnahme der Tätigkeit als GF, danach wird er GF oder nicht. Bandbericht wie bisher.

## Verschiedenes:

- Neue Diskette Intermar DL5HN
- TO-Artikel, angeleiert von Klaus über Amateur
- Nächster Versammlungsort: Köln

09. Mai 1998

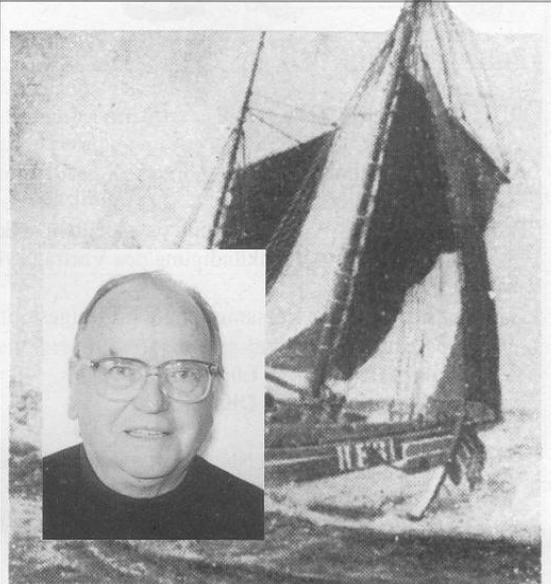
gez. Rolf Behnke DK4Xi



# Der Vorstand stellt sich vor



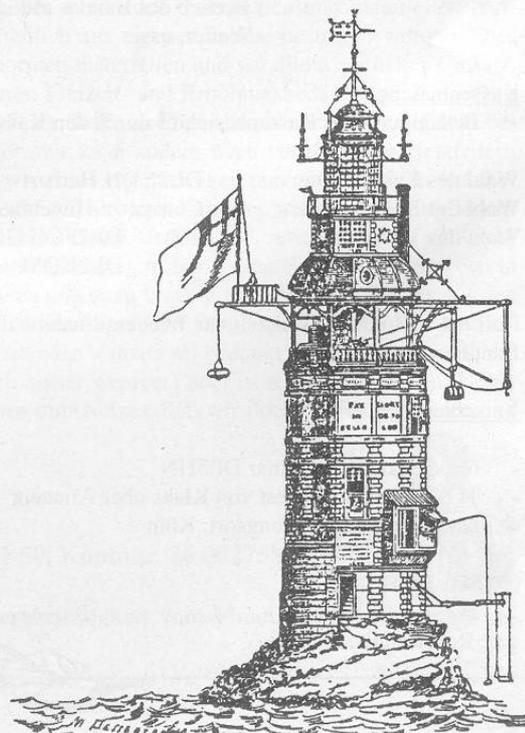
1. Vorsitzender, Günther Hirschberg, geb. 31.12.1948, verheiratet, drei Kinder, von Beruf Rechtsanwalt, gehört seit 1989 dem Vorstand von Intermar an. Segeln, Astronomie und vor allem Amateurfunk mit Jachten füllt die Freizeit aus. Constanze, der Kater Moritz und (noch) die Kinder nehmen hieran gerne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

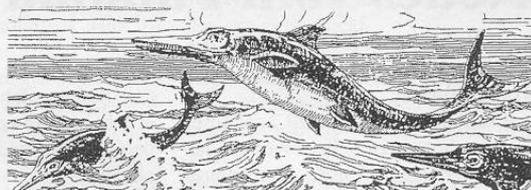


2. Vorsitzender, Herbert Lüpke, Baujahr 1912 in Lemgo. Schulbesuch in Lemgo, Wigan UK. Gärtnerlehre in Hannover, Besuch der Landwirtschaftlichen Hochschule Berlin-Dahlem, weitere Ausbildung europaweit. Ausbildung mit Gewicht auf Lebensmittelverarbeitung, Tiefkühlpionier. Ab 1973 „hauptberuflich“ Segler.



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





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

Zwei speziell ausgerüstete Stationen mit den Vereinsrufzeichen DL 0 IMA und DL 0 NL nehmen diese Aufgabe wahr.

Das „Intermar-Netz“ findet von Montag bis Freitag auf 14.307 kHz ab 16.30 UTC und Sonntags auf 14.313 kHz ab 10.15 UTC statt.

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

Auf 14.073 kHz (USB) können über Pactor auf Wunsch Wetterdaten, Positionen etc. ausgetauscht werden. Rufzeichen der Intermar-Box: DL 2 FCG.

Zunehmend wird die Betreuung von mm-Stationen in Häfen oder Marinas per e-mail vorgenommen. Bei küstennaher Fahrt dient ein Handy als Brücke zum Internet. Die Internet-Adresse lautet: [GHIRSCH599@aol.com](mailto:GHIRSCH599@aol.com)

**Auch der „klassische“ Weg, Brief, Fax und Telefon ist noch nicht ausgestorben.**

Unser Verein ist auch andersweitig 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**

# Neues vom Panama Kanal

von Beate und Heinz-Jürgen



## Hallo Günther,

wir sind auf dem Weg zur Cocos Insel, um den Schatz zu heben. Werden darüber berichten. Unser momentanes QRH ist "Isla Iguana" an der Südwestecke der "Bay of Panama". Sind sehr um Wetterinformationen verlegen. Sehr gut wäre auch, die Frequenz einer Station zu haben, die Wetterkarten für die Westküste von Südamerika sendet. Wenn möglich, auch gleich eine für die Ostküste von Südamerika.

## Panama Kanal

Hallo, liebe segelnde OM's auf dem Weg zum Panama Kanal, hier die neuesten Informationen zur Situation. Stand: Aug./Sep. 1998.

Wer in Colon ankommt, sollte sich, bevor er durch den Breakwater in den Hafen fährt, per Funk auf Kanal 12 bei "Cristobal Signal Station" melden. Er erhält dann auf Anfrage die Freigabe zum PCYC (Panama Canal Yacht Club).

Der PCYC liegt im "French Canal" und verlangt 0,45 Dollar pro Fuß und Tag in bar und im voraus. Wasser und Strom (110/220 60 Hz) sind inklusive. Eine Alternative ist das kostenlose Anker in den "Flats", sie sind rechter Hand vor dem Eingang zum French Canal und durch gelbe Bojen gekennzeichnet. (Man ankert zwischen den gelben Bojen und Land.)

Das Einklarierungsprozedere ist kompliziert und umständlich. Am besten, man nimmt sich einen englisch sprechenden Taxifahrer. Sie kennen sich aus und sind gerne behilflich für 10 Dollar die Stunde, alles inklusive. Fragt nach "Rudi", er hat uns beim Papierkrieg geholfen. Auch bei benötigten Ersatzteilen und anderen kniffligen Dingen fand er die richtigen Geschäfte oder Fachleute.

Es ist sicher schon bekannt, daß es in Colon und auch stellenweise in Panama City nicht ratsam ist, selbst am Tage durch die Stadt zu laufen. Jederzeit kann man bedroht und überfallen werden. Am besten alles mit dem Taxi erledigen. Eine Fahrt zum Supermarkt kostet 1 Dollar, also sehr billig.

Jetzt aber zum eigentlichen Kanal. Wer mit seinem Boot noch nicht durch

den Kanal gefahren ist, muß sich zuerst beim "Admeasurer's Office" melden. Telefon 443-2293. Dort erhält er einen Termin, zu dem ein Mitarbeiter der Kanalkommission kommt und das Vermessen des Bootes durchführt. Diese Vermessung ist die Grundlage, aus der sich die Kosten für die Kanaldurchfahrt ergeben.

ren Taxifahrer erledigen, dabei kann man auch an der Schleuse halten und sich einen Überblick über die Art der Schleusen verschaffen) ist das Büro der "Marine Traffic Schedler" anzurufen, um einen Termin für die Durchfahrt zu vereinbaren. Telefon Nr. 272-4202.

Für die Durchfahrt durch den Kanal



Die Kosten für Yachten bis 50 Fuß betragen 500 Dollar, und von 50 bis 125 Fuß 750 Dollar. Hinzu kommen 182 Dollar Kautions, deren Rückerstattung per Scheck an die Heimatadresse erfolgt. Die Kanalgebühr und die Kautions sind in Bar zu entrichten.

Wenn der Betrag beim Büro der Kanalkommission in Gatun eingezahlt ist, (am besten mit Rudi oder einem ande-

kommt ein Lotse (Pilot) an Bord. Ebenfalls an Bord sein müssen 4 line handler und 4 mindestens 125 Fuß lange und im Durchmesser 22 mm starke Leinen sowie mindestens 6 Fender.

Wer nicht genügend Crew an Bord hat, kann die line handler leicht für 50 Dollar pro Tag und Person im PCYC anheuern (z. B. Rudi). Auch die Leinen kann man leihen, 15 Dollar pro

Leine. Sie können im "Yacht Club Balboa" auf der Pazific-Seite wieder abgegeben werden. Es ist üblich, die vier line handler und den Lotsen während der Kanaldurchfahrt zu verpflegen (Lunch und Getränke).

Es werden vier Möglichkeiten zum Kanalschleusen angeboten, auf zwei muß man sich festlegen.

1. Kanalmitte
2. Kanalmitte im Päckchen
3. An der Seitenwand des Kanals
4. Neben einem Schlepper an der Seitenwand

Bei Schließungsvariante 1 und 2 wird nur am Tage geschleust, und das bedeutet wahrscheinlich zwei Tage Kanalfahrt, denn meistens kommt der Lotse trotz Termin nicht früh genug, um es an einem Tag zu schaffen. Bei Variante 3 und 4 wird Tag und Nacht geschleust, so daß man an einem Tag durch den Kanal kommt. Eine Übernachtung im Gatun-See fällt weg und damit auch die ggf. Übernachtung der line handler an Bord oder deren Transportkosten nach Hause und am nächsten Morgen zurück. Auch deren Bezahlung und Verpflegung für den zweiten Tag entfällt somit.

In dem Gebiet des Gatun-Sees wird immer noch vor Malaria und Gelbfieber gewarnt!

Wir haben nicht zuletzt aus diesem Grunde Variante 3 und 4 gewählt und festgestellt, daß es bestens geht. Bei kleinen Schiffen unter 11 m kann bei

Variante 3, je nach Bauart, die Gefahr bestehen, mit der Saling an die Schleusenwand zu kommen. Hier ist zu prüfen, ob Variante 1 oder 2 oder 4 eventuell die sicherste Lösung ist. Bei 4 ist man allerdings davon abhängig, ob ein Schlepper mitschleust. Nicht immer ist diese Variante möglich.

Wichtig: Wenn man im PCYC liegt, muß man rechtzeitig vor dem Termin in die Flats fahren, denn der Lotse kommt nur dort an Bord.

Wer auf der Pazific-Seite noch einmal im BYC (Balboa Yacht Club) Halt macht, geht dort an eine Boje. Sie kostet einmalig 15 Dollar Aufnahmegebühr in den Club und 0,35 Dollar pro Fuß und Tag, ebenfalls im voraus (Visa-/Mastercard wird akzeptiert). Dafür wird man mit kleinen Wassertaxis kostenlos abgeholt und wieder gebracht. Mit dem Dinghi an Land zu gehen, ist nicht gestattet. Auch nicht sehr empfehlenswert bei 6 m Tidenhub.

Wir haben einen Tag vor der Kanaldurchfahrt in Colon bereits zu der Osterinsel ausklariert. Zwar haben wir noch ein paar Tage in Balboa und der Insel Taboga verbracht, aber das hat niemanden interessiert. Normalerweise hätten wir in Colon aus- und in Balboa wieder ein- und dann wieder ausklariert müssen. (Viel Papierkrieg und sehr zeitintensiv.)

Wichtig ist, daß man einmal ausklariert und dabei ein sogenanntes "Zar

pe" erhält. Rudi oder die anderen Taxifahrer, die immer im PCYC sind, wissen genau Bescheid.

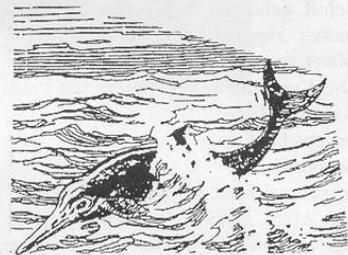
**Bleibt mir, allen Kanal-Durchfahrts-Aspiranten eine schöne Durchfahrt zu wünschen und immer mindestens eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.**

**Beate und Heinz-Jürgen**

Wir wünschen Eurem Kater Moritz, daß er seine Tage auf dieser Erde noch genießen kann und daß er, wenn es Zeit ist zu gehen, sanft einschläft. **Euch wünschen wir alles Liebe und Herzen voller Frieden. 73 und 88 von Beate & Heinz-Jürgen**

**Anmerkung von Günther:**

Tägliche Pactor-/Internet-Begleitung von Panama über Galapagos, Osterinsel bei Puerto Montt Chile. Dort brannte Schiff (Dieselofen) innen leider aus. Wird zur Zeit repariert. Weiterfahrt Kap Hoorn voraussichtlich März 99.



# SY Sanssouci auf dem Wege nach Panama

von Gisela und Klaus



## Panama-Colon, März 1998

Wir haben unsere ganze Planung über den Haufen geworfen und gehen nächste Woche durch den Panama Kanal.

Unsere Zeit seit Cartagena in Columbien war einmalig. Wir waren für sieben Wochen bei den Kuna-Indianern in den "San Blas Inseln", eine Inselwelt von Hunderten von kleinen und kleinsten Inseln, durchzogen mit Riffen und Flachs und Korallenbänken. Aufmerksames Navigieren ist täglich erforderlich, aber letztendlich kein Problem. Die Ankerplätze waren traumhaft, Palmeninseln, wunderbares Wasser zum Schwimmen und Schnorcheln, ewiges Rauschen der Brandung über den Riffen und ruhiges Wasser dahinter. Es ist schier unglaublich, wenn Du die Wellen anrollen siehst, die Gischt trägt der Wind mit sich weg, und Du liegst mit dem Schiff geborgen hinter den Korallen, immer ziemlich tief, so um die 12 Meter und mehr, aber sicher.

Die Kuna-Indianer kommen mit ihren Kanukos, Einbäume, ca. 6 - 10 m lang, angepaddelt oder gesegelt, keine Außenborder. Sie bringen Fisch, Lobster, manchmal Früchte. Wir tauschen Kaffee, Mehl, Zucker, Trockenmilch für die zahlreichen Kinder, Angelhaken, Batterien für das Radio. Geld hat ja keinen Wert; du kannst nichts kaufen. Es gibt keinen Strom, kein Fernsehen, keine Straßen, kein Auto, weder Räder noch andere moderne Erfindungen. Die Kunas leben in einer Welt wie vor Hunderten von Jahren, sind freundliche, hilfsbereite Menschen. Die Frauen verdienen sich mit dem Verkauf ihrer "Molas", kunstvoll applizierten Handarbeiten, ein paar US-Dollar, damit sie einmal nach Panama fahren können, um irgendein Plastikspielzeug für ihre Kinder zu kaufen!

Die Männer fangen Fisch, ernten Kokosnüsse und betreiben ihre kleinen Landwirtschaften an den Flüssen im Darien Gebirge. Hier aus den Flüssen kommt auch das Wasser, mühsam herbeigeht in den Kanukos in Fässern und Flaschen und allen nur denkbaren Gefäßen. Wasserleitungen gibt es nicht. Auch wir haben im "Rio Diabolo", ca. 10 sm den Fluß hoch, an

der Wasserstelle unser Wasser fürs Schiff geholt. Besseres und saubereres Wasser gibt es wohl nicht. Im Darien gibt es keine Menschen, alles ist dichter Regenwald, und es regnet dort oben täglich. An den Flüssen liegen die Kokosplantagen, hier wachsen Mangos, Papaya, Juka und Banane. Es sind auch die Friedhöfe an den Flußläufen, während die Menschen alle auf den Inseln wohnen. So ist das Kanuko ständiges Transportmittel, und die ganze zahlreiche Familie wird darin befördert, wenn nicht Holz, Kokos und Banane den Platz füllen.



Wir haben ganz liebe Kontakte mit diesen Menschen geknüpft, konnten sie mit manchen entbehrlichen Dingen vom Schiff erfreuen, mit Kleidung Nahrung, Geschirr für die einfachen Feuerstellen. Schöpfkellen für die heißen Kokosnuß-Ölkessel, und die einfachsten Sachen, die für uns gar keinen Stellenwert mehr haben. Die Kinder brauchen oft Salben für Entzündungen, die ja hier in den Tropen ganz gefährlich sind und schwer heilen, Augentropfen werden immer gebraucht. Eine Liste ohne Ende, ich habe jetzt wieder ergänzt, was dort hoffentlich ein wenig geholfen hat.

Die Familien haben sehr viele Kinder, sie gehen zehn Monate im Jahr zur Schule, vier Jahre lang. Das ist für viele Kinder alles, nur wenige gehen auf weiterführende Schulen am Festland - und die Kuna wollen unter sich bleiben, wollen den modernen Fortschritt nicht. Es gibt ja auch keine Hotels, eine moderne Anlage, die irgendein Geldgeber sehr geschmackvoll auf eine kleine Insel gebaut hat, mußte wieder schließen - die Kunas lehnen jeden Tourismus von außen ab. Es gibt überall auf den kleinen Inseln abenteuerliche Flugpisten, wo die kleinen 4-Sitzer-Maschinen täglich einschweben. Sie holen Lobster, bringen Versorgung und sind Anbindung an Panama-City. Die Versorgung der Inseln erfolgt über kolumbianische Küstenfrachter, die die größeren Inseln anlaufen, Kokosnüsse für ein Spottgeld aufkaufen (15 Pfennig für eine Nuß!) und Grundnahrung mitbringen. Das reicht dann auch nur für Reis und Öl, Alkohol gibt es kaum, wird aber aus Bananen und Zuckerrohr selbst gebraut. Dazu gibt es natürlich auch Haschisch, und mancher Kuna hat kaputte Augen, nicht nur vom Tauchen nach Lobstern ohne Brille und Tauchflasche.

Es war wohl eines der stärksten Erlebnisse hier in der Karibik. Dann sind wir an der panamesischen Küste weiter westwärts gesegelt, immer mit feinem Wind. Wir ankerten in der riesengroßen, gut geschützten Bucht von "Portobello", einst Zuflucht für Sir Francis Drake und seine Schiffe. Hier wurde das geklaute Gold und Silber aus Peru und Mexiko verschifft und bewacht, bevor es nach Europa auf den Weg ging. Eine große Burganlage zeugt auch heute noch von dem mächtigen Schutz, den hier die Schiffe hatten. Wir erlebten hier den Carneval mit Congotrommeln und grimmig dreinschauenden Teufeln, die mit farbig rausgeputzten Schönen sich rhythmisch zu den Trommeln bewegten. Ein kleiner friedlicher Ort liegt heute in der Bucht, und wir konnten erstmals seit Wochen wieder ein wenig

einkaufen. Im ganzen Ort kein Telefon, kein Fax, nichts. Also fuhren wir mit dem Bus nach Colon, um erst einmal unsere Post dort abzuholen.

Es war ein arger Kontrast, aus den friedlichen Kuna-Inseln nach Colon zu kommen mit all den Riesentankern, Containerschiffen, Frachtern. Ein großes Ankerfeld gibt es hier, geschützt gelegen, ein gutes Ende weg von der Marina, wo wir keinen Platz fanden. Aber es ist gut so hier. Viele deutsche Schiffe gibt es hier, jeder bereitet sich auf den Pazifik vor.

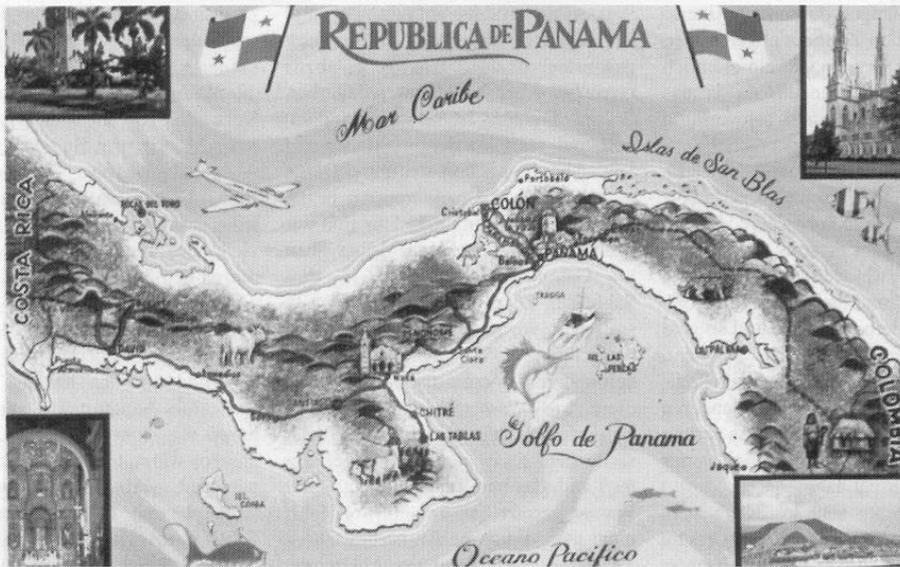
Panama selbst ist für uns bisher ein heißes, nicht eben schönes Pflaster. Hier in Colon fahren wir nur mit dem Taxi, (1 Dollar in der Stadt). Es ist schon erschreckend genug, wenn Du an manchen Straßen oder Vierteln mit dem Taxi vorbeifährst. In der Duty-Free-Zone waren wir, eine einzige große Einkaufsstadt, unfreundlich und geldgierig wie nie! Sonst haben wir wunderbar einkaufen können in einem großen Supermarkt in Panama-City. Der markteigene Bus holte und brachte uns Segler, und wir konnten

wie überall gewohnt auf der Welt, einkaufen und aus einem recht guten Angebot wählen.

Technische und andere Ersatzteile sind immer schwierig, und wir haben uns auch den Wassermacher, der uns mehr Unabhängigkeit bringen soll, in den USA bestellt, warten täglich darauf.

**Eure Karibik-Panama-Kanal-Pazifik-Segler**

**Gisela und Klaus (DL8LCA)**



# SY Sanssouci im Pacific

Gisela und Klaus

Papeete-Moorea, Oktober 1998

In Raiatea wollen wir die "Sanssouci" an Land nehmen und allerlei Arbeiten machen, u. a. das Teak, das oben noch nicht erneuert ist, soll diesmal dran sein. Das sind vier harte Wochen Arbeit, und es wird hier im Februar/März 99, wenn wir das machen wollen, Hochsommer sein und auch die Hauptregenzeit!

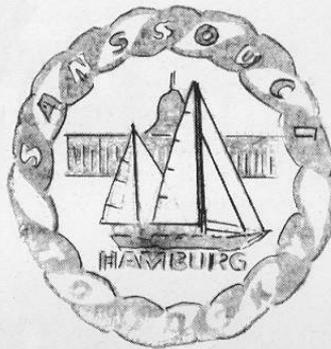
Ja, wir sind hier mitten im Pazifik in Papeete auf Tahiti schon seit ca. 5 Wochen. Uns gefällt die franz.-polynesischen Lebensart, auch das Klima ist hier jetzt sehr gut, denn es ist ja Winter auf der Südhalbkugel (17.34 S und 149.37 W). Es ist hier, wie überall in Frankreich, nicht gerade billig zu leben, aber es gibt wieder alles, nach den langen Wochen auf den Inseln mitten im weiten Pazifik. Nun aber erst mal der Reihe nach schön von vorn!

Am 18. März um 3.45 Uhr holen wir unseren Anker hoch, fahren in die Marina in Colon, um unsere drei line handler abzuholen. Das ist Marie-Louise von der "Desert-First" (sie ist gute 70 Jahre alt und topfit!) und von der "Cosmos" Sunny und Charley, beides Amerikaner, die wir schon lange kennen. Um 4.30 Uhr soll unser Pilot kommen, und es dauert auch nur eine Stunde länger, da kommt Alberto mit dem großen Zollboot angedonnert, wird vorne übergehoben, ein ziemlich gefährliches Unterfangen, da ja das Zollboot sehr hoch und schwerfällig ist. Aber es klappt alles prima!

Von da an hat Alberto das Kommando, er ist ruhig und hat seine Augen überall, gibt klar und kurz seine Anweisungen. Auf geht es zum Kanal! Dort warten noch zwei weitere Segelschiffe, die "Enduro" und die "Blue Alligator". Beide sind kleiner als wir, und so sind wir das "Centre-Ship", das bedeutet, daß wir von der Mitte her das Regiment führen und die beiden anderen steuer- und backbord längsseits vertäut bei uns liegen! Es ist so, wie ich es mir immer gewünscht habe!

Und gleich geht es auch los. Noch ist es stockfinster. Vor uns in der ersten Schleuse liegt ein mächtiger Frachter

aus Dänemark. Er füllt die 300 m lange Schleuse bis auf ca. 20 m voll aus. Und in diese kleine Lücke schauen wir im Dreierpäckchen eng verbunden jetzt hinein! Ein bißchen Nervenkitzel ist da schon dabei. Ich stehe am Ruder, Klaus ist zu nervös, und er ist auch nötig, um darauf zu achten, daß draußen am Schiff alles ok ist. Unsere line handler haben dabei ein gutes Leben. Sie brauchen ja die 50 m langen Leinen, die wir extra besorgen mußten, nicht zu bedienen, da wir ja in der Mitte liegen!



Um 7.30 Uhr haben wir die erste Schleuse geschafft! Gefährlich ist es immer, wenn der große Frachter vor uns seine Schraube anwirft und das Wasser zu strudeln anfängt. Da muß ich teilweise für drei Schiffe stark gegensteuern oder Gas geben bzw. bremsen. Aber es klappt wunderbar, "unser" Frachter ist sehr verständnisvoll und fährt vorsichtig. Manch ein Segler hat hier schon schlimme Dinge erlebt. Um 7.55 Uhr fahren wir in die zweite Schleuse, um 8.15 Uhr sind wir nach der dritten Schleuse schon oben im Gatun-See! Wir sind in drei Schleusen 26 m gehoben worden. 35 sm liegen vor uns bis zu den Miraflores-Schleusen. Wir trennen uns von den anderen Booten und fahren durch diese irre Wasserfläche: versunkene Baumriesen, kleine Inseln, weite Wasserflächen. Es ist ja künstlich geflutetes Land, das man für den Kanal unter Wasser gesetzt hat, um die Schifffahrt nicht mehr um Amerika herum fahren zu lassen, sondern diese Abkürzung



zwischen den beiden Americas geschaffen hat. Wir sind jetzt ca. 26 m über dem Meeresspiegel und müssen um dasselbe auf der anderen Seite auch wieder abgesenkt werden zum Pazifik.

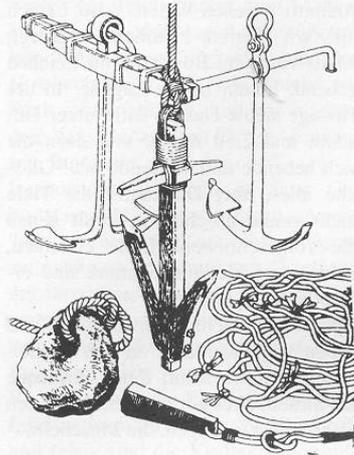
Bereits um 10.30 Uhr steht fest, daß wir unsere Passage, wenn alles so gut weiter läuft, an einem Tag schaffen können, also nicht im moskitoreichen Kanalseitenarm ankern müssen, was durchaus normal ist.

Vor der ersten Mirafloresschleuse gibt es deutschen Kartoffelsalat mit Kassler zu Mittag. Und um 15.30 Uhr öffnet sich das letzte Schleusentor weit zum Pazifik! Eine bräunliche Brühe ist das, aber nichtsdestoweniger, wir jubeln begeistert. Atlantik ade, der Pazifik grüßt uns!

Unter der "Brücke der beiden Americas" verabschieden wir unseren trefflichen Alberto, er wird wieder von den Zöllnern abgeholt und prescht davon. Es war eine wunderbare Zusammenarbeit mit ihm, er gab seine Anweisungen, redete aber in die Schiffsführung, die ihm ja fremd ist, nicht rein. Wir hatten einen erlebnisreichen, beeindruckenden Tag. In den Schleusen werden ja die Frachter von Lokomotiven an beiden Seiten gezogen. Diese kriechen über Zahnradstrecken jeweils 9 m hoch zur nächsten Etage. Die Segler werden per Hand von jeweils zwei line handlers oben an der Schleusenmauer - dafür die 50 m langen Leinen - geführt, wenn das Wasser in die Kammern ein- bzw. ausströmt. - Kurz nach 16 Uhr lagen wir bereits an einer Mooring im Balboa Yacht-Club. Abends dann großer Treff beim kalten Bier im Club. Da wird gefachsimpelt, jeder weiß etwas Neues, man trifft viele Bekannte, und das Gequassel nimmt kein Ende.

Schön war unser Trip von Panama zu den Galapagos, gerade mal eine Woche, und nur den letzten Tag etwas Maschine. Äquatortaufe, versteht sich, haben wir nicht vergessen. Ja die Galapagos waren toll, vier Wochen haben wir dort verbracht auf widerlichen Ankerplätzen, hätten beinahe unser Schiff dort verloren, aber wir haben es in buchstäblich letzter Sekunde noch

mit gekapptem Anker wegkriegen können, bevor uns - im Gewitterwetter natürlich - ein driftendes, manövrierunfähiges, großes Touristenschiff versenkt hätte! Am anderen Tag kriegten wir unsere beiden Anker samt Kette und Leinen wieder, wir lagen ja vor unserem dritten Anker dann weit draußen in den Felsenriffen vor Santa Cruz und der Admiralty Bay.



Dafür haben wir uns über die Seelöwen, die Blaufußtölpel, die Riesenschildkröten, Land- und Wasserleguane und all die anderen seltenen Tiere, die teilweise nur hier leben, sehr gefreut. Dann wollten wir rüber nach "Floreana", endlich mal in einer Traumbucht liegen! Ca. vier Meilen davor fing es an zu blasen, der Himmel wurde blauschwarz - und das von allen Seiten. 45 Wind auf der Anzeige, alle Segel runter zum Glück. Kam alles ganz schnell. Und wir dachten, das geht auch wieder schnell vorüber. Es war mittags 14.30 Uhr, also bis abends sollte das doch zu schaffen sein! Von wegen .... Es blies, schüttete, und das von achtern! Wir hatten Ölzeug (!) an, und es war einfach saumäßig. Was machen??? Wir drehten um, und es war natürlich gleich erträglich, liefen ohne Segel immer noch 5 bis 6 Knoten und waren am nächsten Morgen 50 sm östlich vor "San Cristóbal". Hier sah es übel aus, dieses Unwetter hatte böse gehaust, einige Fischerboote lagen zertrümmert hoch oben auf dem Strand, und die im Wasser verbliebenen lagen vor zwei bis drei Ankern. Es gibt ja auf Galapagos keine wirklich geschützten Buchten, oder - Du darfst sie als Touristen-

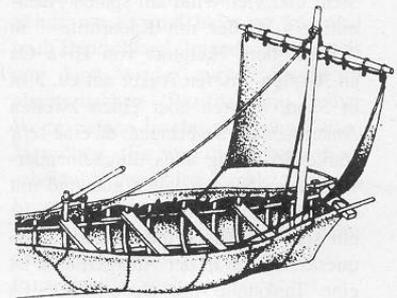
Segler, der Du ja bist - nicht anlaufen - oder naja, Du zahlst 200 US\$ pro Tag und Person! Und es gibt auch sinnigerweise keine Detailkarten, außer für die beiden genehmigten Buchten. Also legten wir uns wieder vor Anker an eine Stelle, die wir schon von früher her kannten. Wir sind hier ja angekommen von den Las Perlas-Inseln aus. Und dann wollten wir gerne schlafen, die Nacht davor war ja lang, und es hatte ziemlich bis in die frühen Morgenstunden so stark geblasen. Kaum hatten wir uns nach einem ausgiebigen Frühstück hingelegt, kam die Navy! Tja, meinten die Jungs, wir sollten mal auf einen noch sichereren Ankerplatz wechseln und zwei bis drei Anker ausbringen, am Nachmittag käme wieder so ein schlechtes Wetter!! Na, vorbei war unsere Ruhe, draußen schien eine herrliche Sonne, der Himmel mit kleinen, freundlichen Wolken. Also, Anker hoch und weiter rüber, wo die Fischer liegen, hinter uns das Riff mit seinen überrollenden Brechern! Endlich war alles geschafft. Es war schon zu spät, noch die 60 sm rüber nach S. Cruz zu laufen, wo bei dieser Windrichtung etwas besserer Schutz gewesen wäre. So warteten wir, was da kommen sollte .... Und wir hatten mal Glück, es kam nichts mehr, uns saß aber der Schrecken tief in den Knochen.

Ein paar Tage später wollten wir los zu den "Marquesas", starteten nach einem späten Frühstück, gut 3.000 sm lagen vor uns bei einem Kurs von ca. 260 °, Wind in Hauptrichtung SE, Strömung E, wenn alles gut lief. Aber "El Nino" hatte uns schon ganz schön genarrt und genervt, es gab immer viel bis zu viel Wind, schweren Regen, auch in der Trockenzeit.

Und wir hatten auch herrliche Sonne, tiefblaue See, der Pazifik hob und senkte sich bilderbuchmäßig, einfach "vorschriftsmäßig"! So kamen wir in sehr schneller Fahrt vor "Floreana" an, wo wir eine Woche vorher abgedreht hatten. Es war schon kurz vor Sonnenuntergang, als wir nur noch drei Meilen von der Post-Office-Bay entfernt waren und Funkkontakt mit Freunden hatten, die dort Ruhe und Natur genießen konnten. Sie wollten uns, die wir ja aufgebrochen waren zum großen Ritt, unbedingt noch hereinlotsen! Und so kamen wir doch noch mit deren Hilfe und Radar in diese wunderbare

Bucht, die ja auch "verboten" ist. Welch ein Friede, welch herrliche Natur! Der Mond stand halb und half uns reintapern, aber es war wirklich nicht schwer, wenn man weiß, wie .... Am nächsten Morgen sahen wir Pinguine, Blaufußtölpel und all die anderen Tiere, große Fregattvögel mit prächtigem, rotem Brustbeutel und kristallklares Wasser.

Auf ging es dann endlich zum großen Schlag. Gleich in den ersten Stunden kreuzten drei Riesenwale unseren Weg, prusteten ihre Fontänen! Wir hatten immer sehr viel Wind, meist aus der richtigen Richtung, und eine hochlaufende, unangenehme See, Regen mitunter. Aber wir waren sehr schnell. In nur 20,5 Tagen schafften wir diese Strecke, die letzten Tage wunderschöne Bilderbuchsegeln nach "Fatu Hiva", der südlichsten, selten angelaufenen Marquesas-Insel. Von anderen Booten rief es: Willkommen im Paradies! Es war schier unwirklich. Steile Felskulisse, tiefe Schluchten, schwarzer Sandstrand, ein kleines Dorf ohne Auto, ohne Flieger, nur freundliche Menschen. Im Auslegerboot brachten sie uns Früchte, wollten tauschen, Kaffee, Seife, T-Shirt, Bratpfanne etc. wechselten den Besitzer. Von den Bergen fielen oft grausliche Fallböen bis 40 kn.



Wir fuhren mit dem Dinghi an Land. Alles blitzsauber und voller blühender Bäume und Sträucher. Die Insel ist nur per Boot zu erreichen und somit noch kaum Tourismus vorhanden. Kinds-kopfgroße Pampelmusen sind In-selspezialität, lecker. Dann bäckt der Pastor Fettkringel, Brot gibt es nicht, und der Krämer? Na, wenn wieder mal

ein Versorgungsschiff kommt, dann gibt es auch wieder etwas.

Und es kam, während wir da waren, und so gab es Kartoffeln und Zwiebeln, Käse und Dosenbutter, toll! Fisch hatten wir reichlich gefangen auf unserer Überfahrt, leckere Doraden und Wahoo. Den hatte ich verschieden eingelegt, und wir waren gut versorgt.

Dann hatte Paul Gauguin 150. Geburtstag, und seine Nachkommen hatten ein Kreuzfahrtschiff gechartert, das - es hieß natürlich Paul Gauguin - seine Jungfernfahrt nach Fatu Hiva machte. Hier hatte Gauguin ja gelebt, geliebt, gemalt. Und die ganze Familie, viele Dänen darunter, kamen per kleinen Ausleger-Holzbooten an Land! Ca. 200 Leute. Und da gab es polynesische Tänze mit leichtbeschürzten Mädchen und Jungs, dazu Trommeln, Ukulelen und Rasseln. Wir kriegten alle auch unsere Blütenkränze umgehängt. Dann gab es Kuchen und Saft, und wir waren selbstverständlich Gäste.

Endlich mußten wir unserer Seglerpflicht nachkommen und in Hiva Oa, der nördlich gelegenen größeren Schwesterinsel einklarieren! Es war dann auch eine ziemlich unangenehme Strecke nach Nord, die See war noch zu unruhig, es hatte tagelang stark geblasen, aber Klaus wollte los. Also kamen wir mit Regenböen, schlechter Sicht und viel Wind am späten Nachmittag - wieder mit Radarhilfe - in Autona, dem Hauptort von Hiva Oa an. Warfen unseren Anker auf ca. 5 m in Sand, mußten aber einen zweiten Anker achtern ausbringen, da eine sehr starke Strömung alles durcheinanderwirbelte. Aber wir lagen gut, und mit uns viele andere Segler. Hiva Oa ist ein sehr zentraler Punkt in den Marquesas. Gleich in der Anlegerbucht ist eine Tankstelle mit Supermarkt. Es gibt also früh zum Frühstück frisches Baguette, das Klaus holt, während ich Kaffee koche.

Anderntags geht's zur Gendarmerie zum Einklarieren. Von wegen .... Erst müssen wir zur Bank und unseren "Bond" einzahlen, das sind umgerechnet ca. 2.100,- DM pro Nase! Der Gendarm wurde richtig böse, als wir ihm erklärten, wir verstünden das nicht, daß Franzosen nicht zahlen müssen, aber wir! Das sei doch alles EG! Wir könnten ja wieder ver-

schwinden, wenn wir nicht zahlen wollten, aber ohne Geld kein Franz.-Polynesien, basta! Naja, wir sollen das Geld ja wiederbekommen beim Verlassen der Inseln.

Ein richtig hübscher Ort ist Autona, kleine Läden, Kneipen, ein großes Rathaus und ein wunderschöner grüner Platz davor mit Bänken und Bäumen zum Ausruhen im Schatten.

Nachdem wir ausgiebig Wetterbericht gehört haben, starten wir zu den Tuamotus, das sind 500 sm. Wir haben gemischtes Wetter, auch mal etwas Regen, können aber die ganze Strecke gut segeln. Nachts kommen wir bei dem Atoll Manihi in den Einzugsbereich des Tuamotu-Archipels mit seinen zahllosen Atollen. Heute ist die Ansteuerung kein Problem mehr. Denn auch hier können wir schon ca. 8 sm vorher die nur 3 m hohe Motu-Ringkette des Atolls klar auf dem Bildschirm erkennen! So haben wir noch eine ruhige Nacht im Lee der Insel und stehen am frühen morgen vor dem einzigen Paß, der in das Atoll

fest! Mußten dann die Nacht auch draußen warten und kamen erst nach uns rein! Wir lagen noch ein paar Stunden längsseits an diesem Schiff und warteten auf "Slack-Water", den günstigsten Augenblick zur Einfahrt. Bis zu 7 kn Strom stehen in der Passage, wechselnd mit Ebbe und Flut.

Und nach ca. 3 Std. wurde das Wasser unwirklich ruhig, glatt, kaum zu glauben nach dem, was wir bei unserer Ankunft gesehen hatten. Also Leiner los, wir fuhren ziemlich aufgeregt, Klaus vorne im Bugkorb, mir Zeichen gebend, hinein in die Lagune. In der Passage siehst Du die Riffe unter Dir, kaum mal 2,50 m tief und dazu die sich hebende und sendende See! Glas klar alles, aber Du kannst die Tiefe nicht genau abschätzen, mußt genau die vorgeschriebene Linie einhalten, keine zwei Meter nebenraus sind erlaubt, oder es knirscht...

Wir schnorcheln, schwimmen und haben viele Kontakte zu den Einheimischen, machen mit Ihnen Barbeque am Strand, alles nur aus der Natur, den Fisch selbst gefangen, die Muscheln,



führt. Eine wilde, sprudelnde, kochende See steht da vor und in der Einfahrt! Uff - da durch? Da liegt noch ein anderes deutsches Segelschiff am Anleger in der Einfahrt, sie sind mit uns gestartet in den Marquesas, waren, da größer als wir, auch schneller und am Vortag schon nachmittags da. Sie hatten bei ihrer ersten "Einfahrt" Grundberührung im Riff und saßen

Kokoskrabben, Kokosnüsse zum Trinken. Brotfrucht bringen die Jungs vom Dorf mit. Und ihre Ukulelen, machen Musik. Wir sind international, ein brasilianisches, ein amerikanisches, ein irisches Schiff sind noch mit von der Partie. Im Dorf steckt uns ein Polynesier je eine weiße Tiare-Blüte ins Haar, ohne gehe das hier ja nicht, meint der freundliche alte Mann.

### **Papeete.**

Seit über einem Jahr fanden wir erstmals wieder Platz an einem Landsteg, Wasser und Strom aus der Dose, mitten in Tahiti! Vor uns brandete der Verkehr vier- bis sechsspurig, aber wir schlafen ja achtern, dem Steg abgewandt, da störte das nicht.

Nach etlichen Tagen Stadt hatten wir genug vom Lärm und Gebrause um uns und liefen hinter dem Riff 5 sm weiter um Tahiti herum zum Maeva-Beach-Hotel, dort lagen wir superruhig, hatten einen Dinghisteg, und den Hotelstrand vor uns. Die Trucks zur Stadt fahren ständig, und wir machen den Weg häufig zum Faxen, Einkaufen, Bummeln.

Irgendwann hatte ich ja dann Geburtstag (60.!), und wir flogen ein paar Tage vorher, weil es unser Visum zeitmäßig so erforderte, zur Osterinsel mit ihren Riesenfiguren. Das war eine einmalige Woche, wie Ihr Euch denken könnt! Mit dem Schiff ist es ja kaum möglich, gut und sicher auf Rapa Nui, wie die Einheimischen ihre Insel nennen, zu ankern. Steil, schroff und felsig sind die Küsten, kaum eine geschützte Bucht, alles offen. Und Du mußt ständig den Platz wechseln und um die Insel rumtapern, um einigermaßen Schutz zu finden. Dann dreht der Wind... Als wir dort waren, war es herrlich ruhig und kaum vorstellbar, daß andere Seglerfreunde, die den Trip gemacht hatten, zwei Tage die Insel umkreist, und dann weiterfahren mußten, ohne die Insel betreten zu haben!

Zwei Tage lang waren wir mit einer deutschsprachigen Führung im Wagen unterwegs zu den Maois auf ihren Ahus. Bis zu 23 m hoch sind diese Figuren, deren Bedeutung auch heute noch nicht sicher ist. Überhaupt schwebt über der ganzen Insel ein Bann von Legende und Mystik - und ich glaube, das soll auch so sein, um den Fremden im Bann zu halten.

Am Sonntag erleben wir in der Kirche die Erstkommunion von ca. 50 Inselkindern mit, der deutschsprachige Bischof kam extra aus Santiago angefliegen. Strahlend die Mädchen in ihren weißen Festkleidchen mit bunten Blütenkränzen im Haar, die Jungen in langen weißen Hosen mit weißen Turnschuhen (!) dazu. Es war ein wunderbarer Gottesdienst, am Ende faßten sich alle Besucher in der übervollen Kirche an der Hand, jeder

schüttelte dann seinen Mitmenschen ringsum - wir mit eingeschlossen - die Hand, und man wünschte wildfremden Menschen alles Gute! Eine schöne Geste!

Unsere Lan Chile, 767 Boeing, brachte uns dann auch in einem gut sechsstündigen Flug wieder heil und sicher zurück nach Tahiti - Faaa - Flughafen, gut 4.000 km waren das. Wohlbehalten fanden wir unsere Sanssouci am Ankerplatz vor, es war das erstmal, daß wir das Schiff über mehrere Tage alleine am Anker gelassen hatten. Aber dieser Platz war sicherer als die Stadtmole, wo Kriminalität (uns wurden dort von unserem Vorschiff nachts unsere Sandalen geklaut!) und Windböen dem Schiff zu schaffen machen. In Maeva Beach ist das alles unbekannt, nur Ruhe und Frieden gibt es da!

Ein paar Tage blieben wir noch in Tahiti, dann holten wir unseren braven CQR-Anker hoch, die Kette war total bewachsen! Kaum Wind, und wir bummelten rüber nach Moorea, das wir ja schon die ganzen Wochen besonders zum Sonnenuntergang als Kulisse bewundert haben. Immer - oder fast immer - lag eine weiße Wolkendecke über dieser steilen, vulkanischen Insel... Unterwegs konnten wir, da wir die Maschine brauchten, unseren Wassermacher laufen lassen, und wieder genügend hervorragendes Trinkwasser machen. Das ist wirklich ein Stück Freiheit mehr, wir genießen das sehr, wären dankbar dafür gewesen in den San-Blas-Inseln letztes Jahr bei den Indianern. In Colon haben wir ihn dann endlich eingebaut und ihn ständig benutzt auf der langen Reise hierher.

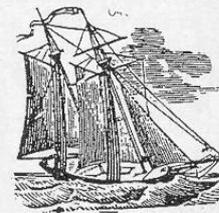
Moorea - Cook's-Bay, ein berühmter Platz! Es ist wohl eine der schönsten Inseln im Pazifik überhaupt, und diese Bucht! Atemberaubende Berge mit Felsspitzen dehnen sich grün bewaldet mit tropischer Vegetationsfülle bis ans türkisfarbene Wasser der Lagune, die fjordartig tief eingeschnitten ist in die vulkanische Berglandschaft. Hier liegen wir sicher und geschützt, nachdem wir die Passage durchs Außenriff eingesteuert haben. Lagen erst vor dem Bali Hai-Club auf ca. 18 m, mit uns drei andere Schiffe. Dann kamen Wind- und Regenböen mit an die 40 kn und unsere Kette war gestreckt bis

kurz vorm Riff! Kaum mehr Schwoiraum, also nichts wie weg! Jetzt liegen wir noch tiefer in der Bucht auf nur 10 m, haben wieder besten Sandgrund und jede Menge Platz! Es hat geblasen die letzten Tage, ein cyclonic system zog durch, und wir konnten nicht viel unternehmen. Das große Kreuzfahrerschiff Paul Gauguin, das einmal in der Woche für einen Tag durch den Paß kommt und vorne ankert, war in einer schweren Böe losgerissen und ging auf Drift ins Riff! Aber alles ging noch glimpflich ab, wir sahen nur in den Regenböen unscharf, wie plötzlich dieser Schiffsriese in die Bucht ins Riff sauste... Uff, kein schönes Gefühl! Und eine halbe Stunde später Sonne und Ruhe, und Du fragst Dich, was war das überhaupt....

Wir werden langsam weitersegeln nach Huahine, ca. 90 sm nordwestlich gelegen. Dort noch ein paar Tage, bevor wir den Endpunkt unserer diesjährigen Strecke Raiatea ansteuern werden. Dort soll das Schiff aus dem Wasser - ab November darfst Du als Ausländer sowieso in Polynesischen Gewässern nicht mehr im Wasser sein, wegen der Zyklon-Saison - und an Land gestellt werden.

Wir wollen dann Mitte November für den Winter und über Weihnachten nach Deutschland fliegen. Da warten ein neues Enkelkind, Familie, Freunde und Bekannte. Wir freuen uns schon darauf, nach zwei Jahren auf dem Schiff wieder mal heim zu kommen nach Deutschland. Irgendwann zieht es uns dann wieder zurück in diesen phantastischen Pazifik mit seiner Weite, seinen Inseln und freundlichen Menschen. (Es war die richtige Entscheidung, durch den Kanal zu gehen.) Er ist groß, weit und schön, manchmal auch furchterregend, aber dann scheint wieder die Sonne!

**Eure Pazifik-Segler  
Gisela und Klaus (DL8LCA)**



# Von Texas nach Kolumbien

SY INNOY von Karin und Michael



Wir haben uns vorgenommen, die Hurricane-Saison in Kolumbien, Panama und Costa Rica zu verbringen und noch in diesem Jahr durch den Kanal zu gehen, bevor er an die "locals" übergeben wird, und dann unberechenbare Zustände zu erwarten sind. Um als Segler von Texas nach Südost (Kolumbien) zu gelangen, muß man zunächst Ost "machen". Das bedeutet: gegen die vorherrschende Windrichtung von E bis SE nördlich der Großen Antillen sowie E bis ENE südlich derselben und dazu WNW-Strom von von ca. 1-1,5 kn nördlich und W-Strom von 1-1,5 kn südlich der Großen Antillen. Dazu muß berücksichtigt werden, daß in den Bahamas täglich ab etwa Mittag eine Windverstärkung - gegenan - von etwa zwei Windstärken erfolgt. Die Reise quer durch die Bahamas sollte also tunlichst in Steps von Sonnenaufgang bis Mittag erfolgen. Die hilfreichen Norder, die während der kalten Jahreszeit bis etwa Anfang April auftreten und schnelle Reiseetappen von oft 48 Std. mit Nordwest ermöglichen, hatten wir nicht mehr zu erwarten.

Wir wissen, daß wir spät, etwa zwei Monate zu spät dran sind, das ist das Ergebnis eines Trauerfalles in der Familie. Nach langwierigen Vorbereitungen, wozu auch zwei Wochen Verzögerung durch das Gerangel kamen, ob es Wetterfax für einen Apple Laptop-Computer mit System 7,5 und höher gibt, ging es endlich los.

Das Wetterfax wurde notwendig, weil die Wettervorhersagen für diese riesigen Seegebiete doch sehr global sind, der gesamte SW-Atlantik und die Karibik werden in fünf Minuten behandelt, und dabei bleiben lokale Besonderheiten einfach auf der Strecke. Vor Auslaufen TX hatten wir uns auch noch einen Frischwassererzeuger gekauft (Power Survivor E 40) mit Hinblick auf größere Unabhängigkeit und in der Erkenntnis früherer Jahre.

Wir liefen am 31. Mai aus CLS aus nach einer schönen Party. Ab Galveston hatten wir eine relativ ruhige Überfahrt mit ca. 100° KrtKrs, für die

800 sm über den Golf von Mexico nach Florida. Wir hatten Glück und die meiste Zeit Südwind.

Weiter ging es durch den Intracoastal Waterway (ICW) und den Lake Okechobee-Kanal nach Ost-Florida. Wir kamen bei St. Lucie am Atlantik heraus, und stellten fest, daß Florida ca. 25 % teurer ist als Texas... Touristenland eben. Wir "machten" im ICW Süd, um gegen den Golfstrom Höhe für den Schlag nach den Bahamas, Bimini, zu gewinnen. Der Golfstrom versetzt ca. 3 kn quer zum Kurs, so daß wir mit unseren 4,5 kn Durchschnittsfahrt fast 60° vorhalten mußten, und keine Höhe verschenken durften. Versuchsweise liefen wir bei leichtem Süd von West Palm Beach nach Bimini aus, ca. 90° KrtKrs, 48 sm. Der Strom zog uns nach NE, so daß wir nördlich der Bahamas herausgekommen wären.

Deshalb liefen wir wieder nach West Palm Beach ein und ankerten neben dem ICW, um weiter innen bis Miami nach Süden zu laufen. Von Miami aus machten wir dann Gun Cay und Cat Cay, Bahamas, mit einem Schlag. Einklarieren problemlos und freundlich-gelassen, allerdings kassierte die Cat Cay Marina alleine 25 US\$ für das Festmachen zum Einklarieren, die hätten wir angerechnet bekommen, wenn wir für die Nacht für 1 US\$ pro Fuß liegen geblieben wären. Der 10 lb Beutel Eis, sonst in USA für 1 Dollar, maximal 1.30 Dollar, kostet hier allgemein 3 Dollar!

Dann begann unser island-hopping. Von Ankerplatz zu Ankerplatz bei gutem Tageslicht, wegen der Riffe. Am 26. Juni waren wir in der Hauptstadt, Nassau, wo man zwar jede Versorgungsmöglichkeit hat, aber die locals (85 % Schwarze) zu 90 % muffig und unfreundlich sind. Die Touristen bringen es ja doch... Außerdem wird hier das große Geld mit Drogen und steuerfreien Finanzen gemacht. Wir sahen Scharen smarter, Krawatte- und Hemd-gekleideter "local (kaffer)-Bankiers" vor den entsprechenden Büros konferieren und diskutieren. Nach Bunkern von Diesel und Frisch-

proviant-Einkäufen weiter in die Exumas-Inseln für den Weg nach Südost.

Wichtig für alle, die im Sommer die Tropen befahren wollen: Alte Handels- und Kriegsschifferfahrungen besagen, daß man Maschinenraum-Druckzulüfter haben sollte. Wir hatten bisher nur Motorraumbelüftung durch natürlichen Zug. Aber nachdem Keilriemen, Kabelisolationen und Maschinentemperaturen allgemein entweder schneller als normal verschlissen, bzw. erheblich über Normalwerte anstiegen, kauften und installierten wir ein Gebläse, daß aus dem Kombüsebereich saugt und in die Maschine drückt und für die Dauer des Motors mitläuft. Ergebnis: Keilriemenverschleiß um 80 % zurückgegangen.

**27. Juni 98** morgens: erstmalig wieder Kontakt mit DL über Amateurfunk, Christoph, DL9YCX, hört uns gut. Sogar Hans-Herbert in Kiel hörten wir kurz, es geht wieder, mit dem "Fenster".

Wir arbeiten uns durch immer neue Gewitterfronten nach SE voran, dabei hilft gelegentlicher Nord in den Böen, aber nach ganz schweren Regengüssen und entsprechender Abkühlung ankern wir dann vor dem Highbourne Cay.

**29./30. Juni** geht's weiter über Sampson Cay und Galiot Cays nach SSE.

**1. Juli 98:** Great Exumas Isl. Wunderbarer Ankerplatz mit viel Fisch, Lobsster, aber auch Haien und großen Barracudas, man muß vorsichtig sein. Gestern begegnete Karin unter Wasser ein 2x3 m großer Amerikanischer Stachelrochen, das machte Eindruck und Herzklopfen.

**2. Juli** nach Georgetown, Great Exuma, 15 sm gegenan, unruhiger Schwell, wie bei auflandigem Strom. Guter Hafen, einige Versorgung, endlich wieder eine laundry. Eine Wetteränderung steht an, erstmals nach Wochen ist der Wind auf NNE.

**3. Juli:** Unter Motor 23 nm nach Long Cay, NW-Seite. Es gibt einen exklusiven Club, mit feinstem Sand-

strand, (geschmuggelte) Cuba-Cigarren für 25 \$ das Stück. Die netten Mädels in der Bar verkauften uns dennoch willig Eis.

**So. 5. Juli:** Motorsegelnd 25 nm nach Rum Cay bei SE 4, Kurs 110 ° gegen den mit nur 0,8 kn nach NNW setzenden Strom. Liegen auf der N-Seite 200 yards (2.000 yards = 1 nm) = 1 KBL unter Land über 3,5 m klarstem Wasser mit Korallenköpfen. Die Wx-FC (forecast) steht auf E-SE 10-15 kn, und genau dahin müssen wir. Das kurze island-hopping ist vorbei. zur nächsten Insel sind es 80 nm. Wir brauchen den richtigen NE-E! Wir haben nur nicht mehr so viel Zeit, denn die Easterly Waves kommen regelmäßig, etwa zwei pro Woche, und es ist der erste Hurricane zu erwarten... Zumindest könne wir jetzt deren Entwicklung und Fortschritt im Fax-Bild empfangen und beobachten. Das hilft bei einigen Entscheidungen.

Vor Rum Cay haben wir einen Rück-Umweg gemacht (ca. 120 sm), um nicht gegen-an zu müssen, und über Long Island Süd, Acklin Island, Crooked Island und Plana Cays am 13. Juli Mayaguana erreicht. Der Ankerplatz ist rollig, aber beim herrschenden ESE dennoch sicher.

**Do. 16. Juli:** Auf Wetteränderung gewartet, die Entfernungen werden immer größer, unser Dieselvorrat ist auf 58%, gleich 160 l gesunken. Das erste Tief auf dem Pfad der TWs hat sich bei N11 W35 gebildet. Nach unserer Einschätzung braucht es noch 8 bis 10 Tage zu uns. Besser, in vier Tagen südlich Cubas zu stehen, sonst müßten wir entweder Guantanamo, US-Stützpunkt auf Cuba anlaufen, oder zurück nach Exuma, 120 sm. Gestern speerte Karin ihren ersten Fisch, eine Scholle. Als wir abends mit den Resten angeln wollten, vergraulte uns das ein großer Rochen, ca. 2,50 m lang, genau den wollten wir nicht am Haken haben. Dafür ging sein "Shark sucker", sein Begleitfisch, an den Haken; aber den wollten wir auch nicht.

Wir haben ausklariert aus den Bahamas und liegen jetzt für gutes Wetter für morgen "auf Chance"...

**Fr. 17. Juli:** Um 9.00 Uhr Anker auf und durch eine spannende Riffdurch-

fahrt mit 190 ° nach Süden. Die Winde für die nächsten 48 Stunden blieben auf ESE bis SE 3-4, allerdings hatten wir unprogrammatischen E-Strom, sonst hätten wir den Kurs über Grund nicht halten können.

**So. 19. Juli:** Heute dreht der Wind auf E bis NE, allerdings schwach. Von Bb die Gerüche der Kochfeuer vom unsichtbaren Haiti. Gegen 0700 Uhr gelingt nach langer Zeit erstmalig wieder QSO mit DLONL, Günther und Konstanze bei Frankfurt. Um 2130 bis 2300 Durchzug einer gewaltigen Gewitterfront, die wir nicht richtig einschätzen und deshalb die Segel stehen lassen. Verlust des Klüvers, der in Fetzen geht....

Sicht geht auf null, Böen über 10 bft. Ein holländischer Frachter dreht bei, weil unsere Kurse beim Segelbergen sich dauernd ändern, und bietet per Scheinwerfer Schutz/Hilfe an, aber wir danken. Nachdem bei uns die Sturmfock gesetzt, Groß geborgen und Klüver beschlagen waren, lagen wir prima.

**Mo. 20. Juli:** vor Navassa Island. Eine amerikanische Besetzung seit 1855 vor Haiti, unbewohnt, der Ankerplatz bei SSE allerdings zu rollig und tief. Deshalb Reise nach Cartagena fortgesetzt, obwohl Dave auf 8140 kh vor schwerem Wetter warnt und auch unsere eigenen Wetterkarten einen steilen, antizyklonalen Gradienten zeigen.... Es folgen vier Tage mit schwerem Wetter, Bft 5-7, Gewitterböen, entsprechend unkomfortablem Leben an Bord einer 34 Fuß Yacht. Die Crew wird recht stark beansprucht.

**Sa. 25. Juli:** eine Art von "Spitzen-tag": der GPS fällt aus, die Seitenlampen durch Korrosion (Seglerlampe im Top seit 21. Juli defekt) und der Autopilot wegen Versalzung des Steuergerätes durch eine "Atemöffnung". Wir kommen dennoch an.

**So. 27. Juli:** gegen 0212 Uhr durch Boca Chica in die Bahia de Cartagena und ankern erst einmal unter Land-schutz. Am Morgen verholen wir auf die Innenreede vor dem Club Nautico. Ende der Reisen: Clear Lake Shores nach West Palm Beach 985 sm über den Golf von Mexico und den Okeechobee-Waterway und West Palm

Beach nach Cartagena über die Bahamas 1490 sm.

#### **Rückwirkend bleibt zu lernen:**

Wir hätten zwei Monate früher auf dem Weg sein müssen (ging nicht wegen Tod von Karins Mutter), dann wären die Winde nach Statistik günstiger gewesen.

Wir hätten nicht nach Mittel-Florida, sondern noch südlicher nach Cay West segeln sollen, dann hätten wir in Ost-Florida nicht mehr Süd machen müssen und den Golfstrom mitlaufend gehabt. Allerdings hatten wir bei Auslaufen Galveston und für die nächsten fünf Tage Südwind, so daß dies geheißen hätte: WARTEN....

Wir hätten in Mayaguana oder West Kaicos länger auf günstigen Wind warten können, aber die hurricane season schritt fort, und wir waren froh, daß wir der Statistik eine Pause ab-luxen konnten.

Immerhin bildete sich die erste Tropdepr des Jahres 1998 am 28. Juli, ein Tag nach unserer Ankunft in Cartagena, über dem Atlantik auf N11 W 43... und zieht West... Am 2. August der erste Hurricane, Alex, der nördlich der großen Antillen über die Bahamas zieht - Glück gehabt und ausgetrickst... Insofern war das Ganze zwar beschwerlicher als nötig, aber auch in Anbetracht der an sich geringen Schäden erfolgreich. Dauer der Reise 56 Tage mit Durchschnittsfahrt 4,3 kn.

Wir sind dann bald weitergesegelt nach Panama, wo noch Ruhe herrscht. Bis Ende 1999 gibt es US-Truppenpräsenz. Was dann kommt, mag sich niemand vorstellen. Aber dann werden wir hoffentlich schon im Süd-Pazifik sein.

#### **Karin und Michael (DK9LBY) und (DL9LBK)**



# Atlantiküberquerung der anderen Art

Reisebericht SY IDUNA



„Club de Mar“  
Palma de Mallorca, 6. Okt. 98

Erneuter Anruf vom Agenten hier in Palma mit präzisen Angaben zum Beladungs-Schedule des Transportschiffes "Super-Servent 4": "Um 17.00 Uhr Beladungsbeginn, 18.30 Uhr IDUNA Starboardside, Connect-Channel 17 VHF". Anschließend nochmals mit Fort Lauderdale in Florida Verbindung aufnehmen, denn jetzt war endgültig klar, daß wir nicht auf unserem Schiff mitreisen können. Also benötigen wir eine Bleibe, bis unser "schwimmendes Zuhause" eintrifft.

Club de Mar, Palma, 8. Okt. 98

Warten ist die Hauptbeschäftigung dieses Tages. Die Reisetasche ist gepackt. Um 18 Uhr gibt es kein Halten mehr. Wir tuckern langsam in Richtung Haupt-Verladepier von Palma. Willy meldet sich über Channel 17. Drei große Pötte, sprich Motoryachten, sind noch vor uns. Bis die ihren fetten Allerwertesten durch die Einfahrt haben und nahe genug an den Vorder- bzw. Nebenmann herangerutscht sind, das dauert seine Zeit. 19.15 Uhr wird die IDUNA aufgerufen. In wenigen Minuten sind wir auf dem Transportschiff und werden in der hintersten rechten Ecke bereits an der Reeling festgelaßt. Die Reeling ist das einzige vom ganzen Schiffsrumpf, außer den Aufbauten natürlich, was noch aus dem Wasser ragt.

Noch haben wir fünf Meter Wasser unter uns.

Das Personal von UYT ist bunt gemischt. Sechs Taucher, alle mit Funkgeräten ausgerüstet, kontrollieren die Lage der Unterbauten unter den Schiffen. Wir haben nur noch Sicht nach vorne, ein Schiff mit amerikanischer Flagge, und zur rechten Seite, durch die Reeling, auf das abendliche Palma. Links von uns liegt ein riesiger Motor-Katamaran.

Während der Wartephase am nächsten Tag kommt "El capitano" mit der Crew des neben uns liegenden enorm großen Katamarans ins Gespräch. Natürlich interessiert er sich für die technischen Daten. Seine zwei Moto-

ren haben zusammen 7.000 hp, sie verbrauchen pro Stunde ca. 100 Liter Diesel, und sein Transport von Palma de Mallorca nach Fort Lauderdale in Florida kostet satte 150.000 \$. Sieht irgendwie schon ulkig aus, wenn das größte und das kleinste Schiff der Ladung fast Wange an Wange liegen. Zwischendurch sinken wir gerademal um 10 Zentimeter. Wieder heißt es warten. Wozu sind wir nur so früh aufgestanden? Gegen 17.35 Uhr versammeln sich Taucher um unser Boot. Sie messen, wieviel Handbreit Wasser wir noch unter dem Kiel haben und geben über Funk Anweisungen. Ich schwenk noch einmal mit der Videokamera über das "Aktionsfeld".

noch hüfthohen Wasser vondannen. Bis ich meinen Fotoapparat hole, laufen die restlichen Zentimeter Wasser bereits vom Ladendeck. Die letzten 1,20 Meter wurden wir in nur 10 Minuten angehoben. Im vorderen Teil des Transportschiffes laufen bereits Menschen zwischen den Yachten umher. Wir machen noch einige Fotos, hängen uns das Reisegepäck um, verschließen unser Schiff und verlassen es über die Badeleiter.

"El capitano" schleicht wie ein Kater um den Rumpf, schenkt der IDUNA noch einige Streicheleinheiten und wünscht "seinem Mädchen", (der IDUNA) eine gute Überfahrt ohne



IDUNA „trockengefallen“

Die über uns an der Reeling stehenden Arbeiter lockern die Klemmen und lassen die Haltegurte etwas nach. Punkt 17.50 Uhr haben auch wir, vermutlich als die Letzten, Kontakt mit dem Schiffsboden. Bei unserem kleinen Schiff haben sie nicht viel Arbeit. Unter den Kiel kommen einige Bretter, rechts lehnen wir festgezurrte an der Bordwand und unter die Backbordseite kommen seitlich zwei Stützen. Schon watscheln die sechs Taucher im nur

Blessuren.

Bis wir vom hintersten Eck nach vorne zum Ausgang kommen, sind sie dort schon wieder fleißig am Arbeiten. Metallstreben werden zur Stabilisierung der Schiffe am Boden festgeschweißt. Beim Verlassen des Schiffes treffen wir auf den amerikanischen Skipper, der vor uns liegenden Yacht. Sofort bietet er uns an, uns mit seinem Auto mit in die Stadt zu nehmen. Er setzt uns direkt vor der Tür unseres

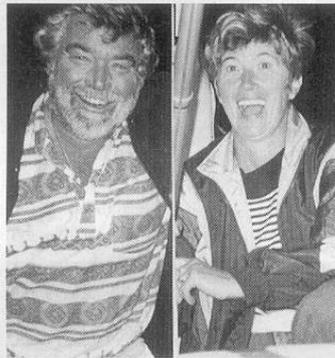


*„Super Servent 4“, von achtern*

Hostals ab. Also, wenn alle Amis so freundlich sind - dann nichts wie hin! - Amerika wir kommen! Am 12. Oktober 98 landeten wir gegen 22.30 Uhr bei tropischen Temperaturen auf dem Airport von Miami.

**Florida, Fort Lauderdale, 25. Oktober 98**

Heute ist der Tag der Tage. Die Ankunft unserer IDUNA. Das Ausdocken geht wesentlich schneller als das Beladen in Palma. Das Wasser steigt rasch, oder anders herum, das Transportschiff senkt sich mit relativ beachtlicher Geschwindigkeit ab. Alle angeschweißten Stützen waren natürlich vorher bereits entfernt worden. Die breiten Gurte, welche uns und die andern Schiffe am mittleren und seitlichen Geländer sichern, werden bei Bedarf wieder strammgezogen. Als jedes Objekt wieder ausreichend Wasser unterm Kiel hat, verlassen die ersten, d. h. die damals letzten Boote die "Super-Servent 4". Um 17.15 Uhr melden wir uns ab, wenden noch im Transport-Schiff, "küssen" dabei mit unserem Anker noch einen aus dem Wasser ragenden Mittelpfosten (keiner erleidet dabei einen Schaden) und befinden uns schwuppdiwupp unvermittelt auf dem Intracoastal Waterway, kurz "ICW" genannt. Willy hat zuvor ausreichend und intensiv die Seekarte



vom "Port Everglades" studiert, und trotzdem sind wir jetzt etwas nervös. Wie wird es klappen mit dem Öffnen der Brücken? Werden wir in dem verzweigten Kanalsystem von Fort Lauderdale (insgesamt 260 km Wasserstraßen) unseren reservierten "Docking-place" am "Las Olas Blvd", im Herzen der City finden?

Unsere geplante Reiseroute ist: Fort Lauderdale - Florida Keys - Key West - Westküste Florida - Fort Myers - Okeechobee Lake - Ostküste Florida - Chesapeake Bay - (Bahamas?)

Infors zum Transportunternehmen:

United Yacht Transport

Belgien; Meer: Tel. (32) 33170200

Fax (32) 33158553

Frankreich; Mandelieu: Tel. (33)

493931856 Fax (33) 493491539

USA; Fort Lauderdale: Tel. 1 (954)

525-8707 Fax 1 (954) 525-8711

Empfehlenswert: Anruf in Fort Lauderdale bei "Mister Last" (spricht deutsch!) um Preise über evtl. Restposten an Ladefläche zu erfragen. Auch gibt es Haupt- bzw. Nebensaison-Preise! Normalerweise kann immer eine Person pro Schiff mitreisen. Max. jedoch 16 Personen (Riders) pro Transport. Geschlafen wird auf dem eigenen Schiff. Verpflegt wird man vom Transportschiff. Preisbeispiel: Transport Palma - Fort Lauderdale im Oktober (Hauptsaison) für 28 bis 30 Fuß US\$ 10.000,-.

**Marlene & Willy (DLIWAH)**



*Fest an Steuerbordseite*

# Fauchende Beschwerde der Bordkatze Beshira

Betrifft Intermar-Jahresheft 97, angebliches Bild von mir auf Seite 49



## Meine Damen und Herren,

nicht nur Menschen, auch Katzen haben ein Recht am eigenen Bild! Sie haben ohne meine Einwilligung ein Bild "von mir" veröffentlicht, und dabei böswillig unterstellt, das sei ich! Das Presserecht billigt mir das Recht auf eine Gegendarstellung zu, von dem ich hiermit Gebrauch mache!

Falsch ist, daß das Bild auf Seite 49 Ähnlichkeit mit mir hat. Nicht die geringste! Es ist wahrscheinlich der Schatten eines von Motten zerfressenen Katzenpräparats für den Biologieunterricht. Richtig ist vielmehr, daß ich eine bildschöne schwarze Katze bin mit einem seidig schimmernden Fell und einem weißen Halsband, auf dem "SY SARILIKA" steht. (Das weiße Halsband ließe ich mir ja noch gefallen, da es wirklich sehr sexy an mir wirkt. Aber diese unsinnige Beschriftung! Als ob ich mich verlaufen könnte! Nun weiß jeder doofe Kater, wo ich zuhause bin!)

Obwohl mir ja eigentlich der ganze Steg zusteht, wird mir das Wahrnehmen dieses meines Revierrechts von meiner Herrschaft permanent unter sagt, so daß ich mich auf mein Segelboot beschränken muß. Aber da soll sich nur einer oder eine blicken lassen! Dann fauche ich so furchterregend, daß sie gar nicht erst versuchen, an Bord zu kommen. Am schlimmsten sind diese aufgetakelten bunten Hafenkatten, die in allen Farben schillern. Richtige Hafendimen! Die bleiben dann auch noch so aufreizend vor dem Boot sitzen und wackeln provozierend mit der Schwanzspitze. Was man sich als ehrbare Bordkatze so alles bieten lassen muß!

Hunde, die sich auf Katzensprungweite nähern, werden warnend angeknurr, was bisher gereicht hat, um sie in respektvollem Abstand zu halten. Mein Aussehen weckte nicht nur den Neid meiner Artgenossinnen, sondern hat in allen Häfen des mittleren Mittelmeers bewundernde Ausrufe der Passanten hervorgerufen. Sogar in Gozo wurde mir die Peinlichkeit eines Quarantäne-Aufenthalts erlassen! (Daß meine freiwillige Quarantäne an Bord

dafür ausschlaggebend war, halte ich für eine aus Wichtigtuerei geborene Darstellung meiner Herrschaft!) Lediglich in Tunesien, wo man Katzen jedweder Herkunft mit Fußtritten behandelt, hatte mein Auftreten nicht die erwartete Wirkung. Plötzlich befand ich mich im salzigen Hafenwasser. Aber statt mich zu bedauern und moralisch wieder aufzubauen, was tat meine Herrschaft? Sie schimpfte, daß ich mich unerlaubt von Bord entfernt hätte, begoß mich mit noch kälterem Wasser und ging anschließend mit einem Fön auf mich los! Abgesehen von einer gelegentlichen Seekrankheit war dies das unerfreulichste Ereignis in meinem zehnjährigen Katzenleben und hat mir mein erstes weißes Barthaar eingetragen.

Ich brauchte den Rest des Tages, um mein Fell wieder blank zu bekommen! (Zwischenzeitlich hatte ich tatsächlich etwas Ähnlichkeit mit der beanstandeten Abbildung.)

Wie dem auch sei, verehrte Frau Redakteurin, wie würden denn Sie reagieren, wenn man Sie, naß wie eine Katze, gerade aus dem Hafenwasser gefischt, so neben einem gut aussehenden seriösen älteren Herrn, vergleichbar mit dem Kater Moritz -r.i.p.-, abbilden würde!

**Mit gebührendem Fauchen  
Beshira, Bordkatze der SY  
Sarilika**



*Siehst Du vielleicht so aus?*

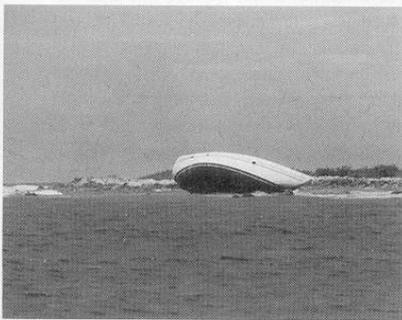
*(die Redaktion)*

# Kristallklares Wasser im Inselarchipel Los Roques

SY Sonnenschein, Ingrid und Timm



Eigentlich wollten wir von der Isla Tortuga sofort weiter zu dem Inselarchipel Los Roques. Da aber unsere Aufenthaltsgenehmigung von 3 Monaten bald ablaufen würde, und wir auch keine frischen Lebensmittel mehr hatten, beschlossen wir, mit unserer SY Sonnenschein zurück ans Festland nach Puerto Carenero zu segeln und nicht, wie unser Freund Klaus es vorhatte, direkt nach Caraballeda.



*Tortuga*

Puerto Carenero liegt in einer sehr geschützten Bucht ca. 90 km östlich von Caracas in der Nähe von Higuerote. Dieser Ort schien uns im Hinblick auf den ständig wehenden Passatwind (Nordost, Ost, Südost) und



*Los Roques*

unserem nächsten Ziel Los Roques günstiger. Was sich auch bewahrheitete, denn von Punta Caraballeda aus konnte man nur den westlichen Eingang des Archipels erreichen.

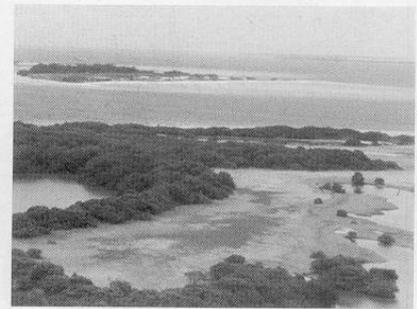
Mit einem Autobus fuhren wir von Carenero nach Caracas, um von dort

mit einem Bus nach La Guaira zu gelangen. Wir brauchten den ganzen Tag, um alle Formalitäten für die internationale Ausklarierung zu erledigen und um eine Zarpa über die Inseln Los Roques und Las Aves zu erhalten. Aber schließlich hatten wir alles zusammen und konnten von der unruhigen Stadt Caracas mit ihren 4 Millionen Einwohnern zurück in den ruhigen Ort Carenero fahren. Ziemlich erledigt erholten wir uns abends in dem hoteleigenen Swimmingpool, denn das Wasser in dem Mangrovegebiet in dem Hafen von Carenero ist nicht zum Baden geeignet. Dafür aber kann man in der sich anschließenden riesigen Lagune abends hunderte von roten Ibsissen beobachten, wie sie ihre Schlafbäume aufsuchten. Dieses einmalige Schauspiel wurde noch verstärkt durch das Gekreische unzählbarer Scharen von Papageienpärchen, die in der Abenddämmerung ebenfalls zielstrebig ihre Schlafplätze anfliegen. In den Mangrovenbäumen sammelten sich außerdem graue und weiße Reiher, Kormorane, Pelikane, Tölpel und Möwen. Wir waren begeistert von diesem Schauspiel und sind mehrere Abende mit unserem Dinghi in die Lagune gefahren. Aber schließlich war alles für die Abfahrt vorbereitet und wir brachen an einem Nachmittag zu dem Archipel LOS ROQUES auf.

Wir hatten für die 78 sm bis zu dieser Inselgruppe bei einer durchschnittlichen Fahrtgeschwindigkeit von 5 kn mit 16 -17 Stunden Fahrt gerechnet. Der Wind aus SE war jedoch stärker, so daß wir zeitweilig 7 kn Fahrt machten. Um nicht in der Dunkelheit am SO-Eingang des Archipels anzukommen, reiften wir unser Vorsegel. Da außerdem ein starker Strom in westlicher Richtung bestand, mußten wir in den letzten Stunden immer weiter vorhalten, um den Eingang Sebastopol nicht zu verpassen. Bei schlechter Sicht, viel Wind und Regen passierten wir dann um 6.30 Uhr morgens das Riff und lagen kurze Zeit später geschützt und ruhig hinter der kleinen Mangroveninsel Buchiyaco vor Anker, während dicht bei uns die starke Brandung an das Riff donnerte,

und das Wrack eines großen Fischerbootes warnend in unserer Nähe lag.

Die Inselgruppe ist mit ihren etwa 350 Inseln, von denen nur 40 einen Namen haben, ihrem kristallklaren Wasser, das alle Farbabstufungen von Grün und Blau zeigt, und ihren unzähligen Ankerplätzen, in denen man in paradiesischer Ruhe das Wasserleben genießen kann, für uns das schönste Archipel



*Los Roques*

auf unserer bisherigen Reise.

Wir badeten, schnorchelten in Riffen, sammelten wunderschöne Muscheln, machten erste wichtige Erfahrungen mit der "Augapfelnavigation". Wir angelten Fische oder bekamen sie von



*Las Avis*

den Fischern. Auch hier hatten wir viel Kontakt zu ihnen, wurden eingeladen oder luden sie zu uns aufs Schiff ein.

Da wir in La Guaira schon international ausklariert hatten, wollte man uns beim Einklarieren in Gran Roque

eigentlich nur 3 Tage Aufenthalt geben, erhöhte die Dauer netterweise auf 10 Tage. Insgesamt sind wir dann aber doch 5 Wochen in dieser herrlichen Inselwelt geblieben und haben uns nur schweren Herzens und nicht ganz freiwillig von ihr getrennt. Es war eine wunderschöne, unvergleichliche Zeit auf den Los Roques.

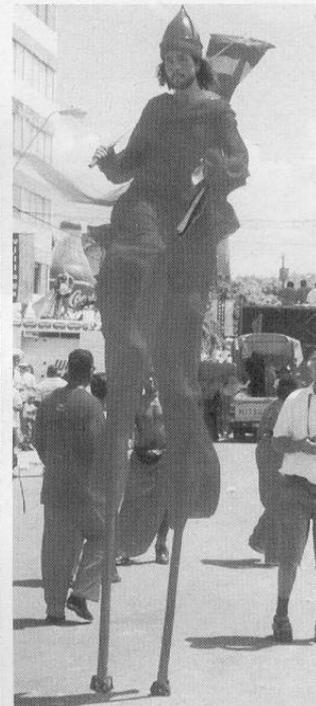
Während wir diesen Bericht schreiben, liegen wir geschützt im Norden der Insel Ave Grande die zu dem Inselarchipel Las Aves gehört. In der spani-

sche Sprache heißt "aves" Vögel, nun kann man sich auch vorstellen, weshalb diese Inselgruppe ihren Namen hat. In den mehrere Meter hohen Mangrovenbäumen nisten und sch... tausende von Vögeln. Verschiedene Töpelarten, Seeschwalben, Fregattvögel, Pelikane, Reiher und Möwen nisten in den Mangroven und fliegen um unsere Schiffe herum. Dabei beobachten die wenig scheuen Tiere interessiert, was wir machen. Sie lassen sich auch nicht von uns aufschrecken,

wenn wir mit unserem Dinghi ihnen zu nahe kommen, neugierig recken sie dann ihre Hälsen. Lautstarke Streitereien um Nistmaterial und ihr ewiges Gekrächze sowie das Geräusch des starken Passatwindes sind abwechslungsreiche Störelemente in unserer unendlichen Ruhe. Wir genießen unser Leben inmitten dieser Natur.

**21. Juli 1998**  
**Ingrid und Timm (DL2XAT)**

### SY SONNENSCHNEIN im Karneval von Trinidad



# "Billigland" Venezuela Ade!



SY Sonnenschein, Ingrid und Timm

Für jeden Langfahrtsegler sind die laufenden Kosten ein steter Anlaß, evtl. günstige Einkaufsmöglichkeiten zum Auffüllen des Bordproviant maximal auszunutzen. Diesbezüglich war bei den Karibik- und Weltumseglern die Insel Margarita immer ein absolutes Muß für einen Landfall. Auch 1998 hatte sich diese Mär vom Billigland Venezuela noch bis TRINIDAD/TOBAGO gehalten. Wir segelten also mit großen Erwartungen dorthin. Wie hieß es doch bei uns an Bord: "Das kaufen wir in Venezuela.....!" Insbesondere den niedrigen Preisen für Rum, Bier, Diesel, Benzin und auch die Lebensmittel eilte ein sagenhafter Ruf voraus. Die Wirklichkeit sah dann leider ganz anders aus: eine kleine Dose Bier 170 - 200 Bs, 1 Flasche Rum 800 - 2000 Bs (1 Dollar = ca. 515 BS im April 98, im Juli 535 Bs). Brot, Lebensmittel, Fleisch usw. teilweise über den Preisen von Deutschland/Europa, sicher aber über denen von Trinidad. Lediglich Diesel und Benzin waren im Vergleich zur übrigen Karibik noch so günstig, daß sich ein Auffüllen der Tanks in der Bordkasse positiv bemerkbar machte, obwohl auch hier ein deutlicher Anstieg gegenüber früher zu verzeichnen war. Auch in den Marinas und Werften (z. B. Navimca/Cumana und CMO/Puerta la Cruz usw.) hatten sich die Liegeplatz-, Slip- und Arbeitskosten aufgrund der massiven und noch anhaltenden Inflation des Bolivars ganz rapide nach oben entwickelt, so daß man scharf kalkulieren und Kostenvoranschläge und Termine immer vorher z. B. per Fax einholen sollte, oder evtl. das Schiff schon vorher in Trinidad herausholt. (Auch hier sind die Kosten gut vorher abzuchecken!) Ein weiterer, belastender Kostenfaktor für die Bordkasse sind die internationalen und nationalen Ein- und Ausklarierungsprozeduren. Letztere sind für jeden venezolanischen Hafen erforderlich (Custom u. Capitania, nicht Immigration), und sind teilweise so kompliziert, daß man - auch wenn man gut spanisch spricht - fast immer auf einen sogenannten Agenten angewiesen ist. Auf diese Weise wird man für



Venezuela, Navimca

diese Prozedur leicht 50 Dollar los und weiß nachher nicht, was von dem Geld in schwarze Kanäle gelaufen ist...  
Überhaupt wird reichlich zugeschlagen. Auf den schönen Inseln Los Roques z. B. werden für das Betreten des national geschützten Parks 6.000 Bs pro Person und 1.000 Bs pro Meter Schiff verlangt, und das für max. 14 Tage. Dafür wurden Müllsammelbehälter aufgestellt, bzw. wird der Müll per Schiff abgeholt, wobei erneut die Hand aufgehoben wird. Für Ausflüge ins Land (z. B. Orinoco, nach Merida in den Anden usw.) über Reisebüros organisiert, gehen die Kosten in nicht vorstellbare Höhen. Man muß sich schon einiges einfallen lassen (z. B. Busfahrten ins Land selbst planen und durchführen, sich die sog. "Zarpe" über möglichst weite Abschnitte ausstellen lassen, nach Bonaire nicht international ausklariieren, auf den Inseln den Fisch selbst fangen oder von den netten Fischern gegen Zigaretten besorgen usw.), um sich seine Träume und Wünsche in dem wirklichen schönen und abwechslungsreichen Land Venezuela noch erfüllen zu können. Viele Gespräche mit anderen

Seglern, Kontakte über Funk führen zu helfenden Tips. Insgesamt kann jedoch gesagt werden: Billigland Venezuela, ade! Wer viel Geld hat, kann es hier leicht loswerden.....

**Juli 1998**  
**Ingrid und Timm (DL 2 KAI)**



# SY NIEJE LEEV auf Weltumseglung

## Rudis erster Reisebericht

24. November 1998

*Ihr Lieben, inzwischen hat Rudi seinen (viel schöneren) Bericht fertig, und ich denke, der eine oder andere von Euch wird sich für ihn interessieren. Ich nehme das zum Anlaß, das, was ich noch hatte schreiben wollen, hier (in kursiv) aus meiner Sicht zu ergänzen.*

## Rudis erster Reisebericht

Auf See, 31. Oktober 1998

Seit drei Tagen sind wir wieder auf See. Wir befinden uns auf der Reise von Gibraltar nach den Canarischen Inseln, nach Las Palmas auf Gran Canaria. Ich sitze in der Plicht bei blauem Himmel, Sonnenschein und einer angenehmen Temperatur von 21 ° C. Eine lange Atlantikdünung rollt aus Nord unter dem Schiff durch. Sie ist überlagert von einer kurzen neuen Windsee aus Nordost, die überall weiße Schaumkronen aufwirft. Der achterliche Wind von 5 Bft schiebt die "Nieje Leev" mit etwas mehr als 5 kn voran. Die behäbigen Bewegungen des Schiffes arten bereits in ein leichtes Geigen aus. Den Großbaum habe ich mit einem Bullenstander gesichert, die Genua schlägt etwas, und deshalb entschieße ich mich dazu, sie ganz wegzunehmen, da sie so keinen Geschwindigkeitszuwachs bringt. Jetzt endlich habe ich Zeit und Muße, meinen ersten Zwischenbericht zu beginnen:

Am 23.7.98 hieß es "Leinen los", und begleitet von einer zünftigen Verabschiedungszeremonie mit vielen langen Tönen aus dem Nebelhorn und guten Wünschen von Freunden, Nachbarn und Vereinskameraden ging es vom WSV-Steg zur Schleuse Hooksiel und dann auf die Jade, zunächst Richtung Nord.

Helgoland hieß das erste Ziel. Hier wurde Diesel gebunkert und die letzten Einkäufe und Ausrüstungsergänzungen konnten erledigt werden. Darüber hinaus konnten wir uns durch

Ruhe und langes Ausschlafen fit machen für den bevorstehenden Reiseabschnitt, denn in der Hektik der letzten Vorbereitungsstage in Hooksiel und Jever war es doch etwas nervig und stressig geworden.



Am Samstag, dem 25.7. blieb dann auch der Felsen von Helgoland achteraus, und es hieß gegen Wind und Seegang Richtung West. Rotraut litt anfangs sehr stark unter Seekrankheit, überwand diese Phase jedoch schnell, und ich atmete auf, als es ihr wieder besser ging. Wir hielten uns nördlich des Großschiffahrtsweges und gingen unter der englischen Küste innerhalb der Küstenverkehrszone in den Englischen Kanal, passierten Dover, Brighton und liefen in den Solent ein, um in Portsmouth festzumachen. Diese Überfahrt hatte 4 Tage gedauert und wurde wegen der widrigen Wind- und Seegangsverhältnisse größtenteils unter Motor zurückgelegt.

In Portsmouth stellten sich die ersten Seeschäden heraus, und wir waren 5 Tage damit beschäftigt, alles wieder einigermaßen in die Reihe zu bringen: Z. B. war der Generator durch Seewasser im Kraftstoff ausgefallen, und es hatte uns bereits auf See viel Mühe, Arbeit und Aufwand abverlangt, den Kraftstoffweg zu reinigen, das Seewasser aus allen Bauteilen wie Tank, Leitungen, Filter, Pumpen und Düsen zu entfernen, und das Aggregat wieder zum Laufen zu bringen, damit keine Korrosions-, Stand- und Folgeschäden heraufbeschworen wurden. Auch waren an Deck einige Undichtigkeiten an Luken und Dichtfugen zu Tage getreten und hatten Seewasser an allen möglichen und unmöglichen Stellen ins Schiffsinere eindringen lassen.

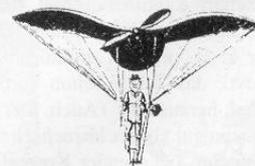
Mein Sohn Björn, der in Alicante studiert, hatte seine Semesterferien dazu genutzt, nach Portsmouth zu kommen, und für den bevorstehenden



Törn an Bord einzusteigen. Wir liefen am 4.8.98 in Portsmouth aus, blieben bis Höhe Lizard Point unter der englischen Küste, durchquerten dann den Englischen Kanal und erreichten mit schöner, westlicher Segelbrise von 3-4 Windstärken die Biskaya. Hier schien die Sonne, der Wind drehte bei kurzer Flaute über N nach NE, erreichte Stärke 4 - 5 und schob uns mit steter Fahrt nach Süden. In Höhe des Cap Finisterre briste es auf, und ein böiger NE mit 7 - 8 Bft fegte heran und drückte uns mit rauschender Fahrt bis Vigo, wo wir am 11.8. einliefen.

Der Hafen von Vigo war überfüllt mit den an der "Cutty Sark Tall Ship Race" teilnehmenden Windjammern, Traditionsseglern und sonstigen Segelyachten. Es gab für uns keinen Liegeplatz. Nur dank Björns guter spanischer Sprachkenntnisse hatten wir noch Glück, daß wir an einem kleinen Anlegesteg im Nachbarhafen Bouzas festmachen konnten.

Am nächsten Tag wurden wir Zeugen einer spektakulären Windjammerparade vor dem Panorama der Ria de Vigo, eines fjordähnlichen Buchteinschnittes in die felsige Bergküste Nordspaniens, als die Seglerflotte der STA des Cutty Sark Tall Ships Race aus Vigo auslief, begleitet von hunderten von kleinen Segel- und Motorbooten, um schwirrt von Hubschraubern und Sportflugzeugen, und bestaunt von Tausenden von Zuschauern an der Ufern der Bucht.



Wir verließen Vigo am 14.8. bei Flaute und diesigem Wetter, welches bald in dicken Nebel überging, und steuerten unter "Dieselfock" Lissabon an, wo wir in der Doca de Alcantara am Schwimmsteg der neuen Marina längsseits gingen.

Lissabon ist in diesem Jahr Weltausstellungsstadt. Das Ausstellungsgelände liegt im Norden der Altstadt am

Ufer des Tejo unterhalb der neuen Tejobrücke, die als Jahrhundertbauwerk in kilometerweiter Ausdehnung die Flußufer miteinander verbindet. Die Architektur der Ausstellungspavillons und -hallen ist modern in Stahl, Beton und Glas gehalten, aus meiner Sicht ziemlich normal, weder als gigantisch noch spektakulär zu bezeichnen.

Das Motto der Ausstellung stand offensichtlich unter dem Aspekt Seefahrt und Meer, und so fand man in zahllosen Pavillons der einzelnen Nationen und Staaten wiederkehrend Themen zu Ozeanographie, Fischereiwesen, Meeresbiologie, Verschmutzung der Meere, Schiffbau, Seefahrtsgeschichte und zu anderen maritimen Bezügen.

Die Stadt Lissabon selbst umgibt sich mit dem Charme des Zerfalls. Nur die ehrwürdigen Baudenkmäler, wie der Torre de Belen, das Kloster Jeronimo oder die Plaza de Commercio sowie einige weitere Prachtbauten und Geschäftshäuser erscheinen gut erhalten und gepflegt; an sehr vielen Stadthäusern der Wohn- und Geschäftsviertel und deren historischer Bausubstanz hat der Zahn der Zeit ungehindert seine zerstörenden Spuren hinterlassen.

Jetzt werde ich durch angenehme, appetitmachende Düfte aus der Kombüse vom Schreiben abgelenkt. Rotraut hat trotz zunehmender Geigei des Schiffes im Seegang ein leckeres Menü gezaubert und ruft auch schon zum Essen in den Salon. Heute gibt es weiße Bohnen mit Äpfeln, Kartoffeln und dazu in Speck gebratene Zwiebeln.

*(Ich - Rotraut - hatte die Weltausstellung allein erforscht und Vater und Sohn für sich laufen lassen. Dabei bin ich natürlich keineswegs so viel herumgekommen, wie die beiden - tatsächlich habe ich nur drei Pavillons intensiver angesehen: Shell hatte eine sehr reichhaltige Muschel- und Schnecksammlung sehr! schön ausgestellt, in den Coca Cola-Pavillon bin ich eigentlich nur gegangen, weil ich das Thema blöd fand und wissen wollte, was sich dahinter verbarg - und war total überrascht: viele Länder der Welt hatten sich offenbar an einer Ausschreibung beteiligt, eine Coca-Cola-Flasche künstlerisch zu gestalten. Trotz des engen Rahmens des*

*Themas "Flasche" fand ich eine überwältigende Kreativität und Originalität in den einzelnen Exponaten - und ich glaube, über manches Land auf diesem Weg mehr erfahren zu haben, als über die in den Landes-Pavillons dargestellten Wirtschaftsstatistiken u. ä. .*

*Schon leicht erschlaft vom Stehen und Gehen in der Hitze und in der Menge, ermüdet von der flirrenden Helligkeit des Mittags, und im Grunde noch ganz erfüllt von den vorherigen künstlerischen Eindrücken, war ich anschließend noch im türkischen Pavillon. Hier fand ich mich unerwartet in einem dunklen, hohen, kühlen und stillen Raum (ein Eindruck wie in einer Kathedrale), in dem nur vereinzelt aufgestellt, alte maritime Ausstellungsstücke im Spotlicht golden (messingfarben) aufglänzten. Im Mittelpunkt glänzte im Dunkel eine originale, goldbemalte alte Prachtbarke vor einem riesigen, wirklich überdimensionalen, wunderschönen Wandteppich auf. Insgesamt eine feierliche Atmosphäre konzentrierter Ästhetik, die mich in diesem Moment tief berührte. Danach war ich so "voll", daß mehr nur noch weniger gewesen wäre.*



*Lissabon wirkte auf mich wie ein verwekender Sommerstraß. In verfallenden Häusern zeugten wunderbare schmiedeeiserne Tore, herrliche Balkone und phantastische Kachelfassaden von vergangener Pracht, Reichtum und Macht. Gleichzeitig habe ich bisher in keinem Land Europas eine so offen zu Tage tretende Armut wahrgenommen. (Es gibt keine Sozialversicherung.)*

*Während unserer Hafensliegezeit hatten wir Besuch von einem TO-(Trans-Ocean-Stützpunkt) Mitglied, einem früheren Manager, der ein deutsches Pharmawerk in Lissabon geleitet hatte und somit einen ganz guten Eindruck*

*von den gesellschaftspolitischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten Portugals vermitteln konnte. Er erklärte uns insbesondere den Verfall der Wohnhäuser damit, daß während der sozialistischen Diktatur ein Gesetz erlassen worden war, das Mieterhöhungen verbot. Dieses Gesetz ist (für Altbauten) immer noch wirksam, da die jetzige Regierung diesen "Besitzstand" nicht anzutasten gewagt hat. Infolgedessen haben die Hausbesitzer kein Geld für Instandsetzungsarbeiten.*

#### **Auf See, Dienstag, 3.11.98**

Nach den letzten zwei etwas kühleren und bedeckten Tagen empfängt uns heute morgen wieder ein blauer Himmel mit ein paar hohen Cumuli und wärmender Sonne. Der Wind hat auf E bis SE gedreht und ist bis auf 2 Windstärken abgeflaut. Also eine sehr leichte Brise, die uns bei halbem Winde auf Las Palmas zuführt. Nachdem ich von Rotraut mit einem kräftigen Bratkartoffel-Spiegelei-Frühstück verwöhnt worden bin, sitze ich bei angenehm wiegenden Schiffsbewegungen wieder im Cockpit und kann mich der Fortsetzung des Berichtes widmen.

#### **Wir machten am 20.8.98 seklar und liefen um 14.00 Uhr aus Lissabon aus.**

Direkt am Ufer des Tejo entlang unterquerten wir die alte Tejobrücke, passierten das Denkmal Heinrich des Seefahrers und den in den Tejo hineingebauten Torre de Belen. Wir nutzten einen guten Segelwind aus NW mit 5-6 Bft. Bereits zwei Tage später empfing uns wieder ein Hafen: **Cadiz**. Eigentlich hatte ich diesen Besuch ursprünglich nicht vorgesehen. Björn hatte darum gebeten, diese alte Seefahrerstadt anzulaufen.

In der Tat ist diese spanische Handelsmetropole vergangener Zeiten auch heute noch von besonderem Reiz, der den Besucher fesselt und in seinen Bann zieht. Die Stadt und ihr Hafen sind auf einer bizarren Felsinsel errichtet und bereits vor 3000 Jahren als phönizische Handelssiedlung nachgewiesen. Bis heute hat sie ihre Bedeutung für Südspanien behalten. Die Promenaden an den Inselufeln, die gepflegten Park- und Grünanlagen, die hochgebauten Bürgerhäuser, die engen Gassen voller Leben und Betriebsamkeit, die Geschäfte, Restaurants und

kleinen Kneipen, die hier "Bars" genannt werden, die zahlreichen "Gloriettas", kleinere und größere mit Grünanlagen und Palmen gestaltete Plätze, auf denen sich in den Abendstunden die Einwohner ein unbeschwertes Stelldichein geben, lassen uns dieses andalusische Ambiente genießen.



Nach drei schönen Hafentagen geht es weiter. Wir wollen noch einen Abstecher ins Mittelmeer machen und steuern die Straße von Gibraltar an. Doch vorher muß noch das Cap Trafalgar gerundet werden. Uns empfängt ein böiger Starkwind aus SE, der mit Stärken von 7 und mehr gegenan steht. Es ist der in den Monaten Juli bis Oktober vorherrschende aus der Straße von Gibraltar herauswehende Ostwind Levante, der gerade jetzt durch den Cap-Effekt verstärkt und etwas umgelenkt gegen uns ist. Dazu müssen wir durch einen unangenehmen Seegang, der mit kabbeligen Kreuzseen und unberechenbaren Sturzbrechern unser Schiff sehr kräftig durchschüttelt. Dies führt zu abrupten, unkoordinierten und harten Schiffsbewegungen.

Es kommen Gischt und grüne See übers Oberdeck. Im Schiffsinneren treten Undichtigkeiten auf. Es tropft an mehreren Stellen von der Decke, aus Ritzen und Decksfugen. Der Bordcomputer hat bereits einige Tropfen abbekommen, bevor ich ihn abdecken und Rotraut ihn (nicht mehr) retten konnte. Da Funkgerät ist aus seiner Halterung gerissen und schwirrt durch das Navigationsschapp. Ich fange es ein, löse es von seinen sämtlichen Kabelverbindungen, und Rotraut sichert es an einem trockenen Ort.

Am nächsten Morgen wird es in der Straße von Gibraltar wieder ruhig und fast windstill. Wir fahren weiter bis **Aguilas**. Diesen kleinen Hafen kannten Björn und ich bereits aus den 80iger Jahren. Hier war er erstmals in eine spanische Schule gegangen, und viele Erinnerungen wurden jetzt wach, als wir uns wieder in den engen Altstadtgassen, auf der "Glorietta" und in der alten "Pimiento-Bar" dieses liebenswerten kleinen murcianischen Fischerhafens aufhielten.

Die Überfahrt von hier nach **Denia**, unserem ersten Etappenziel mit länger geplantem Aufenthalt, verlief ruhig an der Mittelmeerküste Südspaniens entlang. Wir erreichten Denia am 29.8.98 und erhielten einen Liegeplatz in der neuen Marina de Denia, eines noch im Bau befindlichen Jachthafens mit über 400 geplanten Liegeplätzen. Hier begann eine schöne Urlaubszeit, vorwiegend im Hafen, mit nur einem Segeltörn nach Mallorca. Björn kehrte nach Alicante zurück, um sein Studium wieder aufzunehmen.

Rotraut und ich flogen für eine Woche nach Deutschland, um unser Auto voll beladen mit zusätzlicher Ausrüstung nach Denia zu bringen. Es hatte sich herausgestellt, daß wir einen neuen Gasherd brauchten, denn der alte Herd erreichte nur noch ungenügende Temperaturen im Backofen. Da wir unser Vollkornbrot an Bord selbst backen, ist natürlich der Backofen von besonderer Wichtigkeit. Darüber hinaus mußte noch ein Wasserbereiter, der nach dem Osmose-Umkehrprinzip aus Seewasser Frischwasser erzeugen kann, mit auf die Reise. Auch ein neuer Bordcomputer, eine Menge von Ersatz- und Ausrüstungsteilen, langzeitverpackter Proviant (Anm. Rotraut: 230 kg keimfähiger Roggen/Weizen in Kohlendioxid auf 1 Literbehälter gezogen) sowie das Funkgerät, das einer Werkstattüberprüfung bei einem Funkfreund unterzogen worden war, ein neues Batterieladegerät und ein neues Bordradio mußten noch mit. Voll beladen ging es wieder zurück an Bord. Das Auto leistete uns in Spanien gute Dienste. Am Ende gaben wir es an Björn ab.

In Denia trafen wir zufällig meinen langjährigen Bekannten und Freund Winni, der mit seiner Freundin und Lebensgefährtin Elli hier Urlaub machte. Da war es natürlich klar, daß wir einige gesellige gemeinsame Stunden miteinander verbrachten. In **Moraira** und **Calpe** nahmen wir Kontakt mit unseren Wanderfreunden auf, die wir aus zurückliegenden Urlauben kannten. Mit einer Mischung aus Arbeit an Bord, geselligem Beisammensein mit Freunden und Bekannten, mit Fahrten zu den landschaftlich reizvollen und sehenswerten Aussichtspunkten der spanischen Mittelmeerküste und des unmittelbaren Hinterlandes, mit einer unvergessen Wanderung in

die Bergwelt "Los Pinos" in der Nähe des Bernia-Massivs vergingen die restlichen Wochen in Denia wie im Sauseschritt.

Dann hieß es auch hier endgültig Abschied nehmen, und am 21.10.98 um 12.00 Uhr lag Denia bereits achteraus. Bei steifer Brise lagen auch bald das Cabo San Antonio und kurz darauf das Cabo de la Nao an Stb achteraus, und wir segelten auf das Cabo de Oro, das Goldkap von Moraira, zu. Dort oben auf dem Moraira-Felsen, in der Nähe des weit sichtbaren alten Wehr- und Wachturmes hatten sich unsere Freunde der Wandergruppe eingefunden, um mit Spiegelblitzen, Bettlakenschwenken, Böllerschüssen, Leuchtraketen, mit Winken und guten Wünschen unsere Verabschiedung zünftig zu gestalten. Man konnte fast die Sektkorken knallen hören, die dort oben unsere Vorbeifahrt begleiteten.

Leider konnten wir nicht einfach am Horizont verschwinden, sondern mußten noch den Hafen von Moraira anlaufen, um Dieselmotorkraftstoff zu übernehmen, und um einen Reparaturversuch an der Windfahnensteuerung mit Hilfe der Freunde durchzuführen. Danach nutzten wir den restlichen Abend zur geselligen Runde mit einigen Flaschen Rotwein.



Am nächsten Morgen ging es weiter nach **Gibraltar**. Hier warteten wir auf geeigneten Ostwind, um aus der Straße von Gibraltar in den Atlantik zu kommen. Außerdem waren erneut Reparaturen erforderlich geworden. Die Bordtoilette war undicht, das Pumpengehäuse gebrochen. Die nötigen Ersatzteile waren glücklicherweise bei der Schiffsausrüstung Sheppard & Co. verfügbar, und so konnte ich die Reparatur selbst durchführen.

(Anm. Rotraut: Als wir unseren englischen Stegnachbarn von diesem Mißgeschick erzählen, verdrehte der Skipper nur die Augen und meinte: "Ich träume schon davon und kann jeden Handgriff blind im Dunkeln!" - Schiffsklo = Seglerschicksal!)

Auch hatte der neue Antriebsdiesel erste, ernste Probleme bereitet: Die

Seekühlwasserpumpe zeigte eine starke Leckage. Nach nur 396 Betriebsstunden sollte dies eigentlich nicht vorkommen. Ich war durch starke Salzkristallablagerungen am Motorgehäuse in dem Leckagebereich auf diesen Schaden aufmerksam geworden. Sheppard & Co. hatte auch für diesen Fall den erforderlichen Reparatursatz vorrätig, so daß dort die Werkstattarbeiten ohne Wartezeit durchgeführt werden konnten. Den Aus- und Einbau der Pumpe habe ich selbst vorgenommen.

Dann waren wir wieder startklar. Der Wind drehte nach Ost, und am **28.10.** verließen wir unseren vorerst letzten europäischen Festlandhafen Gibraltar in **Richtung Canarische Inseln.** Heute sehen wir bereits unserem nächsten Landfall in Las Palmas gespannt entgegen. Der Wind hat weiter gedreht und kommt fast aus Süd, seine Stärke ist auf einen leichten Hauch zurückgegangen, und wir dümpeln mit schlagenden Segeln auf der Stelle. Ich werde für die letzten 70 sm den Motor starten müssen.

#### Las Palmas, 6.11.98

Und so erreichten wir am Mittwoch, dem 4.11.98 um 9.00 Uhr den Hafen von Las Palmas auf Gran Canaria mit Maschinenkraft. Der Hafen war voll ausgebucht, hauptsächlich wegen der ARC-Regatta, die am 22.11. starten soll. Dazu werden über 100 Teilnehmer erwartet. Der Hafenskapitän konnte uns nur an einen im Bau befindlichen Ponton verweisen, der noch keine Landverbindung hat, keine Strom- und Wasserversorgung aufweist. Wir hatten auf See unser Hilfsruder der Windfahnensteueranlage verloren, es war endgültig abgebrochen. Wenn eine Reparatur bzw. eine Erneuerung der Windfahnenanlage überhaupt hier auf den Canaren durchführbar ist, so scheint mir Las Palmas als einziger Hafen mit seinen Möglichkeiten dazu geeignet. Deshalb bleiben wir hier, machen unser Schlauchboot klar und gehen an den neuen Ponton.

Wie diese Sache ausgehen wird, und was uns auf Gran Canaria und auf dem nächsten Törn, der geplanten Atlantiküberquerung, noch so erwarten wird, schildere ich im nächsten Bericht.

**Rudi Arp ((DH 3 PP))**

### Nach der Atlantiküberquerung

**28.10.98 ab Gibraltar - 04.11.98 an Las Palmas/Gran Canaria**  
**21.12.98 ab Las Palmas - 31.01.99 an Antigua**

**Antigua, 13.1.99**

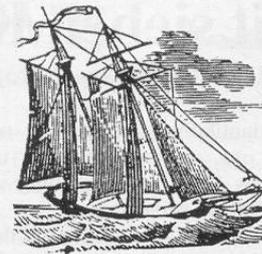
#### Liebe Freunde, Verwandte und Bekannte,

wir haben den Atlantik überquert! - Und es war phantastisch! Jeden Tag Meer, Wellen, Wind, Wolken und Sonne - und das ganz ohne die lästigen Landfälle. Ich habe diesen Törn nach Strich und Faden genossen, und er war mir viel zu kurz.

Viele hatten mir prophezeit, die Atlantiküberquerung würde von der Weltumsegelung die schönste Etappe sein. Das kann ich mir nun gut vorstellen. Wir hatten zwar gegen die Regel nicht nur schönen, stetigen Passatwind und Sonnenschein, sondern auch Wolken, Schauerböen und wechselhaften Starkwind mit Sturmböen - aber das war vor dem Wind alles im Bereich des Sich-noch-wohl-fühlen-Könnens.



Das Klima war für mich ideal: bei 25 bis 27 °C Wassertemperatur (entspricht der Nacht- und Schattentemperatur) war es mit entsprechender Kleidung bei Wind und bei Sonne nie zu warm oder zu kalt. - Eigentlich war alles ideal! - Vielleicht ein bißchen viel Seegang, meint Rudi. Ich denke, daran müssen wir uns gewöhnen, weil wir uns für Passatsegel (das Schiff rollt dann mehr) und gegen Groß- und



Vorsegel (Schiff liegt dann etwas stabiler) entschieden haben.

Natürlich hatten wir auch Trouble - wer hat das nicht? Mein PC ist abgestürzt, die Halterung der Windfahnen-Selbststeueranlage (die sich ansonsten bestens bewährt hat - Rudi hatte sich Gott sei Dank in Las Palmas noch zu einem neuen Windpilot durchgerungen, nachdem sich die ursprünglich installierte Hydrovane als unzureichend erwiesen hatte) abgeschert (von Rudi behelfsmäßig, aber erfolgreich wieder festgebändselt) und wir hatten Probleme mit dem Mastbeschlag der Passatbäume. Hauptproblem war die Elektrik; unsere Batterien erwiesen sich in der Charakteristik als ungeeignet und unser Ladegerät in seiner Leistung als zu gering, so daß, insbesondere nachts, wegen der Beleuchtung der Generator laufen mußte. Dadurch (Lärm) und wegen der stickigen, feuchten Hitze unter Deck, da wir die Luken bei Spritzwasser nicht öffnen konnten, war der Nachtschlaf doch beeinträchtigt und weniger erholsam.

Äußerlich haben wir nichts besonderes erlebt, was nicht auch schon x-fach beschrieben worden wäre. Das innere Erleben in Worte zu fassen, fällt mir enorm schwer. Vielleicht muß ich es auch erstmal verdauen. Mein Resumé ist, ich bin begeistert und glücklich, mich zu diesem Abenteuer durchgerungen zu haben (war gar nicht so leicht), und ich möchte diesen Törn in meinem Leben nicht missen! Einziger Wermutstropfen: meine Weihnachts-post war bis zu unserer Abfahrt nicht in Las Palmas eingetroffen (hat einige Tränen gekostet).

**Nun seid herzlich begrüßt - Eure Rotraut (DH 3 RST)**



# Mit sieben Knoten ins Neue Jahr!

SY NIEJE LEEV von Rotraut und Rudolf

Die Atlantiküberquerung liegt nun hinter uns, und wir möchten uns nochmals für Euro Begleitung auf den "Wellen" bedanken.

Während der Nachtwachen auf dem Atlantik entstanden die folgenden Verse, die Du ebenfalls für Deinen Jahresbericht verwenden kannst, wenn sie Dir gefallen sollten.

Herzliche Grüße - auch an die übrigen Mitglieder der Intermar-Crew, insbesondere an Rolf und Gerd. Rudi (DH 3 PP)



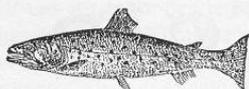
## Blauwasserfahrt

*Ein einsames Segel zieht seine Bahn  
über den weiten Ozean.  
Den Kurs weisen Sonne, Wellen und  
Wind  
und Sterne, die zum Greifen nahe sind.  
Am Bug leuchtet schäumend der rau-  
schende Bart,  
die "Nieje Leev" ist auf Blauwasser-  
fahrt.*

*Vorausgerichtet ist der Blick  
hinter dem Horizont, da liegt das  
Glück, -  
getrieben von Sehnsucht, ohne Ruh'  
geht es auf ferne Küsten zu.  
Am Bug....*

*Prall gefüllt stehen die Segel im Pas-  
sat.  
Das Log zeigt sieben Knoten Fahrt,  
der "weiße Peter" \* hält Kurs, der  
Skipper hält Wacht  
in der sternklaren Atlantiknacht.  
Am Bug....*

(\* Auf der NIEJE LEEF wurde die Windfahnensteuerung nach ihrem Konstrukteur und Hersteller und wegen ihrer weißen Windfahne der "weiße Peter" genannt.



## P.S. von Rotraut:

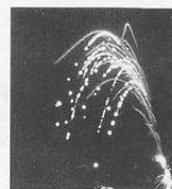
Möglicherweise sind einige Tips aus unserer Erfahrung interessant für Eure Leser?

1. "Die Proviantbibel" von Ralf und Birgit Londe, Tacelopes Verlag, ISBN 3-7702-0524-3 bietet eine Fülle von praktisch wertvollen und fachlich gut abgesicherten Infos zu den Themen Lagerhaltung, Konservierung, Selbsterstellung und Nährwert von Nahrungsmitteln u.a.m.. Diesem Buch haben wir auch die CO2-Methode zur Konservierung entnommen.
2. Als norddeutsche Schwarzbrot-Fans wollten wir auch unterwegs nicht drei Jahre auf dieses verzichten. Wir lagerten also 230 kg Roggen und Weizen als ganzes, keimfähiges Korn in 1-Liter-Behältern ein, die wir zuvor mit Kohlendioxid-Gas befüllt hatten. (Einfüllschlauch so tief wie möglich in das Behältnis einführen, um die Luft nach oben zu verdrängen, um durch den Ausschluß von Sauerstoff das Wachstum von Kornkäfern zu verhindern.) Um die Luft incl. Sauerstoff, die beim Einfüllen des Kornes wieder eingeschleppt wird, wieder herauszudrücken, ist es sinnvoll, anschließend den CO2-Füllschlauch noch einmal tief bis auf den Boden des Behälters zu senken, und so eine zweite Gas-Befüllung zu tätigen.

Eine 5l CO2-Flasche haben wir zur weiteren Verwendung an Bord. (Größtes Problem war die Beschaffung von geeigneten Behältnissen für die Lebensmittel. Was im Einzelhandel zu erstehen war, ist 3-4-fach teurer als der Inhalt! Dankenswerterweise fanden wir in der METRO einen Sponsor für die benötigten Behältnisse.)

Wir sind jetzt zwar ein halbes Jahr unterwegs - aber bisher "kornkäferfrei"!

Als leidenschaftliche Käse-Esser übertrugen wir die CO2-Methode entsprechend und verwendeten als Verpackung die neu auf dem



Markt erhältlichen Ziploc-Gefrierbeutel, die sich auch unter Druckbelastung als luft- und wasserdicht erwiesen. Bei Aufbewahrung im Kühlschrank war das letzte Stück nach 1/4 Jahr noch schimmelfrei.

3. Trotz Begeisterung fürs Segeln plagt mich immer wieder zu Törnbeginn die Seekrankheit heftig. Akkupressurbänder, Ingwerwurzel (Zintona) und Cinnarizin (Stutgeron) mildern zwar, können aber auch kein Wohlbefinden schaffen.

Irgendwann wieder leidend, erinnerte ich mich meiner JHP-Tropfen, die zuvor einem Freund bei heftigen Oberbauchbeschwerden glänzend geholfen hatten, und nahm 3-4 Tropfen pur auf die Zunge. Umgehend, wirklich wie im Fluge, nahm ich wahr, wie sich der Magen in die richtige Richtung entleerte und spürte eine deutliche Entlastung. Da JHP-Tropfen sich inzwischen in fast jedem Haushalt befinden und völlig nebenwirkungsfrei sind, kann ich nur empfehlen, sie bei Seekrankheit einmal zu versuchen. Ich wäre auch sehr interessiert, zu erfahren, ob es anderen Leidensgenossen ebenfalls hilft.

**Herzliche Grüße und weiterhin viel Erfolg!**

**31.1.99,**

**Rotraut und Rudi  
DH3RST + DH3PP**



# Reisebericht der PUSTEBLUME



Noch einmal bis nach Kanada (Mai bis Oktober 98) von Heide und Günther Voigt

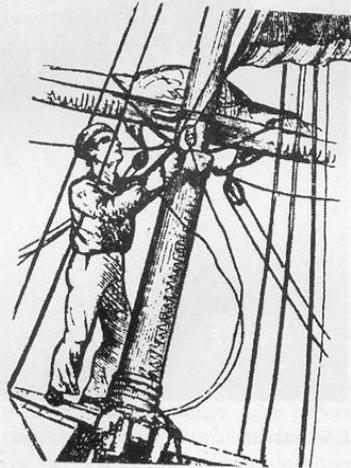
## Liebe Freunde,

am 8. April 98 war ich wieder an Bord. Unsere PUSTEBLUME lag wunderschön neu lackiert aber noch ohne Masten in der Halle. Das Wetter war ideal zum Arbeiten; Morgens nur 2°C aber dann zunehmend bis zu 25° in der Sonne. Während die Heizung leise vor sich hin wummerte, verbaute ich morgens unter Deck die aus Deutschland mitgebrachten Ersatzteile. An so manchen dieser "Schätze" hingen Geschichten, die ein düsteres Bild von der Qualität und besonders auch vom Service deutscher Firmen erzählen. Die Deckenlampen brauchten wegen häßlicher Korrosionsflecken neue Blenden. Der Hersteller (Aqua Signal) hatte zwar die miese Verchromung auch beim Ersatz nicht verändert, aber dafür die Aufhängung geringfügig so "verbessert", daß ich alle 30 Stück abändern mußte, weil sie nicht mehr auf die Lampen paßten.

Natürlich waren wir wieder die Ersten mit so einer Reklamation. Das Material ist übrigens Kunststoff, und ich hatte ziemlich naiv geglaubt, daß dabei keine Korrosion auftreten könne. Inzwischen weiß ich aber, daß auf das Plastik erst Kupfer gedampft werden muß, bevor er verchromt werden kann. Und damit sind die Probleme in salziger Luft vorgezeichnet. Offenbar kann man die Verchromung aber auch besser machen, denn wir haben noch 5 andere Lampen sogar vom selben Hersteller, die völlig einwandfrei geblieben sind. Mein Reklamationschreiben beantworteten die Verantwortlichen mit dem Hinweis auf den "viel höheren Preis" der einwandfreien Lampen. Der Mehrpreis betrug jedoch keine 10 Prozent, und ich fühlte mich einmal mehr für dumm verkauft.

Die Ersatzteilbeschaffung in Deutschland wird immer schwieriger. Zwei winzige Kohlebürsten für eine Lichtmaschine, ein Pfennigartikel also nur, bekam ich trotz dutzender Telefonate und meiner Doppelbestellung bei Firmen aus der Auto- und der Bootbranche nicht mal innerhalb von 9 Monaten. Dabei war ich sogar bereit, zusätzlich noch den nicht benötigten Halter mit Regler für 150,- mitzubestellen, weil es die Kohlebürsten allein

angeblich nicht gab. In USA hatte ich die Dinger dann für 4 Mark innerhalb von wenigen Tagen. - Auf ein paar Dichtungen für unseren Wassermacher wartete ich 6 Monate vergeblich. Eine reparierte Schaltbox für unsere Kühlanlage kam immerhin nach etwa 10 Anrufen gerade noch vor meinem Abflug wieder zurück und war nun sogar schon zur Hälfte richtig eingestellt. Die jedoch weiterhin vorhandenen Mängel konnte ich leider erst nach dem Einbau feststellen, und so muß sie noch mal wieder zum Hersteller nach Süddeutschland. - Kein Wunder, daß wir immer so viel Gepäck zu schleppen haben.



Die Maler hatten sehr sauber gearbeitet, aber natürlich mußte das Schiff erst gereinigt werden, bevor es mit den im Vorschiff unter Tüchern gelagerten Polstern wieder wohnlich wurde. Tanks waren zu füllen, im Cockpit alle Instrumente, Tisch, Sitzgrätings und Kompaß wieder einzubauen, weil ich alles für eine saubere Lackierung demontiert hatte. Das zählt man jetzt mal so eben schnell auf, aber in Wirklichkeit gibt es dabei natürlich immer wieder Schwierigkeiten. So stellte ich den Kompaß an Deck, um ihn später zu montieren. Als ich eine halbe Stunde später mit dieser Arbeit beginnen wollte, war ein Teil der Kompaßflüssigkeit ausgelaufen. Im Eimer, in dem er den ganzen Winter stand, war es hingegen knochentrocken. Jetzt in der

Sonne hatte sich seine Flüssigkeit, die der Dämpfung der Kompaßrose dient, wohl etwas ausgedehnt. Am Boden des Gehäuses fand ich eine große Plastikdichtung, die den Überdruck normalerweise ausgleicht, nun aber war sie nach 5 Jahren bereits morsch und gerissen.

In Windeseile schrieb ich Nudel ein Fax, denn sie hatte kurz vor Ostern nur noch einen Tag Gelegenheit, Ersatz zu besorgen. Firma Plath, der größte deutsche Kompaßhersteller, kannte das Problem schon und kassierte genüßlich über 100 Mark für Dichtung und Spezialflüssigkeit. Aber das zahlten wir natürlich gern für das erhabene Gefühl, endlich mal nicht "die Ersten mit dieser Reklamation" zu sein. Die Kompaßflüssigkeit mußten wir im Tiefkühler auf -15°C kühlen, weil sonst Luft in der terpentinartigen Flüssigkeit gelöst blieb, die sich später als Blase über der Kompaßrose gesammelt hätte. Ganz schön kalte Finger haben wir uns beim Einfüllen geholt.

Zum Glück gibt es auch noch Firmen, die ihre Fehler schnell und kulant aus der Welt schaffen, und es existiert sogar noch Yachtzubehör, das jahrelang ohne jede Beanstandung seine Pflicht erfüllt. Aber die Zahl dieser Firmen nimmt stark ab. Immer mehr produzieren "Ex-und-hopp-Ware". Auf der Bootsausstellung sprach ich den Hersteller unseres Generators, Firma Zeise, auf einige Mängel an. "Ach was, das Ding läuft bei ihnen noch? Da sind sie wohl der Letzte." - Das "Ding" ist 5 Jahre alt, hat über 20.000 Mark gekostet, und etwa die Hälfte der Teile ist bereits für einige tausend Mark erneuert worden. Da konnte ich mir die Schadenfreude nicht verkneifen, als ich jetzt vom Konkurs der Firma hörte.

Aber nicht nur deutsche Produkte haben diese Mängel. Verschiedene Pumpen der amerikanischen Weltfirma PAR müssen ebenso jedes Jahr repariert werden wie die der schwedischen Konkurrenz Johnson. Die englische Firma Lewmar hat offenbar ein besonderes "Feeling" für die Konstruktion anfälliger Blöcke (Umlenkrollen), leckender Bulleyes und korrodierender Winschen. Und die

dänische Firma Bjerg baut Aluminiumfenster, die schon nach einem Jahr die ersten Korrosionslöcher hatten.

Die leichtfertige Verwendung von Edelstahl und Aluminium direkt nebeneinander ohne eine trennende Isolierung ist offensichtlich der am häufigsten begangene Fehler. Erst nach vielen Reklamationen setzt man dann endlich Kunststoff dazwischen. Der aber muß die Sonne vertragen, denn sonst zerfallen diese Teile schon nach wenigen Jahren wie z.B. unsere Notboje, einige Schwimmleinen oder die Rettungsringe, die wir alle 2 Jahre austauschen mußten. - Dieser lang aufgestaute Ärger mußte mal wieder raus, damit die Reise nun unbeschwert weitergehen kann. Puh, jetzt geht's mir besser.

Mit über 40 kg Gepäck hatte ich schon allerhand an Bord geschleppt, aber Nudel hat es sogar fertig gebracht, noch 20 kg mehr zu transportieren. Sie war 20 Stunden unterwegs und kippte todmüde fast noch schneller in die Koje als ich sie begrüßen konnte. Drei Tage später war alles an Bord wieder von zarter Frauenhand auf Hochglanz gebracht, und wir konnten uns ein Auto mieten, um vor den manchmal noch etwas kühlen Apriltagen in Virginia nach Süden zu fliehen

Unser Weg führte uns entlang der Küste nach Süden. Immer mal wieder kreuzten wir den ICW (Intracoastal Waterway), auf dem wir mit unserer PUSTEBLUME bis Virginia nordwärts getuckert waren. Die Amerikaner haben dieses Kanal- und Flußsystem kurz hinter der Küste in größter Eile im 2. Weltkrieg als leistungsfähigen Transportweg ausgebaut, denn allein zwischen Januar und August 1942 versenkten ganze 8 deutsche U-Boote an der Küste vor Cape Hatteras 397 Schiffe. Das war mehr Tonnage als die Japaner im gesamten Pazifikkrieg zerstört haben.

Dieser Küste von North Carolina ist eine etwa 200 km lange Nehrung vorgelagert, die meistens kaum breiter als einen Kilometer ist. Outer Banks nennen die Amerikaner das begehrte Feriengebiet.

Früher haben auf diesen Outer Banks überall Bäume gestanden, doch die fielen dem intensiven Schiffbau zum Opfer. Die heute weitgehend kahle Landschaft war aber ideal für die ersten Flugversuche der Gebrüder

Wright, die hier 1903 mit stolzen 12 PS und 2 Propellern die Geschichte des modernen Flugtourismus vorbereiteten, nachdem sie vorher von einer Düne die Gleitflugversuche von Otto Lilienthal nachempfunden hatten.

Nach etwa 100 km mußten wir mit einer Fähre eine Bresche in der Nehrung überwinden, die ein Hurrikan hinterlassen hatte. Außer dem Strandleben dreht sich alles hier ums Angeln. Die großen Autos im Stile eines Landrovers haben vorne eine Plattform für eine große Kiste mit Angelködern. Die Fahrer schauen durch einen Wald von Angelruten, die in Köchern an der Stoßstange stecken.



#### US-Ostküste

Eine der größten Perlen an der Ostküste ist CHARLESTON in South Carolina, das wir an einem Nachmittag über eine unüblich schmale Stahlbrücke erreichten. Die Brücke endete in einer Vorstadt, in der wir ausschließlich nur Schwarze sahen. Im Gegensatz zu früher stellen sie dort heute nur noch knapp die Hälfte der Bevölkerung, denn viele sind nach Norden abgewandert. In Richtung Zentrum wurden die Häuser Block für Block ansehlicher. Immer mehr Weiß mogelte sich ins Schwarz, bis wir schließlich die nur von Weißen bewohnten, prachtvollen Villen erreichten, für die Charleston berühmt ist.

Etwas 2.000 historische Häuser in den unterschiedlichsten Stilrichtungen sind in dieser Stadt mehr zufällig bewahrt worden, weil man Anfang des Jahr-

hunderts nach dem Preisverfall der Baumwolle zu arm für ihren Abriß war. Dieses fatale Glück und der später mit dem Aufschwung sofort einsetzende Wille zur Erhaltung macht Charleston (benannt nach Charles II von England) zu einem Kleinod unter den amerikanischen Städten. Einige Straßen sind noch mit Kopfsteinen gepflastert, und die alten Gaslaternen haben stilvoll wieder die elektrische Straßenbeleuchtung verdrängt. Nur Savannah ist hier im Süden vergleichbar sehenswert.

Auffällig sind die "single houses", die nur von einer Familie bewohnt wurden. Zur Straße hin möglichst schmal

#### Ausverkauf der Ufer

gehen sie weit in die Tiefe und haben an der Seite mehrere Veranden übereinander, die Piazzas genannt wurden. Bei den ärmeren Leuten war daneben dann nicht mehr viel Platz bis zur Wand des Nachbarhauses. Die Piazzas liegen immer zur Hauptwindrichtung, denn im Sommer wird es dort im Süden überall unangenehm heiß. Wenn man von den amerikanischen Südstaaten spricht, so ist das geographisch nicht ganz korrekt, denn gemeint sind nur die Staaten im Südosten, die im Bürgerkrieg gegen die Yankees im Norden kämpften.

Ursache für diese seltsame Bauweise war die Besteuerung, die nur die Hausbreite zur Straße berücksichtigte. Die wirklich Reichen aber bauten sich prunkvolle Villen, die mindestens an 3 Seiten von Garten umgeben waren.

Ein letzter Abstecher führt uns nur kurz in die GREAT SMOKY MOUNTAINS, einem südlichen Ausläufer der Appalachen. Im Indianerort CHEROKEE bietet der hier seit 10.000 Jahren ansässige, gleichnamige Indianerstamm alles an Kitsch, was der Tourist in seiner Vorstellung mit Indianern verbindet: Federtracht, Mokassins, Tomahawk, Pfeil und Bogen und natürlich die Friedenspfeife. Wir flüchteten ziemlich schnell aus dem Reservat höher hinauf in die Berge, wo wir auf 1.500 m allerdings vor Nebel die Straße nicht mehr sahen und umkehren mußten.



Am nächsten Tag hatten wir mehr Glück. Bei Sonne fuhren wir auf dieser Bergrückenstraße mit weiten Ausblicken ins Land etwa 100 km nach Norden. Es war noch lausig kalt in dieser Höhe, die Bäume noch grau und ohne grüne Vorboten des Frühlings, der unten in der Ebene schon alles üppig sprießen ließ. Wir waren leider zu früh hier. Erst im Juni blühen wie Unkraut die überall wachsenden Rhododendronbüsche. Unser Panorama-Frühstück konnten wir bei schneidend kaltem Wind nur im Eiltempo herunter-schlingen. So fuhren wir eilends wieder in die Ebene und waren auf schneller Straße am Nachmittag des 12. Reisetages zurück auf unserer PUSTEBLUME, die immer noch in der Nähe von NORFOLK darauf wartete, daß es endlich wieder nach Norden ging. Während ich die letzten Arbeiten am Schiff machte, schleppte Nudel 3 Tage enorme Mengen Proviant an Bord, die unsere leeren Stauräume problemlos schluckten.

Am letzten Apriltag endlich warfen wir die Leinen los und tuckerten über die restlichen 15 sm des ICWs in die CHESAPEAKE BAY, die wir im Vorjahr nur kurz gestreift hatten. Etwa 300 km ist dieses eiszeitliche Urstromtal lang. Im Süden an die 20 km breit wird die Bucht nach Norden immer schmaler und mündet in einen

Kanal, der sie ohne Schleusen mit dem Delaware River verbindet. An den Ufer liegt meilenweit flaches Marschland, das von zahlreichen Flüssen entwässert wird, auf denen man weit ins Hinterland fahren kann. Jeder Fahrtensegler, der dieses verästelte Gewässer auf der Seekarte sieht, ist auf Anhieb begeistert, denn es gibt hunderte von Ankerplätzen.

Ein großer Nachteil fast überall an der Ostküste ist für uns Segler der totale Ausverkauf der Landschaft. Selbst in den Ortschaften ist es häufig schwierig oder nur gegen Gebühr möglich, mit dem Beiboot an Land zu gehen. Jeder Meter Ufer ist Privatgrund mit entsprechenden Warnschildern, dort ja nicht festzumachen. Nudel hatte zum Glück eine Spezialkarte besorgt, auf der alle öffentlichen Stege verzeichnet waren.

.....

Nach dieser Regenwoche brachte der Sommer fast nur noch schönes Wetter, das wir sehr bewußt genossen, denn jeden Morgen hörten wir von unserem Funkfreund Hans-Herbert in Kiel, wenn die Förde in diesem Regensommer gerade wieder unter Schauern verschwand. Vier Wochen lang haben wir zahlreiche Ankerplätze in häufig wirklich zauberhaften Buchten besucht, aber die mangelhafte Landverbindung störte uns doch sehr. Ein einziges Mal wurden wir von Fremden eingeladen, an deren Steg festzumachen. Das hatten wir uns bei den doch so offenen Amerikanern ganz anders vorgestellt. Nicht einmal an den Stegen der Yachtclubs durften wir unser Dingi für einen Landgang festmachen. Nach 4 Wochen auf der Chesapeake Bay schob uns ein günstiger Wind den Delaware River hinauf nach PHILADELPHIA im Staate Pennsylvania. Nach dem ziemlich enttäuschenden Baltimore einige Tage zuvor war das nun endlich mal wieder eine Stadt nach unserem Geschmack. Stadtteilnamen wie Germantown und Frankford zeigten uns sofort, daß der deutsche Einfluß hier mal recht stark gewesen ist. So waren wir über Bäcker mit europäischem Brot und einem Marktstand mit allerhand typisch deutschen Wurst- und Käsesorten nicht weiter erstaunt. Die deutsche Markenbutter für 10 Mark das halbe Pfund war uns dann noch etwas zu teuer. Im allerneuesten, sehr noblen Einkaufszentrum, das sogar mitten im Zentrum

liegt, hatte gerade die deutsche Parfümeriekette "Douglas" ihr erstes Standbein auf amerikanischen Boden gesetzt.



In NEW YORK gönnten wir uns wieder eine Woche an den Moorings auf dem Hudson River, wo es uns an der 79. Straße schon im vorigen Jahr so gut gefiel. Es gibt gewiß keine andere Stadt, die so vielseitig ist, und so findet jeder Besucher immer neue, reizvolle Ziele. Mal trieb uns der Regen ins MOMA (Museum of Modern Art) mit seiner riesigen Sammlung moderner Kunst, von der aus Platzgründen immer nur 10 % gezeigt werden kann. Wenige Tage später war es mit 40°C so heiß, daß wir uns die angenehme Klimaanlage des MET (Museum of Art) im Central Park gönnten.

Sehr interessant sind auch die Wohnviertel der verschiedenen Einwanderer. In Harlem ist man plötzlich nur noch unter Schwarzen. Ich ruhte mich bei einer Radtour auf einer Parkbank aus, neben der eine recht hübsche Schwarze neben ihrem Mann zum Sonnen auf dem Rasen lag. Der kam plötzlich zu mir, um mich zu fragen, ob ich mal 10 Minuten auf seine Frau aufpassen könne, denn er müsse mal kurz weg. Das habe ich dann auch brav gemacht, ohne genau zu wissen, was ich denn im Fall der Fälle hätte tun sollen. Die ganze Zeit hat mich die Frage beschäftigt, warum der Schwarze gerade mich um diesen Gefallen bat. Sah ich so ehrlich aus, oder hielt er mich wegen meiner grauen Haare für jenseits von gut und böse?



Im Chinesenviertel wähnt man sich mitten in Shanghai, denn alle Schilder tragen nur die für uns nicht verständlichen Zeichen der asiatischen Kalligraphen. Selbst die Banken, Kirchen und Polizeiwachen passen sich dem

Schriftbild an. Fast nur Schlitzzügige drängeln sich auf den vollen Straßen. Eine wirkliche Integration der unterschiedlichen Völker wird durch das abgeschlossene Leben in solchen Sprach- und Kulturghettos gewiß nicht erleichtert. Auch die Italiener, Russen, Puertoricaner und Juden haben ihre eigenen Stadtviertel mit ausgeprägten Besonderheiten. So ist die Textilmeile der Juden nur am Sonntag, dann aber dichtgedrängt, voll, denn der jüdische Feiertag ist Freitag. Solch ein zusammenhängender Verkauf bestimmter Warengruppen ist in Manhattan noch an vielen Stellen zu finden. Ganze Straßenzüge haben ohne Ausnahme z. B. nur Geschäfte mit Kühltruhen, Autozubehör, Kleielektronik, Gastronomiebedarf oder Antiquitäten. Das macht die Suche natürlich erheblich leichter.

Ein unbedingtes Muß ist ein abendlicher Besuch am Times Square. Dutzende von Theaterstücken und Musicals laufen hier jeden Abend. Die am Tage schon gut besuchten Straßen sind abends selbst nach 22 Uhr noch so voll, daß man ständig in der Menge vorwärts geschoben wird. Wir ergatterten als Ausländer noch mit viel Glück Karten für das Musical "The Lion King", das Walt Disney mit der Musik von Elton John stilvoll in einem wunderschön restaurierten, alten Theater präsentierte. Die passenden Plüschtiere zum Stück gab es zu Hauf im Foyer. Aber Disney hat wie Coca Cola oder Planet Hollywood ohnehin überall an den markantesten Punkten der Stadt riesige Läden mit Souvenirs und Filmkitsch.

Zwar gibt es in Manhattan reichlich Taxis, aber besonders im Feierabendverkehr fährt man besser mit einer der zahlreichen U-Bahnlinien. Wir stiegen mit 2 anderen deutschen Seglern am späten Nachmittag in einen ziemlich vollen Zug, in dem sich ein Farbiger gleich auf 3 Plätzen räkelte. Auf meine Bitte, doch wenigstens einen Platz frei zu geben, reagierte er nicht. Als ich seine Füße von der Bank schob, schlug er sofort wie ein wildes Tier zu. Alle Fahrgäste flüchteten panikartig in den hinteren Teil des Wagens. Aber unser Freund Gerd, ehemals Amateurboxer, half mir, den Kerl in Schach zu halten. Auf der nächsten Station wollte er sich verdrücken, rannte aber in eine Sackgasse des Bahnsteigs, wo es keinen Ausgang gab. Nun kam uns auch ein

Amerikaner zur Hilfe, und gemeinsam informierten wir einen der Zugbegleiter, der über Funk die Polizei rief. Die brauchte beschämende 25 Minuten, bis sie dann allerdings sehr massiv auf den Bahnsteig stürmte und den Angreifer in Handschellen abführte. Solange stand der gesamte Verkehr auf dieser Strecke. Es zeigte sich, daß auch noch Zivilstreifen im Zug waren, die aber nicht aktiv eingriffen. ....



Wir machten noch mal einen Abstecher nach ESSEX am Connecticut River, wo es uns schon im Vorjahr so gut gefallen hatte, und dieses Mal hatten wir dort ein besonders schönes Naturerlebnis. Wir ankerten mitten auf dem Fluß neben einer etwa 2 km langen, unbewohnten Insel. Am Strand bemerkte ich plötzlich ein kleines Rehkitz. Es lief immer mal ein Stück ins Wasser, als wollte es baden, sprang dann aber doch wieder an Land, als sei ihm das Wasser zu naß. Vom Muttertier keine Spur. Einige Büsche, Gras und hohes Schilf wuchsen auf der Insel. Durchs Fernglas beobachtete ich interessiert die putzige Szene. Unvermutet ging das Kitz weiter ins Wasser und schwamm los. Der Fluß war hier etwa 1 km breit, aber bei etwa 2 km Ebbstrom trieb das kleine Reh ganz schön stark ab. Ich wußte bisher nicht einmal, daß so kleine Bambis schon schwimmen können. Zielstrebig, recht schnell und mit wenig Zickzack spaddelte es etwa 100 m an uns vorbei aufs andere Ufer zu. Nach einem halben

Kilometer erreichte es eine rote Fahrwassertonne und versuchte hinaufzuklettern. Dafür war die Tonne aber viel zu hoch und glatt. Wohl ein dutzend Mal umrundete das arme Tier die Tonne und hatte gewiß dabei die Orientierung verloren. Oder war es sogar schon zu schwach zum Weiter schwimmen?

Ganz schnell ließ ich das Dingi zu Wasser und sauste mit Motorkraft hinterher. Eine sehr große Raubmöve kreiste schon bedrohlich über dem kleinen, im Wasser gewiß wehrlosen Opfer. Ich fuhr zwischen die Tonne und das Reh, um es zum anderen Ufer abzudrängen. Aber das gelang mir nicht, denn Bambi schwamm immer wieder ums Boot herum zur Tonne. So packte ich es mit einer Hand am Hals und zog es mit der anderen unterm Körper aus dem Wasser. Kaum lag es im Dingi, da strampelte es aus Leibeskräften mit allen Vieren. Ich drückte es mit einer Hand flach auf den Boden, damit es sich nicht verletzen und auch nicht über Bord springen konnte. Mit der anderen Hand gab ich Vollgas und sauste ans gegenüberliegende Ufer. Das kleine Kitz zitterte vor Angst und Kälte und schrie herzergreifend. Es wußte ja nicht, daß ich es nur retten wollte. Viel zu lange dauerte mir die etwa 700 m lange Fahrt bis zu einem schönen Wassergrundstück, wo es reichlich Gras und gute Verstecke gab. Dort setzte ich meinen Findling kurz vorm Ufer ins flache Wasser. Schnell sprang es an Land, lief aber nicht weg, sondern schaute mich nur traurig an. Mit einem der Riemen mußte ich mich zurück ins tiefere Wasser stoßen. Gleichzeitig sprang das Reh wieder ins Wasser und folgt mir. War ich nun der Adoptivvater geworden?

Was sollte ich machen? Mitnehmen an Bord konnte ich das klitschnasse Tier natürlich nicht. Also startete ich den Motor und entfernte mich vom Ufer. Erst jetzt watete mein kleines Rehkitz an Land, schüttelte sich trocken und verschwand langsam im Schilf, ohne mich bösen Rabenvater noch eines Blickes zu würdigen. "Ich drücke Dir alle Daumen", dachte ich und gab Gas. Es quälten mich dann aber doch die Gedanken, ob ich das wohl richtig gemacht hatte. Aber am nächsten Morgen konnten wir das Rehkitz wieder mit seiner Mutter vereint etwa an der Stelle beobachten, wo ich es am Vortage ausgesetzt hatte. ....

So sehr wir die Reise in den Norden auch in diesem Jahr genossen haben, auf dem 800 sm langen Rückweg nach Virginia standen wir wegen der Hurrikane doch immer unter Spannung. Aber wir hatten Glück: Erst als wir unser Winterlager erreicht hatten, war der Atlantik wieder voll mit Wirbelstürmen. Gleichzeitig zeigte das Satellitenbild 4 der typischen Wolkenwirbel. Das hatte es noch nie gegeben. Ganz ungeschoren kamen wir aber doch nicht davon. Eine der schweren Gewitterfronten erwischte uns noch unterwegs bei New York. Schon am Vortage begannen die Sturmwarnungen in dem speziellen Wetterbericht für die Küstenschifffahrt, der 24 Stunden ohne Unterbrechung ausgestrahlt wird.

Die letzten 400 sm schob uns kräftiger, ablandiger Wind immer nahe der Höchstgeschwindigkeit nach Süden, so daß wir die Saison wie im Rausch beendeten. Die kräftezehrenden Arbeiten am Schiff für die Winterliegezeit holten uns schnell wieder in die Wirklichkeit zurück. Es war Mitte

September noch immer drückend heiß in Virginia. Am Abend, wenn wir uns vor den Moskitos verkriechen mußten, hatten wir 32°C unter Deck. Nur im Achterschiff konnte man es durch die kleine Klimaanlage aushalten. Zum ersten Mal haben wir dort sogar an dem kleinen Klappstisch gegessen, was wir trotz der Enge als puren Luxus empfanden. Als die schwerste Schufferei hinter uns lag, gönnten wir uns zum Abschluß in der Hoffnung auf Abkühlung noch mal eine Reise zu den Großen Seen, den Niagarafällen und ins herbstlich bunte Vermont, bevor es endgültig für den Winter ins verregnete Hamburg zurückging.

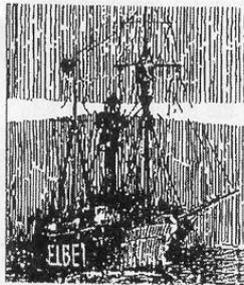
Zweimal per Boot aber auch auf Autotouren von mehr als 15.000 km haben wir die Ostküste nun ganz gut kennengelernt. Natürlich sind wir keine Experten, aber mehr als einen flüchtigen Urlaubseindruck haben wir mit Sicherheit bekommen. Und wie war's? - - - So ein landschaftliches Feuerwerk wie der amerikanische Westen ist der Osten leider nicht.

Unser Emsland hat ja auch nicht die wilde Dramatik der Alpenkulisse. Keiner sollte sich aber deshalb von diesem leicht zu bereisenden Urlaubsziel abhalten lassen, denn es gibt gewiß eine ganze Reihe wirklich sehenswerter Höhepunkte, deren intensive Erinnerungsbilder uns die manchmal langweiligen Strecken dazwischen schnell vergessen lassen werden.

Und die Amerikaner? Vom Verhalten und auch von der Sprache manchmal schwer zu verstehen, fast immer freundlich und gewiß ganz gut zu ertragen, solange ihr Einfluß nicht unsere liebgewonnenen, europäischen Eigenarten zerstört. Dafür können die Amis aber nichts, denn daran können wir nur selbst arbeiten, weshalb ich bewußt auch über all das berichtet habe, was uns dort nicht so gut gefiel. American way of living? - Nein, Danke! Aber schnell mal nach New York? - Jederzeit!

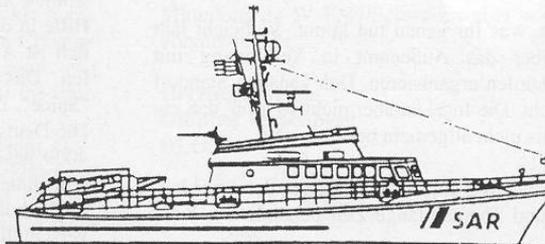
**Herzlichst  
Heide und Günther (DL 1 HBV)**

## Weihnachtsgrüße an Intermar von der Vereinigung noch funkender Marinefunker



FROHE UND GESEGNETE

WEIHNACHTEN



*Wohl 9124N  
1. VOR. MF*

*Hausch  
2. VOR. DL 5X1*



WÜNSCHT DIE  
MF-RUNDE E.V.  
DER VORSTAND

*Hans Wenn Man*



# Krokodil tötet Segler

Am 14.7.98 ist Fritz Messerli, Yacht Athene III, auf der Vanuatu-Insel Utupua beim Tauchen nach seinem Anker von einem Krokodil getötet worden.

Seglerfreunde wandten sich an Trans Ocean und Trans Ocean bittet Intermar um Hilfe.

Zur Dokumentation:

## FAX an Trans-Ocean (Cuxhaven)

Karl H. Helesic  
SY MANA

Lizard Island, Australien1, 14.07.98

An Trans-Ocean Cuxhaven

Sehr dringend!!

Eben haben wir über Funk erfahren, daß unser Freund FRITZ MESSERLI, YACHT ATHENE III heute morgen auf der Vanuatu-Insel UTUPUA von einem Krokodil getötet wurde!!!

Seine Frau Therese ist nun alleine und braucht dringend jede Unterstützung.

Ich habe eben ein Fax an Thomas Müller, Vanuatu, geschickt und ihn gebeten, etwas zu unternehmen.

Die Nachricht kam über Funk von der NANOOK. Bern hatte mit Therese Funkkontakt. Wir, das sind RARIOA, JOSI, NANOOK, und wir treffen uns auf 4009 USB um 0700 und um 21.30 UTC.

Ich weiß nicht, was Ihr genau tun könnt. Vielleicht läßt sich etwas über das Außenamt in Verbindung mit Schweizer Behörden organisieren. Den genauen Standort kennen wir nicht. Die Insel ist aber nicht so groß, daß ein solches Ereignis nicht allgemein bekannt wäre.

Das wär's erstmal. Wir sind sehr in Trauer, denn wir hatten mit Fritz und Therese lange Zeit persönlichen Kontakt.

Karl-H. Helesic

## FAX von Günther an TO-Stützpunkt Vanuatu

Herrn Thomas Müller  
Trans-Ocean Stützpunkt Vanuatu  
Fax: 06173-66368

Karl-H. Helesic - Tod des Seglers Messerli

14.7.98

Sehr geehrter Herr Müller,  
mit Bestürzung habe ich vom tragischen Ableben des Seglers Fritz Messerli, Yacht Athene III soeben erfahren. Herr Lütgebrune, TO Cuxhaven, bat mich um Unterstüt-

zung als Funkleitstelle des Intermar-Amateurseefunkvereines (DLONL).

Falls Sie dies wünschen, und es im Sinne von Frau Therese sein sollte, könnte ich umliegende Yachten Richtung Utupua leiten.

Vermutlich können Sie aber vor Ort die Hilfe über Segler, evtl. Polizei, Konsulat oder in eigener Person koordinieren.

Wäre Ihnen für eine Nachricht sehr dankbar.

Herzliche Grüße  
Günther Hirschberg

## FAX von Thomas Müller, TO Vanuatu

An: Günther Hirschberg  
Re: Athene III

15.7.98

Hallo Günther,  
ich habe die furchtbare Nachricht an die Segler in der Umgebung weitergegeben.

Selbst bin ich auf dem Wege nach Sydney, aber Josef und Renate von "Seestern" halten Faxwache auf obigem Fax. Werde noch heute mit dem High Commissioner von Australien in Port Vila (Vanuatu) sprechen, um durch ihn Hilfe in den Solomons für Therese zu erwirken. Vermutlich ist Athene III in Utupua ohne Klarierung eingelaufen. Das wird die Hilfe erschweren, auch für Yacht "Spice", die vermutlich die ersten vor Ort sein können. Die Deutsche Kette wird sich heute abend 0700 UTC auf 4009 geschlossen versammeln. Ich werde von Vila aus teilnehmen. Falls wir Athene III nach Santo (180 sm) zurückholen können, nehmen wir uns dem Schiff selbstverständlich an. Alle arbeiten mit Hochdruck dran. Ich faxe, sobald wir Neues wissen.

Viele Grüße, Thomas



**Fax von Thomas Müller an SY SEESTERN**

To: Aore Resort /Yacht Seestern  
Att: Jason/Josef/Renate

**URGENT**

From: Thomas Mueller  
Yacht MIZ MAE  
C/O Vila yacht Club

CC: Günther Hirschberg  
Good Morning,

I haven't really been able to follow the German net regarding ATHENE III, because of difficulties in radio reception in Vila harbour.

I have faxed the Australian High Commissioner in Honiara James Bartles, FX++677 23691 and asked for his help as Switzerland has no representatives in Honiara. Alan Edwards, HC Australia in Vila will follow this up with a telephone call.

I have talked to Head Office customs in Port Vila and there is no problem in bringing back the boat to Aore if that can be organised. I am of the firm opinion that the boat would be a lot better off to be brought back to Aore where we can take care of it until Therese decides what to do with it. Honiara itself is a dangerous anchorage for a boat to be left alone on and can easily leave to plundering or damage of the boat in high seas. Avi Avi Marina in the Florida islands would be an alternative, but the managers Brad and Denise are said to leave soon and that would make the Florida's impossible as an alternative.

Alternative 1. is: Sail Therese to Ndeni and fly her home via Honiara. Sail the boat back to Aore. Fred an Christiane of "La Violante" have paid skippers on hand who could do the delivery if we can not find any of the cruisers doing it for free.

As far as I know, Athene III is insured via Trans Ocean/Sigfrid Preuss: As I don't have the paperwork/Fax no. on me here, I kindly suggest that Josef and Günther Hirschberg write a fax to Sigfrid Preuss to advise them and gain there OK for max. 8.000 AUS to be spent on the rescue and storage of the boat until October 1998. The alternative is leaving the boat in Utupua which will surely lead to loss of equipment or the entire boat.

Alternative 2: Mathew, owner of the water plane in Vila will advise this morning if he could bring 2 crew to Utupua and fly Therese back as one alternative. But the plane is small and he has to calculate fuel/weight and probably refuel in Santo-river mouth.

Pls. check with Jürgen/Gormlight/Sussex Warrior if he could do paid delivery. They could leave their boats at Aore in the meantime.

Athene III is a very well equipped HJB 39 steel hull, van de Stadt design, fuelled in Santo before departure and

with strong engine. The boat is very well kept and probably worth about 350.000 DM market value.

Pls. keep Günther Hirschberg informed about any progress so he can keep contact with family and TO Cuxhaven.

Please let me know by fx to Vila Brewery if there is any news. Thanks heaps and good luck, we all need it!!

**Thomas**

**Fax von Günther an Thomas Müller**

17.7.98

Herrn Thomas Müller

Deckungsschutz für Bergung und Aufbewahrung der SY ATHENE III (rescue and storage)

Lieber Thomas und Skipper anderer Yachten,

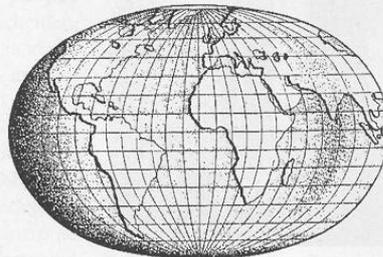
habe FAX "urgent" vom 16.7.98 sofort weitergeleitet und um direkte Zusage hinsichtlich Kostenübernahme per FAX an Thomas gebeten.

Hoffentlich hat die Versicherung/Makler Preuß bereits geantwortet. Falls nein, bin ich gerne bereit, als Rechtsanwalt (ohne Honorar) zu erinnern.

Falls umliegende Yachten über 14313 KHZ (Intermarfrequenz) Richtung Utupua dirigiert werden sollen, bitte ich um Nachricht.

Wahrscheinlich habt Ihr vor Ort aber bereits insoweit Erfolg gehabt.  
Mitteilung an W. Frey/Schweiz wurde von mir ebenfalls vorgenommen.

**Herzliche Grüße  
Günther Hirschberg  
DLONL**



# FORUM

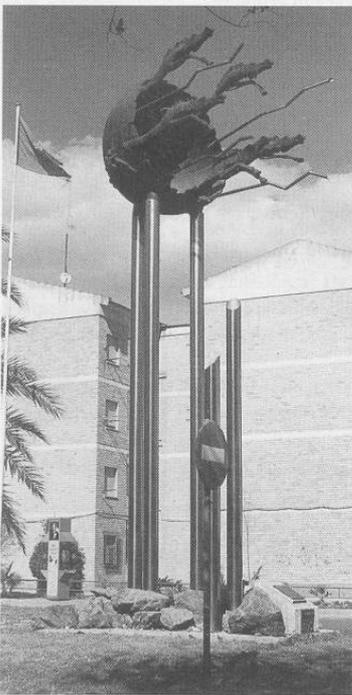


Diese Rubrik dient dem Meinungsaustausch über alle Themen, die den maritimen Amateurfunk betreffen (Auch andere Themen von allgemeinem Interesse sind natürlich nicht ausgeschlossen). Wir als Redaktion wünschen uns eine lebendige und konstruktive Auseinandersetzung über kontroverse Standpunkte und würden uns freuen, wenn sich mehr unserer Mitglieder daran beteiligten. Für unser Forum haben wir diesmal nur einen Betrag, was wir zwar bedauern, aber nicht zum Anlaß nehmen unsere demokratische „Plattform“ zu schließen.

## Funkpiraten: Paradiesvögel oder "Funker mit beschränkter Haftung"?

Der Bericht "Friedhofsruhe" im letzten Intermarheft sollte in dieser Form nicht unkommentiert bleiben.

Es muß schon dialektisch ein großer Bogen geschlagen werden, wenn man das Funkpiratentum auf der MM-QRG mit einem: "kritischen Verhältnis zum Staat, seinen Repräsentanten und deren Gesetze und Vorordnungen", in Bezug setzen will!



*Funkamateurer-Monument in Cartagena/Spanien*

Weiter heißt es dann: "so ist es völlig legitim, ein Gesetz für falsch zu halten und sich für dessen Änderung und

Abschaffung einzusetzen, etc." (klingt nach Frankfurter Schule), - und hier liegt auch der elementare Irrtum der Autoren; denn genau das tun diese Funkpiraten eben nicht!

Sie nehmen ohne Vorleistung für sich das Recht vorweg, und dies ohne größeres Risiko und persönlicher Haftung, den Amateurfunk ausschließlich für ihre eigenen Interessen, und nicht zum Vorteil der Funkamateure und Segler zu benutzen! Etwas - was in unserer Haben- und Ellenbogen-Gesellschaft leider zu einer zunehmenden Selbstverständlichkeit wird.

Es verschlägt einem vollends die Sprache, wenn dann im rhetorischen

Vergleich die Verstöße gegen das AFuG als ziviler Ungehorsam: "wie die Verletzung der Bannmeile, Haus- und Bohrturmbesetzung, Atommülldeponie, Abtreibung etc.", reflektiert und zu Toleranz aufgerufen wird! Wessen Toleranz?

Was hat ein Funkpirat, der das Rufzeichen eines Funkamateurs mißbraucht, mit diesem politisch oder ethisch motiviert handelnden "Widerständler" denn wirklich gemeinsam?

Oder bestimmt nur noch ein Blauwassersegler-Elitedenken, wer ein Paradiesvogel ist?

1.1.99, SY IDUNA  
Willy (DL1WHA-MM)



*"...your attitude is the only difference between an ordeal and an adventure"*

# Ein neues Teakdeck

Schönheit und neue Kraft für unsere OLE HOOP



Das einst so edle Teakdeck unserer 1969 gebauten OLE HOOP, bot nach dreijähriger Weltumsegelung einen recht traurigen Anblick. Die furchig gewordenen, auf hölzerne Decksbalken gelegten 20 mm starken Teakstäbe und Leibhölzer waren übersät mit häßlichen braunen Rostflecken. Der Grund: Eisennägeln, mit denen die Stäbe zunächst fixiert worden waren, bevor sie mit den Decksbalken verschraubt und verpfropft wurden. Über zwanzig Jahre lang waren sie unsichtbar geblieben, dann aber begannen sie ihr zerstörerisches Werk. Um das Deck wieder ansehnlich zu machen, operierten wir zunächst die ca. 850 Rostnägeln heraus und beseitigten die dadurch entstandenen Löcher mit 15 mm großen Teakpfropfen. Der Rost war nun verschwunden, doch beim abschleifen des Decks gerieten wir auf die ursprünglich 5 mm tiefe Ebene der Nut- und Federverbindungen. Eine besonders aufwendige Bauart, von der wir bislang keine Ahnung hatten, die aber das massive Holzdeck viele Jahre lang pottendicht hat bleiben lassen. Guter Rat war nun teuer, denn der Erfolg weiterer, aufwendiger Reparaturen war mehr als fragwürdig. Wir entschieden uns schließlich dafür, auf das vorhandene Deck ein zweites, natürlich dünneres Teakdeck aufzulegen. Das im Holz gesunde und solide mit Decksbalken, Aufbauten, Süll und Fußreling verbundene alte Deck rechtefertigte eine solche Aufdopplung. Der Arbeitsablauf bestand in folgenden Schritten:

1. Entfernen sämtlicher Decksbeschläge, einschließlich der Püttings, sowie Bug- und Heckkorb
2. Kontrolle und gegebenenfalls Erneuerung der Verschraubungen
3. strakend Hobeln und Schleifen des gesamten Decks
4. Einpassen und Aufleimen einer 4 mm starken Sperrholzlage mit Epoxy
5. Herstellen des 8 mm starken mit Epoxy aufgeleitmen Teakdecks
6. Verfugen und Schleifen des Decks
7. Wiederanbringen sämtlicher Decksbeschläge etc.

Eins war klar, ein solches Programm ließ sich nicht an ein paar Wochenenden über die Bühne ziehen. D. h. auf eine Sommerreise mußten wir verzichten und statt dessen sechs arbeitsreiche Wochen in der Bootshalle verbringen. Doch obwohl wir wußten, daß anstrengende Wochen vor uns lagen freuten wir uns auf die Arbeit, denn mit Holz mochten wir beide schon immer gern arbeiten, und als gelernter Tischler sah ich auch den diffizileren Dingen, wie das Herstellen der Fischung oder das Anpassen und Schäften der Leibhölzer gelassen entgegen.



Wichtig war zunächst, sich für die richtigen Materialien zu entscheiden. Da gab es einen Menge Tips anderer Segler oder auch Bootsbauer und jeden schwor auf „sein“ Material. Es begann mit dem Kleber für die Sperrholzlage und die Teakhölzer. Starr oder flexibel war zunächst die Frage. Nach gründlicher Überlegung lehnten wir das chinesische Prinzip ab und entschieden uns für eine starre und hochfeste Verklebung mit **SP 120**, einem Epoxidharz mit besonders hoher Klebekraft und Elastizität. Wir erhielten dadurch sozusagen ein formverleimtes steiferes Deck – kein Nachteil bei einem 30 Jahre alten GFK-Rumpf.

Für die Decksverfugung werden sehr unterschiedliche Materialien angeboten – preislich wie qualitativ. Die meisten basieren auf einer der folgenden Grundstoffe:

- Polyurethan (z. B. Sikaflex)
- Silikon (z. B. WKT)
- MS Polymer (z. B. Rotabond)

Im Vergleich schnitt Rotabond am besten ab. (Klebekraft, UV- und Witterungsbeständigkeit, Alterungsbeständigkeit). Rotabond überzeugte uns vor allem durch seine enorme Klebekraft, denn das wichtigste bei einer Decksverfugung ist eine dauerhafte Flankenhaftung. Eigentlich wurde es für den

Baubereich entwickelt, gilt aber bei hiesigen Bootsbauern seit ein paar Jahren als Geheimtip. Erhältlich ist es über:

ROTANIUM PRODUCTS  
A PREMIER Company  
Am Nordkanal 8  
47877 Willich  
Tel.: 02154/9567-0 Fax: ../6478

Beim Teakholz gab es keine Alternative: Nur erste Wahl und stehende Jahresringe kamen infrage. Der Holzhändler hatte Geduld mit uns, während wir aus einem Berg von 55 mm Decksplanken die schönsten Bohlen

aussuchten. Aus den Bohlen ließen wir dann in einem Säge- und Hobelwerk Stäbe (36x8 mm) und Leibhölzer (130–220x8 mm) herstellen. Zwei Monate duftete nun unsere Garage nach dem Teakholz, das wir sauber aufgeprickt zum weiteren Trocknen dort lagerten.

Weitere Vorbereitungen waren zu treffen. Nachdem die OLE HOOP im Mai in der schon fast leeren Bootshalle stand wurde sie „eingerrüstet“. So hatten wir ein Meter Lauffläche rund ums Boot in optimaler Arbeitshöhe. Fast alle Arbeiten am Deck waren dadurch stehend und in bequemer Haltung möglich – ein MUß bei so einem Projekt. Anschließend schleppten wir unseren gesamten Maschinenpark plus Werkbänke etc. in die Halle.

Die Demontage aller Beschläge einschließlich der Püttings beschäftigte uns zwei Tage lang. Erneuern einiger Decksverschraubungen und strakend hobeln und schleifen (11 m<sup>2</sup>) des Decks zwei weitere Tage. Abends taten uns alle Knochen weh.

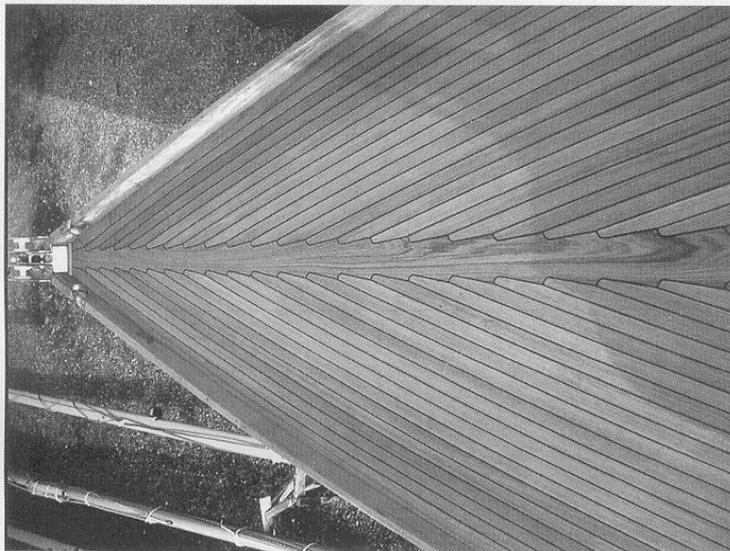
Dann endlich einpassen und aufleimen der Ersten Sperrholzplatte. Das Epoxy verdickten wir mit eingemischtem Mikrofasern, damit es wie ein Pudding auf der ganzen Fläche satt anlag und nicht vorher vom (gewölbten) Deck abließ. Den nötigen Andruck erzeugten wir mit Klammern (Elektrotacker), die wir durch aufgelegte 3 mm Fichtenleisten schossen, damit sie später entfernt werden konnten, ohne Löcher ins Sperrholz buddeln zu müssen. (Insgesamt verschossen wir 1600 Klammern.) Alle Plattenstöße wurden geschäftet.

Nach 4 Tagen hatten wir ein mit Aufbau und (Teak-) Fußbreitling innig verbundenes planes und sicher auch dichtes Sperrholzdeck. „Jetzt n Pott Farbe und fertig.“ scherzten wir, wohl wissend, daß wir auf die Schönheit eines Teakdecks nicht verzichten wollten, auch wenn es 7000 DM mehr und noch viel Arbeit kostete.

Jetzt begann der Teil der Arbeit, auf den wir uns die ganze Zeit schon gefreut hatten. Ein erhabener Augenblick: Das Anpassen des ersten Leibholzes. Der frischgeschärfte Hobel zischte über die Kanten und gut roch

dieses wunderschöne, ölige Holz. Wir arbeiteten parallel. Johanna an Steuerbord, ich an Backbord. Eine etwa 3 m lange gebogene Kante mit dem Handhobel strakend zu hobeln braucht einen guten Blick und eine sichere Hand. Johanna übte noch ein wenig vorweg, dann hatte auch sie den Bogen raus und stolz zeigten wir und gegenseitig die „pottendichten“ Fugen. Wieder wurden alle Stöße geschäftet, denn wir wollten keine schwarzen Stoßfugen im Deck, weder bei den Leibhölzern noch bei den Stäben. Die Leibhölzer innen und außen bestanden aus über 50 Einzelteilen, bedingt durch die vielen Rundungen an Aufbau und

Schrauben, mit denen wir die Stäbe zum Aufleimen auf dem Deck fixierten. Stab für Stab wuchs nun täglich unser Deck. Besondere Mühe gaben wir uns mit den Butten und Fischen (Feinarbeit). Jeder Butt mußte individuell angerissen werden; deshalb wurden die Fische ganz zuletzt aufgeleimt. Vor dem Verfugen mußte das Deck einmal grob geschliffen und die Flanken aller Fugen von Epoxyresten befreit werden. (ca. 280 m Fugen). Das Verfugen ging einfacher als gedacht (1 Tag). Scheußlich sah es allerdings aus, das vorher schon so bildschöne Teakdeck war nun schwarz verschmiert. Bis zum Abschleifen



Stüll. Den zum Anleimen nötigen Druck erzeugten wir je nach Situation mit Klötzen, Leisten, Keilen, Bleigewichten und jede Menge Spanplattenschrauben. Wichtige Bedingung: Keine Schraube durchs neue Deck.

Nach 8 Tagen war alles „eingerahmt“ und die beiden Fische, achtern und vorn, noch ohne Einschnitte für die Butten, abnehmbar auf dem Deck fixiert. Während die Leibhölzer alle „aus dem Vollen“ geschnitten waren, mußten die Stäbe gebogen werden. Gleichzeitig mußte überall eine Fuge von exakt 4 mm entstehen. Wir lösten das Problem mit kleinen Klötzchen, in denen 4 mm starke Metallstifte steckten, die genau den Abstand der Stabbreite hatten. Diese „Krallen“ hatten zudem Bohrungen für Spanplatten-

mußte das ROTABOND aushärten – so hatten wir eine kleine Pause.

Eine Woche später erschien unter dem Schleifteller des Exenterschleifers Stück für Stück das fertige Deck – gerade so, wie ein Foto in der Entwicklerschale und was für ein „Foto“! Wir hatten unser Ziel erreicht, die Ferien waren zu ende und um unsere Begeisterung mit anderen zu teilen, organisierten wir eine Grillparty in der Bootshalle.

Mit dem Deck werden wir auch Kap Hoorn „abwettern“ können.

**Klaus (DL 5HN) und  
Johanna (DL 5HY)**



# Traumerfüllung

von Norbert (DH 1 NK)

e-mail an alle

Liebe Freunde,  
Mittwoch starte ich, um mir einen Traum zu erfüllen: mit dem Segelboot über den Atlantik. Der Schiffsname ist "OCTAVIA".

Die Regatta startet am 22.11. mit ca. 160 Schiffen um 13.00 ab Las Palmas/Gran Canaria, Zielhafen ist Rodney Bay/St. Lucia. Segeldauer 18 bis 21 Tage...

Für die Funkamateure unter Euch, ich versuche, ab 21.11. tgl. um UTC 10:00 auf 14.313 KHZ und Mo-Fr um UTC 16.15 auf 14.307 KHZ in Fonie QRV zu sein. Vielleicht klappt es aber zeitlich auch erst ab 23.11..Mein Rufzeichen DH1NK/mm.

Liebe Grüße

73

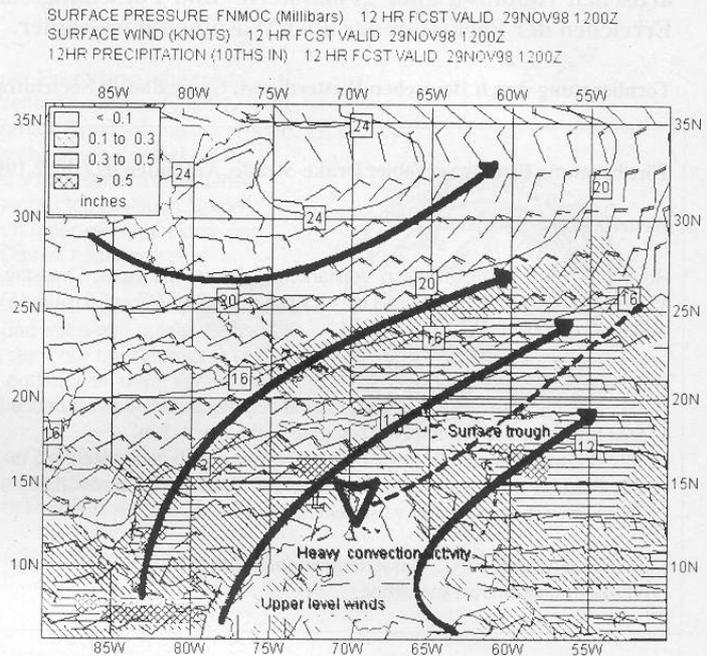
Norbert Kox

Dem e-mail folgte die Begleitung des Intermar-Mitgliedes Norbert DH1NK auf der Transatlantik-Regatta ARC

Für Kurzfristprognosen wurden in der Passatwindzone Wetterdaten über das Internet abgerufen. Dort sind auch mittelfristige Windprognosen abrufbar. Diese wurden Norbert auf 14313 und 14307 KHZ überlassen und dienen auch für Kursentscheidungen. Folgender Internet- Wetterdienst stand u.a. zur Verfügung:  
[www.caribwx.com](http://www.caribwx.com)

## CARIBBEAN SYNOPTIC CHART

Caribbean Synoptic Chart



You are visitor #

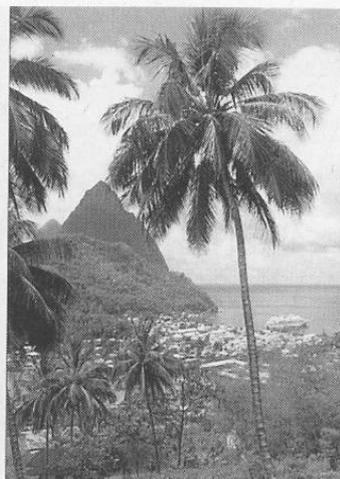
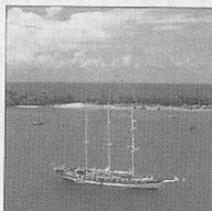
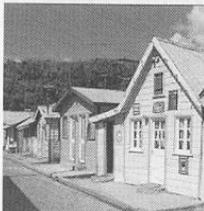
13395

to the Synopsis page since July 1998

### The Caribbean Weather Center Ltd

P.O. Box 3069, Road Town, Tortola  
British Virgin Islands  
Tel/Voicemail/Fax: 1-284-494-7559  
Cellular: 1-284-499-2392  
EMail: [caribwx@caribsurf.com](mailto:caribwx@caribsurf.com)

SAINT LUCIA  
WEST INDIES



# Begleitung der SY Freydis 1998

**Start Puerto Williams: Übersendung Törnberatung Seewetteramt Hamburg per Fax für Drake-Straße. Positionssicherung über Relaisstation Neuseeland. Informationen bei Erreichen der antarktischen Halbinsel über „Polarstern“ und Forschungsstationen (Immersat). Eisdaten bis zum Erreichen der Packeisgrenze über Washington ice-center.**

Törnberatung durch Deutschen Wetterdienst, Geschäftsfeld Seeschifffahrt am 9.2.1998

## Törnberatung für das Seegebiet Drake-Straße, Auslaufen 09./10.02.1998

Wetterlage und Entwicklung:

Hoch 1027 auf 40Süd 80West, verstärkend, südostverlagernd, Dienstag 1032 auf 42Süd 79West, Tief 974 auf 62Süd 35West, anschwächend, Neues Tief 983 prog. 10./00UTC auf 51Süd 45West, prog. 11./00UTC 979 auf 50Süd 35West, weiter nordostziehend.

Wind und Seegangsvorhersage:

10.02.: Süd bis Südwest 5-6, ztws. etwas anbehmnd, westsüdwestdrehend, See um 4 m.

11.02.: Südwest 6-7, zunehmend 7-8, gute Sicht, See 4-5 m.

12.02.: Südwest 7-8, später rechtsdrehend, etwas abnehmend, See bis 5 m.

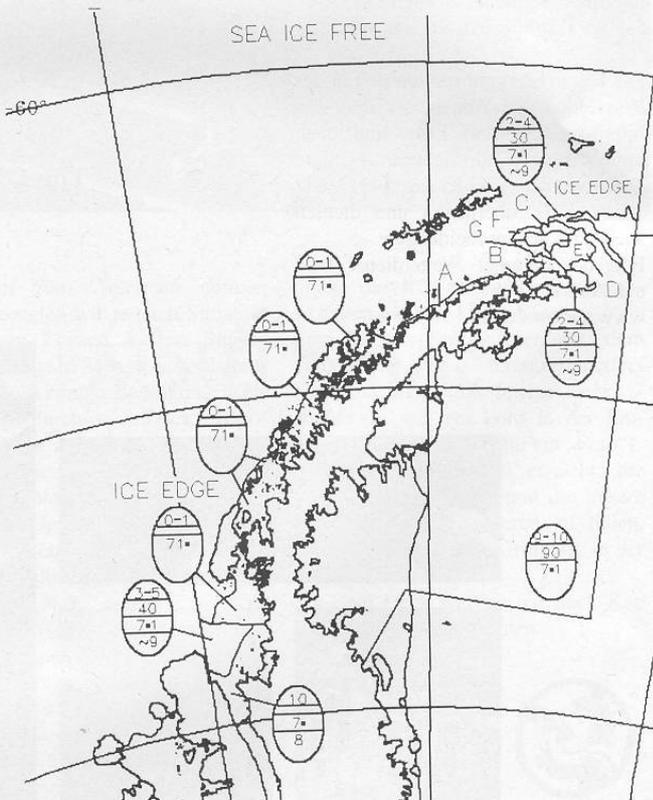
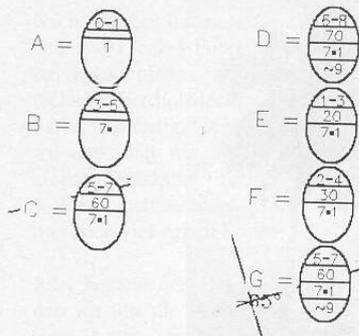
13.02.: West bis Südwest 7-8, im Tagesverlauf rückdrehend, etwas abnehmend, gute Sicht, See 3-4 m.

14.02.: Südwest um 6, später westdrehend, See 3-4 m.

Lufttemperaturen 8-10°C, Wassertemperaturen um 9°C  
DWD/Biermann/marine metoffice

BELLINGHAUSEN ICE ANALYSIS (2 OF 5)		
NATIONAL ICE CENTER		
ANALYSIS WEEK: 09 - 13 MAR 98		
DATA SOURCES	LINE TYPES	DATE
RADARSAT	_____	
RECONNAISSANCE	_____	
DMSP OLS	_____	08 MAR 98
AVHRR	_____	
ESTIMATED	-----	10 MAR 98
SSM/I	-----	10 MAR 98

ICEBERG INFORMATION CAN BE FOUND ON OUR WEBSITE AND ON OUR AUTOPOLLING SYSTEM AS SBBERG01.TIF



Thema: Mail from RV Polarstern Mar 16 1998 23:59  
 Datum: 16.03.1998 23:58:58  
 From: fleiter@AWI-Bremerhaven.DE (Fahrtleiter)  
 To: Ghirsch599@aol.com

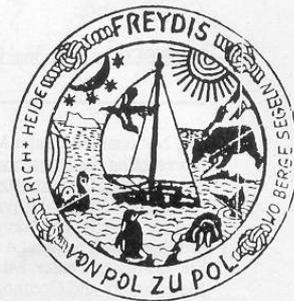
Lieber Günther Hirschberg!

Ich bin zur Zeit der Bordmeteorologe an Bord der Polarstern. Ich arbeite hier auf der Bordwetterwarte des Deutschen Wetterdienstes seit dem 12.1.98. Am 26.3.98 verlasse ich das Schiff in Punta Arenas. Dann arbeite ich wieder in Hamburg beim Seewetteramt. Seit zwei Tagen habe ich Kontakt mit der FREYDIS. Sie liegen nur 10 Seemeilen entfernt von unserer momentanen Position. Wir hatten schon interessante Gespräche. Ich bin auch Segler, meist mit meiner Familie und dem eigenen Schiff unterwegs auf Nord- und Ostsee, aber auch Transatlantik bei Regatten. Das ist natürlich eine willkommene Abwechslung im Bordalltag, wenn man zu einer Yacht Kontakt hat. Ich habe kurz vor meiner Abfahrt das neuste Buch der Wilts angefangen zu lesen. Nach 30 Seiten habe ich aufgehört und habe mir gesagt: Schau Dir die Gegend (letztes Jahr sind wir mit der Polarstern nur bei Neumayer und im Weddellmeer gefahren, nicht zur Halbinsel) erst einmal, dann kannst Du es noch besser nachvollziehen. Nun natürlich noch besser mit dem fast persönlichen Kontakt....

Wir haben täglich ein Funkgespräch vereinbart. Ich werde sie bis Südamerika mit Wetterinformationen versorgen. Morgen, am 17.3.98 werden sie den Toern wahrscheinlich antreten. Vielleicht können sich die Schiffe vorher noch treffen.

Ich soll auf jeden Fall herzlich grüßen und würde gebeten, ein kurzes Fax zu senden. Eine Email tut es ja heutzutage auch.....

Bis dann  
 Ralf Brauner

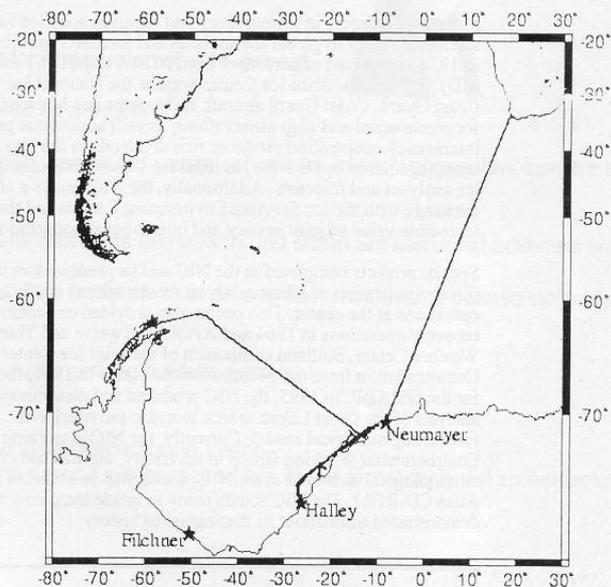


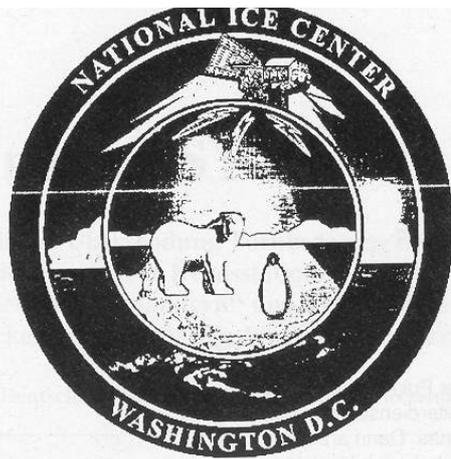
15. März 1998 3.00 UTC

**Polarstern:** 62,4° Süd 58,8° West  
 Wind 9 Bf. WNW  
 3°C

**SY Freydis:** vor Anker auf King  
 George Island, plant  
 „Polarstern“ zu  
 treffen

AWI: Near Real Time Course Plot of the POLARSTERN





# NATIONAL ICE CENTER

## Components:

The USCG International Ice Patrol Liaison Office

---

The National Ice Center Mission The National Ice Center (NIC) is a multi-agency operational center representing the Department of Defense (Navy), the Department of Commerce (NOAA), and the Department of Transportation (Coast Guard). The NIC includes personnel from two departments within NOAA, the National Environmental Satellite Data Information Service (NESDIS) and National Weather Service (NWS). The Navy component within NIC is called the Naval Ice Center (NAVICECEN) and is a fourth echelon command reporting directly to the Naval Oceanographic Office (NAVOCEANO) at the Stennis Space Center, Mississippi. Both NAVICECEN and NAVOCEANO are part of the Naval Meteorology and Oceanography Command, headquartered at the Stennis Space Center. The Commanding Officer of NAVICECEN also serves as the Director of the National Ice Center.

The NIC mission is to provide worldwide operational sea ice analyses and forecasts for the armed forces of the U. S. and allied nations, the Departments of Commerce and Transportation, and other U. S. Government and international agencies, and the civil sector. The NIC produces these analyses and forecasts of Arctic, Antarctic, Great Lakes and Chesapeake Bay ice conditions to support customers with global, regional and tactical scale interests. The NIC regularly deploys NAVICECEN Ice Reconnaissance personnel to the Arctic and Antarctica in order to perform aerial ice observation and analysis in support of NIC customers. NIC ice data are a key part of the U. S. contribution to international global climate and ocean observing systems.

---

History of the National/Naval Ice Center The close association between NOAA and the U. S. Navy began in 1956 with the collocation of the National Weather Bureau and U.S. Fleet Weather Central, Suitland in Federal Building #4 at the Suitland Federal Complex. One result of this move was close cooperation between the Navy and Department of Commerce to maximize productivity and efficient use of resources without duplicating effort. Later development of weather satellites and the resultant impact of satellite imagery in meteorology and oceanography led to the formation of NESDIS. The value of satellite imagery to global ice analyses and forecasts contributed to the formation of the Joint Ice Center in 1976, comprised of personnel from NOAA (NESDIS) and the Navy (Fleet Weather Facility, Suitland, MD). In 1995, the Joint Ice Center became the National Ice Center as it expanded to include the U. S. Coast Guard. Coast Guard aircraft, icebreakers and Marine Safety Offices contribute valuable platforms for onsite aerial and ship observations, as well as accurate and timely ship and station reports. Today, interagency cooperation produces rich dividends as the Naval Ice Center, NOAA, and the Coast Guard work together to operate the National Ice Center and accomplish the national mission of providing global ice analyses and forecasts. Additionally, the NIC enjoys a close international relationship and data exchange with the Ice Services Environment Canada and the Canadian Meteorological Center. The incredible value of joint agency and international cooperation are clearly evident at the NIC!

Special projects completed at the NIC and its predecessors through the years include Project FAMOS (Fleet Application of Meteorological Observations) in 1962, marking the birth of environmental satellite operations at the center. This center also provided environmental support to the USS THRESHER recovery operations in 1964 and APOLLO Twelve and Thirteen lunar missions. In 1978, the Fleet Weather Center, Suitland component of the Joint Ice Center received a Navy Meritorious Unit Commendation from the Secretary of the Navy. In 1991, the NIC became the central coordinating body for the USIABP. In 1995, the NIC produced and disseminated a fully automated, digital product - an ice analysis of the Great Lakes, which was also provided to the NWS as input to the U.S. weather forecasting numerical model. Currently, the NIC is working with the Gore-Chernomyrdin Commission - Environmental Working Group to declassify, digitize and compile nineteen years of Arctic sea ice climatological data held at the NIC, which will be included in a joint U.S.-Russian Federation Sea Ice Atlas CD-ROM. The NIC stands ready to tackle tomorrow's challenges with the same vigor demonstrated throughout its distinguished history.

---

If you have any comments please E-mail the [Webmaster](#)  
Page last updated on 21 February, 1998 01:57 PM.

# Kommunikation mit mm-Stationen über Pactor in das Internet und umgekehrt

Thema: DL4FDB-Funkmail  
Datum: 18.12.1998 21:33:30  
From: DL4FDB@cho.win-net.org  
Reply-to: DL4FDB@cho.win-net.org  
To: ghirsch599@aol.com



From: DL4FDB@cho.win-net.org  
To : ghirsch599@aol.com  
Date: Fri, 18 Dec 1998 15:15:53 UTC

Lieber Guenther, liebe Constanze,  
heute ist der 17. Dezember 1998 und bis Weihnachten ist es nicht mehr lange hin. Bei Euch herrscht, im Gegensatz zu uns, ganz sicher Weihnachtsstimmung.  
Wenn diese E-mail Euch erreicht, kommt sie direkt von Bord der VAMOS. Mit Helmut van Straelen habe ich schon fleissig mails ausgetauscht. Eine feine Sache. Wir sind z.Zt. in Venezuela (Isla Margarit a). Seit zwei Wochen segeln wir wieder, d.h. von Trinidad einen Nachttoern nach Los Testigos und vi er Tage spaeter einen Tagestoern nach hier.  
Im Mai werden wir mit VAMOS Richtung Europa gehen, der Pazifik ist aus unserem Programm gestrichen. Gesundheitliche Gruende sind dafuer ausschlaggebend.  
Nun wuenschen Arno und ich Euch ruhige, zufriedene Feiertage und ein Gutes Neues Jahr.  
73,88, Uschi, DL4FDB/mm

---

Thema: frohe weihnachten  
Datum: 19.12.1998 22:05:16  
Von: GHirsch599  
An: DL4FDB@cho.win-net.org



hallo uschi und arno,

wir haben uns ueber eure erste nachricht ueber pactor in das internet sehr gefreut.

es war bestimmt nicht einfach, diese technik ins laufen zu bringen.

weisse weihnachten wird es wohl nur inhoeheren lagen geben.der ganze schnee ist leider weggeschmolzen.die teiche aufgetaut.

viel trubel in den staedten.zu hause machen wir es uns allerdings gemuetlich und sitzen am kamin mit adventskranz.

segeln in tropischen gewaessern ist natuerlich etwas ganz anderes. wuerde uns aber mindestens ebenso viel spass machen wie ski oder schlittenfahren.

vielleicht geht es morgen auf 14313 um 10.15 utc in eure richtung.begleite gerade drei yachten ueber den grossen teich.

wir wuenschen euch schon jetzt frohe weihnachten und wunderschoene toerns auch im neuen jahr.lasst euch mit der rueckkehr nach europa zeit.es gibt sicher in der ferne noch viel zu entdecken.

guenther und constanze



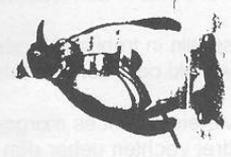
Thema: start KAYA  
 Datum: 30.12.1998 05:52:11  
 From: hirche@hotmail.com (ruediger hirche)  
 To: ghirsch599@aol.com

Hallo Guenther,  
 vielen Dank, dass Du trotz hoerbarer Krankheit fuer uns QRV warst.,  
 schade, dass es fuer Q5 nicht langte.  
 Mit deiner Box hatte ich leider noch kein Glueck, 14077 ist auch  
 besetzt, koennten wir es nochmal auf 14073 probieren? beste propagation  
 ca. 14.00 UTC.  
 Dies ist leider unsere letzte email-moeglichkeit vor Oman (ca. Mitte  
 Februar), wir starten ca. uebermorgen Richtung Malediven. Wuerde uns  
 sehr freuen, wenn qso doch noch klappt!  
 wy 73 von der KAYA-crew Gaby & Ruediger

Thema: von der Freydis  
 Datum: 22.12.1998 16:48:40  
 From: hvs@rhein-land.com (Helmut van Straelen)  
 To: GHirsch599@aol.com

>X-Mailer: WinLink-NetLink  
 >From: SY Pangaea  
 >To: hvs@rhein-land.com  
 >Date: Mon, 21 Dec 1998 21:40:31 -0600  
 >  
 >Dear Helmut,  
 >The TO sailboat Freydis just arrived this afternoon from Chile, the  
 >longest passage Erich and Heide have ever made! They made it here in  
 >one piece and would like to let her parents know that they are fine.  
 >Could you send this message to Gunty Baby (Gunther Hirschberg)at  
 >Intermar... he knows how to get in touch with the parents. Also, please  
 >tell Gunther that they would like to know more about the depression over  
 >Tahiti. We will keep them posted!  
 >

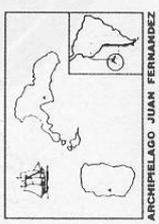
>Thanks so much again!  
 >Love Erika Achim Erich and Heide  
 >  
 Fohe Weihnacht von Helmut  
 Helmut van Straelen, Germany, Fone: +49(0)2824-6287  
 Weltumsegler spinnen Seemannsgarn, Fax 965906  
 circumnavigation with TRANS OCEAN  
 Windmueller lassen die Fluegel sausen, all mills at the Rhine area  
 http://www.rhein-land.com ## MAIL TO: hvs@rhein-land.com  
 +



ISLA ROBINSON CRUSOE - V REGION - CHILE

Placa recordadora en honor del marino escocés Alejandro Selkirk, ubicada en El Mirador del mismo nombre. Selkirk llegó a la isla el 1.º de septiembre de 1704, desembarcando del "Cinco de Mayo" por su propio voluntad. Allí sobrevivió durante 4 años y 3 meses en total aislamiento, hasta que fue rescatado por los buques españoles "Düren y Aduchessivi" el 26 de febrero de 1709, bajo el mando del Capitán Woodes Rogers, quien lo llevó de vuelta a Inglaterra en 1711.

Selkirk, who spent more than 4 years of isolation on Masahena (R. Crusoe Island) was the real life model for Daniel Defoe's fictional character Robinson Crusoe



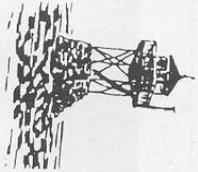
ARCHIPELAGO JUAN FERNANDEZ

Robinson (Ruebe) June,  
 vor 15 Jahren waren wir schon einmal hier. Jetzt kreuzt  
 die Freydis da, erst mal ihre eigenen Kuts.  
 Sicher das die Passbrunnenbedingungen so unpassabel  
 sind. Ein Moment machen wir nicht einmal  
 mehr den Christen ELA DJY. Viel Spaß, das  
 ihr im Hintergrund wirkt!



Thema: E-Mail von Tom und Uda  
Datum: 08.01.1999 07:54:43  
From: rodens@mail.infocanarias.com (RODENS)  
Reply-to: DL2KAI@bna.win-net.org  
To: ghirsch599@aol.com (Günter Hirschberg)

From: DL2KAI@bna.win-net.org  
To : rodens@mail.infocanarias.com  
Date: Wed, 06 Jan 1999 11:40:29 -0500



Liebe Christine und Mike,  
also wenn der Mike heute morgen (hoffentlich nicht aus Kurzatmigkeit) nicht einmal Luft geholt haette, dann waere der Kontakt wahrscheinlich nicht zustande gekommen.  
Also uns geht's gut wir sind in Jose Pobre N 09.36 W 079.38 in einer Bucht, die ein Schweizer, Konrad Markus TO-Stuetzpunkt zu Marco's Marina ernannt hat. Das hat mit Marina nur entfernt zu tun, aber man liegt hier gut und sicher in aller Beziehung. Hier in der Bucht liegen zur Zeit sechs Schiffe (drei Deutsche) und zwei haben sich ueber Funk fuer spaeter angemeldet und Markus, der ein kleines Urwald-Restaurant betreibt, ist ein traumhafter Koch.  
hier wechselt sich warmer Regen mit praerer Sonne ab, die Regenzeit, die schon zu Ende sein sollte, hat fast verhindert, das wir ueber voellig aufgeweichte Erdstrassen zur naechsten Stadt ( 40 km = 5 Std) mit einem Privatwagen ( Busse schaffen die Strasse schon lange nicht mehr),nach Colon zum Einkaufen fahren konnten.Zwanzig Freiwillige, die gesamte maennliche Einwohnerzahl des Dorfes hat in Eigeninitiative versucht, die kritischsten Strassenabrutschstellen zu reparieren. Jedenfalls ist es denn doch gelungen und die Versorgung wurde wiederhergestellt.  
Unsere Route seit Spanien: Kanaren wo wir Max wiedertrafen, dann gemeinsam Kap Verde, Tristan da Cunha Cabedelo, wo Max dann sehr zu unserem Leidwesen nach Sueden abbog, Fortaleza, Korou/Teuraisinsel, Trinidad (9 Monate ),Venezuela (12 Monate), ABC-Inseln (3 Monate) Carthagena (3 Monate) St. Blas bis hier im Urwald (kein Telefon, oft kein Strom, aber plenty of water und sehr nette Panamemos. Hier ist die Welt noch in Ordnung.  
Wir haben nach langem Suchen einer sauberen und funktionierenden Verbindung nach Hause jetzt Pactor mit dem Pactor-modem von SCS dem PTC II installiert, ueber den jetzt gleich die mail abgeht und das ist nach langen fruchtlosen Versuchen und nach dem voelligen Abbau der Kuestentfunkstellen ueberall das Kommunikationsmittel, was funktioniert. Seit langem einmal ein richtiges Erfolgserlebnis, wenn Du die bits per SSB durch den Raum jagst.

das einzige was sicherer ist, aber auch teurer, ist Immarsat-C, das ist zwar viel langsamer, aber ueber Satellit und als kommerzielles System von keinem good will der Funker abhaengt. E-mail ueber das Win-net ist kostenlos und geht rund um die Uhr und rund um den Globus. Es geht zwar nur Text, keine Grafik und bisher kein sonstiges Binaer-file, aber auch das ist bei Immarsat-C nicht moeglich.  
Du musst das unbedingt dem Max erzaehlen, er braucht dazu das o.a. Modem und nur das, alle anderen Pactor I modems loehnen die Ausgabe nicht. For more details and MBO specific instructions, contact one of the listed Netlink-Winlink MBOs or check the following Homepages:  
group: www.win-net.org ,K4CJX: winlink.org/k4cjx, KN6KB:  
www.dwatt.com/users/kn6kb.html, N0ZO : members.icia.com/n0zo,  
W4NPX: home.sprynet.com/sprynet/w4npx  
W6EUT:www.startel.net/users/w6eut,Z5S5 : users.iafrica.com/z5s/zs55  
Ihr seht, die Am'ts sind da federfuehrend,aber es gibt auch andere rund auf dem Globus und es werden immer mehr. Wir senden unsere e-mail im Augenblick entweder ueber K4cjx oder n0zo und hoeren auch beide ab.  
e-mail adr dl2kai@bna.win-net.org fuer k4cjx oder dl2kai@lee.win-net.org fuer n0zo.



Also, sagt dem Max einen schoenen Gruss von uns und wir sind ab 2. Woche Februar bis ca. Ende Maerz in Duesseldorf. Die alte Berliner Adresse existiert nicht mehr.

Adr. Thomas und Uda Eulenberg , Burgallee 4, 40489 Duesseldorf Tel 0211 401333,403569 (Anrufbeantworter)/Fax 403257 e-mail: raoul.eulenberg@duesseldorf.neturf.de

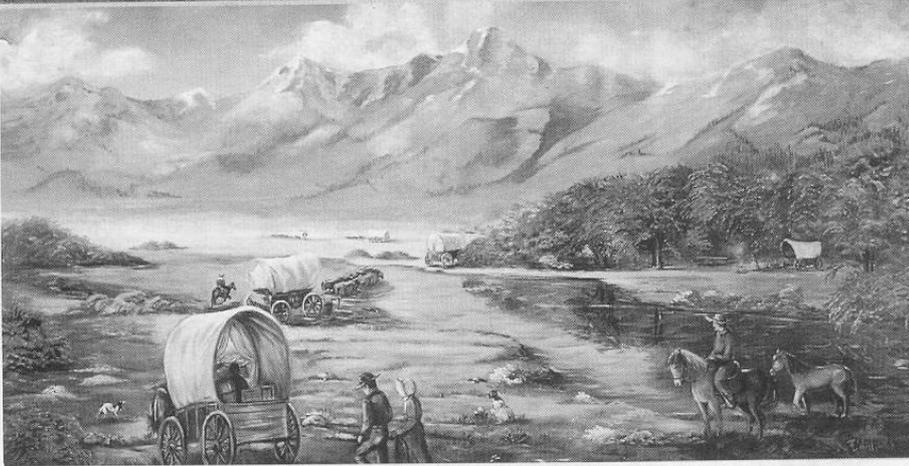
Wir haben waehrend dieser Zeit natuerlich fuer unsere Freunde, also Euch und Max mit Stanhild open house. Ihr koennt, wenn Ihr in dieser Zeit in DL seid, gerne bei uns uebernachten, wir wuerden uns riesig freuen. herzlichst Thomas und Uda dl2kai S/V NOVEMBER

\*\*\*\*\*

Lieber Guenter,  
ich dachte mir dieser Brief ist von Interesse fuer Dich.  
Herzliche Gruesse von der Costa Blanca!  
Mike und Christine



# Grüße aus der Ferne



*Handwritten German text:*  
 Dear friends (in 1974)  
 The landscape & painter are  
 just what we needed for our  
 vacation - sun and TV out  
 in the West. Roadhouse Hotel  
 10751 P. and Main Street  
 Eugene Oregon 97401. DL.  
 Apple top top down,  
 this is the way to the  
 country in the mountains. The  
 cattle are so healthy. Well done!  
 Thanks, also for the card. I hope  
 you like it. DL

**CROSSING THE POWDER RIVER**  
 by Ellen J. Williams

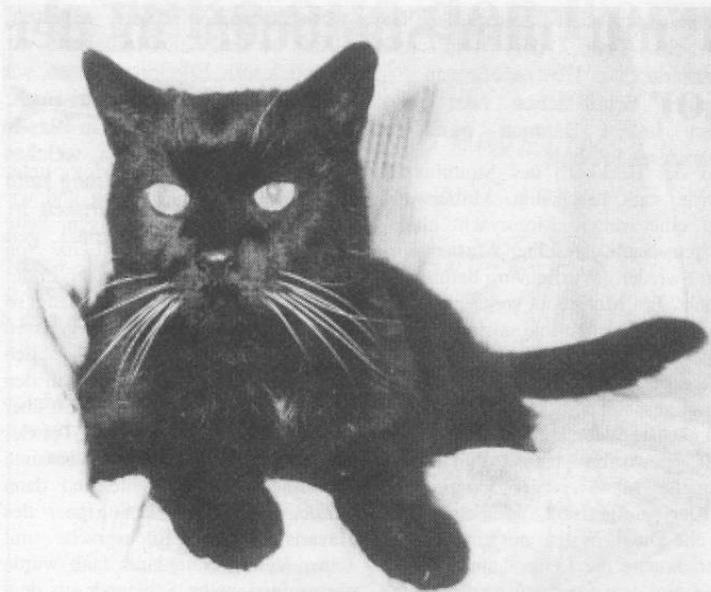
This four by eight foot painting portrays pioneers on the Old Oregon Trail near what is now Baker City, Oregon. The painting is permanently displayed at the Baker County Oregon Trail Regional Museum.

Pub. by Futuristic Photography, Box 208, Enterprise, OR 97828  
 Photography by W.W. Klages, Box 208, Enterprise, OR 97828  
 OT 1-1293-1&4T 73 & 88 DL 9 LB X



POSTCARD

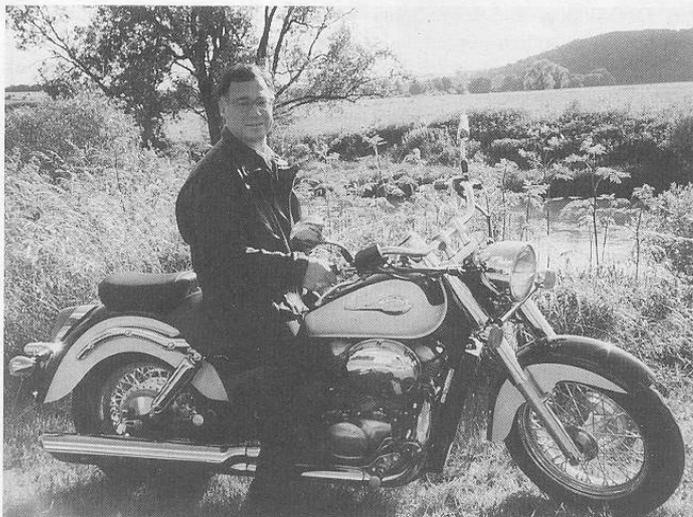
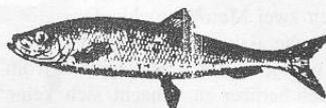
*Handwritten address:*  
 HERAN & FRAU  
 GÜNTER & CONSTANCE KIRSCHBERG  
 DL Ø NL  
 KRONBERG/THAUNUS  
 GERMANY  
 G.H.F.C.



## Nachruf

Kater MORITZ ist verstorben. 18 Jahre hat er am Funk gelauscht und sich den Bauch auf der Endstufe gewärmt. Nun gehört sein Schnurren der Vergangenheit an.

Die Redaktion



## Segelersatz?

Neues Bild von DL 0 NL. Günther auf seinem glänzenden Feuerstuhl in angemessener Montur.

Herzlichen Glückwunsch!



# Kommunikation mit mm-Stationen in der Betriebsart Pactor



file: DJ4UQ nr: 1 from DF2XX title: Strandung SAIL-AWAY

Crescendo Salinas, 24.02.97

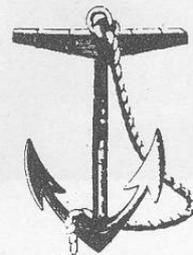
Am 22. Feb. 97 um ca. 1630 AST strandete die niederländische 13-m-Segelyacht „SAIL AWAY“ auf dem Riff „Cayos de Ratonés“ vor Salinas, Puerto Rico. Vor Anker liegend in Salinas hörten wir den Notruf auf Kanal 16 und waren als erstes Dingi am Riff. Das Schiff wurde mit jeder heranrollenden Welle ein Stück 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 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 1730 Uhr konnten zwei Motoryachten für Schleppversuche 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 Dingi und meinen Rückenproblemen war eine solche lebensgefährliche Sache nicht machbar. Es fanden sich aber zwei mutige Fahrer mit entsprechenden Dingis, Schlauchboote 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°, die Leine brach

und der Heckkorb des Motorbootes wurde stark beschädigt. Mittlerweile war eine weitere Motoryacht eingetroffen. Nach demselben Muster wurden wieder Wurfleinen herübergebracht. Ein Motorboot sollte am Topp des Mastes ziehen und das andere am Bug des Havaristen. Bei der Leinenübergabe wurde ein Mann aus dem Dingi geschleudert, konnte aber bevor die nächste Welle kam und ihn auf das Riff geworfen hätte, durch das schnelle Manöver des Dingifahrers wieder aufgefischt werden.. Das zweite Dingi, in dem nur einer alleine war, konnte die Leine dann übernehmen. Bei dem zweiten Versuch konnte der Havarist etwas aus dem Brandungsbereich herausgezogen werden in flacheres Wasser. Die Motoryacht, die am Masttop gezogen hatte, geriet selbst 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, 20-25 mm Leine weggeht. Mit jetzt einsetzender Dunkelheit mußten alle weiteren Aktionen abgebrochen werden. Der Skipper und seine Frau konnten noch abgehoben 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 Dingi halten. Auf jeden Fall hatten wir die Leine. Wir brachten die Leine rüber zum Motorboot. Kurze Zeit später sahen wir, daß sich das Dingi 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 Dingi senkrecht, Motor unter Wasser, aber er hielt durch und wir kippten wieder zur richtigen Seite zurück. Bettina hielt die Leine von dem anderen Dingi immer noch in der Hand, zum Glück war sie sehr lang, so daß sie ihr nicht aus der Hand gerissen wurde. Der Schleppversuch blieb erfolglos, da der Havarist sich in den Korallen schon ein richtiges Nest über Nacht gebuddelt hatte. der Trawler beschädigte sich noch die gesamte Seereling 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 draufsetzte. Es wurde eine 50 mm Trosse übergebracht und auch eine große 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 kann. Wer also vorhat, mit seinem Schiff Abkürzungen über Land vorzunehmen, ist mit einem stabilen Stahlrumpf bestens bedient, wie diese Geschichte wieder zeigt.

Bettina und Rainer



# Grüße aus der Ferne

AÇORES PORTUGAL

SANTA MARIA  
Casa tradicional  
Traditional house

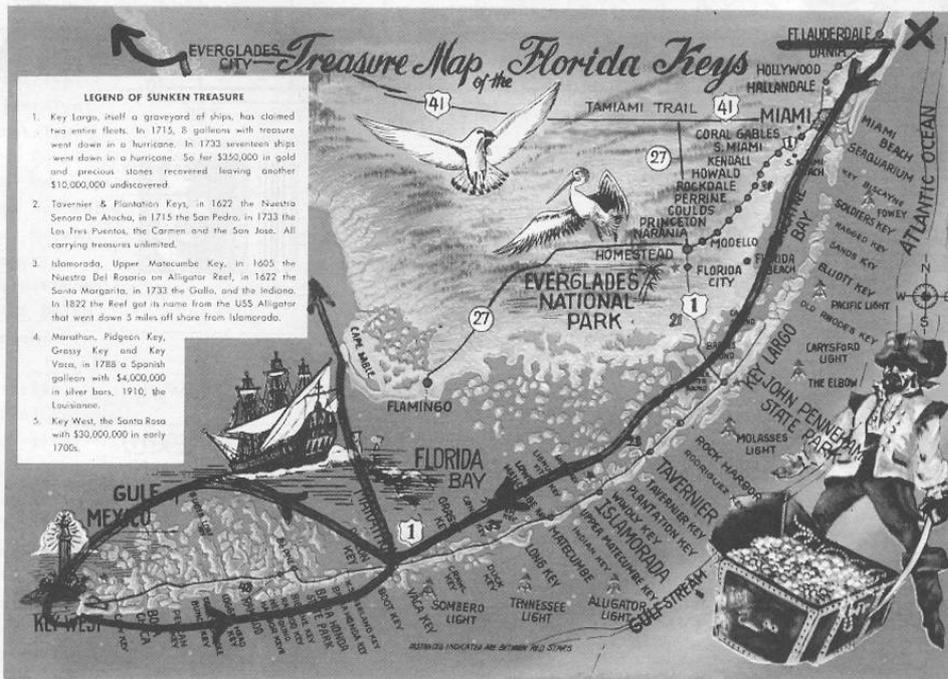
SY GARDELIN

LIEBER GÜNTER UND ALLE FREUNDE  
VON INTERMAR.  
VON DEN AZOREN SENDEN WIR  
EUCH DIE BESTEN GRÜßE.  
VIELEN HERZLICHEN DANK FÜR  
EURE PROFESSIONELLEN  
WETTERNACHRICHTEN, FÜR UNS  
IST DAS SEHR NÜTZLICH UM  
EINE SICHERE NAVIGATION ZU  
MACHEN.

NOCH MAL VIELEN DANK  
ENZO  
*Enzo*

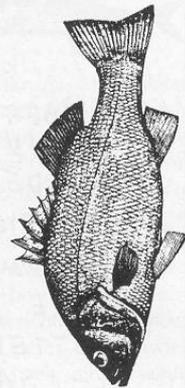
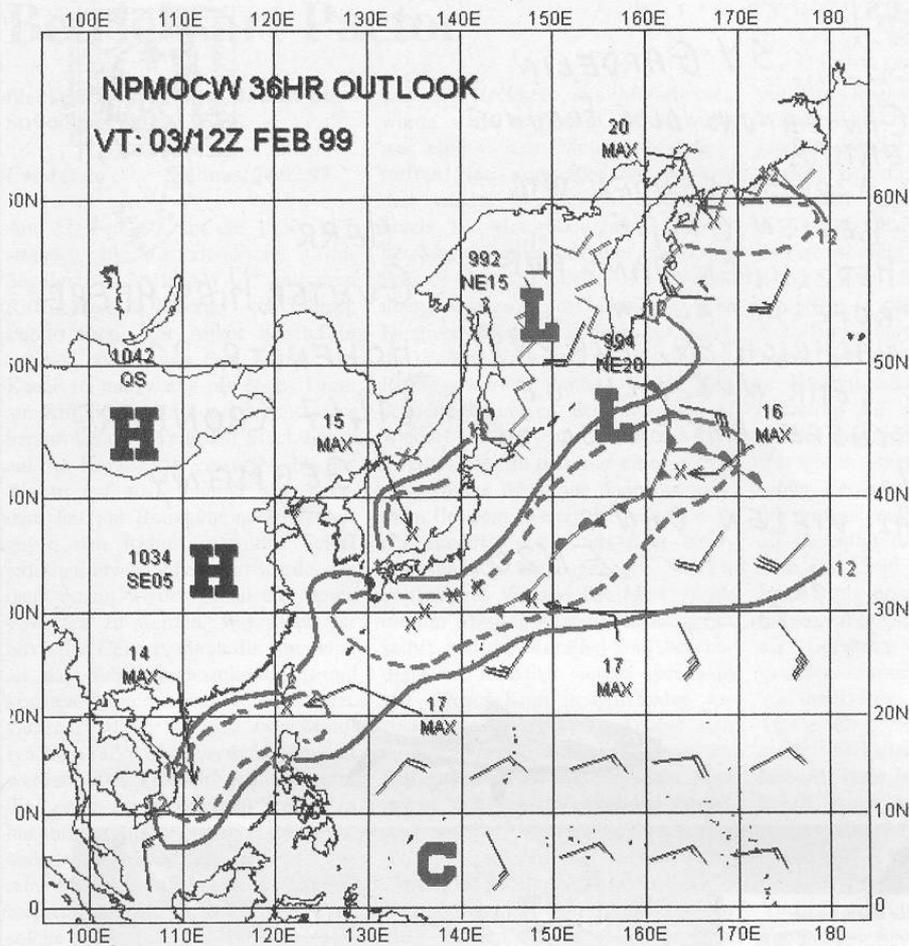


HERR  
GÜNTER HIRSCHBERG  
HOHENSTR 21  
61467 KRONBERG  
GERMANY



Winterroute der SY IDUNA - vy 73 de Willy/DL1WHA y Marlene

# WX aus dem Internet



GRAN CANARIA M 15  
 PUERTO DE MOGAN  
 S Y. TAYO  
 NERNER + TUTTA  
 14.02.97 REHBERGER



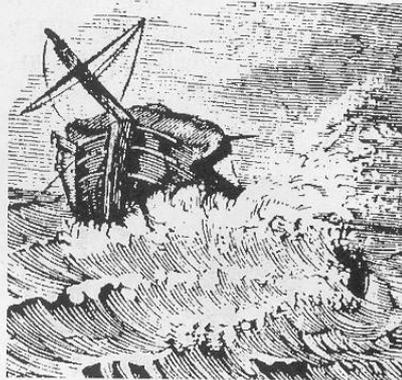
SEHR GEEHRTER  
 HERR HIRSCHBERG,  
 AUF DIESEM WEGE MÖCHTEN  
 WIR UNS GANZ HERZLICH FÜR  
 DIE BETREUUNG DER AMATEUR-  
 FUNKER-WETTERBERICHT-  
 BEDANKEN. DLR TORN WIR  
 ANSTRENGEND, ABER DIE  
 GRÜSSE ÜBER FUNK GÄBEN  
 KRAFT, DA WIR NICHT SPRECHEN  
 DÜRFEN (LIZENZ) AUF DEM KOST-  
 WEG. DANKE, WIR WERDEN  
 WEITER ZUHÖREN UND UNS  
 SPÄTER WIEDER SCHRIFTLICH  
 MELDEN.

HERRN  
 GÜNTHER HIRSCHBERG,  
 HÖHENSTR. 21  
 D-61476 KRONBERG  
 ALEMANIA

# Formblatt Suchmeldung



Intermar gab 1998 mehrere Suchmeldungen durch, die meist nach wenigen Tagen auch in abgelegenen Seegebieten zum Erfolg führten, da auf verschiedensten Wegen bis zur „Mund zu Mund“ Weitergabe in Häfen und Marinas ein enges „Maschennetz“ besteht. Hilfreich ist dabei, wenn Angehörige dieses Formblatt nach Möglichkeit ausfüllen und den Suchenden zukommen lassen.



KREUZER-ABTEILUNG DES DSV    S U C H M E L D U N G    DEUTSCHE GESELLSCHAFT Z. RETTUNG SCHIFFBRÜCHIGER

SUCHMELDUNG aufgenommen am: \_\_\_\_\_ Uhrzeit: \_\_\_\_\_

Name, Vorname des Schiffsführers    A d r e s s e    Führerscheine    Club    Vercharterer/ Telefon

---

**BESCHREIBUNG DES FAHRZEUGS**

Name der Yacht: \_\_\_\_\_ Personenzahl an Bord: \_\_\_\_\_ (siehe auch Rückseite)

Heimathafen: \_\_\_\_\_ Revier: \_\_\_\_\_

Segelyacht/Typ: \_\_\_\_\_ letzter gemeldeter Hafen: \_\_\_\_\_

Motorsegler/Typ: \_\_\_\_\_ ausgelaufen am: \_\_\_\_\_

Motoryacht/Typ: \_\_\_\_\_ geplante Route: \_\_\_\_\_

Farbe des Rumpfes: \_\_\_\_\_ nächstes Reiseziel: \_\_\_\_\_

Farbe des Wasserpasses: \_\_\_\_\_ voraussichtliche Ankunft: \_\_\_\_\_

Farbe der Aufbauten: \_\_\_\_\_ überfällig seit: \_\_\_\_\_

Farbe der Segel: \_\_\_\_\_ was wurde bisher veranlaßt: \_\_\_\_\_

Segelnummer: \_\_\_\_\_

Amtl. Kennzeichen: \_\_\_\_\_ Ausgang der Suchmeldung: (Datum, Uhrzeit) \_\_\_\_\_

**TECHNISCHE DATEN**

Abmessungen: \_\_\_\_\_ RCC Bremen: \_\_\_\_\_

Länge: \_\_\_\_\_ Breite: \_\_\_\_\_ Tiefgang: \_\_\_\_\_ PAN-Meldung über (Erstaussendung)

Seefunkstelle: \_\_\_\_\_ ja/nein \_\_\_\_\_ Nordeich Radio: \_\_\_\_\_

Rufzeichen: \_\_\_\_\_ Kiel Radio: \_\_\_\_\_

UKW/Grenzwelle/Kurzwelle/einseitiger Sprechfunk \_\_\_\_\_ Elbe-Weser-Radio: \_\_\_\_\_

Radioempfänger: \_\_\_\_\_ ja/nein \_\_\_\_\_ andere Küstenfunkstellen: \_\_\_\_\_

Seenotfunkboje: \_\_\_\_\_ ja/nein \_\_\_\_\_

See-/Flugfunkboje: \_\_\_\_\_ ja/nein \_\_\_\_\_ Auswärtiges Amt: Sachbearbeiter: \_\_\_\_\_

Motorisierung: \_\_\_\_\_ wer löste die Suchmeldung aus: \_\_\_\_\_

Brennstofftank: Inhalt: \_\_\_\_\_ Adresse: \_\_\_\_\_

Dinghy/Typ: \_\_\_\_\_ Name: \_\_\_\_\_ Telefon: \_\_\_\_\_

Rettungsinsel/Typ: \_\_\_\_\_ R e i s e r u f

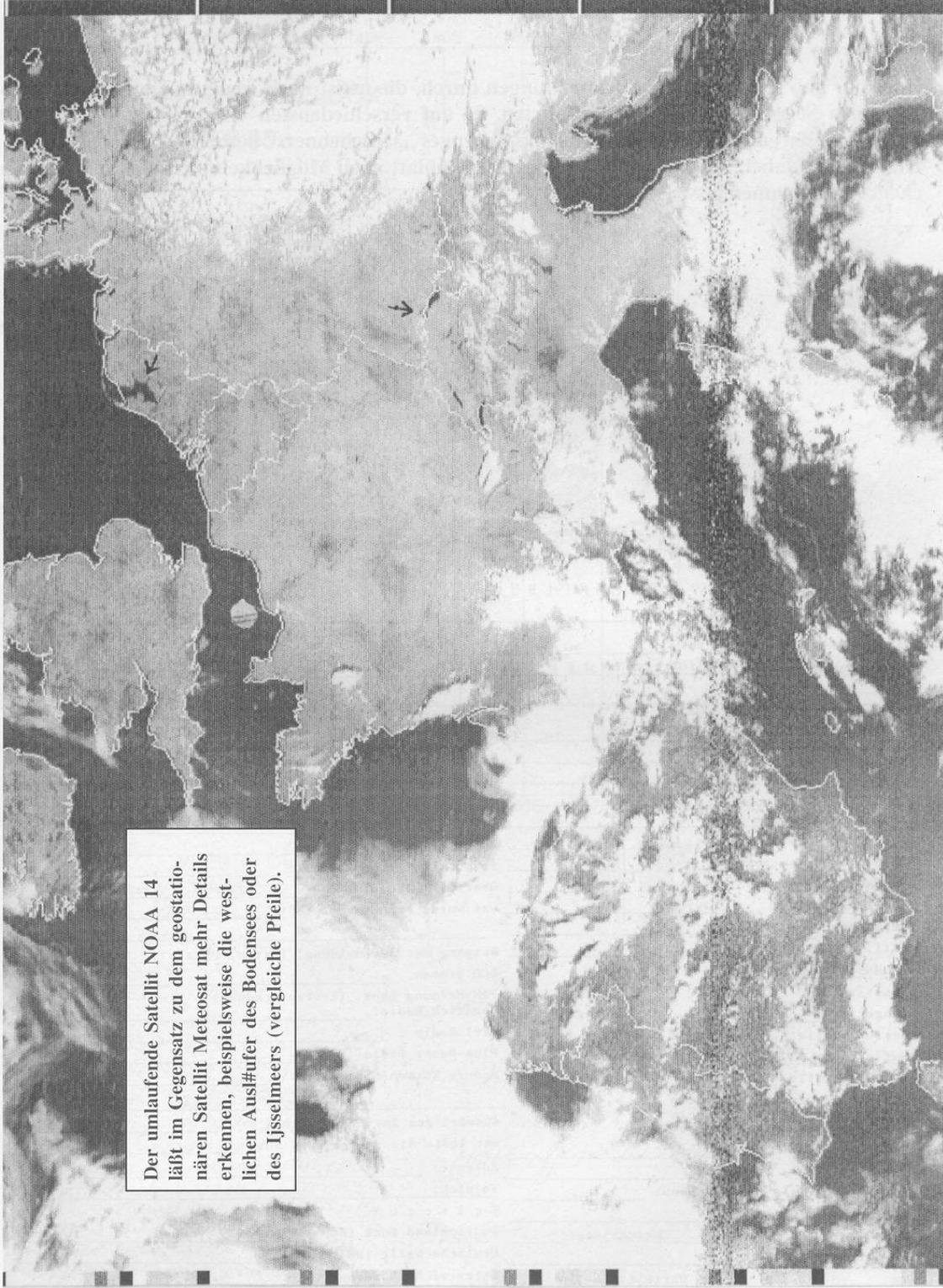
Rettungsringe: Farbe: \_\_\_\_\_ beschriftet: \_\_\_\_\_ Deutschland Funk (DLF): \_\_\_\_\_

aufgenommen von: \_\_\_\_\_ Deutsche Welle (DW): \_\_\_\_\_

am: \_\_\_\_\_ Uhrzeit: \_\_\_\_\_ Österreich. Rundfunk (ORF): \_\_\_\_\_

© KREUZER-ABTEILUNG des DSV

(C) UKWtechnik 1989 - 1997 15.05.98 13:58 NOAA 14 VIS 46<sup>1</sup>/<sub>2</sub>N 260<sup>1</sup>/<sub>2</sub>



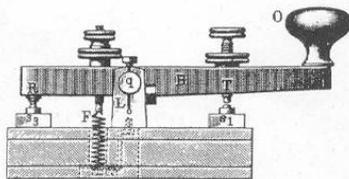
Der umlaufende Satellit NOAA 14 läßt im Gegensatz zu dem geostationären Satellit Meteosat mehr Details erkennen, beispielsweise die westlichen Ausläufer des Bodensees oder des Ijsselmeers (vergleiche Pfeile).

# Das letzte Morsesignal ist längst gesendet

## Ende des Jahres 1998 schloß Norddeich Radio vollständig

Ein Nachruf von Christian Rickens und Wolfgang Uchatius

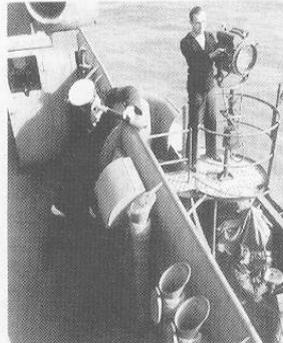
Die Küstenfunkstation von Norddeich Radio steht dort, wo Deutschland endet: gleich hinterm Deich, in Utlandshörn, wo das Land flacher ist als das Meer, und wo der Nordwest die Bäume krümmt. Graue Metallmasten ragen hier ein paar Dutzend Meter in die Höhe und verbinden die Erde mit dem Himmel. Am Fuß der Masten stehen zwei Häuser von der Art, die man Zweckbauten nennt; ringsherum grasen Kühe. Jahrzehntlang war dies die Brücke zwischen dem Land und allen Meeren. Jeden Tag in jedem Jahr, 24 Stunden in drei Schichten, saßen die Funker an ihren Geräten und sprachen mit der Welt.



Stift des Funkers: die Morsetaste

Sie empfangen SOS-Rufe aus der deutschen Bucht, leiteten Telegramme vom einsamen bayerischen Seemann an sein Mädchen in Ruhpolding weiter, versandten medizinischen Rat für den malariakranken Smutje

im Golf von Bengalen und neue Order vom Reeder in Hamburg. Dank Norddeich Radio begann für Seeleute rund um den Globus die Heimat in Ostfriesland.



Stummes Morsen: Lichtzeichensignale

Am 31. Dezember 1998 wurde Norddeich Radio abgeschaltet, die Funkmasten werden abgerissen. 36.000 Kilometer über dem Meer hängen neue Satelliten am Himmel und besorgen das Vermitteln. Die Welt braucht keine Spezialisten mehr zum Funken. Die Nummer der vier Inmarsat-Satelliten steht in jedem Telefonbuch, der Pazifik hat die Vorwahl 00872. Technischer Fortschritt ist der falsche Ausdruck. Die Technik schreitet nicht, sie springt. Manchmal im Zickzack und manchmal geradeaus. Jetzt ist sie so weit gesprungen, daß Funkmasten zu Alteisen werden. Utlandshörn, ein Stück Land, das die Friesen erst im vergangenen Jahrhundert Meter um Meter und Jahr um Jahr der Nordsee abgerungen

haben, wird wieder zu dem vergessenen Flecken hinter dem Deich, der er vor Heinrich Hertz war.

1888 setzte jener Hamburger Physiker zwei Metallkugeln unter Strom. Er erhöhte die Spannung, ein Funke sprang von der einen zur anderen Kugel und erzeugte elektromagnetische Strahlen. Hertz hatte die Radiowelle entdeckt. Der Italiener Guglielmo Marconi entwickelte aus dieser Entdeckung die drahtlose Telegrafie. Die Technik sprang, wie zuvor der Funke. Unsichtbare Wellen schwangen seither über den sichtbaren Teil des Meeres und trugen Morsesignale, den langen



Hier spricht der Seemann

und den kurzen Ton, durch die Atmosphäre. Die Kommunikation auf See war nicht mehr auf die Sichtweite begrenzt - hinter dem Horizont ging es weiter.

# .....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.