

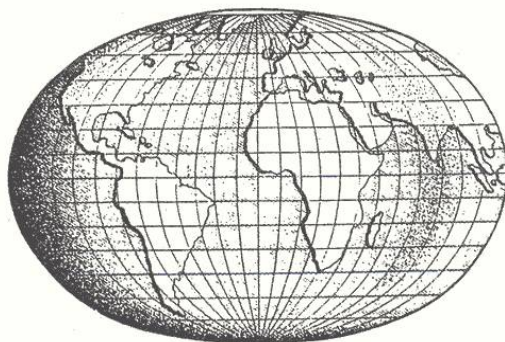
INTER



MAR [®]
Inc.

Amateur-Seefunk e.V.

JAHRESBERICHT 1999
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:

Stadtparkasse 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,

wird der von uns meist mit Langfahrtseglern betriebene Amateurfunk in den kommenden Jahren durch neue Kommunikationswege ersetzt werden?

Nach meiner Einschätzung wird dies nicht der Fall sein. Die Gründe hierfür möchte ich kurz darlegen:

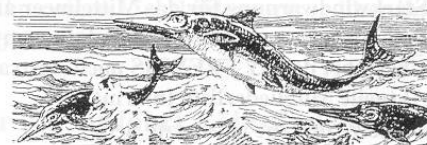
1. Die in der Sportschiffahrt verbreiteten Seefunkanlagen eignen sich wegen ihrer begrenzten Reichweite meist nur für die Küstenschiffahrt und dienen bestimmten Verwendungszwecken. Vergleichsweise selten besitzt der Skipper eine Seefunkanlage für weltweiten Funkbetrieb auf Kurzwelle.
2. Die Anzahl der Küstenfunkstationen nimmt ständig ab und deren früheren Dienste werden nur noch sehr eingeschränkt angeboten.
3. Für die Kommunikation auf hoher See steht zwar Inmarsat zur Verfügung. Die kleineren Anlagen für die Sportschiffahrt haben aber noch immer ihren Preis. Die Anschaffungs- und Benutzungskosten dürften die Bordkasse mancher Fahrtensegler insbesondere bei längeren Gesprächen oder umfangreichem Datentransfer überschreiten.
4. Dies gilt auch für Satellitenhandys wie Iridium und Globalstar oder die Nutzung von Sonderdiensten, die beispielsweise Bern Radio, Pin Oak, Globe Wireless oder Sailmail anbieten.

Unsere Amateurfunkverbindungen (Sprechfunk, Pactor) sind dagegen mit viel weniger Kosten verbunden, da nur eine geringe jährliche Lizenzgebühr anfällt. Die Anschaffungskosten für einen Transceiver, Anpassungsgerät und Antenne sind vergleichsweise gering. Man erreicht auf Kurzwelle auch alle Seegebiete. Neuerdings ist sogar durch Stationen im Ausland eine Verbindung Pactor/Internet möglich. In den maritime mobile Netzen werden aktuelle Daten, wie Position, Wetter etc. ausgetauscht und auch menschliches besprochen. In Seenot oder Dringlichkeitsfällen werden die Behörden und umliegende Fahrtensegler informiert. Hinzu kommt die Freude, mit eigenen funktechnischen Mitteln von zu Hause aus oder auf See große Entfernungen überbrücken zu können.

Es ist daher weiterhin sinnvoll, Amateurfunkverbindungen mit Fahrtenseglern auch durch die Mitgliedschaft in unserem Verein zu unterstützen. Großzügige Spenden und sonstige Aktivitäten haben im vergangenen Jahr wiederum dazu beigetragen, seine Ziele zu erreichen. Hierfür danke ich im Namen des Vorstandes.

**Schönes Segeln und interessante
Funkverbindungen wünscht Euch**

Günther (DLONL)



Inhalt



Vereinsangelegenheiten

Seite

Vorwort	1
Inhaltsverzeichnis	2
Einladung zur Jahreshauptversammlung 2000	3
Geschäftsbericht 1999	4
Protokoll der Jahreshauptversammlung 1999	5
Information zu Intermar	6

Berichte

Die Funker von Intermar (Yacht 13/99)	7
Seine Leidenschaft ist das Wetter (CQ DL 2/99)	9
In Erinnerung an Gabi und Jens	10
Informationen der MF-Runde e.V.	11
Zwei Träume werden wahr von Norbert (DHINK)	12
Thailand – Indischer Ozean von Gabi (DL2FOZ) und Rüdiger (DJ9UE) SY KAYA	14
Von Las Palmas nach Panama von Rotraut (DH3RST) SY NIEJE LEEV	18
Die Reise mit dem Eissturmvogel von Renate und Peter DJ5PB) SY LARA	22
Reisebericht der SANSSOUCI von Gisela und Klaus (DL8LCA)	27
SY GALEB wieder zurück auf Lanzarote von Lisbeth und Arnulf	32
SARILIKA an Siziliens Ostküste von Ingrid (DL3SAR) und Herbert (DJ2OV)	34
Grüße aus Neuseeland von Helmut und Meryle SY FALLADO	36
Von Honolulu nach Kiribati von Elke (DL4DCF) und Fritz SY PICO	37
Der Brand der ASSY in Chile von Heinz-Jürgen (HB9BFX)	39
Kommunikation über e-mail klappt	41
Die SONNENSCHEN im Minervariff von Timm (DL2XAT)	42
Auf der Suche nach dem Paradies von Ingrid (DL1YJI) und Norbert SY HARLEKIN	43
Der Kanaren (Alp-) Traum von Ingrid (DL1YJI) und Norbert SY HARLEKIN	44
Wie ein Erdbeben (Jahrhundertsturm auf den Kanaren)	45
In der Weite des Meeres von Ingrid (DL1YJI) und Norbert SY HARLEKIN	46
Piratenüberfall auf Segelyacht von Peter (DL2MAS) SY PANDAREA	47
Die SONNENSCHEN in Neuseeland (OPUA) von Ingrid und Timm (DL2XAT)	48
Mein schlimmstes Erlebnis mit der Droge Burundanga von Schorsch (DL2AT)	49
Reise zum Rande des Meeres von Klaus (DL5HN) und Johanna (DL5HY) SY OLE HOOP	51

Wetter und Technik

Besondere Wetterinformationen an Segler über DL0NL	54
Hurrikan "Lenny" am 14.11.99 aus dem Internet	55
Starkwindwarnung für das Mittelmeer am 24.10.99	56
Bodenwindprognosen von Honolulu vom 26.10.99	57
Überfahrt der SY FREYDIS nach Australien	58
Aktuelle Mitgliederliste Intermar	59
Die letzte und die allerletzte Seite	60



Einladung zur Jahreshauptversammlung 2000 des INTERMAR Amateur-Seefunk e.V.

Unser diesjähriges Treffen findet am 29. April ab 10.00 Uhr im MS Bootshaus Rodenkirchen (Yachthafen) statt. Adresse: Am Leinpfad, 50996 Köln, Tel. (0221) 39 51 84.

Tagesordnung

1. Begrüßung der Mitglieder und Gäste durch den Vorstand
2. Feststellung der Beschlußfähigkeit
3. Bestimmung des Protokollführers
4. Anträge zur Satzungsänderung von Otto (DJ8OL):
 - 2.1. Erweiterung des Vorstandes*
 - 2.3. Wahl des Vorstandes
5. Festlegung der Tagesordnung
6. Tätigkeitsbericht des Vorstandes
7. Kassenbericht
8. Entlastung des Vorstandes
9. Wahl des Vorstandes

Rolf DK4XI (Geschäftsführer) wird sich nicht zur Wiederwahl stellen.
Klaus (DJ3CD) ist bereit, die Funktion des Geschäftsführers zu übernehmen
Der 1. und 2. Vorsitzende werden sich zur Wiederwahl stellen
Otto (DJ8OL) stellt sich ebenfalls für das Amt des 2. Vorsitzenden zur Wahl
10. Wahl des Kassenwarts
11. Wahl der Kassenprüfer
12. Antrag von Harald (DH1HA)**
13. Antrag Otto: Herbert (DL1YDM) wird zum Ehrenvorsitzenden auf Lebenszeit gewählt
14. Verschiedenes



*Anträge Otto: Zu Punkt 2.1: Der Vorstand wird um den Kassenwart und 3 Beisitzer erweitert
Zu Punkt 2.3: Hinzufügen des Punktes 2.3.1 Durchführung der Wahl: Der Vorstand bestimmt einen Wahlvorstand, bestehend aus einem Vorsitzenden und einem Stellvertreter. Der Wahlvorstand übernimmt während der Wahl den Vorsitz bis ein neuer Vorstand gewählt ist.
Der 1. Vorsitzende, der 2. Vorsitzende und der Geschäftsführer werden in einzelnen Wahlgängen geheim gewählt. Wahlvorschläge sind an den in der Einladung zur JHV namentlich genannten Wahlvorstand zu richten. Das Einverständnis der Vorgeschlagenen kann schriftlich oder auch per Telefon erklärt werden.
Die Stimmberechtigung ist nachzuweisen (Mitgliederliste)

**Anträge Harald: 1. Verlegung der JHV auf die Monate Januar/Februar.
2. INTERMAR-Fach-Klönrunde der Fahrtensegler
3. Versendung von Mitgliederlisten an die Mitglieder von INTERMAR
4. Diplom zur Aufbesserung der INTERMAR-Kasse

Nach Ende des offiziellen Teils Mittagspause mit Essen im Restaurant des schwimmenden Bootshauses. Falls noch genügend Zeit zur Verfügung steht, werden Johanna und Klaus einen **Lichtbildervortrag über ihren Sommertörn nach Nordschottland und zu den Äußeren Hebriden halten.**

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

Jahresgeschäftsbericht 1999



Einnahmen	DM	Ausgaben	DM
Bankguthaben 30.12.98	5.251,93	Schreibkosten Jahresbericht	395,00
Bankzinsen	20,78	Druckkosten Jahresbericht	4.782,90
Spenden	5.285,38	Versand Jahresbericht	466,50
Bargeldbestand	83,78	Kosten Redaktion	374,00
		Bankguthaben 29.12.1999	4.441,89
		Kosten Kontoführung	97,80
		Bargeldbestand	83,78
	10.641,87		10.641,87

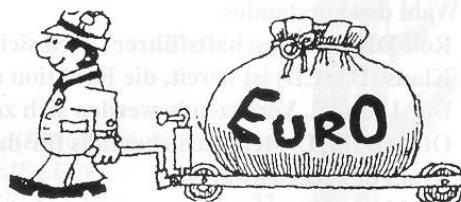
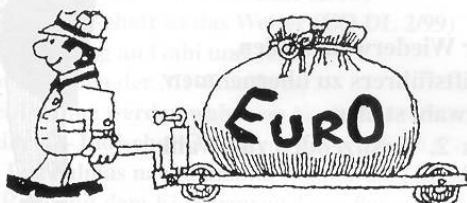
Prüfungs- und Bestätigungsvermerk:

Die Buchführung für den gesamten Zeitraum 1999 entspricht den Satzungsbedingungen.

Für die Richtigkeit:

gez. Herbert Lüpke

gez. Karl Kellermann



Nachrichten aus der Redaktion

Zunächst wie immer unser Dank an alle, die uns Berichte und Fotos zur Verfügung gestellt haben und ebenfalls wie immer unser Bedauern darüber, daß wir viele Texte nicht in voller Länge abdrucken konnten – so schön und interessant wir sie auch manchmal fanden.

Auch diesmal hat uns die Arbeit am Heft Spaß gemacht, was sich hoffentlich auch im Ergebnis widerspiegelt. Dennoch ist dies erst einmal unser letzter Jahresbericht, denn wie sicher viele schon mitbekommen haben, geht die OLE HOOP am 6. August, 10.00 Uhr ab Finkenwerder wieder für drei Jahre auf Reisen.

Es soll wieder eine Weltumsegelung werden, doch teilweise auf einer anderen Route – statt Karibik und Panama steuern wir möglichst im Herbst schon Brasilien an, um im Januar/Februar um Kap Hoorn herum in den Pazifik zu segeln. Die weiteren Ziele sind noch nicht genau festgelegt. Natürlich werden wir während unserer Reise wieder QRV sein und freuen uns schon auf die sicher zahlreichen Funkkontakte.

**Johanna (DL5HY) und Klaus (DL5HN),
beide demnächst wieder maritime mobile**



Protokoll der Jahreshauptversammlung 1999

Ort: Köln Rodenkirchen, Bootshaus
Zeit: 24.4.99, ab 10.30 Uhr

1. Begrüßung durch Günther (DL2FCG/DL0NL) zur 30.
Hauptversammlung

Ehrung des OM DL1YDM Herbert

Eine traurige Nachricht: DF8

Jens und Gabi ertrunken

2. Die Beschlußfähigkeit der Versammlung wird fest-
stellt

3. Protokollführer: Rolf Behnke
DK4XI/DL0IMA
Versammlungsleiter: Günther Hirschberg
DF2FCG/DL0NL

4. Festlegung der Tagesordnung wie Vorschlag

5. Tätigkeitsbericht des Vorstandes

6. Themen:

Kommunikationswege

- Sprechfunk
- Digitale Betriebsarten
- Telefon und Fax
- E-mail
- persönliches Treffen

Wetterempfang

- online Seewis
- Funk (Rom Radio usw.)
- Internetquelle

Vereinswerbung

- Homepage

- Frankfurter Presse
- Clubheft

Zusammenarbeit mit anderen Vereinen

Finanzielle Möglichkeiten des Vereins

Mitgliederzahl

- Stand 1999
- Ermittlung aktiver Mitglieder
- Satzungsänderung oder sonstige Maßnahmen

7. **Kassenbericht**

Bestätigung des Kassenberichts durch die Kassenprüfer

8. **Entlastung des Vorstandes**

Vorstand wird einstimmig entlastet

9. **Wahl des Vorstandes**

- 1 Enthaltung angenommen
- Antrag auf Satzungsänderung zur Schaffung eines Ehrenmitgliedes im Vorstand
- Antrag zur Löschung der Mitglieder nach drei Jahren bei keiner Aktivität, Spende oder Kontaktaufnahme
- Delegation des Vorstandes, Ehrenmitglied

10. **Kassenprüfer**

11. **Verschiedenes**

Sammeln von Infos zum Installieren von Anlagen im Boot
Erweiterung des Netzbetriebs

4.1.2000

Geschäftsführer

Rolf Behnke

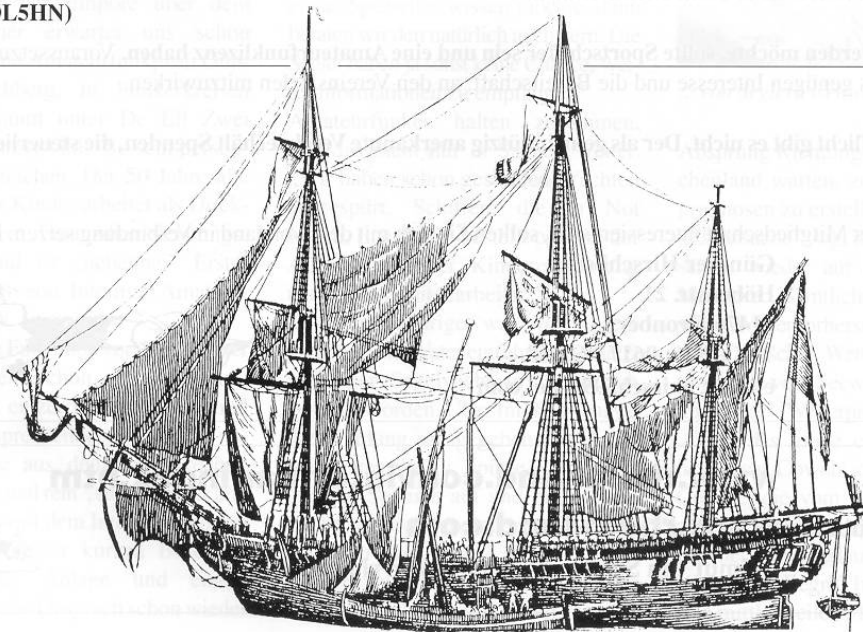
DK4XI



Nachtrag zum Protokoll:

Die Jahreshauptversammlung am 24.4.99 beschloß, Mitglieder nicht weiterzuführen, d. h. ihnen keinen Jahresbericht mehr zuzusenden, die innerhalb der letzten 3 Kalenderjahre an keinen Vereinsaktivitäten (Teilnahme am Netzbetrieb, der Jahreshauptversammlung oder anderer Vereinsaufgaben) teilgenommen und auch keine Spende auf das Vereinskonto überwiesen haben.

Klaus (DL5HN)



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

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

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

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 Vorstand in Verbindung setzen. Die Adresse lautet:

Günther Hirschberg
Höhenstr. 21
61476 Kronberg
Tel. + Fax: 06173-66368
e-mail: ghirsch599@aol.com



Homepage: **www.rhein-land.com/intermar/index.htm**

oder per link über: **www.rhein-land.com**

Webmaster: **Helmut van Straelen, e-mail: hvs@rheinland.com**



Die Funker von Intermar (YACHT 13/99)

Im Kreis der Blauwassersegler kennt jeder die Amateurfunke von Intermar. Wir besuchten einen der drei Wetterfrösche, die täglich mehrmals Wetteranalysen aussenden.



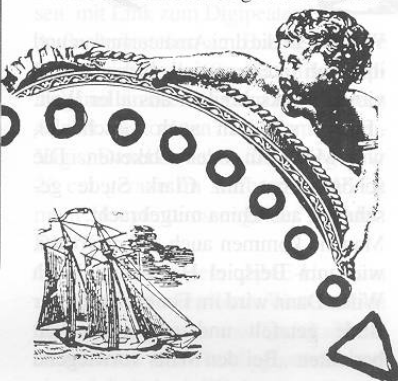
Günther (DL0NL) beim Wetterfunk, der

Kronberg bei Frankfurt im Taunus. Nur die hohe Yagi-Antenne in der Höhenstraße 21 weist darauf hin, daß hier ein Amateurfunke sitzt. Ansonsten fällt das hübsche Einzelhaus in der noblen Umgebung eines der schönsten deutschen Golfplätze nicht weiter ins Auge. Auf der Empore über dem Wohnzimmer erwartet uns schon Hausherr und Amateurfunkeprofi Günther Hirschberg, in Funkerkreisen besser bekannt unter De Eil Zwei Foxtrott Charly Golf. So sein persönliches Rufzeichen. Der 50 Jahre alte Vater dreier Kinder arbeitet als Direktor in einem Finanzdienstleistungskonzern und ist „nebenbei“ Erster Vorsitzender von Intermar Amateur-Seefunk e.V.

Er hat seine Funkbude vor dem Fenster zum Garten schon unter Dampf. Nicht ganz entzerrt plärrt ein schnell englisch sprechender Italiener namens Mike aus dem Lautsprecher. „Da geh ich mal rein“, sagt Günther und meldet sich mit dem Intermar-Rufzeichen. Nach einer kurzen Beschreibung seiner Anlage und einem „Roger“ ist das Gespräch schon wieder

vorbei. „Das ist nichts, nur so von Deutschland nach Italien. Neuseeland wäre da schon besser.“

Die eigentliche Aufgabe von Intermar ist, die Verbindung mit deutschen Seglern in der Welt zu pflegen und ihnen zu helfen. „Um halb sieben kommt der Rüdiger rein. Dem gebe ich immer einen Wetterbericht.“ Rüdiger ist ein Weltumsegler, der gerade durchs Rote Meer und den Suezkanal ins Mittelmeer gekommen ist. Nach über fünf Jahren geht seine Welt-



umsegelung zu Ende. Und so lange erhält er schon von Intermar die Wetterberichte.

„Normalerweise senden wir täglich Wetteranalysen um 6.30 Uhr (UTC) und um 16.30 Uhr (UTC). Aber wenn einer etwas Spezielles wissen möchte, dann beraten wir den natürlich auch gern. Die Segler haben ja sonst keine Chance, Wetterinformationen zu empfangen.“

Amateurfunke halten zusammen, und das nicht nur in Sachen Wetter. „Wir haben schon gestohlene Yachten aufgespürt, Schiffen, die in Not waren, Ersatzteile bestellt oder an der Aufklärung einer Kindesentführung maßgeblich mitgearbeitet.“

Eine Sechsjährige war von ihrem transsexuellen Vater entführt und zuletzt auf einer Segelyacht in Frankreich gesehen worden. Über Intermar wurde die Meldung rausgegeben, der Amateurfunke Willy spürte die Yacht dann in Spanien auf und brachte die Suche dadurch zu einem guten Ende. Der Entführer konnte schließlich in Tanger festgenommen werden. Das kleine Mädchen war wohlauf.

Zurück nach Kronberg. Es ist kurz vor halb sieben. Zeit für den zweiten Wetterbericht an diesem Tag. Nach der üblichen Meldung mit dem Vereinsrufzeichen De Eil Null November Lima gibt Experte Günther dem Rüdiger im Mittelmeer zunächst die Wetterlage. „Kleines Tiefdruckgebiet knapp nördlich Zypern mit einer Kaltfront, die sich der israelischen Küste nähert. Ihr liegt auf der Rückseite dieses kleinen Tiefs, dessen Kerndruck etwa 1008 Hektopascal beträgt ... Die Prognose: Das Tief verändert sich wenig, schwächt sich dabei ab. Danach bleibt es fast unverändert.“

„Ja“, kommt es von Rüdiger aus dem Lautsprecher zurück, „De Eil Null November Lima, hier ist De Jott Null Uniform Echo Maritime Mobil. Alles wunderbar verstanden.“ Rüdiger gibt anschließend noch die Bitte durch, für einige Segler, die in Israel auf ihren



... von Seglern weltweit abgehört wird.

Absprungrichtung Zypern und Griechenland warten, zusätzliche Wetterprognosen zu erstellen.

„Ehrensache“, sagt der Vorsitzende und schaut wieder auf einen der beiden Monitore. Sämtliche Unterlagen für seine Wettervorhersagen bekommt er vom Deutschen Wetterdienst oder besser gesagt vom Seewetteramt Hamburg über das Wetterprogramm Seewis. „Ohne das ginge es inzwischen gar nicht mehr. Obwohl ich zusätzlich für die Gebiete, die vom Seewetteramt nicht abgedeckt werden, auch vieles aus dem Internet ziehe“, erläutert Günther. Hinter dem Begriff Intermar verbergen sich mittlerweile zirka 320 Mitglieder.

„Einen Beitrag gibt es bei uns nicht, aber die Spenden sind wegen unserer Gemeinnützigkeit von der Steuer absetzbar. Bisher konnten wir mit Spendengeldern in Höhe von sieben- bis achttausend Mark unser Jahreshaft bezahlen.“ Das wird immer akribisch von den Hamburger Weltumseglern Johanna Michaelis und Klaus Nölter zusammengestellt. Der Bericht 1998 hat 54 Seiten.

Nach den Informationen an Rüdiger übergibt der Erste Vorsitzende weitere

Dann kann man außen vor dem schmucken Haus sehen, wie die hohe Antenne mit ihren drei Richtstäben gedreht wird. Günther kennt die meisten Richtungen zu den vielbesegelten Gebieten und schaltet den Rotor vor dem Fenster rechts ein.

„Wenn ich es nicht genau weiß, habe ich hier noch meine Karte mit Frankfurt als Weltmittelpunkt. Da kann ich dann grob die einzustellende Antennenrichtung abschätzen. Der Rest ist Feinarbeit.“

über Törns ins Eis der Antarktis.“

Wann denn der Amateurfunker selber mal lossegeln und den kostenlosen Service auf der Frequenz 14313 oder 14307 kHz genießen will? „Wenn die Kinder nicht mehr mitwollen und eigene Wege gehen.“ Bis dahin bleibt ihm neben Arbeit und Funkerei noch sein Motorrad, das er als 50-jähriger nicht als Statussymbol sieht. „Dann hätte ich mir eine Harley kaufen müssen. Ich genieße das auch so.“ Seine Yacht vom Typ Ecume de Mer liegt die letzten Jahre



Wetterberichte an Rolf. Er ist einer der drei Wetterfrösche von Intermar und sitzt in Saarbrücken. Daß er mit Nachnamen Behnke heißt, muß Günther erst einmal nachschlagen, denn Amateurfunker nennen und kennen sich nur mit Vornamen.

Dritter im Bunde ist Herbert Lübke, mit 87 Lenzen der Nestor im Dreieckspann. Lübke ist sehr erfahren und funkt von Lemgo aus. Günther ist immer sonntags dran, „statt Kirchgang“.

Wie beliebt die drei Amateurfunker und ihr Club Intermar sind, beweisen die vielen Dankschreiben aus aller Welt. „Einige schicken auch Geschenke, wie Muscheln oder Plaketten. Die schönste hat mir Clark Stede geschenkt, aus China mitgebracht.“

Manche kommen auch selber vorbei, wie zum Beispiel Heide und Erich Wilts. Dann wird im Funkschatten der Bude getafelt und aus aller Welt berichtet. „Bei den Wilts vorwiegend

am Ijsselmeer in Holland, wo es im Sommer nach dem Wunsch der Kinder „von Disko zu Disko geht“.

Bei den Amateurfunkern läuft ohne Abkürzungen nichts. Die Ziffer 73 beispielsweise bedeutet „Auf Wiedersehen“ und 88 „Küsse an die Damen“. Schade nur, daß der Nachwuchs fehlt.

Christoph Schumann

Bayern Impressions

12.1.1999

Printed by Cot Printery Ltd.

Photography by Randa Bajifien © 1993

MEMORANDUM OF BARBADOS

Photography by Randa Bajifien © 1993

MR-15

BARBADOS
50th Anniversary of the Establishment of the Windward Coast
\$1.40

Tier
Sünder Hirsberg
Höhenstr. 21
D-61476 Kronberg
Permany

Alle Angaben, Nervus Printer, hallo
die Fund: Bevor wir nach Togo weiterziehen,
wird schnell ein Dankschreiben von unserer
Landes- und -ang der anderen Seite der Erd-
kugel für die geduldige Begleitung und
uns: H. Bimbam, vor dem ein Teil der
Welt den Atlantik. Habe gar nicht ge-
dacht, daß man in Brasilien so lässlich abhakt
mit dem Kopf in den Händen. Was für ein
Schauspiel! Die eigenen Köpfe sind nicht
haben. 2 Tage vor dem Einbruch der Nacht
dann auf allen 4en in Brasilien Land ge-
wollten. Hi- mit 2000000! Setzt sich
was für ein Gefühl - ein ganz besonderes
Mitteln. Rimmil. Nicht ohne deine M
der v. En. & Kolo der Sandbild.

Seine Leidenschaft ist das Wetter (CQ DL 2/99)

von Manfred Lamß, DL3FQ

Rolf Behnke, DK4XI, hilft segelnden Funkamateuren, die auf den Weltmeeren unterwegs sind, mit den neuesten Wetterprognosen.

Wer das Shack von Rolf Behnke, DK4XI, betritt, glaubt im ersten Moment, eher in Cape Canaveral gelandet zu sein, als im Saarland. „Das ist nur Spielerei“, sagt OM Rolf zum offenbar verdutzt blickenden CQ DL-Redakteur. „Spielerei“ das sind etliche PCs, die der Funkamateurer um seinen Sitzplatz herum aufgebaut hat. An der Wand sorgen mehrere Uhren stets für die genaue Uhrzeit. Zwischen den PCs ist noch Platz für Kurzwellen und UKW-Transceiver, unter dem Tisch buhlen beeindruckende Endstufen um die Aufmerksamkeit des Betrachters.



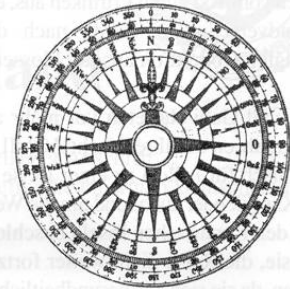
Auf den Bildschirmen flimmern Wetterkarten, Satellitenbilder, Tabellen mit Temperatur, Luftdruck und Winddaten. „Das Seewetter ist das Hauptthema für Segler“, sagt Rolf Behnke. „Wenn du an Bord gehst, mußt du wissen, wie das Wetter wird. Ein guter Segler muß das Wetter wissen, das länger als 24 Stunden dauert.“ Segeln ohne Wetterprognose „ist so, als wenn du mit dem Auto wegfährst, ohne zu gucken, ob du Sprit hast.“ Behnke segelt auch selbst mit einem 9m-Segelboot im Ijsselmeer.

Für sein Hobby hat OM Behnke im Garten hinter dem Haus einen „Antennenwald“ gepflanzt. Auf einem 26 m hohen Mast sorgt eine 20m-Mono-band-Quad für sichere Funkverbindungen mit den segelnden Funkamateuren der sieben Weltmeere. Die Eigenbauantenne mit vier Elementen hat eine Boomlänge von 12 m. Eine Groundplane auf dem Dach des Hauses ist an die eigene Pactorbox angeschlossen mit Link zum Digipeater-Netz. Außerdem stehen am Boden mehrere Parabolantennen für Satellitenempfang und ein beeindruckendes Areal von 4 x 4 gestockten 11 Element-2m-Yagis. Daneben ist ein 2m-Spiegel für 23 cm gerade im Aufbau. „EME ist mein Hauptinteressengebiet“, erklärt DK4XL.

Gleich neben dem EME-Ungetüm steht Rolf Behnkes lokale Wetterstation einmal nostalgisch mit Quecksilberthermometer und Haarhygrometer und einmal digital mit PC-Auswertung. Zurück im Shack bereitet sich der Wetterfreund auf das abendliche Seewetternetz im 20m-Band vor. Täglich um 1015 UTC auf 14313 kHz und um 1630 UTC auf 14307 kHz treffen sich die segelnden OMs, um die neuesten Wetterprognosen zu erfahren. DK4XI ist Operator der Station DLOIMA und einer der Netzcontroller im Seewetternetz. DLOIMA ist das Clubrufzeichen des Vereins „Intermar Amateur-Seefunk e.V.“, dessen Geschäftsführung Behnke innehat. Eine weitere Leitstation ist DLONL mit dem Vereinsvorsitzenden von Intermar, Günther Hirschberg, DL2FCG. Um die Vereinsmitglieder und andere Segler mit zuverlässigen Wetterdaten zu versorgen, hat OM Behnke den kostenpflichtigen „Seewis“-Dienst des Seewetteramtes Hamburg abonniert. Alle drei oder sechs Stunden (im Winter seltener) kann eine aktuelle Vorhersage per Modem abgerufen werden, mit Daten vom Nordkap bis zum Mittelmeer. „Die Drei-Tages-Prognose ist über 95 % zuverlässig“ lobt der OM die

Hamburger Profis. Aber auch Synop-Daten und Wetterfaxe über Kurzwelle und einen Internet-Gateway zum amerikanischen Wetteramt fragt DK4XI ab.

„Wir fangen pünktlich an. Vor dem Check-in warten wir 30 s für Emergency Calls (Notrufe)“, erklärt DK4XI. Er beginnt mit dem Großwetterbericht, klappert die einzelnen Seegebiete ab und gibt auf Nachfrage zusätzliche Informationen. Verbindungen werden mit QSL-Karten bestätigt, ein spezielles Diplom gibt es aber nicht.



„Ich bin täglich dabei, weil mir das Spaß macht“, erzählt der Hobby-Meteorologe. „Mit dabei sind im Sommer etwa 15 bis 20 Stationen und 50 bis 100 Hörer. So ein Netz kann bis zu zweieinhalb Stunden dauern.“ Erst kürzlich war auch wieder ein Seenotrettungsfall dabei.

Und wie ist das Echo auf diese ganzen Mühen? „Es ist wie immer im Leben eine einseitige Geschichte“, sagt Rolf Behnke nachdenklich. „Es kommt nichts oder wenig zurück. Ich bin von der Erwartung weggekommen, ein Dankeschön zu erwarten, das ist einfach so. Es ist eine Gabe, die wir freiwillig tun es sollte aber auch niemand eine Verpflichtung daraus ziehen.“



In Erinnerung an Gabi und Jens



Letti, DJ0MEV, hatte wenige Stunden nach dem Unglück Kenntnis davon erhalten. Da wir fast alle Jens und Gabi gut kannten, mußte Letti leider die schreckliche Nachricht in der Funkrunde des Morgennetzes am Montag, den 19. April 99 verbreiten, um uns alle zu informieren.

Jens und Gabriele Kasack (46 und 36 Jahre alt) sind beide TO-Segler und stammen aus Bremen. Sie sind am frühen Montag Morgen im Hafenbecken von Roquetas del Mar tot aufgefunden worden. Die Behörden gehen vom Tod durch Ertrinken aus, ein Fremdverschulden wurde nach der erfolgten Obduktion ausgeschlossen.

Jens und Gabi starteten vor mehr als sechs Jahren auf ihrer Yacht AQUILA (spanisch für Adler) zu einer Reise in die Karibik oder auch rund um die Welt. Auf den Kanarischen Inseln beschlossen sie, die Reise nicht weiter fortzusetzen, da sie sich aus gesundheitlichen Gründen die langen Ozeanpassagen nicht zutrauten. Stattdessen wollten sie für die nächsten Jahre das Mittelmeer in kleinen Schritten bereisen.

In den letzten Jahren hatten sie den idyllischen Yachthafen von Roquetas del Mar an der Südostecke Spaniens als ständiges Quartier ausgewählt, zumal sie so auch mal ihr Boot dort liegen lassen konnten, um sich einige Monate in Deutschland aufzuhalten. In der Szene der Transozeansegler waren sie gut bekannt, zumal Jens auch aktiver Funkamateur war (DF8BL). Auch im Hafen Roquetas del Mar waren sie bei den Angestellten des Segelclubs und bei den vielen Seglern, die dort überwintern, bestens bekannt.

Wie es zu dem bedauerlichen Ende der beiden kam, kann wohl niemand mehr sagen. Wir haben in Erfahrung bringen können, daß Jens und Gabi am Sonntagabend außerhalb des Hafens, wohl in der Ortschaft, unterwegs waren. Ziemlich spät des Nachts



Gabi und Jens in Roques del Mar

befanden sie sich dann wohl auf dem Weg zu ihrer Yacht.

Was dann, offenbar ziemlich nahe am Liegeplatz der AQUILA geschah, bleibt rätselhaft. Ihr Schiff haben sie den Abend nicht mehr betreten, die Niedergangstüren waren noch verschlossen, als man die Leichen der beiden fand. Die Leiche von Jens wurde ziemlich dicht bei den Yachten unterhalb von Mooringleinen gefunden, die Leiche von Gabi war offenbar quer durch das Hafenbecken getrieben und wurde in der Nähe des äußeren Wellenbrechers entdeckt. Die Polizei gab bekannt, daß beide Alkohol im Blut

hatten, eigentlich nicht unbedingt etwas ungewöhnliches nach einem Besuch einer Party oder eines Restaurants.

Wir hier unten in Südspanien, die wir mit Jens und Gabi, nicht nur über Funk, sondern auch persönliche Kontakte hatten, fühlen uns durch ihren tragischen Tod sehr betroffen.

**Christa und Holger Strauss
(DL7ATT)**



Informationen der MF-RUNDE e.V.

(Vereinigung noch funkender Marinefunker)



Hamburg, den 22. September 1999

Änderung des Vorstands der MarinefunkerVereinigung (MFRunde e.V.)

Hier: Zusendungen von Mitteilungen, Publikationen

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit teilen wir mit, daß sich der Vorstand der Marinefunker-Runde e.V. geändert hat, Wir bitten deshalb,

1.) Publikationen, Allgemeine Mitteilungen etc. künftig an unsere offizielle Postfachadresse:

MF-RUNDE e.V.

Vereinigung noch funkender Marinefunker

Postfach 240135

D45340 Essen

2.) Persönliche Einladungen, Mitteilungen etc. an die u.a. Anschrift des 1. Vorsitzenden zu leiten. Wir danken für die in diesem Zusammenhang entstehenden Mühen.

vy 73

Harald Joormann (DL5XI)

1. Vorsitzender MF-Runde e.V.

Pahlblöckenstieg 6

D – 22143 Hamburg



100 Jahre Seefunk in Deutschland

Zum 100 jährigen Jubiläum der Seefunkversuch von Cuxhaven im Jahr 1899 sendet der Deutsche Wetterdienst einen einseitigen Rundspruch an alle Funkstellen:

Sender DDH47

QTH Pinneberg bei Hamburg

QSS 147.3 kHz

QRX 22.30 UTC

Date: 12. November, 10. Dezember 1999, 14. Januar,

11. Februar 2000

Power, 15 5 1 15 kW

Mode: CW 100 120

Sprache: deutsch englisch – französisch - italienisch

Wir versenden eine Sonder QSL Karte im Format DIN

A4,2-farbig bei Einsendung,:

Empfangsbericht RST

Names eines in der Sendung genannten Funkpioniers

Adressaufkleber mit eigener Anschrift

Rückporto 3, DM Briefmarke innerhalb Deutschlands

2 IRC Europa

3 IRC Übersee

Anschrift:

Deutscher Wetterdienst

Amateurfunkgruppe

Bernhard Nocht Str. 76

20359 Hamburg

Einsendeschluss 31. März 2000

Veranstalter:

BSG Bundesverkehrsbehörden Hamburg

Sparte Amateurfunk. (DLOSWA)

Deutscher Wetterdienst

Bernhard Nocht Str.76

20359 Hamburg

DLOSWA = MF Runde e.V. Clubstation MF 880

**Unsere Homepage:
www.marinefunker.de**



Zwei Träume werden wahr! (CQ DL 10/99)

von Norbert Kox (DH1NK)

Es ist 1000 UTC, die Segelyacht „Octavia“, eine Bavaria 44, läuft sanft im Westpassat rollend Richtung Karibik. Schnell noch einen Kaffee, und dann muss ich den Frühstückstisch mit der Navigationsecke tauschen.

Während die Mannschaft sich noch an Rührei und Speck erfreut, rufe ich über den IC725 auf 14,305 MHz mehrmals „DL9FM“, und schon nach wenigen Sekunden höre ich klar die vertraute Stimme von Wolfgang. Er sitzt in seinem Shack in Heinsberg bei Aachen und bedeutet für mich in diesem Augenblick das Fenster zur Welt, besonders zu meiner Familie.

Der Anfang liegt lange zurück

Angefangen hat es vor über 40 Jahren. Vor mir war kein ausrangiertes Radio sicher, es wurde anfangs mehr ausgeschlachtet, um zu sehen, was drin ist. Nachdem ein Schulfreund einen Kosmos-Radiomann-Baukasten bekam, wurde die Bastelei produktiver. Es entstanden Detektorempfänger und mittels einer Klingel, einigen Federblechstreifen und einem Stück Draht Morsesender, die „wunderbar“ breitbandig in allen Radios der Nachbarschaft zu hören waren... Ich war vom Virus Funk angesteckt. Es folgten Jahre als SWL, mehr ließen Studium und Beruf als Arzt nicht zu. Die Teilnahme an einem Fernlehrgang ließ mich in Ehrfurcht vor der Stofffülle, die zur Amateurfunkprüfung verlangt wird, erstarren.

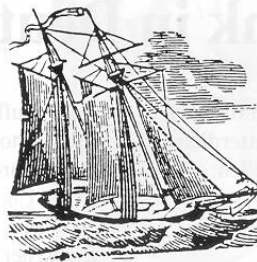
Der erste Traum

Mittlerweile war ich dem Segeln „verfallen“, hatte reichlich Scheine und Seemeilen gesammelt, aber auf meiner inneren Wunschliste stand immer noch der Amateurfunk. In einigen Segelbüchern erfuhr ich über die Vorteile des Amateurfunks im

Langstreckensegeln, den letzten Ruck gab mir während meines Sommerurlaubs 1996 dann die Lektüre „Der erfüllbare Traum“ von Johanna Michaelis, DL5HY, und Klaus Nölter, DL5HN, aus Hamburg.

Sie bereiteten sich im Frühjahr 1991 während der Vorbereitung zur Weltumsegelung mit Hilfe eines Kurses in Hamburg auf die damalige B-Lizenzprüfung vor und bestanden sie auf Anhieb. In ihrem Buch schildern sie den Nutzen des Amateurfunks. Jetzt wollte ich es wissen.

Ich büffelte ab sofort Technik, Betriebstechnik, Gesetzeskunde und



kramte Morse-Kassetten und Morsetaste aus der Fernkurszeit hervor, um die notwendigen CW-Kenntnisse zu erwerben. Der Computer und ein Lernprogramm ließen die Kassettenmethode aber als überholt dastehen. Durch das neue Amateurfunkgesetz ergab sich dann die Möglichkeit, die A-Lizenz zu erwerben, die ab 1. Mai 1998 zur Lizenzklasse 1 aufgewertet wurde. Die Zeit drängte, da der Kurs auf Prüfung im Juni/Julii ausgerichtet war. Am 29. April 1998 bestand ich dann die Prüfung zur Amateurfunkklasse A, die ich im Mai zur Lizenzklasse 1 umschreiben ließ.

Der zweite Traum

Mit dem Amateurfunkzeugnis in der Tasche ging ich daran, meinen zweiten Traum zu verwirklichen: Eine Atlantiküberquerung per Segelboot. Die Vorbereitungen für die Teilnahme an der Atlantikregatta ARC 98

ließen vorerst keine Zeit, die Einrichtung eines Shacks weiter voranzutreiben.

Ich suchte nach einem Schiff, auf dem ich als Kojencharterer mitsegeln konnte. Der Eigner einer Bavaria 44 hatte keine Vorurteile gegen Amateurfunk und stellte mir Unterlagen über die funkmäßige Ausrüstung des Bootes zur Verfügung. Es war mit einer Vertikalantenne am Heckkorb, einem Automatik-Antennentuner und einem Transceiver von Icom ausgerüstet. Über Johanna und Klaus stellte sich ein Kontakt mit Christoph, DL9YCX, aus Münster her, der täglich Segler in aller Welt über das deutsche Maritim-Mobil-Net mit Wetterberatungen versorgt. Weiter nahm ich Kontakt zu Internar e. V. auf. Dessen Vorsitzender Günther, DL2FCG, sicherte mir Funkbegleitung zu.

Am 21. November 1998 war es dann soweit: 169 Schiffe starteten in Las Palmas auf Gran Canaria zur ARC 98 mit Ziel Marina Rodney Bay auf St. Lucia. Mit im Gepäck war ein Icom IC-706MKII, wasserdicht eingeschweißt, als Reservegerät, falls das schiffseigene ausfallen sollte.

Seefunk-Alltag

Das gesamte Regattafeld war nicht nur in unterschiedliche Geschwindigkeitsklassen eingeteilt, sondern auch in drei Funkgruppen. Jeder Gruppe waren zwei „Netcontroller“ zugeteilt, die täglich zu festen Zeiten einen „Rollcall“ auf einer Seefunkfrequenz absolvierten. Jedes Schiff einer Gruppe wurde angesprochen und Position und Wetterdaten abgefragt. Je länger die Überfahrt wurde, desto weiter driftete das Feld auseinander, und die täglichen Funkkontakte auf der Seefunkfrequenz wurden immer schwieriger.

Es gab Tage, an denen ich den Controller nicht erreichte, aber andere Schiffe, die dann wiederum als Relais arbeiteten und umgekehrt.

AmateurfunkAlltag

Im Gegensatz zu den Seefunkgesprächen kamen die Funkverbindungen auf 14,313 MHz \pm 20 kHz einwandfrei zustande. Sowohl die QSCs mit Christoph von Montag bis Samstag pünktlich um 1015 UTC als auch vorher oder nachher mit Wolfgang, DL9FM, klappten vorzüglich. Beiden ein ganz herzliches Dankeschön für die treue Begleitung. Über diesen Weg erfuhren wir auch am dritten Tag von der Aufgabe der holländischen Yacht „Harlequin“, Dehler 42. Die Mannschaft hatte zwischen den Kanaren und den Kapverden einen Ruderbruch mit starkem Wassereintrich und musste das Schiff schließlich verlassen. Sie wurden von einem Frachter auf dem Weg nach Südafrika abgehoben. Auf einer anderen teilnehmenden Yacht (Nimbus) war ebenfalls ein OM-Werner, DL4NBA – mit ihm konnte ich leider nur einige „dienstliche“ QSCs fahren. Insgesamt hatte ich an 19 Segeltagen 49 QSOs.

ländischen Yacht „Harlequin“, Dehler 42. Die Mannschaft hatte zwischen den Kanaren und den Kapverden einen Ruderbruch mit starkem Wassereintrich und musste das Schiff schließlich verlassen. Sie wurden von einem Frachter auf dem Weg nach Südafrika abgehoben. Auf einer anderen teilnehmenden Yacht (Nimbus) war ebenfalls ein OM-Werner, DL4NBA – mit ihm konnte ich leider nur einige „dienstliche“ QSCs fahren. Insgesamt hatte ich an 19 Segeltagen 49 QSOs.

Angekommen

Nach 19 Tagen liefen wir dann bei Regenschauern in die Rodney Bay ein. Abgeschildert durch Berge und inmitten von vielen anderen Segelbooten mit ihren Riggs war ein Funkkontakt aus dem Hafen heraus nicht mehr möglich.

Die restliche Woche war ausgefüllt von Kontaktpflege mit Mitmenschen aller Herren Länder ohne Funkgerät.

Grüße aus der Ferne

Intermar e.V.
Herrn
Günther Hirschberg
Höhenstr. 27
D-61476 Kronberg
Germany

SPACE BELOW RESERVED FOR U.S. POSTAL SERVICE

2511 South Tryon St., Charlotte, NC 28203 (704) 333-5143
© & Pub by Aerial Photography Services, Inc.
Litho: Miltos Martin
Made in U.S.A.
USA 05
50 US\$

The North Carolina Outer Banks are not only a source of pride and beauty, but also part of American history and are beloved as a national treasure.

Liebe Intermar-Freunde!
13⁰⁷ Uhr, 5m westlich des grünen, von Seeadlern bewohnten, Seemarkern mit der Nr. 63, schieben uns Wind u. Wellen, beides von Achtern, energisch über die Staatsgrenze zwischen „North-Carolina“ und „Virginia“. Wir kommen unserem nächsten Etappenziel, der Chesapeake-Bay immer näher.

vy7B Marlene + D. W. DL4NBA-MM 8330UNA

Thailand – Indischer Ozean

13. Reisebericht der SY KAYA (Auszug)
von Gabi (DL2FDZ) und Rüdiger (DJ9UE)

Dezember 98 - April 99
Am 16.12. laufen wir in die Bucht von Ao Chalong/Phuket ein. Ein riesiges Ankerfeld, viele bekannte Yachten. Hier laufen die Kurse wieder zusammen vor dem Start über den Indic. Viele bleiben wochenlang hängen, denn Ao Chalong ist ein Paradies für Yachties: ein sicherer, rundum geschützter Ankerplatz, gleich hinter dem Dinghi-Steg reiht sich an der Waterfront eine Kneipe an die andere.



Die Thailändische Küche ist so hervorragend, die Preise sind so verlockend, daß auch wir kaum noch an Bord essen. Tom Yam, Tom Kha, Chicken Curry, Fried Noodles. Letzteres hört sich profan an, aber „noodles“ in Thailand sind etwas anderes als einfach Nudeln. Und wenn nichts mehr geht, dann rutscht immer noch einer der herrlichen Fruchtsalate. Nur das Frühstück ordern wir „American style“, Toast mit Eiern und Speck, dazu läuft unterm luftigen Strohdach das Frühstücksfernsehen: CNN World News. Noch mehr als das Kidnapping im Jemen beunruhigen uns die Bilder aus dem Irak:

Die USA bombardieren Bagdad! Was tun, wenn das Rote Meer, wenn der Suez-Kanal blockiert wird?

Wir haben doch einen nicht ganz unwichtigen Termin, den 1. August 99 ...

Für ein paar Tage mieten wir ein Moped, das Hauptverkehrsmittel auf der Insel. 100 ccm und 4 Gänge. Rüdiger hat fast Motorradgefühle. Die reisserische Aufmachung der „Deutschen Inselzeitung“ ließ uns schon nichts gutes ahnen. Aber Patong, das Touristenzentrum Phukets, übertrifft alle unsere Erwartungen. Rotgesichtige Fettbäuche, im Unterhemd schwitzend, an den allgegenwärtigen Zapfstellen Bier saufend, oft mit einem zierlichen Thaigirl an der Seite. Grell lackierte Motorräder und aufgemotzte Jeeps beherrschen das Straßenbild. Deutsche Küche, Biergarten, Eisbein, Sauerkraut, Filterkaffee überall. Der perfekte Thailand-Urlaub.

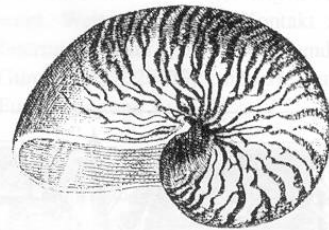
Am Strand liegt man dicht an dicht, liest, schwitzt, lässt sich das Haar in kleine Zöpfchen flechten oder die schlaffen Muskeln von einer Thai-Masseuse durchwalken. Eiskäufer steigen über rotverbrannte Beine, eine Szenerie wie im Langneese-Spot. Zwischen den ankernden Yachten rasen Wassermotorräder mit ohrenbetäubendem Lärm hin und her. Uns schaudert bei dem Gedanken, hier vor Anker zu liegen. Immer wieder hatten uns Segler vorgeschwärmt: Silvester in Patong, eine Riesen-Fete, ALLE sind da. Sofort sind wir uns einig: WIR NICHT!

Aus dem geplanten Neujahrsstart wird nichts: nicht einer, sondern gleich vier Feiertag hintereinander. Alle Behörden dicht, und ohne Ausklarierung können wir das Land nicht verlassen. Erst am 5. Januar haben wir alle Stempel und setzen Segel mit Kurs West. Schönes Segeln bei leichten Winden, KAYA gleitet unter Schmetterling wie auf Schienen, Strom schiebt mit. 32 Grad im Schatten, dunkelblaues Was-



ser. Gaby kocht ein thailändisches „Green Curry“, damit der Abschied von Südostasien nicht gar so schwer fällt. Drei Tage später passieren wir die indischen Nikobaren. Ab jetzt ist es vorbei mit den Trödelwachen, der dichte Verkehr der Schifffahrtsstraße Sri Lanka-Singapur erfordert höchste Aufmerksamkeit.

Am 10. Tag kommt Sri Lanka in Sicht. Bei Totenflaute motoren wir die Südküste entlang. Ein Teil der Flotte liegt schon in Galle. Über Funk hören wir, daß das Einklarieren nur Ärger bringt und viel Geld kostet.



Und die Bedingungen im dreckigen, überfüllten Hafen klingen auch nicht verlockend. Ohne uns, wir starten durch zu den Malediven.

Hinter uns, im Osten, zucken grelle Blitze aus einer Wolkenbank, Bruchteile von Sekunden sieht man die weißen Schaumkämme leuchten.

Bei Sonnenaufgang können wir die Berg- und Talfahrt bewundern. Im Wellental sieht man nichts, auf dem Berg hat man einen weiten Rundblick. Das Meer sieht feindlich aus...

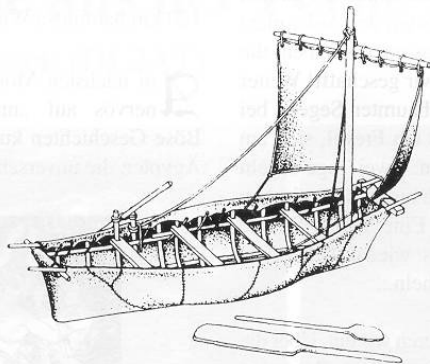
Um 9 Uhr morgens steht im Logbuch. „wieder voller Zoff, Seen hoch“. Das Mittags-Etmaal ist Rekord: 155 sm in 24

Stunden. Am Nachmittag raumt der Wind, flaut ab. Am Abend trödeln wir ruhig dahin, nur der Schwell erinnert an den hinter uns liegenden Segeltag.

Nach zwei Wochen auf See kommt das Ivahandiffulu-Atoll in Sicht, die nördlichste Inselgruppe der Malediven. Der Anker fällt vor der kleinen Insel Ulegamu, wo schon einige Yachten liegen. Noch vor kurzem hätten wir hier nicht einlaufen können.

Yachten waren in den Malediven unerwünscht, und so machte man es ihnen so schwer wie möglich:

Ein- und Ausklarieren nur in der Hauptstadt Male, bei Ankertiefen um 40 Meter ein fast unlösbares Problem, Zwischenstops auf dem Weg dorthin wurden streng bestraft. Aber jetzt haben sich die Vorschriften gelockert. Das Ankern vor Ulegamu ist erlaubt, tagsüber kam man sich auf der Insel frei bewegen. Eine einmalige Gelegenheit ein Stück Malediven-Alltag kennenzulernen, weit entfernt von den Touristeninseln rund um Male.



Der Richter, der wichtigste Mann im Dorf, lässt uns einen „Welcome drink“ servieren: eine herrlich kühle Trinknuss. Von ihm erfahren wir näheres über das Fest, das am Abend beginnen soll. Wir sind pünktlich zum Ende des Ramadans angekommen, des moslemischen Fastenmonats. Die anschließende Fete dauert 5 Tage, die Yachties sind herzlich eingeladen, teilzunehmen.

Für uns ist es höchste Zeit, Abschied zu nehmen. Ende Januar, nach nur einer Woche, die uns viel länger vorkommt, machen wir KAYA seeklar. Im Cockpit türmen sich Abschiedsgeschenke: grüne Kokosnüsse und Früchte. Die aus dem Dinghi zischende Luft signalisiert, daß auch diese schöne Zeit nun zu Ende ist.

1260 Seemeilen in 11 Tagen bis nach Oman. Herrliches Segeln, aber auch Logbucheinträge wie „lausige Nacht“. Und kalt wird es, jedenfalls für uns, die wir an konstant 35 Grad Tropenhitze gewöhnt sind. Bei Nachttemperaturen um 26 Grad trägt die Wache Faserpelz und dicke Socken.

Wir fühlen uns wohl in Oman. Ein Land, in dem alles im Überfluss vorhanden scheint, ein Land, das den Besucher gastfreundlich empfängt.

Es gibt keine Kriminalität keine, aufdringlichen Händler, keinen Stress. Sogar der Straßenverkehr ist völlig

entspannt, jeder überlässt dem anderen die Vorfahrt, der Verkehr hält sofort an, wenn sich ein Fußgänger der Strasse nähert.

Nach einer Woche ist KAYA wieder startklar, randvoll beladen mit: Frischproviant, Wasser und Diesel. Nachdenklich betrachten wir die beiden großen Holzkähne aus Somalia, die gerade im Hafen in der Nähe von

KAYA entladen werden. Sie sind übervoll mit Ziegen, zwischen den dichtgedrängten, verängstigten Tieren liegen Kadaver am Boden. Tierquälerei. Aber die Somalische Besatzung hat es nicht viel besser als die Ziegen, haust unter primitivsten Bedingungen im Zwischendeck.

Hier in Oman nehmen wir Abschied von den Annehmlichkeiten der Zivilisation. Vor uns liegt nun ein langer, schwieriger Törn. Starkwind und ungenau vermessene Riffe werden uns das Leben schwer machen. Technische Hilfe wird bei jeder Art von Panne nur schwierig oder überhaupt nicht zu erhalten sein. Und krank sollte man in den vor uns liegenden Ländern auch nicht werden.

Wir beschließen, als nächstes die Hanish Islands anzulaufen. Um diese Inselgruppe gab es in den letzten Jahren immer wieder militärische Auseinandersetzungen zwischen Yemen und Eritrea. Es war nicht ratsam, dort zu ankern, denn zuweilen wurden auch ahnungslose Yachten in den Konflikt hineingezogen, verhaftet und als vermeintliche Spione verhört. Aber nun gehören die Inseln eindeutig zum Yemen, und Eritrea braucht seine Militärs im Krieg mit Äthiopien.

Motorengeräusch. Eine dritte Dhau läuft ein und nimmt Kurs auf KAYA.

Noch bevor wir richtig begriffen haben, dass sie nicht nur neugierig gucken, sondern in voller Fahrt bei uns längsseits gehen wollen, ist es auch schon zu spät: der Bug des großen Holzbootes kracht gegen unseren.

Rüdiger brüllt „Go! Go! Go!“, während wir verzweifelt versuchen, das Boot abzdücken. Fender würden nichts nützen, weit herausstehende Teile, darunter ein rostiges Eisenrohr bedro-

hen unseren Rumpf, ein dicker Holzbalken droht unser Oberwant mitzunehmen. Endlich sind wir frei. Keiner der verständnislos glotzenden Männer hat eine Hand gerührt, ihnen ist gar nicht bewusst dass sie beinahe unser Boot demoliert hätten. Offenbar haben sie keinen Anker, denn sie versuchen ihr Glück noch bei den anderen Dhaus, bevor sie ihren Kahn schließlich auf den Strand ziehen. So ganz wohl ist uns nicht in unserer Haut. Die Situation könnte sich jederzeit wiederholen, außerdem wissen wir nicht, ob unser Verhalten als feindliche Geste aufgefasst wurde. Wir gehen früh in die Koje, verrammeln alle Luken und legen den Scheinwerfer bereit.

Die Route führt während der nächsten Wochen entlang der Westküste des Roten Meeres. Das hört sich harmlos an, ist aber eine ganz schön harte Nuß. Der Wind bläst fast immer heftig und genau von vom. Die Riffe sind nur bei richtiger Beleuchtung sichtbar. Das bedeutet, dass man die Riffankerplätze, die sogenannten Marsas, nachmittags gegen die im Westen tief stehende Sonne nicht mehr anlaufen kann. Das Wasser spiegelt dann so stark, daß man die dicht unter der Wasseroberfläche liegenden Riffe nicht mehr sieht. Also muß man spätestens gegen 15 Uhr den Ankerplatz erreicht haben, oder gleich über Nacht draußen bleiben.



Um die Marsa zu verlassen, muß man morgens nach Osten, also wieder gegen die Sonne fahren. Das ist erst bei hoch stehender Sonne gegen 10 Uhr möglich. Oder man mogelt sich kurz vor Sonnenaufgang hinaus, wenn die

Riffe gerade nur zu ahnen sind, aber die Wasseroberfläche noch nicht spiegelt. Über diese Tücken und noch viele andere hatten wir natürlich schon gelesen, aber wirklich verständlich wird das erst in der realen Situation. Mal wieder ist „learning by doing“ angesagt.

Mitte März haben wir uns in kleinen Etappen bis zur Grenze Sudan-Ägypten geschafft.

Das Deutsche Amateurfunknetz versorgt uns mit den neuesten Wetterberichten aus dem Internet und sagt für übermorgen den seltenen Südwind voraus.

Große Freude einerseits, aber auch Sorge: wir kämen an unserem nach Süden offenen Platz in echte Schwierigkeiten, wenn der Wind schon während der Nacht auf Süd drehen würde. Aber wir haben Glück, zunächst nimmt der Nordwind immer mehr ab, wir können starten. Einen Tag später bekommen wir tatsächlich den versprochenen Südwind. Wir atmen erst einmal auf, als wir den Ankerplatz am Kap Ras Banas querab haben: die Foul Bay haben wir geschafft! Weiter geht es mit ausgebaumten Segeln, bei Südwind wäre es ein Frevel, sich am Anker auszuruhen. Zwei Tage segeln wir nonstop durch bis zur ägyptischen Marsa Toronbi. Eine halbe Stunde später beginnt es wieder heftig aus Nordwest zu kacheln...

In Safaga klarieren wir ein. Über die korrupten ägyptischen Behörden hatten wir schon viel gehört. Der Geheimtip für Safaga ist keinesfalls, wie sonst üblich, den Hafenmeister zu kontaktieren, der hält die Hand ganz weit auf. Rüdiger spurtet also frisch rasiert und adrett gekleidet direkt zum Immigration-Office. Es gibt auch nette Ägypter: der Beamte schließt extra sein Büro und chauffiert Rüdiger durch die ganze Stadt, um die für unser Visum nötigen Gebührenmarken bei einer Bank zu besorgen. Die Zivilisation hat uns wieder, das

muss gefeiert werden. Zusammen mit unseren Freunden von der MOON-WALKER stürmen wir das Buffet im „Paradise Hotel“. „Eat all you can“: Fleisch, Huhn, Fisch, Gemüseauflauf, Salate, Kuchen... Angesichts solcher lang entbehrten Köstlichkeiten ist es uns egal, was die deutschen Taucher von uns denken, die ganz gesittet an den Nebentischen speisen. Wir häufen unsere Teller mehrmals voll und rollen schließlich fast zu den Dinghis zurück...

Finige Tage später, Mitte April, laufen wir bei Totenflaute in die Bucht von Suez ein. Was für ein Gefühl: vor uns, unübersehbar, das Ende des Roten Meeres! Viele große Frachter liegen hier auf Reede, der Kanal spuckt gerade den „Southbound Konvoi“ aus. Der „Suez Yacht Club“ hört sich nobler an als er ist. Immerhin, wir können seit langer Zeit mal wieder heiß duschen, was für ein unendlicher Genuß! Und eine klapprige Waschmaschine gibt es auch.

Den Papierkrieg für die Kanal-Passage überlässt man am besten einem Agenten. In Suez hat der „Prince of the Red Sea“ das Monopol, er organisiert auch unseren Transit, während wir mit dem Kleinbus nach Kairo fahren. 120 km baumlose Wüste.

Am nächsten Morgen warten wir nervös auf „unsere“ Lotsen. Böse Geschichten kursieren über die Ägypter, die unverschämt Bakschisch



verlangen, Bordfrauen betatschen und „den Hebel auf den Tisch legen“, bis der Motor überhitzt. Aber wir wissen gleich bei der Begrüßung: Mohamed ist ok. Sympathisch, umsichtig, bescheiden.

Sobald der letzte Frachter des „Northbound Konvoi“ den Yacht Club passiert hat, fahren wir in den Kanal ein. Gaby reicht von unten Kaffee und Schnittchen, während die Männer im Cockpit die Weltpolitik durchdiskutieren und sich offensichtlich prächtig verstehen. Der Autopilot steuert, im Kanal ebenso streng verboten wie das Segel, das bei jedem passenden Lüftchen gesetzt wird. So laufen wir mit über 7 Knoten nach Norden, der Strom schiebt kräftig mit. Aus der Perspektive der kleinen KAYA wirken die Aufbauten der riesigen Containerschiffe turmhoch. Gleißende Hitze, zu beiden Seiten nichts als Wüste. Mittags irt ein ratloser Mohamed übers Deck, nachdem er um Wasser gebeten und sich die Füße gewaschen hat. Rüdiger schaltet richtig und räumt die Solarmatten beiseite: nun ist der Weg nach Mekka frei, auf KAYAs Vorschiff wird gebetet.

Früh am nächsten Morgen sitzen wir gerade beim Frühstück, als schon der zweite Lotse auf der Pier steht, zwei Stunden vor der angekün-

digten Zeit. Wieder ein Mohamed, und wieder ein sehr netter. Heute bleibt der Autopilot unter Deck, Mohamed steht selbst am Ruder. Manchmal steuert er für unseren Geschmack etwas zu dicht an den Tonnen vorbei, aber wir wollen die gute Stimmung nicht durch Besserwisseri verderben. So bleibt Rüdiger nur unauffällig standby, um notfalls eingreifen zu können. Alles geht gut, und wir laufen trotz starkem Wind und Gegenstrom noch vor Dunkelheit in Port Said ein. Der Anleger vor dem sogenannten Yacht Club ist dann allerdings haarsträubend, der Liegeplatz sogar gefährlich. Bei starkem Schwell von den draußen vorbeifahrenden Fähren und Lotsenbooten knallen die Boote gegeneinander. Wir trauen uns nicht von Bord, sind durchgehend in Alarmbereitschaft. Schade, denn Port Said wäre sicher einen Besuch wert. Samstag, der 17. April. Für uns ein großer Tag. WIR SIND WIEDER IM MITTELMEER! In Gibraltar im Westen haben wir es verlassen, nun laufen wir von Osten wieder ein. Der Empfang

könnte nicht schöner sein: strahlender Sonnenschein, blauer Himmel, leichter Wind.

Wie hatten wir diesen Moment in den letzten Wochen herbeigesehnt! Wir begießen ihn feierlich mit einem Schluck Rum: für uns, für Rasmus und natürlich auch für KAYA. Unsere Gefühle schwanken zwischen Freude, Stolz, Erleichterung und Wehmut.

Die Reise ist nun fast zu Ende. Hinter uns liegen 5 1/2 Jahre, 30.000 Seemeilen und 34 Länder. Werden wir den Wiedereinstieg in das bürgerliche Leben ebenso meistern wie die Umrundung des Globus? Auf uns wartet eine neue Herausforderung.

Anmerkung der Redaktion: Unsere Glückwünsche zu Eurer Weltumseglung und wir wünschen Euch einen glücklichen Landfall.



Grüße aus der Ferne

von Schorsch (DL2AT)



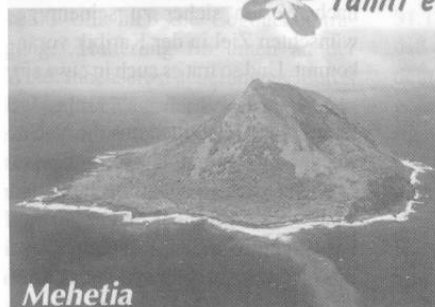
Bora Bora



Tetiaroa



Tahiti et ses îles



Mehetia



Makatea



Von Las Palmas nach Panama



Bericht der SY NIEJE LEEV

von Rudi (DH3PP) und Rotraut (DH3RST)

Panama, 31.4.99

Ihr Lieben,

Der Aufenthalt in Gran Canaria dauerte entgegen der ursprünglichen Absichten nicht 4 sondern fast 7 Wochen. Er war angefüllt mit den unterschiedlichsten Aktivitäten, die als Arbeit, als Vorbereitung auf die bevorstehende Atlantiküberquerung, als tägliche Bordroutine, als touristische Unternehmungen, als Ablenkung von den Anstrengungen des Bordlebens oder als „dolce far niente“ (*davon hab ich nichts gemerkt, R.:*) einzustufen waren.

Die Vorbereitungswoche und der Start der ARC waren ein ganz besonderer Höhepunkt im Sportboothafen von Las Palmas. Es sollten ca. 180 Boote am 21.11.98 an den Start zur Transatlantik-Regatta mit Ziel St. Lucia gehen. Die teilnehmenden Boote waren alle über die Toppen geflaggt. Sie kamen aus aller Herren Länder und lagen nebeneinander an der Außenmole und an Schwimmstegen des Hafens. Sie boten ein buntes, seglerisches Ambiente mit internationalem Flair. Dazu wurde der gesamte Hafbereich mit dem geschäftigen Treiben

der Seglercrews zu den Regattavorbereitungen erfüllt: Proviant und Ausrüstung wurde angeliefert, teilweise vorsorglich aus Sorge vor Kakerlakenbefall auf der Pier gewaschen und getrocknet, an Bord gebracht und verstaut. Segel wurden zur Probe gesetzt, laufendes und stehendes Gut wurden geprüft, getrimmt und repariert, zusätzliche Ausrüstungsteile wurden angebaut, dazu sah man ständig, wie überall Crewmitglieder in den Mast gehievt wurden, um irgend etwas im Rigg zu klarieren.



Und dann waren wir endlich auf See.

Zunächst segelten wir bei ca. 3 Windstärken mit halben Wind nach Süden, passierten die Südspitze Gran Canarias und behielten den Südkurs noch einige Meilen bei, um aus dem Windeinflußgebiet der Insel herauszukommen. Am 22.12. morgens setzte ich dann den Generalkurs auf 240° ab, konnte dazu das Passatsegel nach beiden Seiten ausbaumen und so sollte es für die nächsten Tage weitergehen. Ich war der alten, immer noch gültigen Kolumbus-Empfehlung gefolgt, von den Kanarischen Inseln zunächst nach SW zu segeln, die Kapverden etwa 150 sm an Bb zu passieren und dann erst auf ca. 17° nördlicher Breite auf Westkurs einzudrehen. Das soll den Vorteil haben, daß man in dem Gebiet südlich von ca. 20° N den stetigen Passat mit höchster Wahrscheinlichkeit antrifft und darin ohne Flaute oder andere als östliche Winde nach Westen sicher zu seinem gewünschten Ziel in der Karibik vorankommt. Und so trat es auch in etwa ein.

Rotraut und ich teilten uns die Nachtwachen im 6-stündigen Wechsel. Aus Gründen der navigatorischen und nautischen Sicherheit hatten wir uns dazu entschieden, durchgehend Wache zu gehen. Obwohl wir uns auf weitgehend unbefahrenem Gebiet

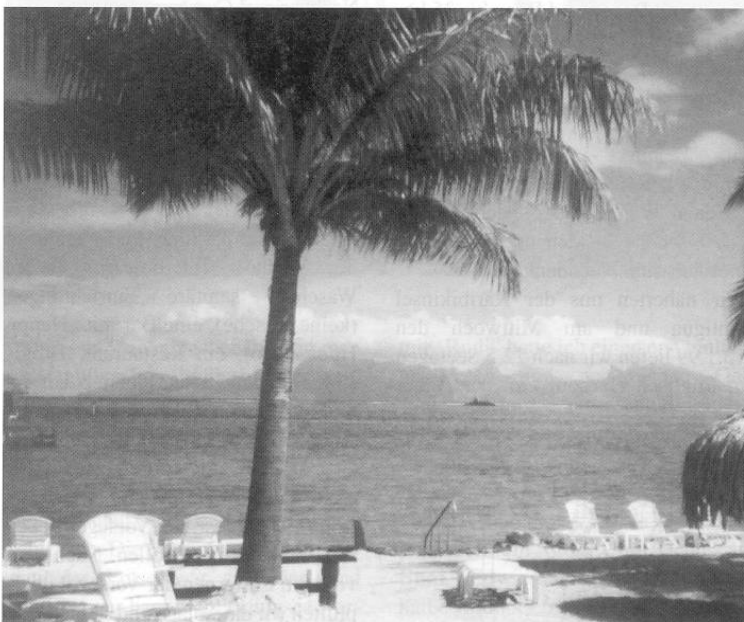
abseits der Schifffahrtsrouten bewegten, begegnete uns doch hin und wieder ein Fahrzeug, so daß ich die Aufrechterhaltung der durchgehenden Wache auch nachträglich als gerechtfertigt und sinnvoll, ja sogar als erforderlich ansehe.

Die ständig in unregelmäßigen Zeitabständen einfallenden starkwindigen Böen hatten mich veranlaßt, die Segelfläche der Passatsegel durch Einrollen durchgehend gekürzt zu halten, insbesondere nachts, so daß wir zwar immer noch gut Fahrt machten, etwa 5 bis 7 Knoten, aber trotzdem keine Rekord-Etmale erzielen konnten, weil ich uns die Mühe des Ausreffens und neu Einreffens nach und vor jedem Durchgang einer Bö ersparen wollte. So erreichten wir Etmale zwischen 121 und 146 sm. Hiermit war ich sehr zufrieden, denn wir kamen gut voran und blieben in unserer erhofften Zeitplanung.

Das Boot wurde von der neuen „Windpilot“-Selbststeueranlage auf dem Vorwindkurs unter den gerefften, zu beiden Seiten ausgebaumten Passatsegeln einwandfrei auf Kurs gehalten. Ich war deshalb mit meiner Kaufentscheidung in Las Palmas sehr zufrieden, fast schon enthusiastisch, taufte die Anlage nach ihrem Konstrukteur und Hersteller und wegen der weiß gestrichenen Windfahne auf den Namen „Weißer Peter“ (und als *Legitimation für einen doppelten Schluck Rum, R.*) und genoß, wie durch unermüdliches Zusammenarbeiten der Windfahne mit dem Servoruder und dem Hilfsruder die Kurstabilität des Bootes und damit unsere eigene „Steuerfreiheit“ sichergestellt wurde.

Diese Freude wurde jedoch jäh unterbrochen: am 28.12.98 um 16:00 Uhr hieß die Logbucheintragung: „Halterung Bb unten an der Windfahnenelbststeueranlage durch Bolzenbruch aus der Bordwand gerissen, Windfahnenanlage mit 2 Leinen über Winsch und Klampe beifangen und provisorisch festgesetzt, so daß die Funktionstüchtigkeit wieder gegeben ist.“ So nüchtern und leicht, wie sich diese Zellen nachlesen lassen, war die Aktion natürlich nicht.

Nach der Reparatur war zu überlegen, ob der Kurs in Richtung Karibik beibehalten werden konnte, oder ob wir die Kapverden, die wir jetzt in ca. 280 sm Entfernung mit 150° (also am Wind) peilten, zur Reparatur anlaufen sollten. Nach eingehender Überprüfung der Hilfskonstruktion und deren Funktionstüchtigkeit entschloß ich mich zur Durchführung der ersten Alternative: Kurs Karibik, die vor uns liegenden 2200 sm mit Provisorium weiterlaufen. Um es vorweg zu nehmen: meine Hilfskonstruktion hielt durch! Leider lief die gespannte Befestigungsleine über das geschlossene Achterluk, so daß wir für den Rest der Reise in der stickigen Achterkabine schlafen mußten.



Die NIEJE LEEV auf den Marquesas

Aber am 30.12. nachts mußte ich erneut die Feststellung treffen: „Windfahnenelbststeueranlage ausgefallen, zunächst steuern von Hand“. Mit aufkommendem Tageslicht am 31.12.98 konnte ich dann feststellen, daß sich die Verbindung zwischen dem Servo Ruder und dem Hilfsruder gelöst hatte. Ich mußte unter schwierigen Bedingungen im Seegang (es herrschte „nur“ Windstärke 6-8 und die Anlage scherte hin und her) die gelöste Kugelkupplung demontieren, die Kugel neu verschrauben, die Anlage erneut montieren und in Betrieb nehmen. Danach arbeitete sie wieder.

Weihnachten auf See war mehr als nüchtern und fiel hauptsächlich wegen der unruhigen Schiffsbewegungen dem Seegang zum Opfer. Selbst unsere als Weihnachtsbraten vorgesehenen Putenkeulen blieben in der Backskiste, sie wären uns vom Teller gerollt. Ein kleines dekoriertes Mini-Weihnachtsbäumchen war alles, was in dem ansonsten ungeschmückten Salon an dieses Fest erinnerte.

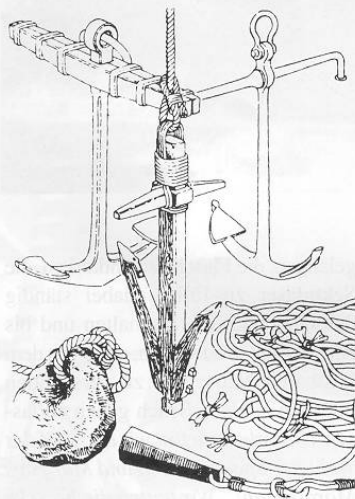
Zum Jahreswechsel öffnete ich eine Flasche Sekt und wir stießen um Mitternacht auf das Neue Jahr an. Dabei grenzte es fast an eine akrobatische Meisterleistung, mit Flasche und Gläsern heil in die Plicht zu

gelangen, die Flasche zu entkorken, die Sektgläser zu füllen, dabei ständig das Gleichgewicht zu halten und bis zum Anstoßen zu warten, ohne von dem kostbaren Naß etwas zu verschütten oder ein Glas zu Bruch gehen zu lassen. (Natürlich stießen wir auch auf das Wohl der Spender, Rudi und Mary aus Moraira, an! Wir hatten die Flasche eigens für Silvester liegen lassen. R.)

Über Amateurfunk hatte ich täglich Kontakt mit den Stationen von INTERMAR; um 08:00 UTC mit Gerd (DJ4UQ) auf 14313 kHz und gegen 16:30 UTC mit Rolf (DLOIMA) auf

14307 kHz, auch mit Günther (DL2FCG) in der Clubstation DLONL. So waren wir regelmäßig mit der Heimat verbunden, unsere Position wurde täglich durchgegeben und wir empfangen detaillierte Wetterinformationen, allerdings fielen diese Wetterinfos in der Urlaubszeit über Weihnachten/Neujahr aus, aber ich glaube, wir waren eine der ganz wenigen Yachten, die in diesem Zeitfenster in See standen.

Die östlichen Winde um 7 Beaufort mit unregelmäßig einfallenden Schauerböen zwischen 8 und 9 hielten weiterhin an, am 6.1. flaute es etwas ab, die Regenböen wurden seltener, aber am 9.1. begann die Ungemütlichkeit erneut mit Regen und Böen bis 35 kn. Einmal zeigte der Windmesser 41 kn als ich zufällig draufschaute. Erst am Montag, 11.1. beruhigte sich das Wetter spürbar, es klarte auf, der Wind ging auf 4 Beaufort zurück und die Böen wurden schwächer, die Regenschauer seltener. Während der Nachtwachen gab es schöne Stunden in der Natur und viel Zeit zum Nachdenken. Wir näherten uns der Karibikinsel Antigua und am Mittwoch den 13.1.99 liefen wir nach 22,5 Seetagen in English Harbour ein, der Anker



faßte im Schlick der Ordnance Bay und fast um 09:00 Uhr Bordzeit (Zusätzlich zur UTC und der Ortszeit mit Sonnenaufgang um 06:00 Uhr hatten wir als dritte Zeit die Bordzeit mit Sonnenauf-

gang 8:00 und Sonnenuntergang um 20:00 eingeführt. Das war sozusagen unsere bordeigene „Sommerzeit“, R.) lagen 2.951 sm nach Log seit dem letzten Auslaufen hinter uns.

Unser nächster Törn stand uns mit ca. 1200 sm bis Panama bevor. Wir teilten ihn in zwei Abschnitte auf. Zunächst segelten wir mit schönem östlichen Passat bis zu den sog. ABC-Inseln (Aruba, Bonaire, Curacao) und machten auf Bonaire in der neu errichteten Marina am Steg fest, um unsere hierher geordnete Post abzuholen. Am nächsten Tag legten wir bereits wieder ab und gingen in der schönen Lagunenbucht „Spanish Waters“ auf der Nachbarinsel Curacao vor Anker. Von unserem Ankerplatz aus konnten wir die ca. 100 m entfernte „Marina Sarifundy“ mit dem Dingi bequem erreichen. Das Ankern war hier noch gebührenfrei und von Sarifundy aus konnten wir die wichtigsten Dienstleistungen abwickeln: Einkaufen mit einem Supermarktbus (an 4 Tagen in der Woche), Telefonieren, Faxen, Waschen, sanitäre Einrichtungen (keine Dusche), eine Bar mit „Happy Hour“ (Do), ein Restaurant, Dingisteg. Hier wurden aus einem zuvor gar nicht geplanten Ankerplatz 4 Wochen Aufenthalt. Das allerdings hatte seine Gründe: Unsere Rollreiffanlage war nicht mehr funktionsfähig. Die Refftrommel saß fest, die Vorsegel ließen sich nicht mehr aufrollen. Nach dem völligen Entfernen der Vorsegel überprüften wir die Anlage und stellten fest, daß der Topwirbel festgefressen war. Die zwei Kugellager waren völlig zerstört. Der Hersteller „Facnor“ in Frankreich bot uns per Fax einen neuen Topwirbel an, ich bestellte sofort, und so brauchten wir nur noch auf die Zulieferung mit Federal Express zu warten. Ebenfalls erwarteten wir hier den inzwischen reparierten Laptop.

Die Zwischenzeit nutzte ich dazu, unseren defekten Generator komplett auszubauen und mit einem Niederländisch-Karibischen Transportunternehmen ins Herstellerwerk nach Volpi-Trieste-Italien zu versenden. Dort soll der Generator zu Lasten der bestehenden Garantie grundlegend in-

standgesetzt werden. Ob, wo und wann wir dieses Aggregat zum Wiedereinbau zurückerhalten werden, wissen wir noch nicht. Ich schätze, es könnte frühestens in unserer Langzeitpause auf Neuseeland der Fall sein.

So waren die Tage in Curacao mit Arbeit ausgefüllt, zumal ja noch viele zusätzliche Dinge organisiert und abgearbeitet werden mußten: Seekartenbeschaffung, Kauf eines Windgenerators mit der dazu erforderlichen Mast und Abstageinrichtung sowie der elektrischen Installation, Säubern der Wasserlinie von Bewuchs etc.. Der Topwirbel aus Frankreich traf ein. In einer Gemeinschaftsarbeit mit unserem Ankerplatznachbarn Risto demontierten wir die Rollreiffanlage. Dazu mußte ich in den Masttop, die gesamte Rollreiffanlage auch oben lösen und sie an Deck fieren. Unten demontierten wir den alten Topwirbel, bauten den neuen ein und riggten die Gesamtanlage wieder in den Masttop.

Am 9.4. waren wir nach einem Agehetzten Seeklarmachen auslaufklar. Wir nahmen noch Dieselmotorkraftstoff und Wasser im Curacao Yachtclub und verließen um 20:30 mit Einsetzen der Dunkelheit die „Spanish Waters“. Die nun folgenden 800 sm nach Cristobal am Atlantikeingang zum Panama-Kanal absolvierte die „NIEJE LEEV“ in rauschender Fahrt. Das Boot erreichte unter den nach beiden Seiten ausgebaumten Passatsegeln sein bisheriges Rekord-Etmal von 172,4 sm. Aufgrund eines Bruchs des BbUnterwantes entschloß ich mich in der letzten Nacht, die letzten 63 sm unter Motor zurückzulegen. Am 14.4 liefen wir durch die Breakwater des Panamakanaleingangs in Cristobal ein und machten am Steg des Panamacan-Yacht-Clubs fest.

Die sozialen Verhältnisse hier in Cristobal, in der angrenzenden Stadt Colon sowie auch auf der anderen (Pazifik-)Seite in Balboa und Panama-City sind undurchsichtig. Es soll eine weitverbreitete Kriminalität, insbesondere für Eigentumsdelikte, um sich gegriffen haben. Die Offiziellen des Yachtclubs und die Mundpropaganda, sowie auch Berichte in den

deutschen TO-Zeitschriften empfehlen Fremden, sich nicht allein zu Fuß in den Wohnvierteln und Straßen zu bewegen, aus Sorge vor Überfällen, Raub und Diebstahl. Die Taxifahrten sind preiswert und so sollte man zu jeder Einkaufs-Besichtigungs- oder sonstigen Tour nur das Taxi benutzen. Wir hielten uns an diese Empfehlung und sind damit bisher ohne schlechte Erfahrungen klangelkommen.

Für die Kanalpassage braucht man 4 ausreichend starke Festmacherleinen von je mindestens 38 m Länge. Zusätzlich zum Bootsführer/Rudergänger sind 4 Personen als sog. „linehandlers“ erforderlich. Eine ausreichende Ausrüstung mit Fendern und eine einsatzklare Ankereinrichtung sowie funktionsfähige Sanitäreinrichtung werden ebenfalls gefordert. Getränke und Verpflegung für den Lotsen und die Linehandler werden erwartet.

Der Kanaltransit muß in einem Gebäude der Schleusenverwaltung in Gatun im voraus bar in US\$ bezahlt werden. Dazu ist das Taxi wieder obligatorisch. Für eine Yacht bis 40 Fuß Länge über alles sind 500 \$ plus eine Kaution (in unserem Falle 125 \$) einzuzahlen. Die Kaution soll angeblich nach der Kanaldurchfahrt mit Post an die Heimatanschrift erstattet werden. 8 Stunden nach Einzahlung des Geldes kann man von einer anderen Stelle der Kanalbehörde telefonisch einen Transit-Termin erhalten. In unserem Falle hatte man die ‚NIEJE LEEV‘ für Freitag, den 23.4. eingeplant. Die genaue Uhrzeit wird während der Folgetage und endgültig 24 Stunden vorher telefonisch vereinbart. Zur vereinbarten Stunde wird am Yachtankerplatz, den sog. „flats“, der Lotse aufgenommen. Dazu stiegen die Linehandler Rudi, Aniceto und Ariel um 7:00 an Bord, wir legten gegen 8:00 ab und nahmen gegen 8:50 den Lotsen Edwin an Bord. Vor uns ging ein großes Passagierschiff in die Kammer.

Unseren Schleusungen sollten im „Päckchen“ erfolgen, was hier „nested“ genannt wird. Dazu werden vor den Schleusen 3 Segelboote

längsseits miteinander vertäut und fahren gemeinsam in die Schleusen ein. Die jeweils äußeren Boote geben ihre langen Festmacherleinen an die Schleusenbesatzung über. Diese Leinen werden an bestimmten, von den Lotsen definierten Pollern an Land belegt. Während des Aufwärtsschleusens müssen die Linehandler an Bord die entstehende Lose zügig und mit Übersicht durchholen, so daß das Päckchen trotz des stark bewegten, gurgelnden, wirbelnden und strudelnden Wassers während des Befüllvorganges die Mittellage in der Kammer beibehält.



Im Panamakanal

Das ist kein einfacher Job und man muß schon höllisch aufpassen, daß alles klar geht. „Rudis“ eingespieltes Team, insbesondere Aniceto, hatten unsere Seite super im Griff und so war es für uns eine Freude, die drei Kammern bergauf bis in den Gatun See zu schleusen. Die Stimmung an Bord war gut, der Lotse war zufrieden und schien sogar happy. Im Gatunsee warfen wir die Leinen zu unserem Nachbarboot wieder los und jedes Boot fuhr die folgenden 25 sm in Einzelfahrt. Ich sollte mindestens 7 kn schnell sein, wenn wir die Abwärtsschleusen noch am selben Tag passieren wollten.

Die NIEJE LEEV konnte diese Fahrt zwar gut durchhalten, ich bemerkte jedoch einen starken Widerstand beim Rudergehen und irgend etwas erschwerte das Kurshalten gewaltig. *(Das Schiff gierte völlig unkontrollierbar, wie verrückt und nach drei Stunden hatte Rudi Blasen an den Händen vom schweren Kurbeln! R.)* Unabhängig davon wurde bereits gegen 15:00 Uhr über UKW entschieden, daß wir in Gamboa ankern und den

nächsten Tag abwarten sollten. Um 15:15 fiel der Anker in einer schönen Aligator-Bucht vor Gamboa, der Lotse, Aniceto und Ariel stiegen aus und es trat Ruhe ein.

In einem Tauchgang untersuchte ich das Achterschiff und fand sofort die Ursache für das schlechte Kursverhalten: das Hilfsruder der Windfahnenanlage war halbseitig ausgebrochen und stark beschädigt. Ich demontierte es und nahm es an Deck. Am Abend saßen wir noch lange bei einem Gläschen Wein in der Plicht und

mit „Rudi“ hatte ich einen erstaunlich gebildeten und geistreichen Gesprächspartner, der mir gute Einblicke in die Verhältnisse seines Heimatlandes Panama vermitteln konnte.

Am nächsten Tag lief alles planmäßig. Aniceto und Ariel waren pünktlich um 8:00 Uhr wieder an Bord. Edwin erschien sogar eine halbe Stunde früher als vereinbart, der Anker flog fast an Deck und ab ging es zunächst noch 7 sm durch den Caillard Cut, das schmalste Stück des Kanals, welches als Graben durch ein Bergmassiv ausgehoben worden war, zur Pedro-Miguel-Schleuse. Abwärts wurde wieder im Päckchen geschleust, diesmal hatten 7 Yachten und ein kleines Fährboot die Kammer für sich allein. In der gleichen Weise wurden auch die zwei letzten Kammern der Miraflores-Schleuse genommen. Bereits gegen 14:00 Uhr öffneten sich die letzten Schleusentore und die Pazifikseite wurde sichtbar:

Welcome Pazifik

Was erwartet uns jetzt?

Herzliche Grüße, Euer Rudi

Die Reise mit dem Eissturmvogel

oder: Wie die LARA über einen Friedhof segelte

von Renate Kahle und Peter Böttcher (DJ5PB) (Auszüge)



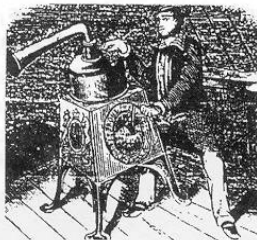
Wir verließen die Orkneys am 14. Juni mit der Absicht, als nächste Station die Shetlandinseln zu erreichen. Wind aus NE und Seeverhältnisse waren ideal, der Windpilot hatte die Steuerung wieder übernommen, der Kurs 300° war schon auf Island abgesetzt, mal sehen, was daraus werden sollte, und achteraus wurden die Konturen der nördlichen Orkneys langsam undeutlich. Wir genossen entspanntes Segeln.

Noch war die Zeit des „Nichts-Tuns“ nicht gekommen, Renate übernahm die Wache und ich versuchte erstmalig auf dieser Reise über den Kurzwellensender Kontakt zu irgendwelchen Amateurfunkstationen zu bekommen. Zwei Jahre zuvor hatte ich meine Amateurfunklizenz erworben, es war mir aber bisher noch nicht gelungen, mit Stationen, die ich hörte, Kontakt aufzunehmen, denn offenbar nahm niemand mein „heimliches“ Rufen wahr. Will man am Verkehr auf den Ätherwellen teilnehmen, so sind



zwei Dinge von entscheidender Bedeutung: das eine ist ein gutes Sendempfangsgerät, das besitze ich, das andere ist die richtige Antenne. Das Antennenproblem war bisher noch nicht gelöst. Einerseits hat man auf einer kleinen Segelyacht ein räumliches, andererseits ein Energieproblem. Im Jahr zuvor versuchte ich, das isolierte Achterstag als Antenne zu verwenden, das ich mit einem Abstimmgerät passend machen wollte, hatte aber keinen Erfolg und die Batteriespannung ging schnell in die Knie. Die Alternative war ein auf das 20m-Band abgestimmter Antennen-

draht, den ich um eine acht Meter lange Angelrute gewickelt am Heck der LARA installierte. Funkamateur Heinz aus Dortmund hatte mir die Antenne vermacht, bei der ich auf den stromfressenden Tuner verzichten



konnte. Als ich nun am 14. Juni mein TRX einschaltete, hörte ich auf 14313 kHz sofort mehrere Stationen, das war früher auch schon der Fall, als ich dann aber in eine kleine Sendepause CQ,CQ,CQ DJ5PB in den Äther rief, bekam ich umgehend Antwort, zuerst von Rolf DLOIMA in St. Ingbert im Saarland, dann meldete sich Bernd DL2QK aus Paderborn und schließlich Harald DL2KHK aus Tunesien. Rolf sendete für INTERMAR, einer Amateurfunkabteilung, die Amateurfunke auf Yachten in aller Welt mit Wetterinformationen für die entsprechenden Seegebiete versorgt. Natürlich wird bei diesen Gelegenheiten auch manch technisches aber auch persönliches Problem gelöst. Seit meinem ersten QSO, so nennt man den Funkkontakt unter Amateurfunkern, mit Rolf, gehörten wir automatisch dem Kreis der täglich ein bis zweimal persönlich angesprochenen Yachten an und wurden mit den neusten Wetterprognosen des Seewetteramts Hamburg, bis zu 5 Tagen im voraus, beliefert. Diese persönliche Beratung ist besonders wertvoll, weil sie sich genau auf das Fahrgebiet, in dem man sich bewegt, zugeschnitten ist. Wir haben uns auf die täglichen Sendezeiten eingerichtet und gefreut, weil man bei diesen Gelegenheiten auch viel über andere Yachten erfahren konnte. Harald, der im Winter in Troisdorf wohnt und im Sommer

auf seiner „NAXOS“ im Mittelmeer, war es, der mich, als ich ihn einmal auf den Balearen auf seinem Schiff traf, überzeugte und begeisterte von der idealen Kombination des Yachtsports mit dem Hobby Amateurfunk. Seither waren einige Jahre vergangen und nun führte ich mit ihm mein erstes QSO, er in Tunesien, ich auf der LARA nordwestlich von Schottland. Meine, aber auch Renates Freude war riesengroß, das Glück, das wir empfanden, daß wir eine solche Reise unternehmen konnten, wurde gesteigert durch die Möglichkeit, Verbindung aufzunehmen mit vielen anderen, die das eine oder auch beide Hobbys mit uns teilten. Was wir am 14. Juni erlebten war erst der Anfang einer langen Kette neuer Kontakte.

Der Nordost an diesem Tag war mit 2 Bft eher schwach und unser Etmal betrug 75 nm; es störte uns nicht, unsere Stimmung war auf dem Höhepunkt. Selbst als in den nächsten Tagen die LARA nur jeweils 50 sm hinter sich bringt, war unsere Laune ungetrübt. Wir genossen unser Leben auf dem Schiff. Alte und neue Funkverbindungen kamen zustande, so



z.B. mit Christoph DL9YCX in Münster, der uns im Wechsel mit Rolf auf der ganzen weiteren Reise mit WX versorgte. Renate fiel ein, daß wir uns auf der „boot“ ja irgendwann einmal eine Angel gekauft hatten. Auf unserer Finnlandreise im vergangenen Jahr gelang es uns nicht, mit dieser Rute auch nur einen Trostpreis aufs Schiff zu ziehen. Unser Stimmungshoch, das weiterhin anhielt, mag wohl der Grund dafür gewesen sein, daß ich es noch einmal versuchen wollte, denn ich

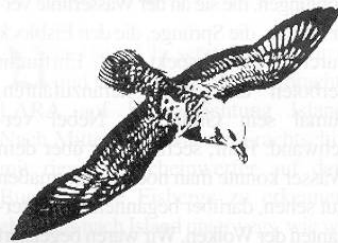
badete das Makrelenvorfach zunächst erfolglos, erst als mehrere schwere Schäkel das fehlende Bleigewicht ersetzten (die Angler unter den Lesern mögen mir mein unfachmännisches Verhalten verzeihen), dauerte es gar nicht mehr lange, bis zwei Makrelen sich gleichzeitig bemühten, Abwechslung in unseren Speiseplan zu bringen.

Erstaunlich, wie schnell wir uns an die Wetterinformationen, die uns Rolf und Christoph übermittelten, gewöhnten. Aufgrund der vorherrschenden Wetterlage hatten wir uns längst entschieden, die Shetlands im Osten liegenzulassen und unseren Kurs nach Island beizubehalten. Die Färör Inseln lagen ja nicht weit vom Kurs und waren immer noch gut für eine neue Entscheidung im Bedarfsfall. Unsere Freude über die hinzu gewonnene Reisequalität mit unserem Kurzwellengerät wäre beinahe nur von kurze Dauer gewesen. Ich war noch damit beschäftigt, dem TS 50, so heißt der schwarze Kasten, einen ständigen Einbauort zu verschaffen, als ich wegen einer kurzen Winddrehung an Deck gebraucht wurde. Es dauerte nicht lange, aber die kurze Dauer genügte, meinen Leichtsinn, das Funkgerät ungesichert liegenzulassen, zu bestrafen. Es muß zwischenzeitlich irgendwo so heftig gegengestoßen sein, daß sein große Abstimmungsknopf seine Funktion nicht mehr wahrnahm. Natürlich bekam ich einen gehörigen Schreck, stellte aber bald fest, daß seine Hauptarbeitsfrequenz noch programmiert war. Ich ging also auf Sendung und berichtete erst DF10T aus Neustadt von meiner Misere. Damit hatte ich eine Lawine losgetreten, denn es meldeten sich in Folge eine Reihe von Funkamateuren, die mir mit guten Ratschlägen halfen mit meinem Problem fertig zu werden. Es gelang zwar nicht, den Abstimmungsknopf zu neuem Leben zu erwecken, aber mit ihrer und der Hilfe des Gerätebedienheftes gelang es mir, über die Scan-Funktion die wichtigsten Frequenzen zu sichern, so daß wir bis zum Schluß der Reise die Annehmlichkeiten der Kurzwelle genießen konnten.

Seit den Orkney Inseln hatten wir seinen treuen Begleiter. Anfangs

fiel er uns gar nicht so sehr auf, weshalb seine Gegenwart auch schon seit Schottland möglich war. Der Eissturmvogel hielt sich gern in der Nähe unseres Schiffes auf. In ornithologischen Nachschlagewerken wird er nicht zu den Möwen gezählt, sondern zu den Sturmvögeln, die eine eigene Ordnung bilden. Zu ihnen zählt auch der Albatros, beide haben ein ähnliches Flugverhalten fast ohne Flügelschlag direkt über den Wellensystemen.

Der Eissturmvogel hat ein weißes Gefieder, seine Flügeloberseite variiert von hell bis dunkelgrau. Der Schnabel scheint zusammengesetzt aus verschiedenen Einzelteilen, er besitzt eine blaßgelbe Farbe, auf seiner Oberseite sind die Nasenlöcher als weiches Gebilde als Röhren aufgesetzt. Über dieses Nasenorgan ist er in der Lage, Salz, das er mit dem Seewasser aufgenommen hat, wieder auszuscheiden. Am auffälligsten sind die großen schwarzen Augen, mit denen er uns anschaut, keineswegs aggressiv, sondern in aufmerksamer, ruhiger Gelassenheit. Er war immer in unserer Nähe, egal wie sich das Wetter



gestaltete, bei Tag, auch wenn es regnete oder Nebel die Sicht behinderte, ebenso in den Nächten.

Im Juni und Juli sind die Nächte im Norden nur noch kurze Zeiten der Dämmerung, der Nachthimmel ist blaß, Sterne sind kaum noch zu erkennen. Am 21. Juni verschwand die Sonne nur noch kurz hinter dem Horizont, sie gestaltete ihren Untergang in einem Meer von gelben, orangen, roten und blauen Tönen, sie färbte es mit leuchtendem Gold bis sie in das Wolkenbett am Ende der Welt eintauchte. Das Licht blieb, die Farbtöne veränderten sich, wurden erst kräftiger,

dunkler, darin wieder leuchtender, wie Lichtblitze drangen gleißende Strahlen über den Rand der Erde. Ein Furiosum als würde Thor mit dem Feuer der Vulkane spielen. Die Sonne erschien 30 Minuten nachdem sie versunken war, eine Szene, aus der die nordische Mythologie hätte entstanden sein können. Inmitten glühender Wolken zeichneten Islands Berge die Konturen unseres Traumziels dieser Reise. Renate und ich, wir befanden uns in einem Taumel, berauscht von den Farben, in denen sich uns das seit Jahrzehnten ersehnte Ziel darbot.

Der Süden Islands mit der Hauptstadt Reykjavik präsentierte sich in diesem Frühsommer ausgesprochen freundlich. Anders als sonst üblich luden die Regenwolken ihre feuchte Fracht in diesem Sommer erst im Norden der Insel ab. In der zweiten Hälfte der warmen Jahreszeit, im August, als wir unsren Reiseweg schon weiter nach Norden verlegt hatten, begossen sie den Süden. Reykjavik, die nördlichste Metropole dieser Erde, besitzt einen ganz anderen Charakter als ihre Schwestern auf südlicheren Breiten. Der Reiz dieser Stadt liegt vielmehr in ihrer natürlichen herben Schönheit, die Island zu eigen ist.

Island ist ein Land für Liebhaber unbelasteter Natur. Die Luft ist ebenso klar wie das Wasser. Sowohl die Gewässer, die Insel umgeben, als auch Bäche, Quellen und zahlreiche Wasserfälle führen nicht nur klares sondern auch wohlschmeckendes Wasser, das ohne Einschränkung getrunken werden darf. Die Rinnsale, Bäche und Flüsse, die von den Gletschern gespeist werden, führen milchig trübes Wasser, weil sie die im Eis eingeschlossenen Sedimente mit sich führen.

Mit dem Schiff besuchen wir die Nachbargemeinde von Olafsvik, Grundarfjordur. Wie zwei Geschwister sind diese Orte, und doch gefällt uns Olafsvik etwas besser. An der Pier von Grundarfjordur stinkt es nach Fisch von der nahen Fischfabrik, dankbar nehmen wir einen zugewiesenen Anlegeplatz auf der anderen Seite der Bucht an. Wie in Olafsvik sind die Menschen auch hier



sehr freundlich, den Fisch bekommen wir geschenkt und ein Fischer, der mir beim Filettieren zuschaut, nimmt mir Fisch und Messer aus der Hand und mit zwei Schnitten hat er erledigt, womit ich mich schon seit zehn Minuten beschäftigte, er hat es wohl nicht mehr mit ansehen können.

Rolf aus St. Ingbert im Saarland sagt mir beim täglichen Funkgespräch: „Wenn ihr noch nach Grönland wollt, dann solltet ihr morgen ablegen.“ Um diese Information hatte ich ihn schon vor Wochen gebeten, jetzt war sie da. Die LARA war ausgerüstet für die Expedition, Wasser und Treibstoffbehälter aufgefüllt, wir kehrten nach Olafsvik zurück, um frisches Brot und Gemüse zu bunkern, hier verbrachten wir die Nacht, um 11.00 Uhr am 9. August nahmen wir Kurs West vor dem Wind. Unter Groß und Genua lief



die LARA fünf Knoten, der Wind legte zu, wir bargen das Groß, bald war die Genua zuviel, die Arbeitsfock wurde gehißt, später die Fock 2 und schließlich die Sturmfock. Mit dem kleinsten Tuch preschte die LARA mit 7 Knoten unserem Ziel entgegen. Segeln nur mit kleinster Fock bei raumen bis achterlichen Winden, ein Traum, der Windpilot übernahm die Steuerung, so konnten wir die Fahrt genießen.

Aur der Eissturmvogel, unser treuer Begleiter, blieb noch beim Schiff. Je stärker der Wind, je höher die See, desto wohler fühlt er sich. Er gehört zu den Arten, die nur zum Brutgeschäft an Land kommen. Auf schmalen Sims, in hohen, steilen Felswänden wird für gewöhnlich nur ein Junges aufgezogen. Im Gegensatz zu anderen Vogelarten konnten wir den Eissturmvogel nie bei der Futteraufnahme beobachten. Seine großen Augen sind vielleicht ein Hinweis darauf, daß er in der Nacht sein Futter findet. Andererseits geht die Natur mit Energie für ge-

wöhnlich äußerst effektiv um, weshalb dann die Frage unbeantwortet bliebe, weshalb die Vögel auch am Tag stundenlang in elegantem ästhetisch schönem Flug über den Wellen verweilen?

Der Bug der LARA wühlt sich noch immer mit ungestümer Fahrt durchs Wasser. Deutlich fiel die Temperatur von zwölf Grad auf Island auf vier Grad in der Dänemarkstraße. Langsam wurde es diesig, dann dunstig und neblig, noch konnte man sehen. Die Nächte waren noch nicht dunkel sondern mehr wie eine tiefe Dämmerung.

Im frühen Morgenlicht am 12. August sahen wir ihn, den ersten Eisberg. Glatt und rund wie eine nach allen Seiten abgeschliffene Walze ragte dieser vielleicht 150 Meter lange Brocken nur fünf bis sechs Meter aus dem Wasser. Obwohl wir Eisberge erwartet hatten, lief uns jetzt doch ein Kribbeln über den Rücken. Mit der Ruhe war es vorbei, verschärftes Ausschau halten war ange-sagt, kaum war der erste hinter uns verschwunden tauchte auch schon der nächste vor uns auf. Mächtig, kantig, gigantisch, wir hörten, wie die Wellen gegen ihn brandeten, sahen die Aushöhlungen, die sie an der Wasserlinie verursachten, die Sprünge, die den Eisblock durchzogen. Respekt und Ehrfurcht verboten uns, dicht heranzufahren, zumal sein Gipfel im Nebel verschwand. Fünf, sechs Meter über dem Wasser konnte man noch einigermaßen gut sehen, darüber begannen die Unterkanten der Wolken. Wir waren begeistert und fasziniert von dem, was wir sahen und hörten, unsere Gefühle sind mit Worten kaum wiederzugeben. Ein Eisberg nach dem anderen tauchte jetzt auf, jeder hatte einen anderen Charakter, andere Form und Farbe und somit auch eine eigene Geschichte.

Zwischen diesen Kolossen schwammen auch kleinere Trümmer, sie waren nicht weniger eindrucksvoll. Sie hoben und senkten sich in der Dünung und das Wasser strömte im selben Rhythmus in ihre Aushöhlungen und Narben aus und ein. Die dabei verdrängte und wieder angesogene Luft verursachte ein tiefes, sich endlos wiederholendes Schnauben und Prusten



wie bei einem übermächtigen Walroß. Diese Gestalten aus erstarrtem, uraltem Wasser fühlen sich wohl auf ihrer Reise bei Temperaturen um den Nullpunkt und darunter. Inmitten ihrer Gesellschaft war der Seegang moderat.

Gegen Mittag klarte das Wetter auf, wortlos, jeder mit seinen Gedanken beschäftigt, erkannten wir nun die versammelten eisigen Gesellen, deren Revier wir durchfahren hatten. Vor uns lag weitgehend freies Wasser, am Horizont ragten die Gipfel Grönlands empor. Die letzten Wegepunkte waren eingegeben, der Endpunkt Ammassalik, unser Ziel, lag 18 sm voraus. Wir waren wie benommen von dem Erleb-



ten, von dem, was noch vor uns lag, der Landfall schien in greifbarer Nähe.

Steuerbord voraus lag die Insel Kulusuk, auf der sich das Kap Dan befindet. Nicht weit von dort stieß einst eine dänische Expedition auf eine Inuit Niederlassung, die Inuit, so nennen sich die Grönländer, waren dem Verhungern nahe. Die Männer der Expedition setzten sich in Kopenhagen dafür ein, daß den Inuit, der Eskimobezeichnung für Menschen, geholfen wurde. Aus der Niederlassung entstand auf diese Weise die Stadt Ammassalik, die manchmal auch Angmassalik geschrieben wird. Cap Dan hatten wir bereits passiert, als wir ein paar Meilen voraus über der Wasserlinie einen feinen weißen Streifen bemerkten, der sich beim Näherkommen als die Packeisgrenze entpuppte. Der Ostwind der vergangenen Tage schob die Brocken an der Küste zusammen und füllte auch den Fjord, in dem unser Ziel lag, vollständig auf. Am 12. August um 15.40 war unsere Reise nach Westen auf 65° 28,5' N und 037° 32,1' E zu Ende. Die Küste lag mit 2 bis 3 sm greifbar nahe, nach Ammassalik wären es noch 8 sm gewesen.



Weniger traurig als verblüfft steuerten wir die LARA zwischen die Eisschollen, die am Rande der Packeisgrenze noch locker zusammen lagen, doch plötzlich hörten wir ein schürfendes Geräusch, als der Rumpf mit dem Eis direkten Kontakt bekam. Obwohl das Boot nur wenig Fahrt machte, ging dieses Geräusch uns durch Mark und Bein.

Bald hatten wir das freie Wasser wieder erreicht, zuvor wurde von einem glasklares Eisblock noch ein Stück abgeschlagen und an Bord genommen, wurden die Segel geborgen und die Maschine gestoppt. Renate und ich wollten nichts als den Anblick genießen. Die Sicht war völlig klar, der Wind war schwach, erst variabel, kam dann aus Süd, die Dünung relativ leicht, durch sie entstand ein Wasserfallrauschen im Packeis, und die Temperatur lag knapp unter dem Gefrierpunkt.

Für diesen Augenblick hatten wir einen ganz feinen Tropfen an Bord. Die Flasche wurde in feierlicher Zeremonie geöffnet, der edle Duft strömte durchs Cockpit, goldbraun füllte die Labsal die Gläser, dazu noch ein Stückchen des glasklaren Eises. Wir stießen an auf den westlichsten Punkt unserer Reise. Wir konnten unser Ziel nicht erreichen und waren trotzdem glücklich. Unser Gruß an die Inuit verhallte ungehört über den Eisschollen, oder auch nicht, vielleicht hat der große Geist ihn auch hinüber getragen an die Flanken der Berge, von wo ein Eskimo das kleine Schiffchen am Rande des Eises beobachtete.


Jetzt war es soweit, der erste Schluck dieses köstlichen Whiskys lief über die Zunge und die Kehle hinunter. Erinnerungen wurden wach an einen Segeltörn nach Schottland mit unseren Freunden Bodo, Gerald, Piko und Uwe. Nach einer Führung durch die Destille, die nur für die Crew der BARASKO veranstaltet wurde, erwarb jeder von uns eine Flasche mit dem einen Tropfen, der vor dem Abfüllen in die Flasche 18 Jahre im Faß gereift war. Bodo und ich gaben uns das Versprechen, unsere Bottles nur zu öffnen, wenn der Inhalt mit Grönlandeis

getrunken werden kann. An der Eiskante dieser größten Insel der Welt dachte ich an Bodo und wünschte ihm, daß auch er in nicht allzu ferner Zeit sein Gelübde einlösen kann. Der nächste Schluck rann wärmend durch den Hals hinab, im Packeisfeld hatten sich weiße, graue und schwarze Minieisberge versammelt, dazwischen ragten einige türkisblaue Gestalten heraus. Diese Farbe entsteht, wenn ein Eisberg umgekippt ist, d.h. seine Oberfläche noch glatt ist und noch nicht von Wind, Sonne und Gischt bearbeitet wurde. Wenn er aus dichtem Eis besteht, das keine Luftpinschlüsse aufweist, dann wird von ihm alles Licht absorbiert bis auf das blaue. So entsteht auch das Blau des Himmels und des Wassers, wenn keine Verunreinigungen einen anderen Farbton hervorrufen. Wir genossen die Zeit, die Ruhe und die Stille, das Gläschen wurde noch einmal eingeschenkt, diesmal ohne Eis, ab sofort genossen wir das Elixier ohne jeden Zusatz nur noch in seiner reinsten Form.



Am 18.00 Uhr setzte ich das Groß und die Genua, Renate brachte LARA auf Kurs Richtung Island. Nach Mitternacht war ein Frachtschiff mit riesigem Scheinwerfer auf dem Bug, um die Eisberge zu erkennen, ebenfalls nach Island unterwegs, wie wir erfuhren, ein Versorgungsschiff für Ainmassalik, genau wie wir ohne Erfolg. In Island hörten wir später, daß Ost-Grönland in diesem Jahr auf dem Seeweg nicht zu erreichen war. Auf dem Rückweg hatte es die LARA nicht eilig, an vier Tagen herrschte mehrstündige Flaute, die Sonne schien vom wolkenfreien Himmel, am 15. August beobachteten wir auf 65° 35' N und 31° 06' E die letzten Eisberge, die grönländische Gastlandflagge wurde wieder mit der isländischen getauscht.

Seit Bolungarvik befanden wir uns im nordwestlichen Teil Islands, den Westjorden, einem Teil, der für sich schon eine Reise wert wäre. Das



Wetter war sommerlich schön und lud uns ein zum Verweilen, an den Hängen der Berge reiften Heidelbeeren, die wir uns schmecken ließen, die uns aber auch daran erinnerten, wie weit das Jahr schon fortgeschritten war. Nach dem Verlassen des Isafjardardjup steuerte der Wind uns nördlich des isländischen Cap Horris über den Polarkreis. Diese Linie war auf dem Wasser nur schwer zu erkennen, denn just als wir ihn erreichten, herrschte Nebel. Auf dieser Linie, auf der zur Mittsommernacht die Sonne nicht hinter dem Horizont verschwindet, sondern 24 Stunden sichtbar bleibt, änderten wir unseren Kurs nach Osten. Der Nebel verzog sich, der Himmel war klar, nur über den isländischen Bergen im Süden hingen noch einzelne Wolken. Jetzt, wo auch der August schon langsam zerrann, fand man hier im Norden wieder ausgeprägte, dunkle Nächte. Am 25. August eine Nacht zum Träumen, das Schiff zog seine Bahn, der Wind steuerte zwar nach Südost, aber was sollte es, genau als der neue Tag begann, lief über das sternklare Firmament ein zarter Schleier, der sich in seiner Intensität und Form wie ein Vorhang im Wind ständig änderte. Das Nordlicht war ein neues Erlebnis für uns, nach zwei Stunden war es so plötzlich, wie es auftauchte, auch wieder verschwunden. Am Morgen umrundeten wir Grimsey, eine kleine Insel, die sichtbar vom Polarkreis geschnitten wird. Unsere Ankunft brauchte nicht erst publik gemacht zu werden, die etwa 200 Bewohner hatten uns schon längst beobachtet.

Akurey liegt nicht nur in einer malerischen Landschaft, sie ist hier im Norden eine Perle, die Aufmerksamkeit verdient. In Island pflanzt jeder, der den Platz dafür hat und der es sich leisten kann, Bäume auf seinem Grundstück. Das ist ein Zeichen seines Wohlstandes und hebt sein Image deutlich an. Akzurey hat es sich zur Aufgabe gemacht, Stadt in bewaldeter Landschaft zu werden. Was das bedeutet wird klar, wenn man sieht, wie mühsam es für einen Baum ist, sich in der Welt nahe dem Polarkreis zu behaupten. Daß dies überhaupt möglich ist, hat man dem Golfstrom zu ver-



danken, der die Temperaturen noch in moderaten Grenzen hält. Das Hauptproblem für das Überleben einer grünen Vegetation ist die lange Dunkelheit während der Winterzeit, wodurch die Phase, in der die Fotosynthese stattfindet im Laufe des Jahres sehr begrenzt ist. Wenigstens in dieser Zeit sollte sich der Baum rasch entwickeln können, was ihm wiederum schwerfällt, weil die Humusschicht, soweit überhaupt vorhanden, sehr dünn ist. Die dritte Schwierigkeit für das Aufwachsen eines Baumes sind die Windgeschwindigkeiten. Die Initiative der Aufforstung von Akureyri geht auf eine Bäckerfrau zurück, die 1913 damit begann, als die gängige Meinung noch von einer Unmöglichkeit des Projekts überzeugt war. Mit Hilfe von Schulkindern und einigen beherzten Frauen machte sich die Bäckerfrau Jahr für Jahr an die schwerere Arbeit. Das Gelände mußte urbar gemacht werden, das heißt, Steine, mit denen es übersät war, mußten entfernt und Humus herangekarrt werden, dann konnte man Bäume pflanzen. Hierzu benötigte man Jungpflanzen, die für die Bedingungen die nötige Überlebensfähigkeit mitbrachten wie Birken, Erlen, Weiden, Fichten und Kiefern. Der Mut und die Ausdauer dieser Frau wurden belohnt, nicht nur durch die Bäumchen, die tatsächlich zu wachsen begannen, sondern auch durch die Stadt, die ihr Programm übernahm und bis zum heutigen Tag fortführt. Akureyri ist heute die Stadt in Island mit dem größten Waldanteil, ihre Aktivitäten sind Vorbild für viele Gemeinden des Landes.

Unsere Blicke hingen an dem Land, das wir verließen, das uns monatelang mit seiner außergewöhnlichen Gastfreundschaft verwöhnte, unsere Gedanken waren bei den Menschen, die wir liebgewonnen hatten.

Über der Kulisse der Berge bildeten sich Nebel, die sich innerhalb einer Stunde auf das Wasser herabsenkten, so, als fiel ein Vorhang. Island entzog sich unseren Blicken und mahnte uns, vorauszuschauen, dem neuen Ziel entgegen. Vor uns war die Sicht klar, langsam aber stetig nahm der Wind zu, ich war froh, auf Renate gehört zu haben, denn gegen meine Absicht blieb das zweite Reff eingebunden. Die See bockte, alte und neue Wellen liefen noch überkreuz, dennoch kamen wir gut voran. Am Sonntag frischte der Wind weiter auf, trotz kleiner Besegelung kränkte die LARA fast ohne Unterbrechung 30° und mehr. In kurzen Abständen spülte die See über das Deck, im gleichen Rhythmus versuchte sie das Cockpit zu füllen. Plötzlich fiel mir auf, daß die Bodenbretter im Salon sich lose bewegten. Die Bilge war randvoll, soviel Wasser hatten wir auf der LARA noch nicht erlebt. Der Motor und die Batterien waren glücklicherweise noch trocken. Mit unseren Pumpen wurde das meiste Wasser bald wieder gelenzt, trotz intensiver Suche konnten wir die Undichtigkeit zunächst nicht ausmachen. Die Stauräume auf der Leeseite hatten alle Wasser abbekommen und nur der Teil unserer Bekleidung, der in wasserdichten Taschen gestaut war, blieb



trocken. Immer noch lief in der Bilge Wasser nach, so daß von Zeit zu Zeit die elektrische Pumpe zum Einsatz kam. Schließlich entdeckten wir, daß das Wasser im Cockpit unter der Grating in den Ablauf der Bilgenpumpe drückte und über diese dann zurück in die Bilge gelangte. Nachdem die Öffnung verstopft war, kam kein neues Wasser mehr ins Schiff. Drei Tage und Nächte mit der Begleitung durch unsere Freunde, die Eissturmvögel, benötigten wir bis Thorshavn, der Hauptstadt der Färöer Inseln.

Texel und der Leuchtturm von Den Helder waren schon auszumachen. Ein Gewitter kündigte sich an. Dreißig Minuten später: schwarze Wolken im Westen und Norden, dann ein heller Blitz, der kräftige Kracher gleich hinterher. Das Ende dieser Reise wurde mit einem Paukenschlag eingeleitet. Ob wir das verdient hatten?

Noch einmal gelang uns der Funkkontakt mit Christoph und Harald, die sich mit uns über den schönen Abschluß unseres Sommertröms freuten. Im Ijsselmeer gab es noch eine Motorpanne, die unsere Stimmung aber nicht mehr trüben konnte.



Anmerkung der Redaktion:
Wir gratulieren zu Eurer großartigen Reise ans grönländische Packeis und bedauern, Euren schön geschriebenen Bericht leider nicht in voller Länge abdrucken zu können.



Reisebericht der Sanssouci

Australien Mooloolaba Yacht Club Marina

von Gisela und Klaus (DL8LCA)

Dezember 1999

**Hallo Ihr Lieben alle,
Seit März 99 sind wir wieder in der Südsee auf unserer Sanssouci. Es war ein langer Winter in Deutschland und es war für uns ein ganz schwerer Abschied.**

So haben wir im März und April noch heftig wie jedes Jahr am Schiff gearbeitet, zuerst noch an Land in Raiatea, dann endlich wieder im Wasser an „Stegen“. Hier war es dann nicht mehr so heiß und es gab nicht so viele Moskitos wie an Land. Wir hatten ja unser Teakdeck, das wir untenrum schon im Vorjahr in Venezuela gemacht hatten, noch obenrum zu machen. Vier Wochen härteste, schweißtreibende Arbeit! Mittlerweile waren auch unsere neue Profurl-Anlage aus Frankreich und unsere neuen Segel aus Hongkong eingetroffen. Alles ohne jede Zollprobleme und Zusatzkosten. Dann wurde noch unser Blister beim Segelmacher aufgefrischt, er hatte in einer Bö im Pazifik sich mit lautem Knall in viele bunten Fetzen gelöst.

Die ganze Zeit schon hatten wir das Wetter, besonders den Wind, aufmerksam beobachtet. Hörten Wetterfax und schrieben Wetterkarten. Im Mai wollten uns ja Freunde aus Husum besuchen kommen und wir wollten sie auf Tonga aufsammeln.

Es waren bummelige 1300 sm bis Tonga! Wir starteten dann auch rüber zur Schwesterinsel Thahaa, in derselben Lagune gelegen wie Raiatea. Auf Raiatea waren wir noch zu den historischen Maraes gefahren, wo ja alle polynesischen Tradition, aller Götterglaube seinen Ursprung haben soll. Es war sehr beeindruckend, zu sehen, wie diese großen Steinfelder und ihre heiligen Stätten heute noch erhalten sind.

Auf Thahaa fanden wir wunderschöne, ruhige Ankerbuchten,

wenig Boote. Sie alle zieht es zur berühmten Schwester, nach Bora Bora. Uns hat die Ruhe der anderen Inseln besser gefallen. Zuviel Tourismus findet auf Bora Bora statt. Bis zum glimmernden Nightclub gibt es hier alles für den jetset-Touristen. Wir lagen vor dem Yachtclub, konnten leicht per Dinghi an Land, und durften gegen teures Essen im Club „kostenlos“ an einer Mooring liegen, Wassertiefe ca. 32 m.

Flair empfing dann unsere beiden, nur den richtigen Wind zum Weitersegeln, den hatten sie nicht im Gepäck!

Also ging es mit Maschine und Segel weiter nach Maupiti, dieser kleinen Vulkaninsel im großen Korallenriff, gesäumt mit etlichen Motus, kleinen palmenbestandenen Inseln im Riff. Knifflig die Einfahrt durch den Pass, aufschäumende Brandung rechts



Mittagsschlaf unter Palmen

Dann starteten wir nach Maupiti, wenig Wind bis gar keiner mehr, aber wir sollten ja nach Tonga, bis zum 12. Mai! Nichts zu wollen, kein Passat, nichts. Also zurück nach Bora Bora!

Zuguter letzt, blieb nur das Umbuchen unserer Gäste nach Bora Bora, es soll ja die welt schönste Lagune der Welt haben! Traumhaftes, türkises Wasser, Sonne und südliches

und links, dazwischen eine Passage, in der das Wasser brodelte! Einmal durch dieses Toben durch, empfing uns die traumhafteste Lagune der Welt, ruhig zogen wir den gut betonnten Weg durch die Riffe bis vor das Dorf, wo wir guten Ankergrund fanden. Hier konnten wir in aller Ruhe unsere 1,42 m Dorade, die wir nach erheblichem Kampf an Bord holen konnten, zerlegen und dem Küchenfahrplan einverleiben!

Das Wetter blieb zweifelhaft, kein beständiger Wind, viel Regen und auch Böen. Trotzdem holten wir zwei Tage später, unsere Gäste wollten weiter gen West, unseren Anker hoch. Wieder diese grimmige Passage, mir flattern da immer die Nerven! Westwärts. Kein schöner Start, grau und auch Regen, dann viel Wind aus allen Richtungen.

Es gab auch einen schönen Segeltag dazwischen, aber der Hauptteil dieser Strecke nach Rarotonga in den Cook-Inseln war doch ziemlich unfreundlich. Unsere Gästin wurde sehr übel seekrank und so war sie froh, als wir nach ca. 600 sm Avatiu erreicht hatten. Auch für uns war es ziemlich schwierig, mit diesem Problem der Seekrankheit, was von Halluzinationen, Phantasieren, dann so simplen Dingen wie Nichtaufnahme von Flüssigkeit und Salzen, was ja lebensgefährlich werden kann, fertig zu werden.

Also fand unser Besuch es besser, gleich auf Rarotonga von Bord zu gehen und ein Hotelzimmer auf

wirst zum Tee eingeladen, kriegst gleich Familienanschluß.

Eigentlich wollten wir ja nach Nuku'alofa, auf die südliche Hauptinsel, aber der Wind wehte uns dann in die Nordgruppe Vau'vau nach Nei'afu. Traumhafte Buchten, herrliches Schnorcheln, unzählige kleine und kleinste Inseln. Die Tonganer eine Sorte für sich! Alles ist muddelig, die Straßen dreckig, der Markt bietet nur Taro (Spinatart), Juka (Wurzeln wie Kartoffeln) und ein paar Bananen und Ananas. In den Shops Reis und Zucker, kaum Käse und noch weniger Fleisch und keinerlei Wurst etc. Es war die dürftigste Versorgung, die wir je hatten. Überall auf diesen Inseln laufen jede Menge schwarze Schweine vom Frischling bis zum ausgewachsenen Eber. Sie fressen um die ärmlichen Hütten alles kahl und durchwühlen die rote Erde. Wenn es dann regnet, spritzt alles hoch und die Hütten sind untenrum, sie stehen auf Stelzen, alle rot.

Mit den Tonganern feierten wir ein 'feast'. Da gab es Spanferkel und

blättern aufgepackt, in große Muschelschalen oder Bambusholz verteilt. Das sieht ganz herrlich aus und duftet berauschend. Gegessen wird mit den Fingern, Besteck jeglicher Art unbekannt! Dazu gibt es Limonensaft, selbstgebraut. Hinterher triffst du von all dem Fett. Dann gab es noch Tanzvorführungen zu einheimischen Musikinstrumenten. Auf Palm-matten sitzen die Musiker, barfuß windet sich ein schlankes Mädchen. Viele Tonganer sind einfach „fett“, es gibt wenig hübsche Menschen hier.

Viele verschiedene Buchten lernen wir kennen, das Wetter ist sehr wechselhaft, mal bläst es volles Rohr, dann regnet es wieder, aber unser CQR macht alles brav mit. Über die Insel Vau'vau lassen wir uns von einem Einheimischen kutschieren. Da gibt es herrlich leuchtende wilde Mandarinen, Papaya, Bananen und phantastische Ausblicke über die schroffen Küsten. Überall vereinzelt die Hütten der Einheimischen, Schweine, Hunde und Kinder in rauen Mengen. Über die Hälfte der Bevölkerung ist unter 20 Jahren alt!



Navalu – Fiji *Leben wie vor 100 Jahren*

nicht schwankendem Boden zu beziehen!

Wir fuhren dann per Motorrad über dieses wunderschöne Eiland mitten im Pazifik. Jeder Segler ist hier Gast, Du

allerlei Gemüse, Fisch und Obst, alles gegart im Erdofen, gewickelt in große Bananenblätter und mit Zitrone und Kokosmilch gewürzt. Alles wird auf einem großen, langen Tisch auf Palm-

Große Aufregung herrscht, als der König zur Einweihung der neuen Markthalle kommt! Dick und rund gibt er ein beredtes Bild seines Volkes. Er ist sehr deutschfreundlich, geht alle paar Jahre nach Deutschland mit offener Hand und bringt Geld oder Frachter oder andere Wohltaten mit! Nur das Volk sieht davon nichts.

Endlich am 7. August holen wir unseren Anker hoch und steuern wieder West, raus aus diesem so herrlichen Inselparadies, wo es nichts ausmacht, wenn da ein paar Schiffe mehr liegen. Jeder findet seine Bucht. Und die Schönheit dieser Inselgruppe entschädigt dicke für manche Versorgungsmängel, vor allem gibt es keinerlei Möglichkeit, fürs Schiff auch nur einen Schäkel oder ein Niro-Schraube zu besorgen. Aber leckeren Lobster brachten die Fischer ...

Mit einem grauen Regenhimmel und ruppiger See starteten wir, aber wir haben guten Wind und kommen vorwärts. Immer wieder Regenfronten,

böig, dann schläft der Wind ganz ein. Irgendwann nachts holt Klaus die flappenden Segel ein, der Jockel läuft. Drei Minuten später springt uns eine Front mit 45 kn aus Süd an. Froh sind wir, daß alle Segel geborgen sind, auf dem Radarschirm sehen wir – es ist 4 Uhr nachts – nicht nur die kleinen Inseln der Lau-Lau-Gruppe, wir können auch die dicken Wolken dieser Front sehen. Versuchen, aus den Wolkenfeldern rauszukommen, vergebens, immer wieder holen sie uns ein, neue kommen ständig aus allen Richtungen. Die See wird wieder rau. Nach zwei Stunden wird der Wind weniger, dreht zurück auf SE, es bleibt erst noch diese See. Wir sind hundemüde und versuchen abwechselnd zu schlafen. Allmählich

Da wir Suva auf Fiji nicht nachts anlaufen wollen, müssen wir vor Topp und Takel draußen trödeln, bis es endlich heller wird. Wir wissen ja nicht, ob die Ansteuerungslichter funktionieren, manches Licht, von einem Solarpaneel gespeist, verschwindet gegen Morgen. Die Riffe sind nur spärlich, wenn überhaupt markiert und überall liegen Wracks wie Perlen auf der Schnur hier in der Einfahrt. Dann gibt es da „Suva-Markierungen“, roter Pfeil auf Steuerbord!

Suva hat uns mit seiner Hektik, seinen vollen Märkten und Straßen gut gefallen. Das Leben hat hier stark indischen Einschlag, Restaurants und Geschäfte wimmeln von Frauen in

segeln zu dürfen, müssen genau angeben, wann wir wo sein wollen...

Und so starten wir auch mit Regen, Nebel (!) und viel böigem Wind entlang der Südküste durch die Riffe nach Vunani, eine nervige Einsteuerung durch die Riffe. Hoch aufschäumende Brandung, keinerlei Seezeichen, nur unsere Unterlagen aus einem einheimischen Handbuch. Aber es klappt, Klaus findet das Loch im Riff und wir liegen bald hinter dem Riff auf gutem Sandgrund mutterseelenallein, weitab liegt ein winziges Dorf, bei Ebbe fällt das ganze Vorland trocken. Wohltuende Ruhe umfängt uns nach dem trubeligen Suva. Neugierige kleine Fischerboote



Zuckerrohrbahn – Fiji, Okt. 99

kommen wir raus aus der Konvergenzzone, es wird friedlicher.

Irgendwann müssen wir unsere Uhren wieder um 1 Stunde vorstellen, wir haben den 180. Längengrad am 9. August überquert, nachts um 2.20 Uhr bei 19° 04,51' Süd! Es ist schier unglaublich, was wir da schon an Strecke hinter uns haben und was noch an Meilen vor uns liegt ...



farbenprächtigen Saris. Alles konnten wir hier wieder zu günstigen Preisen einkaufen, selbst gekocht habe ich kaum, essen in der Stadt war ja so billig. Wir lagen vor dem Yachtclub vor Anker, mit uns ca. 25 weitere Schiffe. Und da triffst du immer wieder Freunde und Bekannte, es ist ein ständiges Kommen und Gehen in diesem Regenloch. Das erste, was wir kauften, war ein großer Regenschirm, ganze 5 DM für dieses Familiendach. Beim Ministry of Fiji Affairs holen wir uns ein Permit, um weiter westwärts um Fiji

kommen, grüßen freundlich, fragen nach woher, wohin und verschwinden wieder.

Bei Hochwasser verlassen wir diesen wunderbaren sicheren Ankerplatz an der Südküste Fijis, es gibt nicht viele davon auf der Strecke nach Westen zum Navula Pass, wo wir wieder sicheren Schutz hinter dem Riff finden. In Vuda Point in der Marina feiern wir meinen Geburtstag mit Freunden. Fahren in ein altes Einheimisches Bergdorf, wo sich das Leben noch wie



vor Jahrhunderten abspielt, kein Strom, keine Wasserleitung, kein TV. Der Osten Fijis hat sonniges Wetter und völlig andere Bedingungen als Suva.

Am 8. Oktober verlassen wir die Gewässer Fijis, wieder Kurs 250°-270°, erst herrliches Segeln, dann schläft der Wind ein. Christoph kündigt Schlechtwetter an, eine Kaltfront mit 35 kn. Dann laufen wir, nachts natürlich, in ein schweres Gewitter. Wilde, taghelle Blitze, ich zähle nur bis drei, dann knallt und rumpelt es fürchterlich. Und wir sind diesmal froh, daß es



Tam-Tam auf Efete, Vanuatu

schüttet! Du bist ja machtlos diesen Naturgewalten ausgeliefert, du kannst nur hoffen, daß alles gut geht, ändern kannst du gar nichts, merkst wieder mal, wie klein du doch eigentlich bist. Nach einer schlimmen Nacht kehrt wieder ein wenig Ruhe ein, es gibt Frühstück, Blitz und Donnerschlag

sind vorbei und wir sind hoffentlich durch diesen Trog durch! Unsere beiden Geckos (kleine Eidechsen), die wir seit Raiatea als blinde Passagiere mitfahren lassen, huschen manchmal scheu durchs Cockpit, finden hoffentlich alle kleinen Mücken und auch die Fruchstückchen, die wir ihnen immer hinstellen.

Zwei schöne Segeltage brachten uns dann nach Vanuatu. Hier mußten wir erst wieder mal an die Quarantäne-Tonne, Papiere etc., dann ging es hinter die kleine Insel Irikiri, wo

wir guten Schutz fanden. Ganz betroffen waren wir von den vielen Booten, die hier lagen, wir glaubten so ziemlich alleine hier zu sein in Port Vila auf Efate.

Ende Oktober, die Saison drängt, wir müssen westwärts. Über

Neukaledonien wollen wir nach Australien weiter. Unser Kurs bringt uns 256° Richtung Nord-Neukaledonien. Das Wetter ist endlich mal richtig schön, und so können wir Kurs auf die Grande Passage absetzen, sparen viele Meilen im Norden und steuern direkt das Chesterfield-Reef an. Es gibt wenig gute Karten, aber von Australiern haben wir Kopien von der Ansteuerung erhalten. So kommen wir wunderbar rein ins Riff, erschrecken wohl, als wir unter dem Schiff klar und deutlich jedes Sandkorn, jede Muschel, jede Koralle sehen! Aber wir haben 12 bis 15 m Wasser unter dem Kiel, also keinerlei Problem. Unser Anker fällt denn auch auf 7,5 m nach 592 sm (103 Stunden). Wir haben ein Stück Paradies gefunden!

Auf den kleinen Sandinseln hier sehen wir am späten Abend große, bald 2m lange Schildkröten mühsam den Hang raufspatzen. Sie graben hier im warmen Sand riesige, tiefe Löcher und legen da nachts ihre Eier ab. Frühmorgens liegen dann diese Tiere völlig erschöpft am Wassersaum und warten, bis die nächste aufsteigende Flut sie we trägt. Im Abstand von ca. 2 Wochen legen sie dann drei bis viermal ihre Eier ab. Nach zwei Monaten dann graben sich die Jungen aus dem warmen Sand und versuchen bei Nacht mit Hunderten von hungrigen Vögeln über sich, den Weg ins sichere Wasser zu finden. Wir waren ganz überwältigt von diesen Eindrücken.

Erstmal konnten wir Albatrosse beobachten, diese riesigen Vögel, die wohl hier nur brüten und wieder in südlichere Breiten ziehen. Und du kannst ganz nahe an alle Vögel und Schildkröten ran, sie haben keinerlei Scheu. Menschen gibt es ja sonst nicht in diesem Riff. Viel zu schnell mußten wir weiter.

Eigentlich wollten wir dann doch gleich nach Bundaberg durchlaufen. Anfang November beginnt die Hurrikansaison und die Tiefdruckfronten kamen auch schon immer enger. Jeden Tag erwischte uns irgendwann mal so eine Front mit Regen und böigem Wind, nichts Schlimmes,

aber auch nicht gerade schön. So waren wir schon am Frederick-Reef vorbei, als die Coast Guard von Australien eine Schlechtwetter-Warnung durchgab. Also 20 sm zurück ins schützende Riff! Diesmal fanden wir nur nackte Sandhügel vor, keinerlei Getier, ein paar kreischende Seevögel in der Luft. Aber wir lagen sicher auf gutem Sandgrund.

Tagelang warten wir, bis das Sturmtief an der Küste Australiens verschwunden ist.

Über Funk melden wir uns an in Australien, müssen vor Anker gehen und warten bis wir zum Einklarierten aufgerufen werden am „Clearing-Steg“ in Bundaberg-Port-Marina. Die Beamten sind sehr freundlich und korrekt. Unsere letzten Zwiebeln, Kartoffeln, Käse, Butter wandern in den Quarantäne-Müllsack Australien hat sehr strenge Quarantäne-Bestimmungen, aber das Land hält sich so Schädlinge aus Übersee fern. Wir müssen 120 A\$ (ca. 150 DM) dafür zahlen.

Es gibt hier viele Deutsche. So wurden wir als „Süddeutsche“ von einem Sylter begrüßt! Und da hing auch auf dem Grundstück die Nordfriesen-Flagge! Bei einem Barbecue (kurz BBQ genannt und allgegenwärtig in Australien) gab es nicht nur Steaks und „Oldesloer Korn“, es wurde viel erzählt und dabei fanden wir auch gemeinsame Bekannte.

Maryborough am Mary-River lernten wir kennen mit seinen prächtigen Häusern aus der Siedlerzeit. Schon in Bundaberg haben uns diese farbigen Fassaden fasziniert. Türme und Giebelchen und Balkone. Übers Land verstreut liegen einzeln die Häuser, teils in den weiten Zuckerrohrfeldern, teils in kleinen Eukalyptuswäldern. Irgendwo sehen wir in freier Natur unser erstes Känguruh, Mutter mit Kind.

Mit unserer Sanssouci segeln wir weiter südwärts, immer entlang der Küste. Wir kommen in die Great Sandy Street, die ihrem Namen alle Ehre macht. Nur bei Hochwasser sind die meisten gut ausgetonnten

Straßen zu fahren, es ist bedenklich flach. Überall leuchten helle Sandbänke, kleine Inseln, Mangroven stehen mitten im Wasser! Das geht auch ganz gut, bis Klaus meint, er müsse die rote Tonne nicht so weit umfahren, nur 50 m trennen uns von der gelben... Als ich meine, es wird hier immer flacher, steuert Klaus weiter und wir sitzen fest! Unbeweglich auf einer Sandbank, das Schiff kränkt stark, es weht wunderschöner Passat! Maschine zurück, vor, zurück, nichts tut sich. Segel hoch, nichts. Aber Schimpfen hilft auch nicht, es ist gleich Hochwasser und wenn wir es jetzt nicht schaffen, liegen wir für mindestens 6 Stunden fest! Wir können unseren Ankerplatz in Garry's Anchorage schon sehen und auch die zwei Schiffe dort, aber was nützt uns das! Wir wissen nicht, wie sich unser Schiff verhält, wenn es bei Ebbe kippt... Da, es ruckt etwas, noch mal Gas vor, zurück, noch ein Ruck ganz langsam kriechen wir über den Sand, aber wir sind wieder frei!

Was für ein Gefühl, in all den Jahren haben wir nie Grundberührung gehabt und jetzt liegen wir erleichtert in dieser herrlichen mangrovenumsäumten Bucht. Hinter uns die größte Sandinsel der Welt, Fraser's Island, 150 km lang, Sanddünen und Süßwasserseen, Regenwald. Hier gibt es Dingos (Wildhunde) und Wildpferde.

Diese geschützten Gewässer werden durch eine Barre vom Pazifik getrennt. Hier gibt es eine knifflige Passage, durch die wir durch müssen. Gleich neben der Barre hinter einer Sandbank werfen wir Anker, mit uns warten sieben weitere Segler auf die nächste günstige Passage. Es schaukelt mächtig hier, der Pazifik drückt mit auflaufendem Wasser in die flachen Wasser rein. Anderntags früh um 1/2 5 Uhr, die Sonne ist noch nicht da, starten wie auf Kommando alle Segler hier und es geht im Gänsemarsch durch diese Engstelle. Das Schiff bäumt sich auf, fällt in die Seen. Zu beiden Seiten läuft die Brandung über die Außenriffe. Nach gut einer Stunde Zick-Zack-Kurs sind wir draußen, kommen um Double Island Point, können endlich Segel setzen.

Per Funk melde ich uns an in Mooloolaba, alles voll, meint der Harbourmaster. Aber als ich ihm sage, wir hätten reserviert, dauert es nur ganz kurz und wir erhalten Anweisung, wo wir einsteuern können! Wir sind in Mooloolaba angekommen, unser Endpunkt für diese Saison. Hier wollen wir das Schiff in der sicheren Marina liegen lassen und mit einem Wohnmobil durchs Land fahren. Hier gibt es einen Club, wo du preiswert essen kannst, wo auch unsere Post ankommt.

Wir wünschen Euch allen ein frohes Weihnachtsfest und eine gesunde, schnelle Fahrt ins Jahr 2000.

**Liebe Grüße senden Euch aus dem australischem Sommer 30° am Tag, 18° nachts, herrlichem Pazifik-Brandungsschwimmen gleich 200 m weiter,
Gisela und Klaus von der Sanssouci**

ps.: Euch beiden, Constanze und Günther, danken wir für Euren Einsatz im „Intermar-Service“. Es ist immer gut, die Stimmen aus der Heimat zu hören.



SY GALEB wieder zurück auf Lanzarote

von Lisbeth und Arnulf

Arrecife, 8.12.99

In Casablanca hatten wir, wie immer, 2 Nächte verbracht. Es war extremes Niedrigwasser, was laut Einheimischenbericht, nur alle drei Monate der Fall ist. Wahrscheinlich haben wir deshalb beim Einlaufen in den frühen Morgenstunden mit unserer Stb-Schraube eine dicke Leine gefaßt. Und schon taucht der Skipper wieder wie der Pirat persönlich mit Messer im Maul.



In Casablanca, ganz am Ende des Hafens hat sich ein Segelklub etabliert, ziemlich heruntergekommen, aber, das ist ja die lokale Mentalität – es gibt also auch Marokkaner mit Geld – und davor ein einsamer privater Ponton, so ziemlich die einzige Anlegestelle im Hafen. Der Ponton gehört Otman, einem Marokkaner, der einige Jahre in der BRD verbracht hatte und daher sehr gut Deutsch spricht. Leider ist er ein großer Gauner, der nicht dazulernt. Jedes Jahr haben wir unsere Debatten und er bekommt nicht das, was er unverschrämterweise verlangt, sondern beachtlich weniger und trotzdem versucht er's immer wieder. Das ist nicht die übliche arabische Mentalität, die ich während meiner Jahre im arabischen Sprachraum kennenlernte.

Casablanca hat den typischen Charme einer arabischen Großstadt. Es gibt eine für uns schöne Altstadt mit Basar

und vielen Geschäften und offenen Märkten. Man braucht jedoch schon die richtige Einstellung, um die Schönheiten einer Stadt zu sehen, auch wenn es viel Dreck drum herum gibt.

Nach 2 Nächten und Auftanken von Wasser und Diesel ging es weiter Richtung Kanaren. In der zweiten Nacht, am 27.11. um 21.35 UTC, Position 31° 54,71' N, 10° 33,76' W, hatte ich ein sehr seltsames Erlebnis. Ich hatte die erste Wache. Es war eine sternklare Nacht, der Mond noch nicht aufgegangen und ich träumte so vor mich hin, als plötzlich ein Blitz die Nacht erhellte. Ich sah mich verwundert um, sollte ich eine Gewitterfront übersehen haben? Natürlich nicht, der Horizont war ringsherum klar, wie gehabt. Als ich jedoch gegen den Himmel blickte, sah ich hoch über unserem Mast eine große dunkle und sehr dichte Rauchwolke. Von dort führte eine ebenso dichte Rauchspur Richtung NO, also Festland Marokko. Und dann sah ich auch den Grund dafür.

Ein dunkelrot glühender Körper, ca. 1 1/2 m im Durchmesser flog langsam, etwa mit der Geschwindigkeit eines Jets im Landeanflug, Richtung Festland und verschwand dann am Horizont.

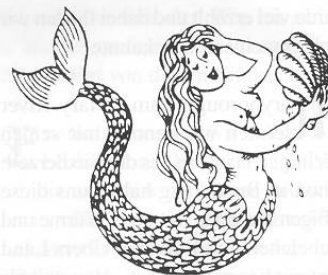
Da kein Fluglärm bemerkbar war, mußte ich ein Flugzeug ausschließen. Es kann sich also nur um einen größeren Meteoriten gehandelt haben.

Am Tag darauf hatten wir wieder jede Menge Petri Heil. Die Fische bissen wieder wie wild. Nach den üblichen Abrissen, konnten wir dann zwei große Brocken landen. Einen

Thuna mit etwa 85 cm und einen etwas kleineren mit etwas unter 40 cm. Wir fischen nur mit knallrotem „Oktopussi“, mit etwas Silberlametta um den Haken gebunden.

Graciosa, die nordöstlich Lanzarote vorgelagerte Insel mit einigen schönen Ankerbuchten, ist regelmäßig unser erster Anlaufpunkt. Diesmal war der Wind aber auflandig, schwach zwar, aber man weiß ja nie, was daraus wird, also ging es weiter nach Arrecife.

In Puerto Naos hatten wir uns letzte Saison eine Muring gemacht, um nicht bei jedem Windwechsel neu ankern zu müssen – der Hafen ist recht klein und meist anfangs Dezember auch ziemlich überfüllt. Die Atlantiküberquerer warten hier das richtige Wetter ab. Manche brauchen einige Zeit, um wieder Mut für die nächste Etappe zu sammeln. Diesmal lag leider ein Segler dran. Er jammerte was von Motorschaden und Schraube austauschen und er bräuchte halt noch 2-3 Tage. Also haben wir gesagt, ist



zwar eine Frechheit, aber was soll's. Wir legten uns in den Außenhafen Arrecife, der zwar nach SW offen ist, aber dafür sehr klares Wasser hat. Bei SO bis SW liegt man halt nicht sehr gut hier, aber dafür schön und man kann baden, während der Innenhafen die absolute Sicherheit bietet, aber dafür saudreckig ist. Da wir die ersten Gäste erst für die Sylvesterwoche erwarten, bleiben wir also vorläufig hier.

Wir fühlen uns sehr wohl hier auf den Inseln. Das Leben ist billig und die Leute freundlich.

Nur die Segler können einem manchmal alles verleiden. Letzte Saison wurden drei Dingis gestohlen. Diesmal auch wieder zwei. Es wird auch in Yachten eingebrochen. Bis Anfang Januar werden die meisten jedoch weg sein. Der Hafen leert sich schon langsam. Der letzte Hurrikan, ein „Spätling“ im November, hat sich auch verschüßt und die Autobahn nach Westen ist also frei.

Wo sind die Zeiten, wo sich Yachties noch begrüßt haben. Jeder Neuankömmling wurde von den Alten betreut und über alles nötige informiert. Man traf sich auf Yachten zum Umtrunk, jeder brachte eine Flasche und etwas zum Knabbern und schon lief eine Fete. Durch die vielen Charterer hat sich alles etwas zum Negativen gewandelt. Es fehlt der alte Geist, der alles zusammenhielt, die Liebe zum Wasser und zum Segelsport.

Heute ist nur wichtig, den neuesten Bootstyp gechartert zu haben und möglichst viele Meilen zu sammeln, die Seemannschaft ging leider dabei verloren. Ich sehe es an unseren Gästen fast täglich. Alles was sie können, ist Segel setzen und möglichst stramm zu segeln. Keiner achtet auf Wind und Wetter und es gibt immer Diskussionen, wenn ich reffen anordne. Danach sind sie sehr erstaunt, daß wir gleich schnell oder gar schneller sind. Kaum liegen wir am Steg, springt alles von Bord. Von einem Segler erwarte ich, daß erst das Boot kommt und dann alles andere.

Ich erinnere mich an unseren ersten Sturm, es war 4 Tage nach unserer Übernahme des Bootes in La Rochelle. Wir rundeten gerade Cape Finistere und waren am Reffen, da es etwas zulegte. Noch während des Reffens sagte ich, lieber gleich drittes Reff. Und ich hatte noch nicht ausgesprochen, kam mein Kommando „alles weg“ und so schnell als möglich, es hatte inzwischen auf 45 kn aufgebrist. Dabei blieb es aber nicht. Es legte in der nächsten Stunde noch ordentlich zu und

wir hatten für die nächsten 2 1/2 Tage konstante 55 kn mit Böen bis 60 kn. Nachdem wir aber alles eingestellt hatten, ein kleines Fleckerl Genua, die Bb-Maschine 1/4 Gas zur Unterstützung von Charly, unserem Autopiloten, war nichts mehr zu tun, als Sturm schauen. Die GALEB zeigte ein vorzügliches Schwerwetterverhalten und die Bordroutine brauchte nicht angepaßt werden, es wurde normal gekocht und gegessen. Der Grund war, daß unser Wetterfax keine Karten produzierte, wir also blind segelten. Die ersten Tage hatten wir noch Info von Meteo France, danach nichts mehr. Die Franzosen hatten nämlich meine Wetterfaxantenne nicht dort montiert, wo ich ich's gerne gehabt hätte, sondern dort, wo es leichter ging – Vive la France. Inzwischen ist sie im Maststopp und das W-Fax tut vortrefflich seine Dienste. Es war für mich eine Erfahrung, die ich nicht missen möchte, da ich nun weiß, was unser Boot kann, nur, es hätte nicht gleich in der ersten Woche sein müssen.

Inzwischen haben wir ja viele Möglichkeiten, schlechtes Wetter zu vermeiden und nutzen das auch.

Grüße aus der Ferne von Max (DJ7SU-mm)



SARILIKA an Siziliens Ostküste

Ätna lässt grüssen!

von Ingrid (DL3SAR) und Herbert (DJ2OV)



Am 22.7. wollten wir eigentlich Siracusa verlassen, wir hatten die wesentlichen Sehenswürdigkeiten angeschaut, aber als wir die Nase aus der Bucht steckten, blies uns ein Nordwind direkt ins Gesicht. Da wir mit den örtlichen Winden noch nicht vertraut waren, zogen wir es vor, wieder umzudrehen. In die teure Marina wollten wir aber nicht zurück und legten uns im großen Hafen mit Buganker und Heckleine zu vielen anderen Segel- und Motoryachten. Es war ein sehr heißer Tag uns so genossen wir, so gut es ging, den „kühlen“ Hauch Nordwind, der nach Sonnenuntergang etwas Erfrischung brachte.

Im Norden tauchte eine schwarze Wolke auf. Ob das wohl ein Gewitter gibt? Nein, es gab leider keines!

Das Leben der Altstadt erweckte, Kinderkarussell, Kettcars, Eisbuden und eine entsprechende Menschenmenge füllte die Strasse am Kai. Der erste Versuch, etwas Schlaf zu finden, war um 0:30 als gescheitert anzusehen, einmal des Spektakels wegen und zum zweiten, da es im Boot einfach noch zu heiss war. Und so saßen wir denn im Cockpit und tranken so vor uns hin. Das Wasser im Hafen war glatt wie ein Ententeich und spiegelte die Lichter der Stadt. „Da muss doch irgendeiner wieder im Schutz der Dunkelheit eine Riesensauerei veranstaltet haben!“, mutmasste ich, als sich das Spiegelbild im Wasser plötzlich trübte. Ingrid monierte, daß sich ihre Haut wie mit Sand bestäubt anfühlte. Und so schoben wir die Schuld zunächst auf das französische Kriegsschiff, das seit einigen Tagen Siracusa einen Besuch abstattete. Um 1:30 wurde es dann ruhig und wir krochen in unsere Kojen.

Am 7:00 sollte der Markt seine Stände öffnen und so machte ich mich auf den Weg, um einen Bäcker zu finden, denn wir wollten ja weiter nach Catania.

Um uns, auf uns, kurz überall, eine Riesensauerei. Alles schwarz! Sah aus wie Ruß. Der Skipper eines Nachbarboots lief auch kopfschüttelnd am Kai auf und ab und verdächtigte auch den U-Boot-Jäger. Ich ging zum Markt und an dem mutmaßlichen Urheber vorbei. Und siehe da, auch nördlich des Schiffs, das gleiche Bild. Autos wirbelten schwarze Wolken auf. Die geparkten Fahrzeuge, die Dächer der Marktstände, alles schwarz. Ich fragte einen, der misstrauisch seinen Stand abfegte. Der deutete nur stumm nach Norden und murmelte was von „Ätna“. Irgendwie hatte ich den Eindruck, daß das ein ganz normaler Vorgang war, den man - wie bei uns das Glatteis - akzeptierte. Ich bekam mein Brot und marschierte zurück. Dort inzwischen grosse Hektik. Alles schrie nach Wasser! Aber wir hatten mal wieder mit Zitronen gehandelt! Die Hydranten lagen 50 m auseinander und wir genau in der Mitte. War also nix mit unserem 25m Schlauch. Und so fegten wir so gut es ging den größten Dreck vom Schiff und machten uns auf den Weg nach Catania.

Dort angekommen, bot sich uns ein grausliges Bild. Während Siracusa mit Körnung 200 oder feiner bedient wurde, hatte es Catania mit dem groben 20-er Korn erwischt. Teilweise fingerdick lag der Ätna-Auswurf auf der Strasse, den Stegen, den Schiffen usw. Strom gab es keinen, Wasser auch nicht... an allem war der Ätna schuld. Inzwischen hatten wir auf der Fahrt nach hier über Funk erfahren, das der Ätna einen Ausbruch hatte und die Lava zwei Dörfer im Norden beschädigt haben soll. Nun wussten wir endlich, was die Ursache dieser Landschaftsschwärzung war.

Unser neuer Stegnachbar, ein Österreicher, erzählte, daß er vorhatte, in die Stadt zum Essen zu gehen, aber wo sonst sich die Menschen auf die Füße treten, war gähnende

Leere. Man bedeutet ihm, so schnell wie möglich nach Hause zu gehen und Fenster und Türen zu schliessen, denn gleich würde die Welt untergehen. Nach einiger Zeit hätte er es dann auch begriffen und sei zurück auf's Schiff. Um 22:00 hätte es dann angefangen zu regnen. 3 Stunden lang... um 1:30 morgens hätten sie dann die erste Schicht runtergefegt und gewaschen - sah trotzdem noch bö's aus!

Am Abend konnten wir dann an der Spitze des Berges immer wieder ein rotoranges Pünktchen leuchten sehen (ca.30 km), (wie das Glimmen einer Zigarette) aber mit dem Fernglas sah man dann die Feuergarben in den Himmel schiessen. Am 24.7. haben wir dann Catania etwas erkundet. Eine grosse Stadt mit viel Industrie. Um den Dom herum viel vornehme Geschäfte, die gegen 20:00 Uhr schliessen und deren Trottoirs sofort von den angrenzenden Restaurants und Bars mit Stühlen und Tischen belegt werden. Auch der Kirchplatz muss nach dem letzten Gottesdienst dafür herhalten! Im grossen Ganzen macht die Stadt einen etwas düsteren Eindruck, womit man ihr sicherlich Unrecht tut, denn ich habe nur freundliche und hilfsbereite Menschen dort getroffen!

Samstag 25.7.98, Auf zu dem Feuer speienden Berg!
Um 7:30 verlassen wir das Boot, um im Schatten der Kaimauer zum Bahnhof zu marschieren. Mit festen Schuhen, in langen Hosen und Pullover nebst Windjacke im Rucksack finden wir auch den Busbahnhof. Bei 28 Grad im Schatten folgt nun die schweißtreibende Suche nach dem richtigen Bus.

Die Sizilianer sind ja so nett! Jeder weiß natürlich, welcher Bus zum Ätna fährt, und zeigt auf einen anderen Bus! Und alle haben recht. Das Ätna-Gebiet hat einen Durchmesser von ca. 30 km und so gibt es viele Orte, die am Fuß des Feuerspuckers liegen. Ein

Taxi-Hai mischt sich ein und will uns für 150.000 Lire in 3 Std. zum Berg hin und zurück fahren. Auf meine bescheidene Frage, ob denn die Fahrt mit der Seilbahn inbegriffen sei, meint er nein, aber er würde es auch für 100.000 machen. Wir finden den richtigen Bus und zahlen 7.000 pro Nase.

Der Bus fährt los und biegt nach ein paar hundert Metern in die Via Ätna ein. Schnurgerade und endlos bergauf ist dies die Renommierstrasse von Catania. Bis ca. Hausnummer 150 mit vornehmen Geschäften, dann wird es bürgerlicher und am Ende wird es eine ganz normale Strasse in der auch kleine Leute wohnen und arbeiten. Wieviel Häuser wirklich da stehen, weiß ich nicht, aber Hausnummer 746 habe ich noch in Erinnerung. Dann wird es kurvenreicher. Kleine Dörfer, viel Grün, Obstbäume usw. Nach 1 Std. erreichen wir Nicolosi. Die Hälfte der Insassen steigt aus, der Fahrer und der Schaffner ebenfalls! „Jetzt können Sie einen Kaffee trinken, in 15 Minuten geht es weiter!“ Wie menschenfreundlich die Leute hier doch sind, glaubt man und geniesst die Kühle des Morgens bei 25 Grad im Schatten eines Sonnenschirms bei einer Tasse Espresso. Fahrer und Schaffner schleppen mehrere Papiersäcke mit Backwaren herbei, die dann die vorderen 6 Sitzplätze belegen. Ein paar kleinere Tüten sind auch dabei (das wird wohl der Fuhrlohn sein), war also doch nicht die pure Sorge um unser Wohlbefinden!

Aoch ca. 15 km windet sich die Strasse den Berg hinan. Das Grün wird spärlicher um abrupt zu enden. Schwarzes Geröll, Felsbrocken, ausgebrannte Hausruinen, abgeknickte Tragmasten einer Seilbahn sind die Zeugen des grossen Ausbruchs von 1983. Eine völlig neue Strasse bringt uns an den Fuß der Seilbahn. Jetzt sind wir ca. 1800m hoch. Eine Skihütte des italienischen Alpenvereins, 2 Restaurants, ein Dutzend Verkaufsbuden, die allerlei Trödel anbieten und ein Riesen-Parkplatz auf dem sich eine Kehrmaschine abmüht, die Aschenreste des Ausbruchs vom 22.7. zu beseitigen, wobei sie den schwarzen „Kies“ aufsaugt, aber dafür riesige gelbe Staubwolken

wieder hinten rausbläst – Wasser ist knapp hier oben.

Die nächsten 600 Höhenmeter werden mit einer Kabinenbahn bewältigt. In 6-er Gruppen eingeteilt werden wir in Gondeln gestopft. „Das Öffnen der Türen während der Fahrt ist verboten!“ An einem 38 mm Stahlseil hängen ca. 50 Gondeln, die dauernd rundlaufen. Die Seilbahn muss bis zum nächsten Ausbruch ihr Geld wieder eingespielt haben; entsprechend sind auch die Fahrpreise! Endstation. Alles aussteigen, mit Geländebussen – wir hatten eine Sonderausführung eines UNIMOG für 12 Personen – geht's noch höher. Aber leider nur 200m. Weiter aus Sicherheitsgründen heute nicht! Auf 2600 m ist also Schluss (normalerweise geht es bis 2900). Jetzt kommen die Pullover und Windjacken zur Geltung. Da laufen doch tatsächlich einige in kurzen Hosen und Strandlatschen herum. Offensichtlich haben die den Anorak- und Schuh-Verleih an der Bergstation für einen guten Witz gehalten!

Der Bergführer – auch französisch sprechend – führt uns noch ein paar hundert Meter ins Gelände, kratzt ein wenig mit dem Schuh im Geröll und schon stinkt und dampft es. 10 cm unter der Oberfläche kann man sich die Finger verbrennen. Wer lange genug hinschaut, kann aus dem aktiven Krater gelegentlich schwarze Brocken fliegen sehen, gefolgt von einem Sekunden später einsetzenden Donnerrollen. Dann geht's wieder zurück. Die Strandlatschen beschuhen können einem leid tun. Das Lavageröll ist verflixt scharfkantig! Die Geländewagen bringen uns wieder zur Bergstation der Seilbahn, der eine bewirtschaftete Berghütte angeschlossen ist, wo wir erstaunlich preiswert vespern.

Mit der Gondelbahn wieder runter und dann warten auf den Bus, der mit 1/2 Std. Verspätung schließlich doch kommt und dann alle Menschenfreundlichkeit außer Acht lassend die Serpentina nach Catania wieder runter fegt. Keine Pause in Nicolosi! So schnell wie die Temperatur steigt, können die Hüllen gar nicht fallen!

Kurz vor 18:00 sind wir wieder am Bahnhof in Catania. Der Bäcker hat schon zu – ist ja Samstag – an der glühenden Kaimauer entlang zum Boot - Cockpit 38 Grad - ... Trinken ... Duschen ... Trinken ... Umfallen ... Ätna gut Nacht!

Zurück in den Heimathafen

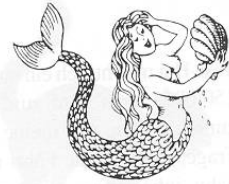
Am 18.9. geht es zu den Porquerolles, am 19.9. ankern wir vor Carro und am 20.9.98 beginnt die letzte Etappe nach Port Camargue. Eine kleinere Motoryacht, die 200m seewärts geankert hatte, signalisiert uns beim Vorbeifahren, daß sie ein Problem hätten. Wir gehen längsseits. Sie können den Motor nicht starten. Nach einer Viertelstunde ist der Fehler lokalisiert. Die Motorbilge ist randvoll Wasser und der Anlasser blockiert, vermutlich fest gerostet. Ich biete ihnen an, sie in den Hafen von Carro zu schleppen, was der Skipper ablehnt. Er hätte einen Ersatz an Bord und könnte den Einbau selbst machen. Wir wünschen ihm viel Erfolg und setzen unsere Reise fort. Am frühen Nachmittag laufen wir in den Golf von Aigues Mortes ein. Dort bietet sich uns ein buntes Bild. Offensichtlich findet eine Regatta statt. 2 Dutzend Segelboote und doppelt soviel Zuschauer-Yachten machen das Einlaufen zu einem Hindernislauf. Und dazwischen vier gelbe Punkte. Einer davon ist die neue Untiefentonne. Aber welche? Wir kamen von Süden und es dauert ziemlich lange, bis wir endlich die Tonnenmarkierung ausmachen können. Eine Nordtonne! Herrlich! Wir kommen von Süden und laufen direkt auf eine Untiefe zu, von der wir nun wissen, wo sie aufhört! Ich versuche über Kanal 9 die Capitainerie zu erreichen. Keine Antwort. Auch CROSSMED auf Kanal 16 reagiert nicht. Als das Echolot nur noch 2m anzeigt, schlagen wir einen Haken nach Westen und umfahren in weitem Bogen die Nordtonne in Richtung Hafen, wo wir um 17:00 an der Tankstelle festmachen.

Am 20. September 1998 um 17:52 endet unsere Reise nach 2113 sm an unserem Liegeplatz, dort wo sie am 16. August 1997 begann.



Grüße aus Neuseeland

von Helmut und Meryle SY FALLADO



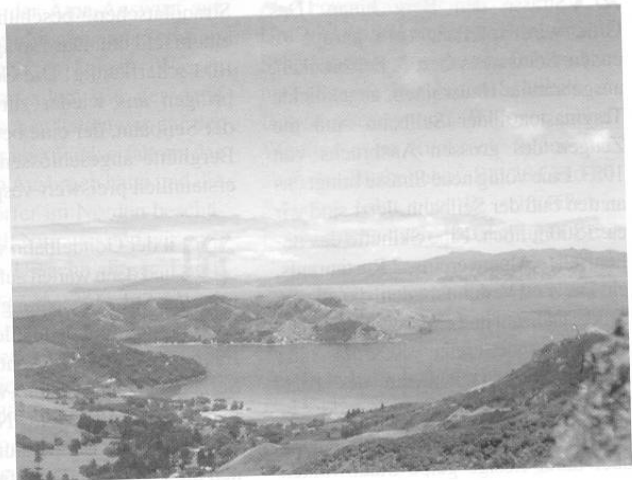
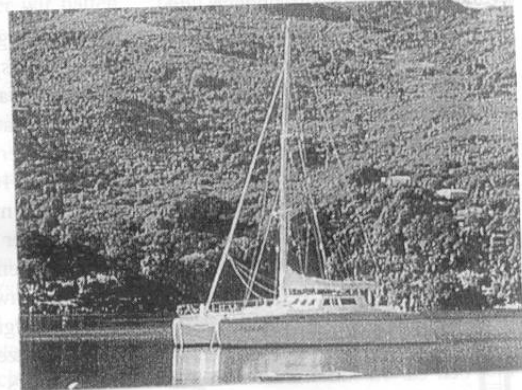
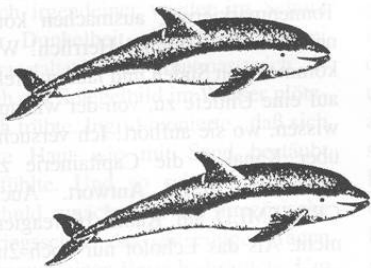
Klaus Nölter
Reperbahn 157
Hamburg

20359 GERMANY

Join us on the top of the White Cliffs in beautiful Wangaparapara to help us celebrate our marriage and the dawn of the new mellenium .

Die Hochzeit fand am 31. Dezember um 17.00 GLZ auf 36° 24' S und 175° 24' E statt

Wir gratulieren!
(die Redaktion)



Von Honolulu nach Kiribati (über e-mail)

von Elke (DL4DCF) und Fritz SY PICO



11.7.99

Nach 11 Tagen, von Honolulu kommend, kam kurz vor der Dämmerung Land in Sicht.

Tabueran oder Fanning Island in Kiribati. Im Osten ging die Sonne auf, im Westen ging der Vollmond unter. Schade, dass wir kein Rundumfoto machen konnten. Nach einer wirbeligen Riffpassage (natuerlich war Ebbe, so dass wir reichlich Strom gegenan hatten) liessen wir unseren Anker neben dem Versorgerschiff fallen. Es kommt nur alle vier Monate und ist die einzige Chance, sich mit Vorraten zu versorgen. Erschoepft schliessen wir beide ein. Durch laute und aufgeregte Stimmen wache ich eine Stunde spaeter auf. Die kleine Faehre mit den 4 Offiziellen in schicker Uniform an Bord hat wegen der Stroemung Schwierigkeiten bei uns festzumachen. Endlich sind die 4 mitsamt den Aktenkoffern an Bord. Ich muss einen Haufen Formulare ausfuellen, waehrenddessen Fritz die Mannschaft mit Kaffee und Keksen versorgt.

Die Stimmung ist sonderbar, so als wenn sich keiner trauen wuerde, etwas zu sagen.

Uns verschlug es ebenfalls die Sprache wegen der Gebuehren: 10 Austr. Dollar fuer die Faehre, 40 fuer ein Visum, 20 Ankerplatzgebuehr. Von Bekannten hatten wir fuer einen Inselbewohner Tabia 7 Pakete und 2 Eimer mitbekommen. Ohne Probleme und Papierkram uebergeben wir sie an den Zoll, der sich dann direkt mit Tabia auseinandersetzt.

Den Rest des Tages konnten wir uns nicht satt sehen an dem Verkehr zum Versorger. Jeder Bewohner muss min. 1 x mit seinem zu verkaefenden Material zur Faehre hinueber. Ein kleiner Motorkatamaran wird ebenfalls eingeladen. Ein wirklich farbenfroher Anblick! Als wir am naechsten Tag zur Insel fuehren, erwartete uns Tabia schon am Strand, um uns mit nach Hause zu nehmen. Da Tabias Familie teilweise auf

Hawaii lebt, gehoert er zu den reichen der Insel. Alle moeglichen Elektrogeraete hat er, die meisten allerdings defekt, seinen Gemuesegarten hat er umzaeunt (allerdings mit alten, z. T. offenen Batterien, oh Graus) und 1 von 2 Wasserpumpen auf der Insel nennt er sein eigen. Die Insulaner bauen Seegrass an, das bei uns als Stabilisatoren in Medikamenten, Kosmetika usw. gebraucht wird. Die Arbeit ist wesentlich einfacher. Die Stuecke werden in flachem Wasser in Feldern angebunden, wachsen dort, werden geerntet und

schuldigte. Mit dem Versorgerschiff war ein neuer Zolloffizier angekommen, nachdem alle Zoellner wegen unkorrekten Verhalten entlassen worden waren, und so kam es, dass sich die Offiziellen erst einmal beschnuppern mussten. 90 Prozent der Haeuser auf Tabueran sind aus natuerlichen Stoffen hergestellt worden, so dass eine Baustelle einer Kirche aus Stein unsere Neugierde weckte. Sogleich wurden wir zum Tee eingeladen bei den Dorfbchefs. Als Gaeste sassen wir mit ihnen auf einer Matte und unsere



Fanning Island mit Elke

getrocknet und das wars. Die urspruengliche Einnahmequelle Kopa ist da wesentlich arbeitsintensiver. Sie muessen auf die Palmen, Nuesse pfluecken, den Bast entfernen, die Fleischstuecke herausholen und auf Gestellen in der Sonne trocknen, wobei es nicht durch Tau oder Regen nass werden darf. Am naechsten Tag fuhr Fritz mit Tabia in dessen Boot zum Angeln aufs Meer. Im stroemenden Regen brachten sie 6 Fische mit nach Hause.

Als Tags darauf die Sonne wieder Aschien, machten wir einen ausgedehnten Spaziergang ueber die Insel. Wir fragten den Immigrationoffizier, der sich fuer die gedruckte Stimmung beim Einklarieren bei uns ent-

Bedienung nacherte sich uns nur auf den Knien, damit sie nicht groesser war als die Chefs. Diese waren sehr enttaeuscht, dass wir keine Videos zum Tauschen an Bord hatten. Solange wie Benzin fuer den Aussenborder vorhanden ist, zeigen sie der Bevoelkerung gegen Entgelt die Videos. Die Entwicklung macht auch vor diesen abgelegenen Atollen nicht halt.

Wir sahen Flechterinnen an der Lagune, eine Krankenstation mit vielen Unicefpaketen. Die medizinische Versorgung einschl. Zaehne ziehen mit oertlicher Betaeubung liegt in den Haenden einer examinierten Krankenschwester. Diese kann im Zweifelsfall ueber Funk im Krankenhaus in

Tarawa nachfragen. Schwerere Faelle werden mit der Faehre nach Tarawa transportiert, wenn sie diese noch erleben. Fuer die Kinder waren wir das Ereignis der Woche, die mutigsten liefen an uns vorbei und beruehrten uns am Arm. Nachdem sie mitbekommen haben, dass wir nicht gefaehrlich sind, schoben sich ihre Haendchen in meine Hand, so dass ich hinterher mit jeweils 3 Kindern auf jeder Seite durchs Dorf spazierte. Als wir das Dorf verliessen, wurde der aeltere Bruder losgeschickt, sie wieder einzufangen, was ihm nur mit Muehe gelang. Wir sahen eine abenteuerlichen Windgenerator, dessen Eigentuemmer vor Stolz fast platzte, als wir ihn fotografiert haben. Die Lagune ist ca. 3 Seemeilen breit. Um unseren Abfall zu verbrennen, fuhren wir bis ans Ende. Trotz der nassen Ueberfahrt und dem entsprechend nassen Muell, bekamen wir mit trockenen Palmwedeln das Feuer gut zum Brennen.

Waehrend der Aktion stupste mich etwas in die Kniekehle.

Mein Erstaunen war gross, als ich sah, dass dieses etwas ein Schwein war. Eine Polynesierin mit 4 Hunden und 3 Schweinen war nicht minder erstaunt, uns dort zu sehen. Rinetta lebt mit ihrem Mann Abiuda seit einem Jahr in diesem Teil der Insel und noch nie waren Yachties bis zu ihnen vorgedrungen. Sie spricht gut englisch und sogar ein paar Brocken Deutsch, da sie in Tarawa eine deutsche Lehrerin gehabt hatte. Ihre Einladung, mit zu ihrem Haus zu kommen, konnten wir nicht abschlagen. 3 Locals kamen gleichzeitig mit uns dort an. Einer musste erst einmal auf die Palme wegen Trinkkokosnuessen. Abiuda ging mit Fritz in den Wald, um Krabben zu besorgen. Fritz verblueffte ihn, indem er die Baumstaemme, unter denen die Krabben sasssen, einfach hochhob.

Abiuda toetete die Krabben, indem er die Deckel vom Koerper abriss.

Die Krabben wurden in Salzwasser auf Kokosbastfeuer gekocht. Sie schmeckten herrlich, waren allerdings schwer zu

knacken. Es wurde nachmittag, so dass wir unsere Rueckreise antreten mussten, da der Weg von Riffen gespickt war. Fuer den naechsten Tag luden wir sie zum Essen auf Pico ein. Naturlich verfrachten wir uns mit dem Dinghi, so dass wir es teilweise ueber die Riffs ziehen mussten, wobei uns Schwarzspitzenhaie um die Fuesse sausten, allerdings Minimodelle.

Am naechsten Tag stand Rinetta im feinsten Sonntagskleid winkenderweise am Strand.

Als wir sie abholen wollten, meinte sie, sie muesse erst beim Zoll fragen, ob sie zu uns an Bord gehen duerften. Der Offizier erlaubte es ihnen, sie mussten sich allerdings hinterher bei ihm vorstellen, damit er sah, dass sie nichts von uns bekommen hatten. Fuer die beiden war es das erste Mal, dass sie auf einer Yacht waren. Unnatuerlich oft gingen so zur Toilette, so dass wir davon ueberzeugt sind, es war wegen des Spiegels. Tapfer ueberlebten sie die Konfrontation mit deutscher Esskultur (es gab Sauerkraut, Gulasch und Kartoffelbrei), die eingelegten Chillies aus Mexiko waren dann aber doch zu viel. Wir zeigten ihnen einen Bildband von Herdecke. Am meisten war Abiuda von den Parkplaetzen fasziniert, waehrend Rinetta die Sauberkeit, die Balkonblumen und die Litfaessauele zum Staunen brachte. Abends wuenschten wir uns ueber die Lagune hinweg „Gute „Nacht“, Rinetta mit brennenden Palmwedeln, wir mit unserem grossen Scheinwerfer.

Fortsetzung folgt spaeter, da ich den Server verloren habe. Ich hoffe, dass alles durchkommt.

Fortsetzung per Brief:

Da Rinetta und Abiuda in der Woche arbeiten muellten, verabredeten wir uns fuer Sonntag. Es war gar nicht so einfach, das Haus wiederzufinden – irgendwie sehen die Palmen alle gleich aus. Aber da wir schon spaet dran waren, kamen uns die beiden mit ihrem Segelkanu schon entgegen gefahren. Abiuda war in der Nacht losgegangen und hatte mit seinen Haenden vier Voegel vom Baum geholt,

da sie ihr Schwein nicht schlachten konnten, weil es traechtig war. So gab es gegrillten Fisch, die Voegel (zwei waren Fregattvoegel, zwei hatten weisses Gefieder), Brotfruchtbrei mit frisch hergestelltem Kokosnuessboel. Abiuda schenkte uns aus Pandanusblaettdchen Loeffel, sehr zum Erstaunen seines Freundes, dem er dann weltmaennisch erklaerte, dass wir nicht mit den Fingern essen, sondern mit Loeffeln. Fritz wurde zum Torti schneiden auf eine allerdings kleine Palme geschickt. Der frische Trieb der Kokosnuesse wird abgeschnitten, abgebunden und eine Flasche mit Blatttrichter so aufgehängt, dass das Wundwasser in die Flasche geleitet wird. Fertig ist der Palmwein! Der faengt sofort an zu gaeren und je laenger die Wartezeit, desto hoeher der Alkoholgehalt. Selbst die Ferkel werden damit gross gezogen.

Nachts gingen die Maenner den weiten Weg bis zum Aussenriff, um mit unserer Taschenlampe Hummer zu jagen. Schon auf dem Hinweg hatten sie den Sack voll mit Krabben. Zu einfach war es mit dem Licht, die Krabben zu fangen. Bei der Jagd auf Lobster ueber Korallenkoepfe hinweg war sogar Fritz bei deren Geschwindigkeit ueberfordert, so dass er sich auf das Festland zurueckzog. Mitten in der Nacht kamen sie bei Neumond zum Haus zurueck, Rinetta kochte die drei riesigen Lobster und schon wurde wieder gegessen.

Am letzten Tag kamen die beiden noch einmal mit vollgepacktem Boot vorbei und brachten uns eine Bananenstaude, Brotfrucht, Torti und jede Menge Kokosnuesse. Rinetta zeigte uns, wie sie aus frischen Blumen die Kopfkraenze flechtet. Richtig schoen fuehle ich mich damit. Sie hatte den ganzen Tag gebraucht, die richtigen Blumen dafuer zu finden.

Als wir die Insel verlassen sind die Kraenze verwelkt und wir werfen sie ins Wasser. Werden wir unsere Freunde Rinetta und Abiuda irgendwann einmal wiedersehen?



Der Brand der Assy in Chile (über e-mail)

von Heinz-Jürgen (HB9BFX)



8.6.99

Am zweiten Tag unseres Aufenthaltes in der Marina del Sur fuhr ein Feuerwehrgespann mit Blaulicht und Sirene an uns vorbei.

Irgendwo muss es brennen. Es dauerte einige Zeit, bis ein Taxi kam. Wir stiegen ein und fuhr Richtung Marina del Sur. Auf dem Weg dorthin sahen wir aus der Ferne unsere ASSY am Steg liegen und es schien uns, als wären jede Menge Menschen geschäftig um sie herum. Wir konnten aber nichts genaueres sehen, die Entfernung war zu gross. Als wir den Weg zur Marina hinunter gingen, sahen wir, dass da tatsächlich etliche Leute auf unserem Deck und vor unserer ASSY herumliefen. Gleichzeitig sahen wir die Feuerwehrgespanne und einen Freund, der mit sehr ernstem Gesicht auf uns zukam. Uns wich alle Farbe aus dem Gesicht.

Wir fragten Francisco: „Hat es gebrannt?“ Auf sein „ja“, brachte Heinz-Jürgen noch hervor: „Ist der Schaden gross?“ Sein Nicken sah er nur noch aus den Augenwinkeln, er rannte bereits den Steg entlang zu unserer ASSY. Man sah sofort, dass sie unnatürlich tief im Wasser lag. Als wir das Cockpit betraten, war uns sofort klar, dass der Schaden erheblich sein musste. Auch die im Deckshaus angebrachten Instrumente waren regelrecht weggeschmolzen.

Das Innere des Schiffes glich einer schwarzen Höhle, es war ein Alptraum.

Wo das Feuer nicht gewütet hatte, hatten Rauch und Wasser das ihre getan. Unser erster Gedanke war: „Das war's, das ist das Ende unserer Reise.“ Ich brach in Tränen aus, ich konnte es nicht fassen, es war zu schrecklich.

German und Francisco, die wir am ersten Tag unserer Ankunft kennengelernt hatten, waren rührend



um uns besorgt. Während wir noch in dem Schiff eine erste oberflächliche Bestandsaufnahme vornahmen, hatten sie organisiert, dass die Navy uns eines ihrer Sommerhäuser zur Verfügung stellte. Sie hatten eingekauft, so daß wir einen gefüllten Kühlschrank vorfanden, als wir in dem Haus ankamen. In der erste Nacht war an Schlaf nicht zu denken, zuviel ging uns durch den Kopf. Was wäre gewesen, wenn das Schiff vor Anker gelegen hätte. Uns war klar, es wäre verloren gewesen. Nur das schnelle Eingreifen der Marineros in der Marina hatte Schlimmeres verhindert. So gesehen hatten wir Glück im Unglück.

Der nächste Tag begann mit Wasser aus dem Schiff pumpen und ersten Aufräumarbeiten.

Mit Abstand betrachtet, war der Schaden nicht so gross, wie zuerst angenommen. Zwar war die gesamte Elektronik, mit Ausnahme des Radargerätes, sowie alle Scheiben und Luken zerstört, aber die Kabel hinter der Holzverschalung waren bis auf wenige Ausnahmen in Ordnung.

Wir lernten in diesen ersten schweren Tagen die Hilfsbereitschaft der Chilenen kennen. Alle boten

ihre Hilfe an. Rodrigo stellte 5 Leute ab, Andres, Manager einer in der Marina ansässigen Firma, stellte 3 Leute zur Verfügung. Sie halfen uns über eine Woche kostenlos, das Schiff vom gröbsten zu reinigen. Man dolmetschte, fuhr uns hin und her und zeigte uns, wo wir was bekommen konnten und man stellte uns kostenlos einen Raum zur Verfügung, in dem wir unsere Sachen aus dem Schiff unterstellen konnten. Auch war man behilflich, gute und preiswerte Handwerker für den Wiederaufbau zu finden. Trotz der Hilfe dauerte es fast fünf Wochen, bis wir unsere Achtekajüte soweit wieder hergerichtet hatten, dass wir einziehen konnten.

An Baumaterial ist in Chile fast alles zu bekommen, anders sieht es mit Schiffszubehör und Elektronik aus. Alles konzentriert sich auf Santiago, wo es, zu allerdings sehr hohen Preisen, fast alles gibt. Ausländischen Yachten haben jedoch in Chile die Möglichkeit via „Rancho de Nava“, Waren Zoll- und Mehrwertsteuer frei einzuführen. Wir haben davon ausgiebig Gebrauch gemacht und keinerlei Probleme gehabt. Auch die Luftfracht, sowie die Fracht für Waren, die z.B. in Santiago bestellt werden mussten, waren äusserst günstig.

Die Handwerker hier in Puerto Montt stellten sich als so gut und preiswert heraus, dass wir uns entschieden, unserer ASSY, parallel zur Behebung des Brandschadens, eine Plattform am Heck zu spendieren, auf der wir nun unser Dingi sicher abstellen können. Der Rumpf wurde lackiert und das Unterwasserschiff erhielt einen neuen Anstrich. Zur Zeit bekommt sie, neben dem immer noch andauernden Innenausbau, auch ein Holzdeck. Seit Dezember leben wir auf einer Baustelle, aber das Ende der Arbeiten ist abzusehen, voraussichtlich werden wir Ende August in den Süden Richtung Kap Hoorn und die Antarktis segeln.

Es bleiben die Fragen zu beantworten:

„Was war die Ursache des Feuers?“ und „Wie konnte es geschehen?“

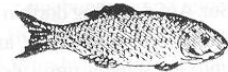
Die erste Frage ist leicht zu beantworten, es war unser „Reflex“ Dieselofen. Bei der zweiten Frage ist die Antwort nicht so leicht, denn um den Ofen herum war alles bis zur Unkenntlichkeit zerstört.

Wir hatten den Ofen bereits auf See in Betrieb genommen und er funktionierte seit fast drei Wochen

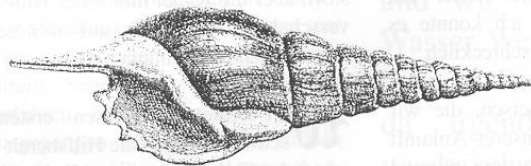
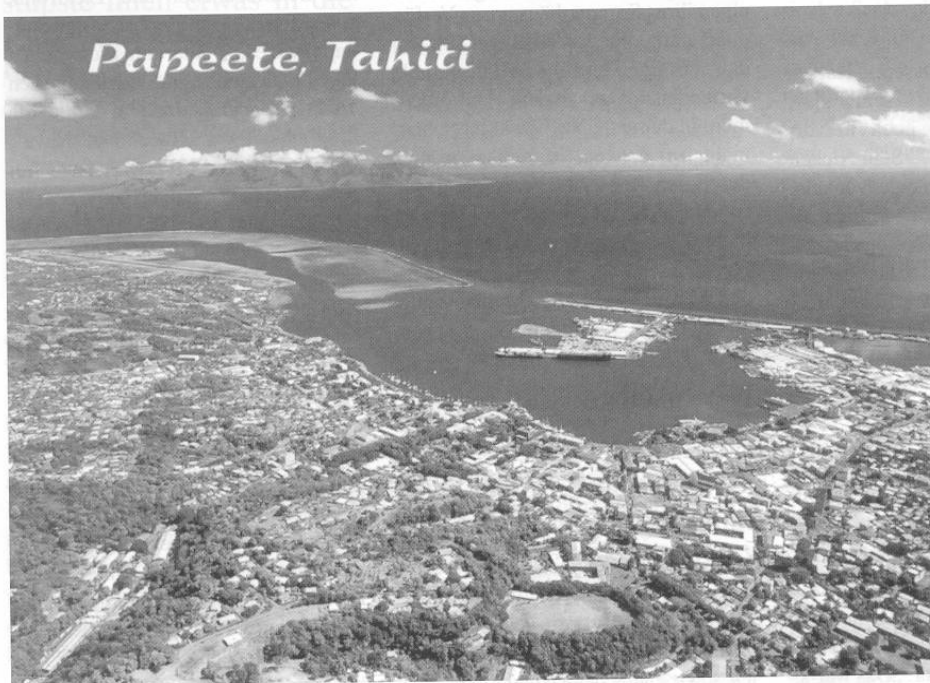
ohne Beanstandungen. Im Vertrauen auf das bewährte System hatten wir ihn, wie in den Jahren zuvor auch, während unserer Einkäufe angelassen. Genau in dieser Zeit muss der Regler in einer Stellung blockiert haben, so dass unkontrolliert Diesel, zuerst in den Verbrennungsraum und dann über den Überlauf am Regler, in den Sinkkasten unter dem Ofen floss. Obwohl wir gerade vorher allen Staub beseitigt hatten und der Abstand zwischen Oberkante Sinkkasten und dem Boden des Verbrennungsraumes mehr als 10 cm beträgt, muss die Hitze im Verbrennungsraum so gross gewesen sein, dass sie den Diesel im Sinkkasten

entzündete. Auf dem Fussboden waren deutlich die Spuren des übergefahrenen, brennenden Diesels zu sehen.

Unsere Lehre aus dieser Erfahrung ist, egal wie sicher und 1000fach bewährt ein System sein mag und egal wie kalt es im Schiff nach unserer Rückkehr sein mag, der Ofen wird ausgemacht, bevor wir das Schiff verlassen.



Grüße aus der Ferne von Rotraut (DH3RST) und Rudi (DH3PP)



Kommunikation über e-mail klappt



Thema: mitten im stationären. Hoch
Datum: 25.11.1999 02:03:03 (MEZ) Mitteleuropäische Zeit
From: DL2XAT@akl.winnet.org
To: ghirsch599@aol.com
Date: Thu, 25 Nov 1999 14:04:06 UTC

Lieber Guenther!
Schicke Wind. Nichts tut sich. Wir liegen fest. Position: 28S 174 30 E. Wann geht's weiter? Uns geht's dennoch gut. Bis zum Landfall in NZ dauert es wohl noch einige Tage.
Gruss Tim



Thema: Re: noch 400 sm
Datum: 25.11.1999 22:44:59 (MEZ) Mitteleuropäische Zeit
Von: GHirsch599
An: DL2XAT@akl.winnet.org

Lieber Tim,
danke Dir fuer Deine beiden e-mails. versuche alles, Petrus zu bestechen. Met Service Neuseland und Honolulu Fax Mahne beschreiben die Wetterlage fuer Dein Seegebiet bis Samstag 26.11.1999 18.00 UTC wie folgt:
Tief 1008 hp auf 31 Grad Sued und 173 Ost mit Front bis 26 Grad Sued ersteckend. Schlechte Sicht bei Schauern innerhalb 120 Meilen oestlich der Front. Wind aus Nordost zunehmend bis 6 bf oestlich der Front innerhalb eines Bereiches von etwa 180 Meilen.
Weitere Aussichten: Nach Frontdurchgang voruebergehende Windabnahme. Am 27.11. 99 Wind aus westlicher Richtung, frisch bis etwa 6bf.
Gute Fahrt und nach Landfall schoene Tage in Neuseeland wuenschen Euch
Constanze und Guenther

e-mail an Günther (Faksimile)

(Carlos ist leitender Schiffsingenieur auf einem großen Frachter)

Thema: Saludos
Datum: 08.11.1999 04:29:10 (MEZ) Mitteleuropäische Zeit
From: DL1XAC*VK5RQ.#SYP.#SA.AUS.OC@agj.win-net.org
Reply-to: DL1XAC*VK5RQ.#SYP.#SA.AUS.OC@agj.win-net.org
To: ghirsch599@aol.com

From: DL1XAC*VK5RQ.#SYP.#SA.AUS.OC@agj.win-net.org
To : ghirsch599@aol.com
Date: Sun, 07 Nov 1999 21:28:50 -0500

Hallo Guenther + Co 06/11/99
Sind Z.Z. auf den Weg nach Newcastle wo wir am 12 Nov. ankommen sollten wenn alles gut geht hi hi
Zur info Montag 9 Nov ca nord spitze N. Zeland und weiter gehts.
Nach Newcastle nehe Sydney geht es weiter nach Kwinana nehe Perth.
Und dann wider alles offen und warten auf neue beschaeftigung.
Es koente gut angehen dass wir richtung Europa schippern wie laetztes Jahr eine Reise bekommen ... sind aber noch alles wuensche.
OK hoffe es geht euch gesundheitlich gut soweit.
Ein Hertzlichen gruss an alle die mich kennen .
Alles gute
73 de Carlos DL1XAC /MM

NOTICE: Mail to the sender of this message is via a (slow) radio link. PLEASE be brief and send only PLAIN TEXT. Consult the help file for your EMail program for information on how to send Plain Text messages.
Also DO NOT copy the sender's message text back to them.
Processed by Amateur Radio Station W9MR, w9mr@midwest.net using NetLink (c) 1996-99, W5EUT, KN6KB
For Help - <http://www.win-net.org>

Die SONNENSCHEN im Minervariff (über e-mail)

von Timm (DL2XAT)



Lieber Guenther!

Bevor wir in den Pacific kamen, wussten wir so gut wie nichts vom MINERVARIFF.

Viele Segler steuern dieses Riff inzwischen als Zwischenstation auf dem Weg nach Neuseeland an und finden hier auch bei Stuermen ausreichend Schutz. ...

Mein amerikanischer Freund John/SY CYGNUS hat dort mit seiner Familie und anderen Yachten ueber 8 Tage gelegen und uns den folgenden mich begeisternden Bericht geschrieben:

We sailed into Minerva Reef (Lat S23 39 Longitude W178 53) on Wednesday morning in clear skies and a nice breeze. We were fortunate to sail the entire way here without having to motor. It is a magical place as you come in the pass between the reefs and enter the calm water inside. We are surrounded by a ring of breaking waves on the horizon and turquoise blue water. It is truly the end of the world. The nearest land is 250 miles away. The reef forms a circular atoll that is completely awash at high tide and is exposed at low tide. The reef is very wide, probably 1000 feet or more. The complete ring is about 3 miles in diameter. The pass or entrance is about 800 feet wide and very deep, so it was no problem. It was neat when we got here because all we could see across the lagoon were the masts of 4 other boats that were already here with the breakers beyond them.

Our first day here, after a nap for Dad, we went exploring on the reef. It was low tide, so we walked all the way across the reef in pools of ankle deep water. It was amazing to see the sea life that lives in these pools, big clams, lobster, tons of fish, cone shells and all kinds of coral. The reef

stretches for miles around the lagoon. On the windward side, the waves crash upon the coral and wash up into big chasms where 2 to 3 foot long electric blue Parrot fish school. On the reef we found an OLD ship's anchor and the steel ballast that fell out of its bilge as it was pushed across the reef by the sea. There is a trail almost 500 feet long of old rusty pieces. The anchor is the first piece we stumbled on. The anchor and stock is cast iron and is at least 6 feet long. What a tale there must be behind this shipwreck.

A pause to think as the cool salty breeze blows across the reef, this is one of those places on earth that few people get to see. You can't fly here, or take a cruise ship. Most of us have to get here under our own power with our skill, courage, luck and ambition. I may never come back, but I will never forget it.



Our friend Tim on Forever Young also went out hunting for lobster on the reef. He came back with 60 pounds of lobster, two of the lobster weighed almost 10 lbs. They were HUGE. What a Thanksgiving feast we had. He caught them with his bare hands down under ledges and in little caves in ankle deep water. You do have to be careful where you put your hands though. He also got a very nasty Moray Eel bite. So, our first night we grilled up some mahi mahi and got a very quiet night sleep in calm water. On Thanksgiving we had a lazy morning

and then rafted Cygnus up with Appledore and Syren and invited the members of the Minerva Reef Yacht Club over for a Thanksgiving potluck. We started at 1:00pm and ended after 11:00pm.

It was fun sharing our American holiday with our French, British, and Swedish friends.

It was a beautiful day with clear sunny skies, light winds and temperatures in the high 70's to low 80's. I really enjoyed the talent show. One of the boats, Syren, has a tradition that you have to perform for your desert. So everybody got up and sang, told jokes, read poetry, put on a skit or did some other foolishness. What a blast. This will be one of the most memorable Thanksgivings for me.

Today we have overcast skies and the wind is up slightly. The kids are doing school work and I am getting caught up on Email. It is hard to believe that we are 777 nautical miles from the end of our trip. I think more about that four letter word „Work“ these days and of what it will take to return to civilization. Cant complain too much though while we are here in paradise. Also civilization has its advantages. ICE CREAM and MOVIES to name a few.

That is all for now from the end of the world.

Warmest Regards

Date: Sun, 28 Nov 1999



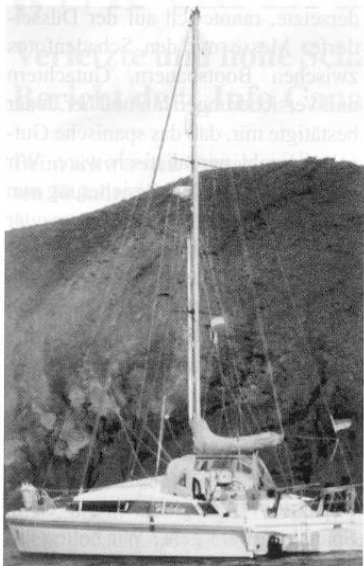
Auf der Suche nach dem PARADIES

von Ingrid (DL1YJI) und Norbert SY Harlekin

Zwei lange Wochen haben wir vor der Küste von MOGAN ausgeharrt, doch nun hielt uns nichts mehr:

Auf zu neuen Ufern, oder besser gesagt, da weitermachen, wo wir im letztem Jahr unseren Törn abrechen mußten. Doch das ist leichter gesagt, als getan, denn um nach Fuerteventura und Lanzarote zu kommen, müssen wir gegen den vorherrschenden Nordostpassat ansegeln und besonders ein Katamaran hat da so seine Schwierigkeiten!

Wir versuchten es dennoch, und zwar auf dem Umweg über Teneriffa. Kurz vor Santa Cruz wendeten wir auf den Steuerbordbug und weil der Wind mehr nach Nord gedreht hatte, konnten wir die Nordküste Gran Canarias anliegen. In der Nacht erreichten wir, nach fast 100 Tagessmeilen und ohne Motorunterstützung, Las Palmas (Luftlinie: 27 sm).



Ganz spontan lichteten wir dann am Samstag, den 3. Oktober um 21.30 Uhr unseren Anker und motorten bei leichtem Nordwind Kurs 65° auf die Südspitze von Lanzarote zu. Ein

leichter Nordwind unterstützte hoch am Wind die Fahrt durch die mondhele Nacht, während eine Schule Delphine uns ein Stück begleitete. Mit Tagesanbruch ging nun der Wind vollkommen weg und der Atlantik war so glatt wie ein Spiegel, für eine Motorfahrt o.k., denn so mußten wir nicht gegen Wind und Welle an!

Unterwegs sahen wir zwei mal etwas Unbekanntes auf dem Wasser schwimmen. Beim näherkommen erkannten wir Wasserschildkröten, die dann leider untertauchten.

Noch am frühem Abend erreichten wir den Ankerplatz an der Insel LOS LOBOS: ein kleines Paradies mit türkisfarbenem Wasser! Doch just als der Anker unten war, frischte der Wind auf und zwar aus nordwestlichen Richtungen! Waren wir doch einen Tag zu früh gestartet? Kein Wetterbericht hatte das vorausgesagt! Der Westwind hielt auch noch den ganzen nächsten Tag an, doch wir waren trotzdem froh, endlich wieder hier auf den östlichen Inseln zu sein, denn es hätte ja auch schon wieder der Nordostpassat einsetzen können!

Baden, schnorcheln, tauchen und faulenzeln war nun angesagt, doch plötzlich ein wohlbekanntes Geräusch: Bumbel Bees!

Das darf doch wohl nicht wahr sein, da lassen sich die Touristen zu einer Naturschutzinsel bringen um dort mit diesen Dingen rumzufahren!

Unseren Müll aber durften wir nicht zu dem anderem Müll stellen, damit er entsorgt werden kann! Ein Naturschutzwärter achtet sorgfältig darauf! Natürlich dauerte es nicht lange bis wieder der gewohnte Nordostwind einsetzte, das Seewetteramt Hamburg



sagte ihn jedoch mit 6 – 7 und mit Böen von 8 – 9 Beaufort voraus.

Schon jetzt stand Schwell am Ankerplatz der kleinen Insel und alle anderen Yachten waren schon weitergezogen! Da wird es einem dann doch etwas mulmig!

Also: irgendwo anders Zuflucht suchen! Eine weite Strecke gegen Wind und Schwell nach Norden zu segeln war zu mühselig, außerdem wäre es inzwischen dunkel geworden, blieb also nur die große nach Nord und Nordosten geschützte Bucht von Papagayo im Süden Lanzarotes. Dort liegen wir nun bei langer Kette und Böen bis 33 Knoten (7 Beaufort) in internationaler Gesellschaft vor einem schönem Sandstrand auf türkisfarbenem Wasser und bis jetzt..... Bumbel Bee – frei! Das Paradies !?!

In der Nacht hatten wir Wind mit über 40 Knoten, es gab aber keine Probleme. Der Anker hielt und in der Bucht gab es keinen Schwell. Anschließend blieben wir noch zwei Wochen!



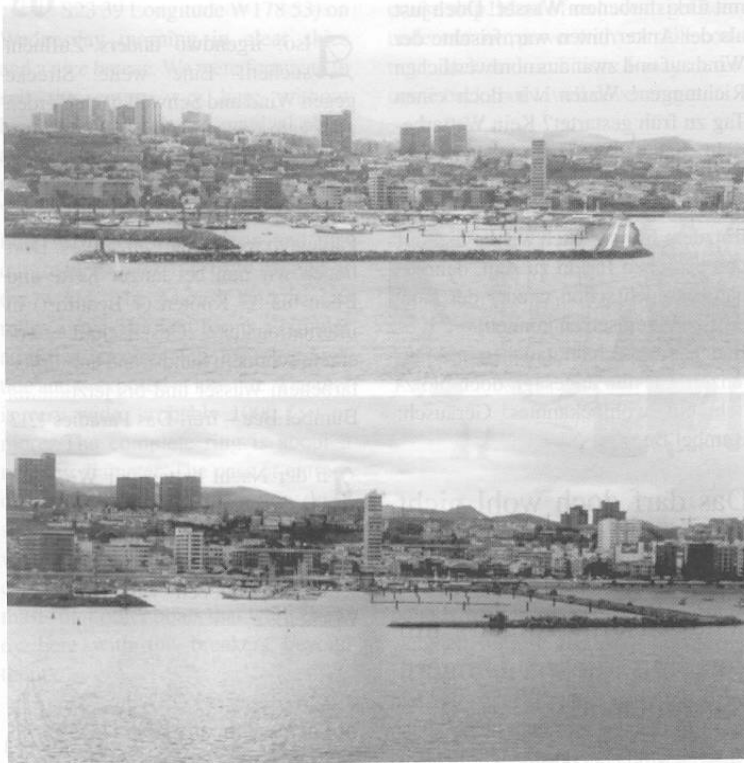
Der Kanaren (Alp-)Traum

von Ingrid (DL1YJI) und Norbert SY HARLEKIN



Anfang Januar 99 erreichte uns die telefonische Nachricht: "Ruft mal Eure Versicherung an, Euer Schiff säuft ab!"

Wir glaubten zunächst an einen üblen Scherz, doch wir hatten noch nicht den 1. April, sondern erst den 8. Januar! Das kann doch nicht wahr sein, wir wählten unsere HARLEKIN im „sichersten“ Hafen der Kanarischen Inseln um Weihnachten und den Jahreswechsel zu Hause zu verbringen. Auch in den Medien war noch nichts von einem Unwetter zu hören gewesen. Norbert, der mit dem nächstmöglichen Flieger (der Flugverkehr war eingestellt worden) nach Las Palmas flog, bot sich ein Bild der Zerstörung.



Die Mole von Deportivo, Las Palmas: vorher – nachher

Die im Jahr zuvor neu aufgeschüttete Hafenmole, die den Yachthafen vor

Schwell schützen sollte, war verschüttet und die neu angebrachten Stege im Nordteil waren nur noch Kleinholz.

Auch an Steg 12 des Segelclubs war eine Verbindung gebrochen und so gingen Steg und Schiffe meterhoch auf und ab und rieben aneinander. Weil es zudem wegen der Elektrik am Steg zu gefährlich wurde, wurde dieser Steg von der Hafenpolizei evakuiert. Alle Crews mußten Ihr Schiff verlassen und wurden in den Räumen des Yachtclubs untergebracht.

Das Rote Kreuz sorgte für Matratzen und Getränke. Auch die INFO CANARIAS, ein deutschsprachiges Infomagazin schrieb:

Den Passagieren eines großen Kreuzfahrtschiffes wurde das einmalige Schauspiel geboten, zusehen zu können, wie der Yachthafen von LAS PALMAS in seine Einzelteile zerlegt wurde!

Ein rückdrehender Wind (über 60 Knoten) von Süd auf Ost, baute eine unangenehme Kreuzsee auf, die alles zerstörte! Wir hatten halt das Pech zum falschen Zeitpunkt am falschen Ort festgemacht zu haben. Augenzeugen meinten, wir sollten froh sein, daß wir nicht an Bord waren. Einige standen unter Schock und hatten noch wochenlang Alpträume!

Dann ging der Spuk mit der Versicherung los!

Ein spanischer Gutachter schaute sich den Schaden an und bestätigte ihn als Sturmschaden. Er meinte, man könnte ihn mal eben so für 60.000 DM in Ordnung bringen (Es gibt hier aber keine Werft!). Während Norbert sich in Las Palmas weiter mit ihm auseinandersetzte, rannte ich auf der Düsseldorfer Messe mit den Schadenfotos zwischen Bootsbauern, Gutachtern und Versicherungen hin und her. Jeder bestätigte mir, daß das spanische Gutachten wohl unrealistisch wäre. Wir einigten uns mit der Versicherung nun dahingehend, daß noch ein zweiter Gutachter, nämlich einer von der PROUT Werft aus England sich den Schaden ansehen sollte. Umgehend flog dieser nach Las Palmas und machte eine Schadensaufstellung (8 DIN A 4 Seiten lang) Der Schaden wurde von ihm 3 x so hoch geschätzt! Alles schön und gut, doch die Versicherung sagte sich: Warum die teure Reparatur in England, wenn es in Spanien für 1/3 geht? Wir holten uns nun Rat bei einem Hamburger Rechtsanwalt! Ja, was wollten wir nun? Bald wieder auf der HARLEKIN wohnen und segeln, oder jahrelang prozessieren und das Schiff vor sich hin gammeln zu lassen?

Wir entschieden uns für SEGELN!!!, und ließen uns eine Summe zwischen beiden Gutachtern auszahlen. Im Hinterkopf hatten wir dabei schon den Gedanken die Reparatur auf eigene Faust anzugehen. Wir hatten inzwischen die Zusage eines deutschen Bootsbauers, der sich mit WEST SYSTEM Materialien zur Reparatur von GFK Schiffen auskannte. Während wir vollbepackt mit Maschinen, Ersatzteilen und Reparaturmaterialien (mit unserem VW Bus 'gen Spanien und Kanaren fuhren, flog er hinterher. Da die Liegeplatzkosten an Land in Las Palmas für längere Zeit unbezahlbar sind (ab 3. Monat = ca. 300 DM pro Tag!!!), hatten wir uns in Porto Mogan, wo es seit Anfang des Jahres einen neuen breiteren Travellift gibt, erkundigt und auch eine Zusage erhalten. Bei spiegelglatter See motorten wir mit der notdürftig zugestrichelten HARLEKIN zur anderen Seite der Insel. Endlich konnte es nun losgehen, doch plötzlich wollten uns die Fischer nicht mehr aus dem Wasser

holen. Sie hatten beim Anblick des kaputten Kats wohl die Befürchtung, daß wir das Schiff nie repariert kriegen und wir Liegeplatz an Land blockieren würden! Uns blieb aber keine andere Möglichkeit: alle anderen Lifte hier auf der Insel waren zu schmal! Nach langem hin und her und mit Hilfe eines Fürsprechers (wir haben auch im voraus bezahlt und mußten unterschreiben, daß sie uns nach Ablauf der Zeit von 2-3 Monaten wieder ins Wasser setzen dürfen!) holte man uns am 12. März endlich aus dem Wasser.

Es konnte losgehen! Tag für Tag reparierten Georg und Norbert nun über 3 Monate lang.

Das Schiff war dafür komplett ausgeräumt worden, wir wohnten in einem Appartement. Ich nutzte die Zeit um einen Amateurfunklehrgang in Damp an der Ostsee mitzumachen. Anschließend machte ich vor Ort

noch einen Aquarellmalkursus mit. (Wollte ich schon immer mal machen und er lenkte mich von dem Ärger ab!) Mitte Juni erstrahlte unsere HARLEKIN in neuem Glanz und konnte wieder zu Wasser gelassen werden. Ein Gutachter bestätigte uns die erfolgreiche Reparatur und wir testeten das Schiff in den Düsen zwischen den Inseln: alles o.k. Mitte August fuhren wir mit unserem Bulli wieder Richtung DL. Das war's eigentlich!

Seit ein paar Tagen sind wir nun wieder auf dem Schiff in Puerto de Mogan. Ob es in diesem Jahr „rüber“ geht, ist noch nicht sicher! Abgesehen vom Jahrhundertsturm kann man es hier ja wohl ganz gut aushalten!



„Wie ein Erdbeben“:

Verletzte und hohe Schäden bei Sturm auf den Kanaren (Auszüge aus einem Bericht der „Info Canarias“ vom 14. Januar 1999)

Beim schwersten Unwetter der letzten 30 Jahre sind am Freitag auf den Kanarischen Inseln mehrere Menschen leicht verletzt worden.

Orkanartige Winde mit Geschwindigkeiten von bis zu 100 Stundenkilometer sowie meterhohe Wellen und heftiger Regen verursachten überdies erhebliche Sachschäden. Die Meteorologen hatten zwar vor dem Sturm gewarnt, aber daß es so schlimm kommen würde, hatten die Bewohner der „Inseln des ewigen Frühlings“ nicht gedacht. „Es sieht hier aus wie nach einem Erdbeben, so etwas habe ich in 30 Jahren nicht erlebt“, erklärte eine Frau im spanischen Rundfunk.

Wegen der rauhen See mit bis zu 6 m hohen Wellen mußten sämtliche Fäh-

verbindungen zwischen den Inseln und dem Festland eingestellt werden.

Nach Schätzungen der Kanarischen Regierung belaufen sich die angerichteten Schäden auf mindestens 60 Milliarden Peseten (ca. 720 Mio. DM).

Auf Lanzarote wurde die Kaimauer des Hafens Los Mámoslos von Arrecife auf einer Länge von 200 Metern von den Fluten niedergerissen, im Yachthafen von Teneriffa gingen mehrere Boote unter. Der Schaden dort wurde auf drei Milliarden Peseten (36 Millionen Mark) geschätzt.

Selbst die Meteorologen waren von der Heftigkeit des Unwetters über-

rascht. „Es ist merkwürdig, denn in einigen Gegenden goß es in Strömen und wenige Kilometer entfernt fiel kein einziger Tropfen“, sagte Petro Aguilar vom kanarischen Wetterinstitut.

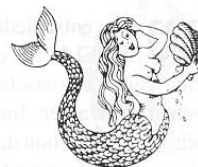
Das Kreuzfahrtschiff „Oriana“ wollte am Freitag früh um 8.00 Uhr fahrplanmäßig im Hafen von Santa Cruz de Tenerife anlegen. Aber auch für dieses riesige Schiff war die See zu rau. Die Oriana fuhr deshalb nach Las Palmas weiter. Dort konnte sie schließlich anlegen. Die 1.685 Passagiere konnten dann einige Stunden lang beobachten, wie der gegenüberliegende Sporthafen „Muelle Deportivo“ Stück für Stück vom Sturm zerlegt wurde.



In der Weite des Meeres(über e-mail)

sieht man die einzelne Seemeile nicht, doch sie ist gesegelt!

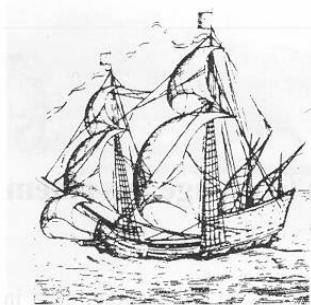
(HARLEKIN auf dem Atlantik) von Ingrid (DL1YJI) und Norbert



23.1.2000

Mi. 19. Jan./1. Tag auf See
Noch koennen wir achteraus die Lichter von Gran Canaria und Teneriffa erkennen, vor uns liegen jedoch 800 Seemeilen bis zu den Kapverden. Von dort aus soll es dann weiter in die Karibik gehen.

Nachdem wir tagelang gebunkert und geraeumt haben, warfen wir heute unter lautem Hupkonzert der anderen Segler um 15.15 UTC die Leinen los. Wir freuen uns nun ueber die neue Herausforderung: Atlantikueberquerung! Zur Zeit segeln wir mit wenig Wind bei ruhiger See und Vollmond einen Kurs von 210° und werden wohl gleich den Motor anwerfen muessen, da der Wind leider auch schlafen geht!



Do. 20. Jan./2. Tag auf See

Das Weiterziehen ist heute traumhaft: ruhige See, leichte Winde, Segeln wie auf Schienen! Gran Canaria ist nun nicht mehr zu sehen, jedoch tauchen so ab und wann grosse Schiffe am Horizont auf. In der vergangenen Nacht hatten wir „Ententeich“-Atlantik, aber leider auch keinen Wind, so mussten wir den Motor anschmeissen um wenigstens ein bißchen vorwaerts zu kommen! Bei laufendem Radar mit Sicherheitskreis und Eieruhr, haben wir dann eine ruhige 1. Nacht verbracht! Heute morgen: herrlicher Sonnenaufgang und wieder einsetzender Wind, also Segel hoch und der Sonne entgegen! Wir sind zwar nicht

schnell, aber so koennte es weiterlaufen bis zur Karibik!

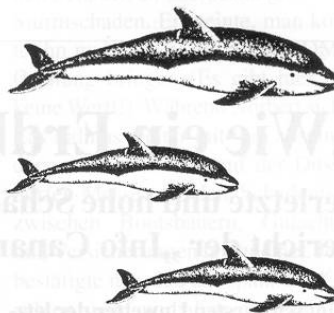
Fr. 21. Jan./3. Tag auf See

In der Nacht und bei Sonnenaufgang sind uns die ersten Delfine begegnet. Neugierig planschten sie um die HARLEKIN herum. Ein Erlebnis besonderer Art war eine totale Mondfinsternis auf dem Meer zu beobachten: Der Erdschatten schob sich immer weiter ueber den Mond, bis die vollmondhelle Nacht ganz dunkel wurde. Dann erstrahlten Milliarden von Sternen! Sie waren bis zum Horizont zu sehen und nicht nur ueber uns am Himmel. Wir fuehlten uns wie unter einer riesigen Glocke! Irre! So einen Sternenhimmel gibt es wohl nur auf dem Meer! Vorhin hat uns eine kleine weisse Moewe besucht, 180 sm vom Land entfernt, was sie hier wohl sucht? So ab und wann „segeln“ kleine portugiesische Galeeren an uns vorbei, wir sind hier also nicht allein! Gern wuerde ich auch mal unter die Wasseroberflaeche schauen, wie es dort wohl aussieht!?!? Rechts von uns gibt es laut Seekarte Unterwasserberge, d.h. das Meer, das hier 3500 m tief ist, ist ploetzlich nur noch 160 m tief, oft auch weniger! Bei viel Wind gibt es dort hohen Seegang, man sollte es vermeiden ueber diese Gipfel zu segeln!

Sa. 22. Jan./4. Tag auf See

Die ganze Nacht hat uns unser bunter Gennacker mit 4 Knoten bei achterlichem Wind weiter gezogen. 1/3 des Weges liegen hinter uns und wir koennen es kaum glauben, dass NEPTUN + RASMUS es so gut mit uns meinen. Wir koennen alles an Bord ohne Probleme erledigen. Ich hab sogar schon die Naehmaschine herausgeholt und Gastlandflaggen genaecht, zuerst mal die fuer die Kapverden. Sie ist etwas kompliziert: blaue, rote und weisse Streifen mit 10 kreisfoermig angelegten gelben Sternen, die die 10 Inseln symbolisieren sollen.

Sie ist nun fertig, also koennen wir dem Landfall getrost entgegensehen! Jeden Morgen um 9 Uhr wird erst mal die FUNKE eingeschaltet: Olav von der HELIOS und andere Segler erwarten unseren Situationsbericht und die derzeitige Position (Mittagsposition heute: 24°05'Nord/ 18°17'West). Gegen 10 Uhr funken wir dann mit den Funkamateuren des INTERMAR Seefunkvereins, auch sie schreiben Position und Wetterlage auf und geben dann einen genauen Wetterbericht fuer uns durch! Das Gleiche noch mal am Nachmittag! Wir fuehlen uns gut betreut und nicht allein! 18 Uhr: Was ist denn das? Ein „Fiepen“ macht uns neugierig: von allen Seiten kommen Delfine auf uns zu und wollen mit der Harlekin um die Wette schwimmen, als wenn sie ihr Leittier waeren!



Wahnsinn! Am Abend dann: Ein „KLICK“ auf unseren „EMAIL POSTKASTEN“! Gestern waren 6 Messages fuer uns da! Schoen, dass Ihr uns alle in Gedanken begleitet!

**Viele Gruesse
von den HARLEKINS**



Piratenüberfall auf Segelyacht (über e-mail)



Bericht von Peter (DL2MAS) SY Pandarea

DL2MAS@dur.win-net.org

31.1.2000

Lieber Guenther,

hier wieder ein aktueller Positions Report von Pandarea: 31.01.99 0700Z, 15-20.2N 58-46.9E, 330 nm vor Salala/ Oman, 12kn N-NE, 1,5m See, 2/8 bis 5/8 AC

Kurs geaendert auf 273T, kein Landfall in Oman, weiter nach ADEN.

Heute wieder neuer Piratenueberfall von vor zwei Tagen gemeldet: Australische Yacht auf 10-03 N 48-41 E von fuehn mit Schnellfeuerwaffen ausgeruesteten Männern (vermutlich Somali) aus Speedboot bei Tag auf hoher See beschossen, geboardet und ausgeraubt. Bordfrau von Kugel getroffen und jetzt schwer verletzt in Aden im Krankenhaus.

Drueck mir die Daumen...

Liebe Gruesse Peter



1.2.2000

Antwort von Günther (DL2 FCG)

Lieber Peter,

mit Sorge habe ich Deinen Bericht vom Ueberfall auf eine australische Yacht soeben gelesen.

Vielleicht ist es etwas sicherer, moeglichst dicht an der Kueste von Jemen zu bleiben. Falls du dies fuer sinnvoll halten solltest, bin ich gerne bereit, ab dem Golf von Aden Deine Position in relativ kurzen Zeitabstaenden aufzunehmen und nach Deinen Anweisungen im Falle einer laengeren Unterbrechung unseres Kontaktes zu verfahren.

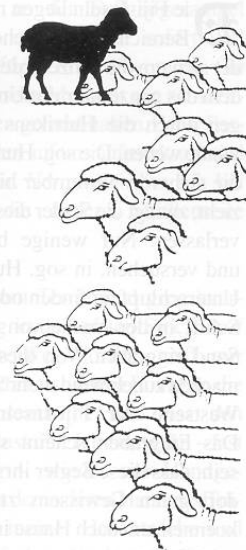
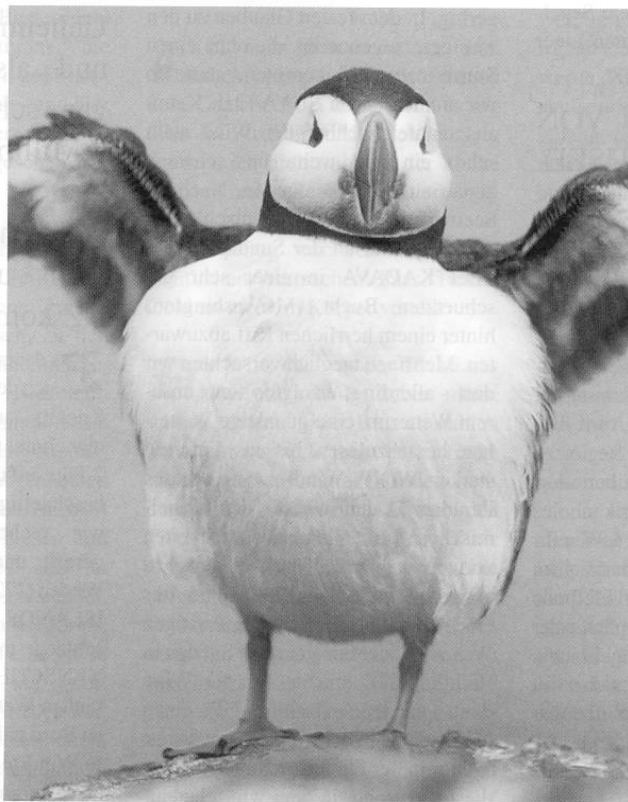
.....

Schönes Segeln weiterhin und grosse Vorsicht in den politisch unsicheren Gewaessern.

Dein Guenther

Grüße aus der Ferne

von Johanna
und Klaus
von den
Äußeren
Hebriden



Die SONNENSCHNEE in Neuseeland (Opua)

von Ingrid und Timm (DL2XAT) (über e-mail)



Neuseeland, Opua, 8.12.99

Liebe Freunde zuhause!

Nun sind wir schon fast eine Woche in Neuseeland und haben seit dieser Zeit unseren so geliebten Laptop nicht mehr angesehen.

So sehr hat uns dieses herrliche Land in seinen Bann gezogen. Unsere SONNENSCHNEE liegt nun in OPUA (35 Grad-18 Sued/174 Grad 08 Ost) in der BAY OF ISLANDS vor Anker. Eine herrliche huegelige Landschaft mit rot bluehenden Baeumen umgibt uns. Seit 5 Tagen ist in NZ offiziell Sommer und die Sonne erwaermt tagsueber unser Schiff. Mit Faehren, per Bus oder Taxi machen wir taeglich Ausfluege in die Umgebung und geniessen die an Europa erinnernde Kost, insbesondere die Erdeerer mit ihrem wunderbaren Aroma. Bevor wir jedoch von unseren Erlebnissen in NZ im einzelnen erzaehlen, moechten wir zunaechst einmal ueber unsere Segelreise von Fiji nach NZ berichten, einer Segeltour, die es in sich hatte:

1200 SEEMEILEN VON FIJI NACH NEUSEELAND

Die Fiji-Inseln liegen noch voll im Bereich des tropischen Guertels, der sich um die ganze Erde zieht und in dem das ganze Jahr mit Unterbrechungen durch die Hurrikans die Passatwinde wehen. Die sog. Hurrikansaison, die sich von November bis April hinzieht, zwingt die Segler diese Region zu verlassen. Nur wenige bleiben dort und versuchen, in sog. Hurrikanholes Unterschlupf zu finden oder lassen ihr Schiff in der Naehel von Marinas im Sand eingraben. Von dieser Methode machen zunehmend mehr Segler an der Westseite der Fiji-Inseln gebrauch. Das Eingraben scheint so sicher zu sein, dass diese Segler ihr Schiff sogar dort guten Gewissens zuruecklassen koennen, um nach Hause in die Heimat zu fliegen.

Die grosse Masse der Segler jedoch entflieht den Hurrikans nach NZ oder nach Australien.

Wir von der SONNENSCHNEE wollten uns das schoene NZ nicht entgehen lassen und mussten dafuer allerdings weit nach Sueden auf der Suedhalbkugel durch die gefuechtete Wetterkueche segeln, d.h. wir mussten vom 20. auf 35. suedlichen Breitengrad heruntersegeln und uns der Gefahr der Fruehjahrensstuerme aussetzen. Diese Gefahr soll sich verringern, wenn man so nahe wie moeglich an die Hurrikansaison herangeht, d.h. fruehestens um den 15. Nov. von den Fiji's startet und bei NZ in den beginnenden Sommer hineinsegelt. Die Wahrscheinlichkeit von einem sehr fruehen Hurrikan ueberrascht zu werden, ist um diese Zeit noch aeusserst gering. In dem festen Glauben zu den wenigen zu gehoeren, die ohne einen Sturm nach NZ kommen, starteten wir am 10.11. von SUVA/FIJI. Kaum ausgelaufen, schloef der Wind auch schon ein bzw. wehte uns schwach genau aus S/SW entgegen. Nach 50 Seemeilen unter Motor entschlossen wir uns dann, an der Suedspitze der Insel KADAVA in einer sehr geschuetzten Bucht (Mt. Washington) hinter einem herrlichen Riff abzuwarten. Mehrfach taeglich versuchten wir dort – allerdings erfolglos – aus unserem Wetterfax eine guenstige Wetterlage herauszulesen, bis uns dann ein starker W/NW-Wind zwang, dieses Paradies, in dem wir von den Einheimischen mit allen Koestlichkeiten verwoehnt wurden, schnellstens zu verlassen. Fuer 2 Tage beschehrte uns eine schwaches Tief einen guenstigen Westwind, der uns gut nach Sueden in Richtung NZ brachte bis der Wind dann wieder einschloef. Tagelang lagen wir dann bei wunderbar warmen Wetter in der Flaute und unterbrachen diesen Zustand, in dem wir gelegent-

lich einmal 60 Meilen (=1 Grad) nach Sueden weitermotorten oder den sehr schwachen Suedostwind zu einer Richtungsaenderung nach Suedwesten ausnutzen, was uns spaeter sehr zunutze kommen sollte. Eigentlich stoerten uns die anhaltend schwachen Winde wenig. Lieber langsam und ohne Sturm nach NZ als umgekehrt! Ausserdem hoerten wir ueber Amaturfunk von NZ, dass es dort sehr kalt sein sollte! Also, warum hetzen, wir hatten ja Zeit! Aber bekanntlich kommt es immer anders als man denkt! Am 27.11., d.h. 7 Tage nach dem Start verdunkelte sich schlagartig der Himmel. Ein kraeftiger N/NW mit 20 bis 30 Knoten gab uns noch einmal einen richtig guten Schub in Richtung Sueden. Es wurde so kalt, dass wir unsere Faserpelze und Overalls wieder aus den Verstecken hervor holen mussten. Als wir jedoch 30 Sued ueberschritten hatten, schloef der Wind wieder ein.

Unheimlich still wurde es und als das Barometer ganz schnell zunaechst um 4 Millibar und spaeter um weitere 8 Millibar fiel, wussten wir, dass auch wir nicht ungeschoren nach NZ kommen wuerden.

Es dauerte dann auch nicht lange bis sich der Sturm einstellte: 40 bis 45 Knoten aus Suedwest, in Boen manchmal noch mehr, sollten uns nun 2 Tage auf unserem kleinen Schiffchen beschaeftigen. Zum Glueck hatten wir rechtzeitig und ausreichend gerefft und lagen weit genug im Westen (173E), sodass wir die BAY OF ISLANDS zuhalten und keine Kreuzschlaege machen mussten. Die SONNENSCHNEE hielt sich in diesem rauhen Wetter hervorragend und auch an Bord gab es keine Probleme. Unsere Windsteueranlage PACIFIC PLUS steuerte uns so gut wie nie zuvor

durch die riesig hohen Wellen. Nur selten rollte einmal einer der riesigen Brecher ueber unser Schiff. Als dann ca. 50 Seemeilen vor der Kueste der Wind vorruebergend etwas nachlies, liessen wir Seemannschaft Seemannschaft sein und legten uns erschoept und durchgefroren in die Koje, um dann morgen wenige Meilen vor NZ in Sichtweite des Lande wieder aufzuwachen. Mal wieder Glueck gehabt. Das letzte Stueck bis nach Opuia in der Bay of Islands war dann

nur noch ein Spaziergang, den wir gegen den anhaltend boeigen SW-Wind bei herrlichem Sonnenschein bis in die Tiefe der Bucht kreuzend hinter uns brachten. Custom und Health-officer erwarten uns schon. Nach unkomplizierter Erledigung der Formalitaeten gingen wir dann vor Anker und nahmen erst einmal eine richtige „Muetze“ Schlaf.

15 Tage haben wir fuer die Ueberfahrt von Fiji nach

NZ gebraucht. Wir waren sehr stolz, auch diese Strecke unserer Weltumsegelung unbeschadet hinter uns gebracht zu haben.

Wir gruessen alle aus New Zealand!!

Ingrid und Timm (DL2XAT/mm) von der SONNENSCHEN.

Mein schlimmes Erlebnis mit der Droge Burundanga* von Schorsch (DL 2 AT)



Während meiner 6monatigen Rundreise über Südamerika, Osterinsel und Tahiti fuhr ich, drei Wochen nach meinem Start in Frankfurt, Anfang März 99 nach Sao Paulo, Ankunft 08.00 h. Hier hatte ich 12 Stunden Aufenthalt und nutzte diesen, um die Stadt anzusehen. Um 15.00 h ging ich direkt neben dem Busterminal in ein freundliches Restaurant - die Frontseite war vollkommen geöffnet - in dem es Bier vom Faß gab - und hier wäre beinahe meine weitere Reise zu Ende gewesen, denn es geschah folgendes:

Das Restaurant war schwach besetzt, im hinteren Teil wurde Essen serviert und im vorderen Teil saß ich allein an meinem Tisch, an den Nachbartischen saßen Einheimische. Nachdem ich das dritte Bier halb geleert hatte, kam eine einheimische Frau an meinen Tisch und meinte, dass mein Bier schon abgestanden sei. Sie nahm es ohne eine Antwort abzuwarten mit an den Thresen und brachte mir ein frisches. Ich tat erstaunt, dachte mir aber nichts dabei. Ich trank das Bier langsam wieder bis zur Hälfte als ich plötzlich eine große Müdigkeit verspürte. Mir war sofort klar, dass etwas in meinem Bier war. Mit großem Aufwand erhob ich mich, taumelte zur Toilette, um mich hier zu übergeben. Das klappte leider nicht. Ich

war schon fast nicht mehr in der Lage geradeaus zu gehen und hatte das Bedürfnis, zu schlafen - egal wo und wenn es auf dem Fußboden war. Es war furchtbar!! Ich wußte sofort, dass hier etwas passiert ist und dachte nur noch „ganz schnell raus hier“, um nicht noch auf den Boden zu stürzen.

Ich bin nicht mehr an meinen Tisch zurückgegangen, da ich ja auch kein Gepäck dabei hatte, denn es lag alles im Busbahnhof im Schließfach, sondern ich hielt mich an der Theke fest, um meine Zeche zu zahlen.

Ganz wichtig war: Ich trug meine sämtlichen Wertsachen, Pass, Ticket, Geld an meinem Körper verteilt

Der Wirt, der von der Theke aus alles mit verfolgt haben muss, wusste, dass ich vier Bier zu zahlen hatte. Ich war nicht mehr in der Lage, mein Geld zusammenzufinden sondern legte ihm etwa die Hälfte auf den Tisch. In diesem Augenblick griff mir ein junger Einheimischer an meine aufgesetzten Taschen der Trekkinghose und riss den Klettverschluss auf. Ich hatte ihn sofort am Handgelenk zu fassen, schubste ihn an die Seite und schrie ihn an, dass dies nicht gut ist, was er mit mir macht. Die zweite Hälfte meiner Zeche zahlte ich nun nicht mehr und verließ taumelnd, tief

durchatmend das Lokal. Es hinderte mich niemand daran.

Auf der gut belebten Straße ging ich mit äußerster Konzentration nun in Richtung Busbahnhof, der nur ca. 300 m entfernt war torkelnd und todmüde, als hätte ich einen Vollrausch. Ich hielt mich in der Mitte des Bürgersteigs auf, weil ich Angst hatte, dass ich von irgend jemandem in ein Haus gezogen werde. Wie ich letztendlich über diese achtspurige Straße zum Busbahnhof gelang, ist mir bis heute nicht klar, so down war ich inzwischen. Eins weiß ich aber noch, eine dieser Frauen aus dem Lokal wollte mir beim Überqueren der Straße an der Fußgängerampel helfen. Ich erkannte sie sofort und stieß sie heftig schreiend von mir. Sie muss in diesem Moment ein schlechtes Gewissen gehabt haben, denn Passanten wurden auf uns aufmerksam und ließ von mir. Vermutlich bin ich bei grün auf die andere Straßenseite gekommen.

Der Weg zum Terminal ging haarnadelförmig in den ersten Stock. Auf dem halben Weg dorthin griff mir erneut der Mann aus dem Lokal an die gleiche Hosentasche und riss den Klettverschluss auf. Ich fasste ihn - fast reflexmäßig - wieder am Handgelenk, riss mit der anderen Hand das Tränengas aus meiner Hosentasche und sprühte auf ihn. Er hatte offenbar

mehrere Komplizen, denen er jetzt etwas zurief und ließ dann von mir ab. Den letzten Rest meiner Strecke zum Terminal taumelte ich unter erheblichen Gleichgewichtstörungen ohne weiter belästigt zu werden.

Ich hatte noch vier Stunden bis zur Abfahrt nach Buenos Aires, die ich im Wartesaal sitzend - mich unter größter Anstrengung in einer Menschenmenge wachhaltend - Ich wurde von den Typen immer noch beobachtet.

Ich war sehr durstig, traute mich jedoch nicht aufzustehen und mir Wasser oder Cola zu besorgen, da ich noch von der Angst besessen war, zu Boden zu stürzen. Gott sei Dank war ich unter so vielen Menschen, dass sich

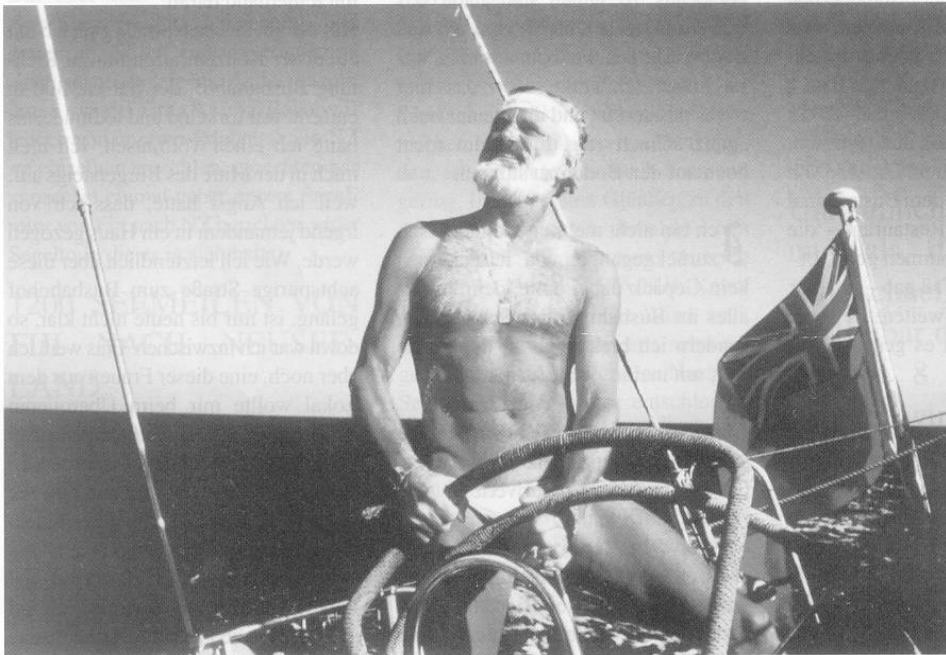
nun von diesen mysteriösen Typen niemand mehr sich mir näherte. Allerdings kam nach ca. einer Stunde ein junger, gut gekleideter Mann auf mich zu und bot mir eine Cola an, die er vor mich auf den Tisch stellte. Ich trank sie nicht - aus Angst es wäre wieder etwas darin.

Ca. eine Stunde vor meiner Abreise merkte ich, dass ich langsam wieder klar im Kopf wurde. Um 20.00 Uhr bestieg ich dann den Bus und kam ohne weitere Belästigungen in Buenos Aires gegen 10.00 Uhr an.

Übrigens erfuhr ich auf meiner weiteren Reise, dass es auch anderen Trek kern, die ich kennenlernte, ähnlich ergangen ist. Ihnen fehlte am nächsten Tag als sie wach wurden jedoch alles

(auch die Kleidung) bis auf die Unterhose.

*) *Burundanga* ist eine Droge, die aus einem bestimmten in Kolumbien verbreiteten Baum gewonnen und im Volksmund *Borrachero* oder *Cacao Sabanero* genannt wird. Ihren Wirkstoff kann man in Süßigkeiten, Zigaretten, Kaugummi Spirituosen etc. mischen, ohne dass diese ihren typischen Geschmack oder Geruch verändern würden. Die wichtigsten Auswirkungen sind Verlust des Willens und des Bewußtseins sowie Schläfrigkeit, die einige Stunden bis einige Tage andauern kann. Eine Überdosis kann sogar tödlich sein.



Reise zum Rande des Meeres



Traumziel Hebriden von Klaus (DL5HN) und Johanna (DL5HY) SY OLE HOOP

500 Meilen durch die Nordsee

Da sind sie wieder, diese feuerspeiden stählernen Kolosse. Und wie immer tauchen sie in Rudeln auf und wie immer liegt mindestens einer dieser Giganten genau voraus und zwingt uns, den Kurs zu ändern.

Wir durchsegeln das Dagmar Oilfield, 140 Seemeilen nordwestlich von Helgoland und im Laufe der Nacht noch zwei weitere Ölfelder. In dreistündigem Wachwechsel manövrieren Johanna und ich die hoch am Wind segelnde OLE HOOP zwischen den immer etwas bedrohlich wirkenden Bohrseln wie durch eine Slalomstrecke hindurch.

Über Nord dreht der Wind langsam auf Nordost. Am 28. Juli nach viereinhalb Tagen tauchen im Gegenlicht der untergehenden Sonne die Berge des schottischen Hochlandes vor uns auf. Irgendwie berührt uns dieser Anblick. Wir nehmen uns in die Arme. „Sind wir nicht Glückspilze, Schnuffelchen?“ raunt mir Johanna ins Ohr und genauso fühle ich mich, hat es uns die Nordsee doch diesmal nicht ganz leicht gemacht. Schade, daß wir den Hafen von Wick erst bei Dunkelheit erreichen werden.

Auf der hohen Dünen geigend runden wir den Molenkopf, doch schon unmittelbar danach ist die Welle plötzlich wie abgestellt und die OLE HOOP gleitet mit leise tuckern dem Diesel durch den stillen, nächtlichen Hafen. Wenig später liegt sie sicher vertäut mit langen Leinen (Tidenhub ca. 4m) an der steinernen Pier des Innenhafens. Wir sind glücklich, unser erstes Ziel, den Norden Schottlands erreicht und froh die 500 Seemeilen durch die Nordsee so gut hinter uns gebracht zu haben.

Neugierig betrachten wir nun die in das gelbe Licht der Hafenslampen getauchte neue Umgebung. In dem kleinen, fast leer wirkenden Haf-

becken liegen unbeleuchtete Fischkutter, kleinere Boote und tatsächlich noch ein zweiter Segler. Die grauen Fassaden der das Hafenbecken säumenden Häuser werden von ein paar Straßenlaternen nur schwach beschienen – kein Lichtschein fällt aus ihnen. Hafen und Stadt liegen im Tiefschlaf.

Wick, der freundlichste Hafen der Welt

Der nächste Morgen begrüßt uns mit Sonnenschein, blauem Himmel und sommerlichen Temperaturen. Auch die Stadt ist nun erwacht, Fischerboote laufen ein und aus und von der kleinen Werft am Ende des Hafenbeckens dringen Arbeitsgeräusche herüber.



Fischer und Hafenarbeiter grüßen uns freundlich und die Frage, ob wir womöglich heute Nacht den nach uns eingelaufenen Fischern den Liegeplatz weggenommen haben, scheint sich hier nicht zu stellen – wie selbstverständlich haben sie sich einfach vor uns ins Päckchen gelegt. Auch von den beiden freundlichen Damen im Hafensbüro werden wir wie persönliche Gäste begrüßt und erhalten Schlüssel für die Duschen, Informationen über Wick und Umgebung und aktuelle

Wetterberichte, die sie selbstverständlich für uns kopieren und uns später sogar persönlich ans Schiff bringen. So viel Gastfreundschaft haben wir noch in keinem Hafen der Welt erlebt.

Nebel im Pentland Firth

Nach drei Tagen verlassen wir bei strahlendem Sonnenschein, guter Sicht und mäßigem Ostwind diesen gastfreundlichen Hafen. Entlang der Nordküste Schottlands bis nach Stornoway auf Lewis, der Hauptinsel der Äußeren Hebriden sind es nur 150 Seemeilen – doch die haben Ihre Tücken. Besonders der Pentland Firth wird mit seinem häufigen Nebel und den enormen Gezeitenströmen, die bis zu 12 kn lau-

fen können, selbst von der Berufsschiffahrt gefürchtet. Hinzu kommen starke Strudel (eddies) und sehr hohe brechende Seen (overfalls), die dort entstehen, wo Strom und Wind entgegengesetzt sind.

Als Duncansby Head querab liegt, verschwindet plötzlich die Sonne in milchigem Weiß. Nebelschwaden hüllen die Küste ein und schon sind wir von undurchdringlichem Grau umgeben, aus dem feiner Niesel fällt, der glitzernde

Wasserperlen auf Haar und Kleidung hinterläßt. Jetzt heißt es aufpassen! Auf dem Radarschirm kontrollieren wir laufend den Kurs und den Abstand zur Küste. Der Strom scheint uns inzwischen gepackt zu haben, denn laut GPS laufen wir 10 kn über Grund. Doch irgend etwas stimmt nicht. Obwohl wir auf die Südwestspitze von Stroma zuhalten, werden wir immer weiter nach Süden versetzt und nähern uns dem Festland. Das müssen die berichtigten hier überall in der Karte eingetragenen „eddies“ sein! Wir halten mehr und mehr vor, zuletzt glatte 60 Grad, erst dann erkennen wir auf dem Radarschirm, daß sich der Abstand wieder vergrößert.

Das Wasser bleibt kabbelig und immer wieder durchsegeln wir wirbelnde Strudel, die uns vom Kurs abbringen. Dabei hätte man sich kaum ruhigeres Wetter aussuchen können – was muß hier los sein, wenn Weststürme gegen den ostgehenden Strom toben – ein Inferno aus turmhohen Brechern, weißer, im heulendem Sturm zerfetzter Gischt und sich über das Schiff stürzende Berge grünen Wassers – eine Vision, die uns frösteln läßt.

Gegen Abend hebt sich der Nebel, das Wasser wird ruhig und an Steuerbord glitzern die Lichter von Scrabster als wir unseren Kurs auf Dunnet Bay absetzen, in der wir über Nacht vor Anker gehen wollen.

Die sonnigen Hebriden

Mit plätschernder Bugwelle schiebt sich die OLE HOOP durch den mondbeschiedenen nächtlichen North Minch, der die Äußeren Hebriden vom schottischen Festland trennt. 55 sm voraus liegt Stornoway, die Hauptstadt der Äußeren Hebriden.

Anders als erwartet, zeigen sich am nächsten Morgen diese keltischen Inseln nicht grau, nebelverhangen und ungastlich, im Gegenteil: Einladend, in strahlendem Sonnenschein und von sattem Grün überzogen liegen die sanften Hügel von Lewis vor uns.

Arnish Point rundend, an Fährhafen und Fischerpier entlang motoren wir langsam bis ans Ende des kleinen

Innenhafens zum Schwimmsteg des örtlichen Segelclubs von Stornoway. Nachdem wir das Boot an einem der drei Gästeliegeplätze festgemacht haben sind wir schweißüberströmt. Blauer Himmel, Sonnenschein und 28° C im Schatten, das hatten wir hier nun wirklich nicht erwartet! Mit Stornoway, der 7000 Einwohner zählenden Metropole und einzige Stadt der Äußeren Hebriden haben wir nach 10 Tagen unseren Zielhafen und damit zugleich den Ausgangshafen für den zweiten Abschnitt unserer Reise erreicht. Ab jetzt müssen wir unseren Augen, unserem Instinkt und dem Ankereschirr vertrauen, denn Häfen gibt es entlang der zerklüfteten Küsten von Lewis und Harris nicht mehr – statt dessen täglich neue Entdeckungen und immer ein Stück Abenteuer, wenn wir in die von Riffen und Untiefen gespickten tiefen Buchten und Fjorde einlaufen, um dort einen sicheren Ankerplatz zu finden.

Durch Fjorde und Sunde

Hier im Inneren des Loch Erisort zwischen schmalen Durchfahrten, Felsen und Untiefen können wir unseren GPS getrost vergessen. Wir fahren nach Landmarken und Peilungen und tasten uns mit dem Echolot zu unserem Ankerplatz, an dem auf 5 m Wasser raselnd die Kette ausläuft.

Friedliche Stille, grüne Hügel, kleine Inseln und jetzt bei ablaufendem Wasser immer mehr werdende, von braunen Algen bewachsene Felsen umgeben uns. Und dort, keine 50 m entfernt, entdecken wir unsere ersten Robben, die sich genüßlich die warme Abendsonne auf ihren braun gefleckten Pelz scheinen lassen. Es ist sommerlich warm und nur eine leichte Brise kräuselt die Wasseroberfläche – schöner kann es nicht werden, denken wir und hoffen, daß es so bleibt

Täglich wechseln wir nun den Ankerplatz und je weiter wir in den Süden kommen, desto imposanter wird die Landschaft, die Berge höher, die Küsten steiler und das Land menschenleerer. Robben, manchmal Delfine und Seevögel aller Art, vom Kormoran bis hin zum putzigen Papageien-

taucher sind unsere ständigen Begleiter. Und was wir kaum zu hoffen gewagt haben als wir unsere Reise planten: Wir haben anhaltend schönes Wetter mit moderaten östlichen Winden, die nur durch Kapeffekte gelegentlich bis zu 8 Beaufort erreichen.

Fallwinde in der Robbenbucht

Im Loch Claidh suchen wir uns einen besonders geschützten Ankerplatz aus, ein kleinen Becken von 180 x 180 m, das nur durch eine schmale Passage zwischen steilen Felsen zu erreichen ist. Neugierig umschwimmen Robben unser Boot, recken ihren Kopf weit aus dem Wasser und aus ihrer großen dunklen Augen trifft uns ein fragender Blick. Freund oder Feind? Gefahr oder nicht? Zumindest halten sie respektvollen Abstand und tauchen schnell ab, wenn wir uns zu heftig bewegen.

Gerade haben wir unseren Landausflug per Dingi hinter uns, als uns ein zunehmend lauter werdendes Geräusch, so, als würde sich eine Flugzeug nähern, besorgt aufblicken läßt. Dann heult es im Rigg, weiße Schaumkronen, wo eben noch spiegelglattes Wasser war – eine Fallbö. Nach dreißig Sekunden herrscht wieder Windstille, dann töst es erneut heran, diesmal aus der entgegengesetzten Richtung. Die Idylle ist nun ein wenig getrübt. Falls wir auf Drift gehen, ist der Weg zum nächsten Felsen nicht weit. Vorsorglich verstauen wir Schlauchboot und Außenborder und prüfen immer wieder unseren Anker, doch der sitzt wie angegossen. Nach zwei Stunden lassen die Böen nach und es wird wieder friedlich in unserer Robbenbucht.

Wehmütiger Abschied

Das Ende der Ferien rückt näher und schweren Herzens verabschieden wir uns auf der kleinen Insel Scalpay im Loch Tarbert von den Äußeren Hebriden. Ein letztes Mal bringen wir hier unsere Fahrräder per Schlauchboot ans felsige Ufer, besuchen das kleine Dorf zwischen North und South Heaven, den berühmten, über 200 Jahre alten Leuchtturm von Eilean Glas und das sumpfige Hochmoor, in dem noch wie vor hunderten Jahren Torf gestochen wird.



Am kleinen Dorfladen, der zugleich Poststelle ist, lassen wir uns vom Inhaber die Geschichte des deutschen Frachters erzählen, der vor vier Jahren die Passage in das Loch Tarbert verfehlt hat und nun als Wrack auf den Klippen liegt. „Der kannte sich hier wohl nicht aus und muß geschlafen haben.“, ist sein Resümee. Vielleicht hat er recht, doch was war mit dem einheimischen Fischkutter, der keine halbe Meile nördlich davon ebenfalls auf den Felsen liegt, kannte dessen Crew ihr Revier nicht?

Durch den Kaledonische Kanal

Über die Insel Skye, der regen- und nebelreichsten Insel der Inneren Hebriden, den Sound of Mull und Loch Linnhe, umgeben von imposanten Berglandschaften erreichen wir bei immer noch schönem Wetter Fort Williams am Eingang des Kaledonischen Kanals. Für die nur knapp 50 sm lange Strecke nach Inverness an der Nordsee, die über drei große Seen, von denen Loch Ness der bekannteste ist, mitten durch das schottische Hochland führt, nehmen wir uns drei Tage Zeit. Dabei könnte man sich in diesem geschichtsträchtigen Revier voller alter Schlösser, Festungen und Burgruinen vor eindrucksvoller, fast alpiner Kulisse wochenlang aufhalten.



Nordseeungeheuer

17. August, zwei Uhr morgens. Wir sind auf der Rückreise durch die Nordsee, südöstlich von Peter Head etwa 100 Seemeilen von der Küste entfernt. Der kräftige Südwind läßt die OLE HOOP mit 6 – 7 Knoten in Richtung Südost durch die sternlose dunkle Nacht rauschen. Im Süden sind tiefschwarze Wolken aufgezogen, aus denen Blitze zucken und voraus sieht man den hellen Widerschein der Bohrinseln des noch 30 Seemeilen vorausliegende

Fulmar Oil Fields. Alles scheint soweit normal – nur die beiden Bohrinseln nicht, die seit einer Stunde genau voraus liegen, obwohl ich ständig mehr Süd steuere, um sie in Lee zu lassen. Auch laut Radar liegen sie noch immer voraus. Johanna ist wach geworden – wie jeder gute Skipper scheint sie instinktiv zu spüren, wenn irgendwas nicht in Ordnung ist. „Komm, fall ab, die schaffen wir so nicht“, meint sie, nachdem sie sich die beiden hell erleuchteten Gebilde eine Weile angesehen hat. „Ach was, wir wollen doch keine Höhe verschenken!“, antworte ich und ändere noch einmal den Kurs. Es scheint zu klappen – eine Meile noch, dann haben wir das verdammte Ding querab. Plötzlich knackt es im Lautsprecher der UKW-Funke, die wie immer auf Kanal 16 eingestellt ist. „South east bound vessel on position ... (Es folgt eine sehr genaue Positionsangabe.). This is „Gulden Bay“. I want to come in contact with you. ...“. Ein schneller Blick auf das GPS-Display zeigt, daß nur wir gemeint sein können. Ich melde mich bei dem Anrufer, der mir mit ruhiger Stimmen erklärt, daß wir uns eine Seemeile vor einem Schleppverband befinden, der zweieinhalb Seemeilen lange Kabel durch die Nordsee schleppt. Voller Schreck wird mir klar, daß wir uns auf

fatale Weise getäuscht haben. Diese wie Festzelle beleuchteten mächtigen Teile, eins sehr nah und eins zweieinhalb Meilen weiter südlich, sind keine Bohrinseln, sondern Anfang und Ende eines riesigen Schleppverbandes, in den wir auf unserem jetzigen Kurs genau hineinlaufen würden. Die ruhige Stimme des Anrufers empfiehlt uns eine Kursänderung nach Ost. Wir fallen ab, passieren nur knapp das Heck eines großen Arbeitsschiffes, dessen



Lampen uns ungeheuer blenden, dann ist der ganze Spuk vorüber und wir gehen wieder auf Kurs – verdammt, das hätte auch schiefgehen können.

Zum Abschied: Sturm

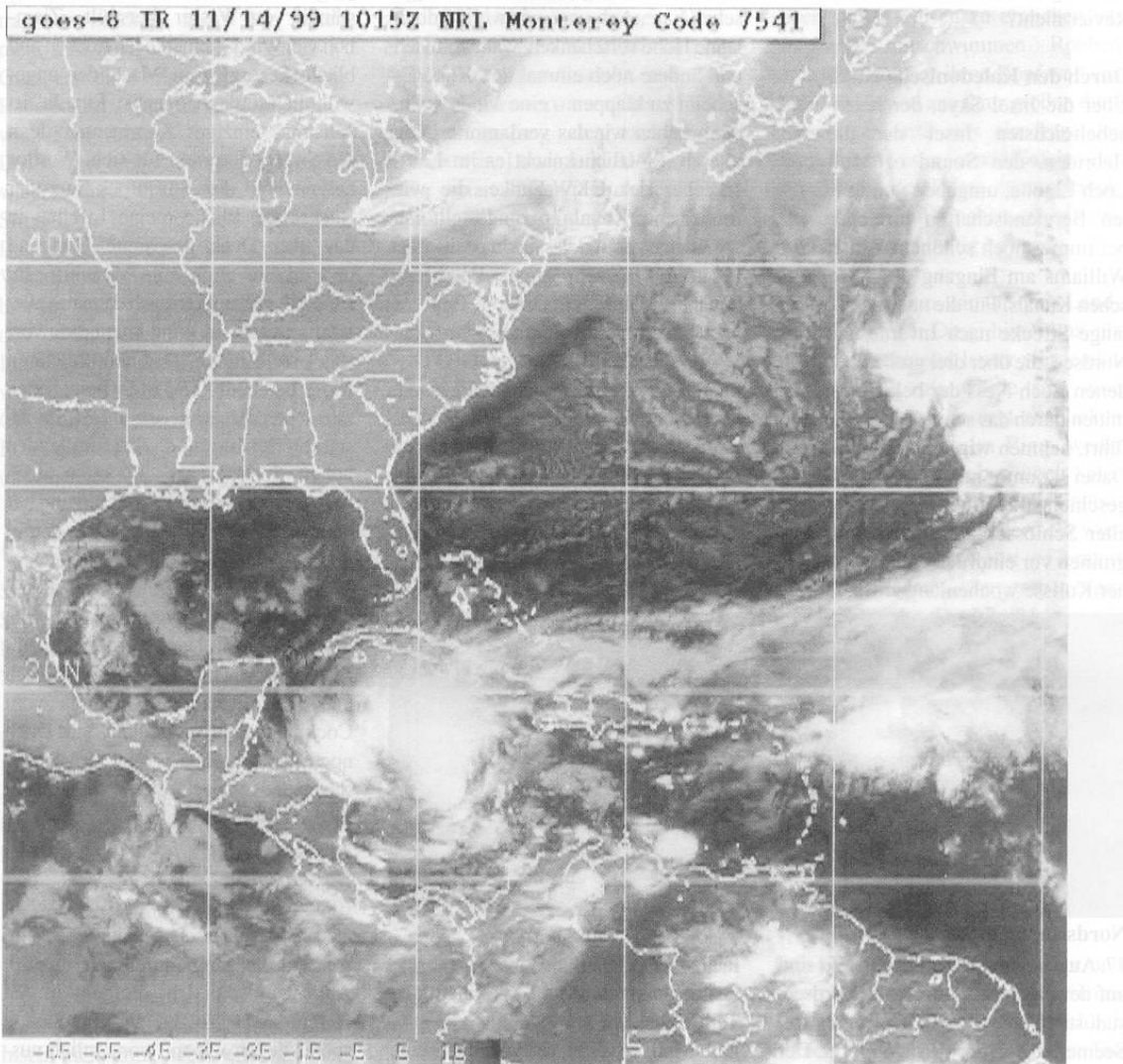
In der dritten Nacht dreht der Wind langsam auf Südost und nimmt zu. Wir setzen zum gerefften Groß unsere 20 m² Fock und versuchen so viel Höhe wie möglich zu laufen. Morgens frischt der Wind weiter auf, Gischt fegt über das ganze Schiff und das Leedeck wird ständig vom Wasser überspült. „Ziemlich viel Wind“ bemerke ich trocken und blicke besorgt zum Mast, der ungewöhnlich stark gebogen ist. Ein „Ja“ ist Johannas einziger Kommentar, denn die Situation spricht für sich. Wortlos nehme ich die Sturmfock aus der Backskiste, klicke meine Lifeline in das über Deck gespannte Gurtband und arbeite mich aufs Vorschiff. Im Bugkorb verkeilt zerre ich dann mit aller Kraft das laut im Wind knatternde Vorsegel nach unten. Der bedrohlich im Rigg heulende Südost scheint noch zuzulegen, hat wohl schon fast Sturmstärke erreicht und die heranrollenden hohen Seen lassen die kaum noch besegelte OLE HOOP wild hin und her tanzen. Bei prasselndem Regen und in gurgelndem, das Deck überspülendem Wasser stehend zurre ich das Segel provisorisch fest und schlage die Sturmfock an. Dann turme ich zum Mast und ziehe das signalrote 7-m²-Tuch nach oben, während Johanna vom Cockpit aus die Schot dicht holt. Doch noch immer haben wir zu viel Segelfläche und ich packe das schon dreifach gereffte Groß ganz ein.

Hafenträume

Bei Windstärke 7-8, die inzwischen aus Südwest blasen, Schauerböen und starkem Seegang laufen wir am 20. August um drei Uhr morgens in den Hafen von Helgoland ein. Eine Stunde später liegen wir mit vorsorglich ausgebrachter Landleine fest, fallen todmüde in unser Koje, träumen von weißgewandeten, kupferkesselschwingenden Druiden auf nebelumhüllten kargen Eilanden und hören den in den Riggs der Boote heulenden stürmisch gewordenen Südwest wie einen Sirennengesang von fernen Gestaden.



Besondere Wetterinformationen an Segler über die Clubstation DL0NL (Günther)



Habe am 14.11.99 im Abendnetz auf 14307 kHz vor dem letzten Hurrikan „Lenny” und dessen ungewöhnliche Zugbahn von West nach Ost Richtung Anguilla gewarnt. Einige Segler verschoben vorsorglich die Atlantikpassage von den Kanarischen Inseln vorsorglich auf Dezember.

DL0NL



Hurrikan „Lenny” 14.11.99 aus dem Internet



Disclaimer **NRL Monterey Marine Meteorology Division (Code 7500) Tropical Cyclone Page**

Satellite Team

Display: Latest Gif89a

Warn: Text Track ATCF

1 km: Track&Image VIS IR

General Info

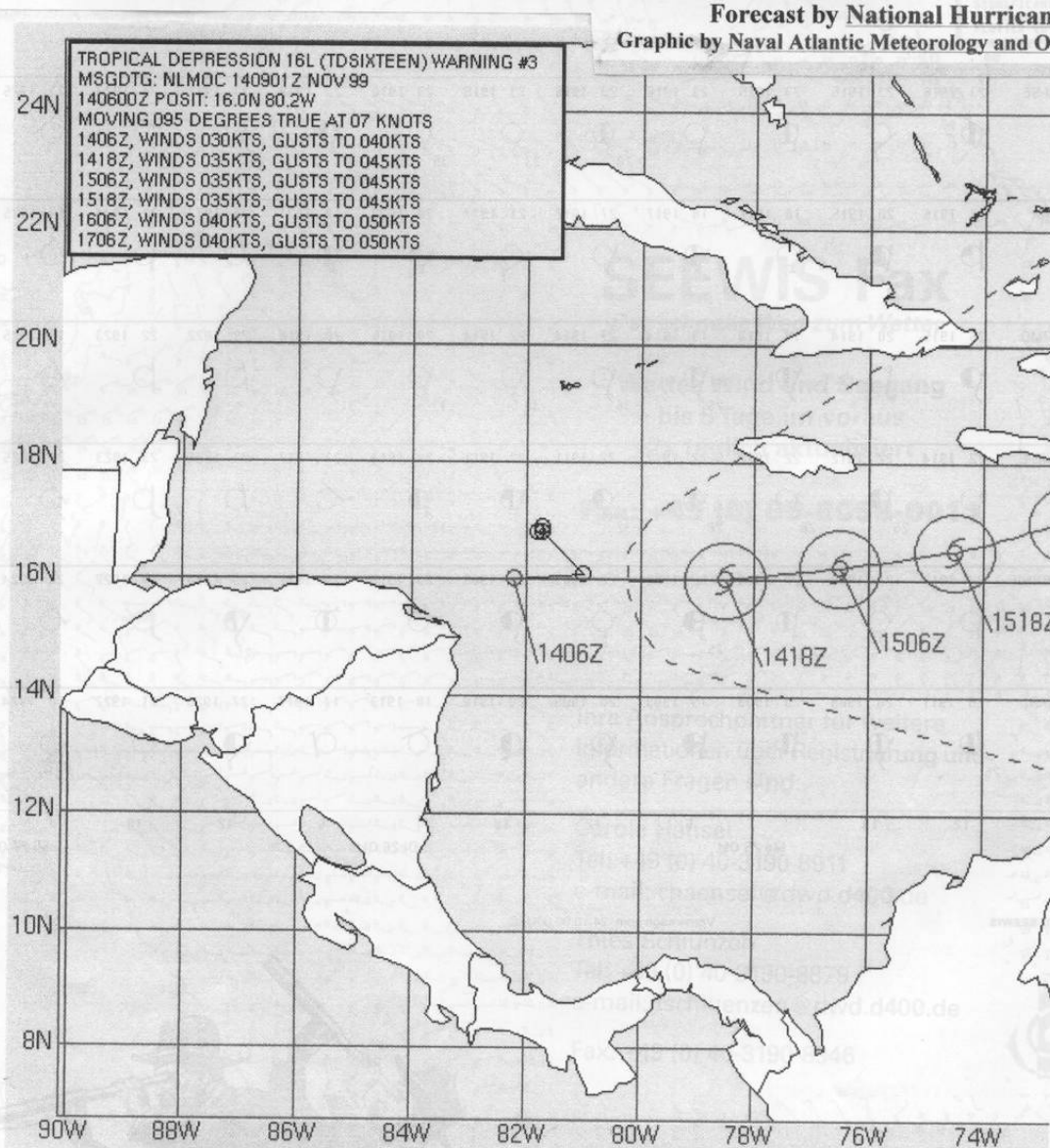
SSM/I Sectors:	VIS	IR	IR-BD	Multi-Sensor	85Ghz-H	85Ghz-H weak	PCT	Color	Rain	Wind	SSM/I Vapor			Liquid Water
TRMM Sectors:	VIS	IR	IR-BD	Multi-Sensor	85Ghz-H	85Ghz-V	PCT	Color	Rain	Wind		37Ghz-V	37Ghz-H	Liquid Water

latest SSMI: 19991114.0138

latest TRMM: 19991114.0401

Current Time is - **000000** Z **000000** PDT

Forecast by National Hurricane Center
Graphic by Naval Atlantic Meteorology and Oceanography



../latest1km&SIZE=full&TYPE=ssmi&NAV=tc&DISPLAY=Active&CURRENT=all161 14.11.1999

Starkwindwarnung für Yachten, die am 24.10.99 die Überfahrt von Sizilien nach Tunesien planten.

Funkverbindung um 10.15 UTC auf 14313 kHz – sonntäglicher Kirchengang fiel mal wieder aus.

Quelle: SEEWIS

DL0NL



LIPARI-SE	23 1916	23 1915	23 1915	23 1916	23 1916	23 1916	23 1918	23 1919	23 1922	24 1923	23 1925
CATANIA	27 1916	20 1915	18 1917	18 1917	27 1917	21 1917	20 1920	19 1921	29 1923	22 1924	19 1925
PALERMO	26 1915	20 1914	19 1914	19 1914	27 1914	22 1914	20 1916	20 1918	29 1922	22 1923	19 1925
TUNISIE-E	22 1914	22 1912	22 1912	22 1912	22 1911	22 1911	22 1914	23 1917	23 1921	23 1923	24 1925
S.SARDINIE	22 1912	23 1910	22 1910	22 1909	22 1909	23 1909	23 1913	23 1917	23 1920	24 1922	24 1924
CAGLIARI	25 1911	20 1909	20 1909	19 1909	26 1909	20 1910	18 1913	17 1917	27 1920	21 1922	18 1924
	12	18		6	12	18		6	12	18	
	Mo 25 Okt			Di 26 Okt			Mi 27 Okt				

DWD SEEWIS

Vorhersage vom: 24.10.99 00UTC



Bodenwindprognose von Honolulu vom 26.10.99

Weitergeleitet um 06.30 UTC auf 14313 kHz an mehrere Yachten im Südpazifik.

Quelle: Internet

DL0NL



SEEWIS Fax
Der schnelle Weg zum Wetter

Wetter, Wind und Seegang
bis 5 Tage im voraus
2x täglich aktualisiert

Fax: +49 (0) 69-8056-0011

Ihre Ansprechpartner für weitere
Informationen über Registrierung und
andere Fragen sind:

Carola Hänsel
Tel: +49 (0) 40-3190-8911
e-mail: chaensel@dwd.d400.de

Thies Schlünzen
Tel: +49 (0) 40-3190-8879
e-mail: tschlunzen@dwd.d400.de

Fax: +49 (0) 40-3190-8946



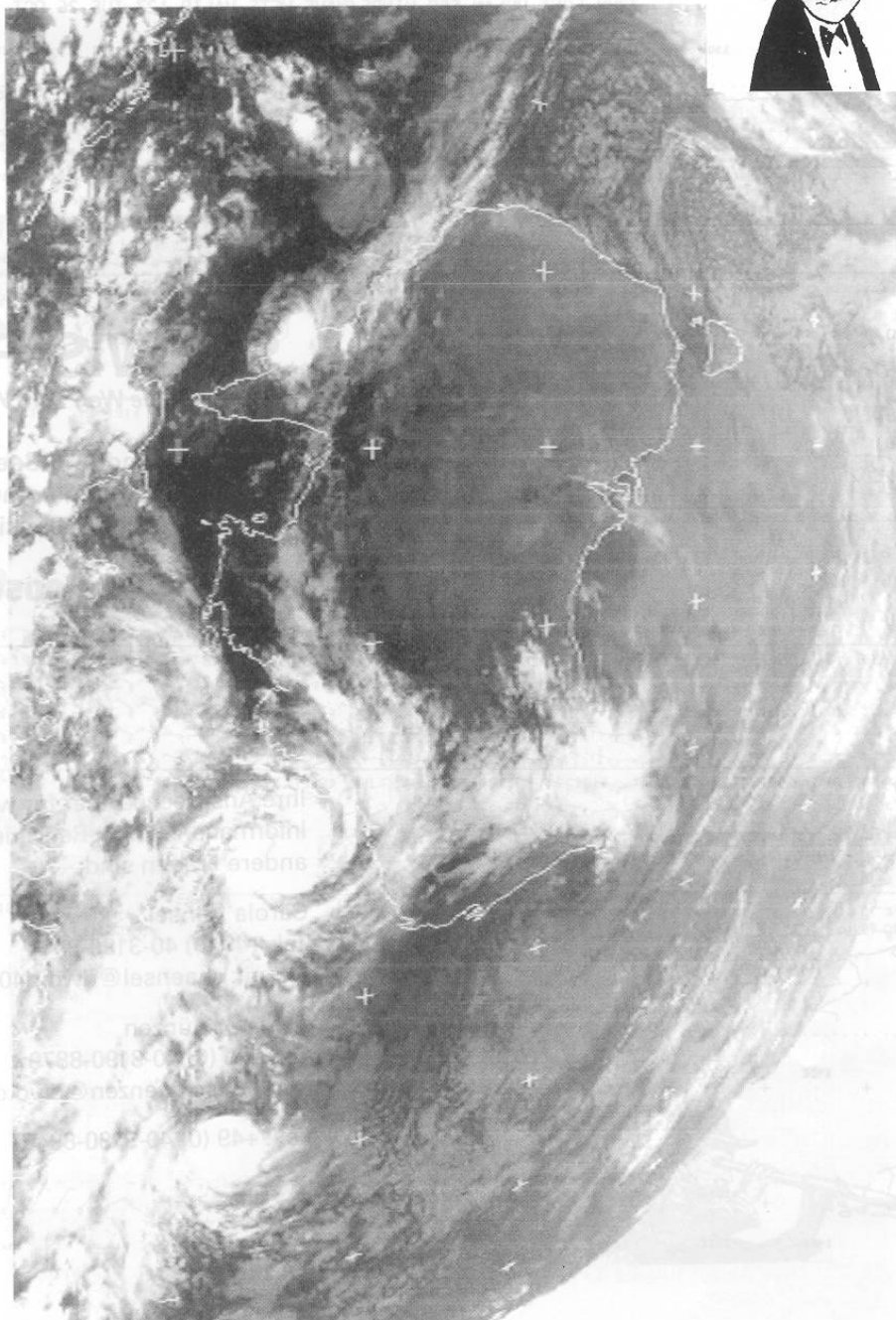
Überfahrt der SY FREYDIS von Papua Neuguinea nach Australien im Dezember 1999.

Funkbegleitung über Christian (ZL1DJY) in Neuseeland mit Weiterleitung der überlassenen Wetterdaten auf Seefunkfrequenzen. Zwei tropische Wirbelströme auf der „richtigen“ Seite von Australien. Habe zu Hause manchmal trotz Winter „geschwitzt“.

DL0NL



http://www.sat.dundee.ac.uk/pdus/J1/199912121500J11_g.jpg



12.12.1999

Aktuelle Mitgliederliste Intermar (Stand Februar 2000)

Wer sich in dieser Liste fehlerhaft oder zu unrecht aufgenommen/nicht aufgenommen sieht, wende sich bitte an den Vorstand (Günther DL2FCG/DL0NL). Adresse siehe vordere Umschlagseite

Achim Notz (DL5SCL)
 Andreas Eller
 Anton Praxmarer SY Stubai
 Armin Eigenmann (HB9KNZ)
 Arnulf Jursa SY Galeb
 B. Stratmann (DJOMEV)
 Bärbel Porath, Dr. med. SY Mä
 Beate Roters SY Assy
 Benno Dielmann
 Bernd Grossmann
 Bernd Schwialla
 Bernhard Vietmeyer (DH1LBV)
 Bernhard Zemke (DL1KZB)
 Bobby Schenk (DK8CL)
 Charly Kellermann (DL8ZBM)
 Chlodwig Wallner, Dr. (DF1NA) SY Festina Lente
 Christian Huth (DL1JHC)
 Clark Stede (ZP1CS)
 Claudia Plüchhahn
 Claus Sauer
 Constanze Hirschberg
 Eckehardt Lubahn, Dr. (DL3CEL)
 Egon Becker (DL9MED)
 Ehrhard Goertz (DL2DQ)
 Ekko Schreiber (DJ5UT)
 Elisabeth Petersik (DL6MBQ) SY Outspan
 Elke Erkelenz (DL4DCF) SY Pico
 Elvira Schulze (SWL)
 Enno Biergans
 Erich Haider (DJ7LH)
 Erich v. Kimakowitz (DG5FDR)
 Ernst Tries (DK8ZE)
 Ernst Trunk (DL1ETA)
 Evelyn Lehmann SY Tute
 Evi Trost SY Mapema
 Ferdinand Hesse
 Frank Priester DK5QI
 Freimut März
 Friedrich Kriwan (DL2SBX)
 Fritz Erkelenz SY Pico
 Fritz Fechner (DD1LN) SY Talofa
 Gabi Kirsten
 Gaby Hirche (DL2FDZ) SY Kaya
 Georg Schlabas (DL2AT) SY Marco
 Gerd Bahner (DJ4UQ)
 Gerd Vahsen (DL1GVM) SY Windsong
 Gerhard Miosja
 Gisela Gose SY Sanssouci
 Gottlieb Brunner (HB9CNE) SY Nadia
 Greif Breuer (DL8NCO)
 Günter Renner
 Günter Ulrich (DL7IU)
 Günther Augustin (DK6ZZ) SY Shanty
 Günther Hirschberg (DL2FCG)
 Günther Schelause, Dr. (+DL8KCF/EA6AAF)
 Günther Voigt (DL1HBV) SY Pustebume
 H. Boettcher, Dr.
 Hans Dieter Korch
 Hans Ernst Marcolin
 Hans Lehmann SY Tute
 Hans Seemann, Prof. Dr. (DL9BAZ) SY Nauta III
 Hans-Ernst Marcolin, Dr. (DK5VD)
 Hans-Joachim Schlüter
 Hans-Jörg Karow (DK2LF)
 Hans-Werner Böttcher (DL5VM)
 Harald Adolph (DH1HA) SY Trident
 Harald Joormann (DL5XI)
 Harald Krüger (DL2KHK) SY Naxos
 Harald Neumann
 Harald Porath, Dr. med. (DL5XH) SY Mä
 Harald Schmid
 Harald Schnare, Dr. (DL3SAL)
 Heidi Trautmann (DL1HTU)
 Heinrich Axel Gernhardt (DL2LAE)



Heinz (DL3CL)
 Heinz Dieter Beyen (DL6JG)
 Heinz Fadle, Prof.
 Heinz Geller, Prof. Dr. (DL2OBM)
 Heinz Jüttner
 Heinz Keuter
 Heinz Wlodarczak (DL9RDI)
 Heinz-Jürgen Scheld (HB9BFX) SY Assy
 Helga Sostmann-Kitz
 Hellmut Andersen, Dr. med. (DL5LAP)
 Hellmut Schmitz
 Helmut van Straelen SY Josef Haydn
 Herbert Burk (DJ2OV) SY Sarilika
 Herbert Heße (DL4VBD)
 Herbert Lüpke (DL1YDM)
 Herbert Pickl (DF2CY)
 Heribert Stegmann (DL4HBS)
 Hermann Sprogies (DJ7XU/AA6HS) SY Shirin
 Hildegard Haegermann
 Holger Hantel
 Holger Strauß (DL7ATT)
 Horst Moritz (DL6MEH)
 Inga Fechner (DF5MT) SY Talofa
 Ingrid Burk (DL3SAR) SY Sarilika
 Ingrid Joemann (DL1YJ) SY Harlekin
 Ingrid Pfeiffer SY Sonnenschein
 J. van Goudoever
 J. Weidig SY Out of the Blue
 Joachim Bergens
 Johanna Michaelis (DL5HY) SY Ole Hoop
 Josef Maier (OE1JIS)
 Jürgen Mohns (DL5HJ)
 Jürgen Schulte (DL8EA)
 Jürgen Timm (DJ4IQ)
 K. H. Kitz
 Karin Marquardt-Steinkamp (DK9LBY) SY Innoy
 Karin Schmid (DL1SKS)
 Karl Helmut Koch (DJ1LW)
 Kirschning, Dr.
 Klaus D. Ziemann (DK5OE)
 Klaus Hilbert (DJ3CD)
 Klaus Nölter (DL5HN) SY Ole Hoop
 Klaus Plume SY Escapade
 Klaus Rosenkranz (DF5XG)
 Klaus Sorgenfrei (DL8LCA) SY Sanssouci
 Klaus Taube
 Kurt Graupner (DC1OT)
 Kurt Huisgen (DH4MAZ)
 Kurt Kniss
 L. van Vendeloo
 Leopold Krenn (OE1KLS)
 Lisbeth Jursa SY Galeb
 Lona Jüttner
 Lothar Walz
 Ludwig Müller (DL6QH)
 M. Krischak
 Manfred Bucher (DL2GMD)
 Manfred Köhler (DJ6CG) SY Birgit III
 Maria Schlaefer
 Marlene Henrichs SY Iduna
 Marlene Pöhl
 Martin Algermissen
 Martin Gernhardt
 Mathias Selbmann (DF7FY)
 Max Auer (DJ7SU)
 Michael Marquardt-Steinkamp (DL9L BX)
 SY Innoy
 Michael Rendens (DL1MEA)
 Norbert Huser (HB9CUI)
 Norbert Joemann SY Harlekin
 Norbert Kox, Dr. (DH1NK)
 Olav Wedderer (DH4CC) SY Helios
 Oskar Funk (DL3GAI)
 Otterstaelter

Otto Lennartz (DJ8OL)
 Paul Petersik (DL3MBZ) SY Outspan
 Peter Arnold (DG1MEX)
 Peter Böttcher (DJ5PB) SY Lara
 Peter Dettmann (DK8UL)
 Peter Hintz (DK9XT)
 Peter Hoebel (DL2MAS) SY Pandarea
 Peter Tassani-Prell, Dr. (DL9MFC)
 Peter Voersmann, Dr.
 Petra Dettmann (DK1HP)
 Petra Selbmann
 Piet Fähre (DL7EU/EA6)
 Rainer Fuchs, Prof. Dr.
 Ralph Saade (DL1KRA) SY Saadine
 Reimer Hölck
 Reinhard Bellingrodt
 Reinheimer, Dr.
 Renate Kahle SY Lara
 Renate Petersen
 Renhard Rüll (DL4NA)
 Roland Pfeifle (DK4IR)
 Rolf Behnke (DK4XI)
 Rolf Rumpf (DL3EAM)
 Rolf v. Hunolstein (DK5MH)
 Roswitha Hahnen SY Highlife
 Rotraut Ludwig (DH3RST) SY Nieve Leev
 Rudi Walter Weber (G4FTO)
 Rüdiger Hirche (DJ9UE) SY Kaya
 Rudolf Arp (DH3PP) SY Nieve Leev
 Rudolf Hägermann (DC6AO)
 Siegfried Rothbauer (DL6GK)
 Sigrid Plume SY Escapade
 Stefan Freinadis (DL6BZ)
 Susi Christen (HB9AOE)
 Theo de Jong (DL1EEI) SY Paer den Schuymer
 Theo Eich (DL6KCT)
 Theo Thüemann (DL3HO)
 Timm Pfeiffer, Dr. (DL2XAT) SY Sonnenschein
 Tobias Schott
 Ucer Ugur
 Udo Nuffer (DL3NFU)
 Udo Tholen
 Udo Trost (DL4MDJ) SY Mapema
 Ueli Herren
 Ulrich Habel (DF4IAH)
 Ursel Autzen (DL4FDB) SY Vamos
 Uwe Petersen
 Volker Hameister (DL1VAZ)
 W. Schittko
 Walter Brockmann (DJ8JH)
 Werner Bothe SY Ipsa
 Werner Diederich
 Werner Hahnen (DK6GW) SY Highlife
 Werner Lürsen (DF4BY)
 Werner Will
 Wickard Kehr, Dr. (DG5SFB)
 Wido Parczyk, Dr. (DH1PAW)
 Wilhelm Jansen (DJ2JW)
 Wilhelm Weihmann (DJ1FP)
 Willi Kreutz
 Willy Henrichs (DL1WHA) SY Iduna
 Wolfgang Dix (5B4AAM)
 Wolfgang Eggemann, Dr. med. (DL4OBQ)
 Wolfgang Jürgens (DF2QW)
 Wolfgang Kirsten (VK2WK)
 Wolfgang Koops
 Wolfgang Schneider (DG2YIR)
 Wolfgang Stein (DJ4MU)
 Wolfgang Wilhelm (DJ3WW)
 Wolfram Göbner (DJ3JK) SY Kalimera
 Wolfram Winkler (DB2NY)
 Wolfram Zinn (DG9WZ) SY Orion



Die letzte Seite: (Auflösung der letzten Seite von JB 1998: bye bye)

Der erste Telegraph im Jahre 1844

Das Ticken, das die Erde schrumpfen ließ

(aus GeoEpoche 1/99)



Keine andere Maschine hat zur Überwindung von Entfernungen so viel beigetragen wie der elektrische Telegraph, der Nachrichten mit einer Geschwindigkeit von 27000 Kilometern pro Sekunde in Kabeln über Land und See jagt. Deshalb ist es wohl auch kein Wunder, daß Samuel F. B. Morse zur Eröffnung der ersten Telegraphenlinie (zwischen Washington D.C. und Baltimore) am 24. Mai 1844 ein Bibelzitat über den Äther schickte: „Was hat Gott erschaffen!“

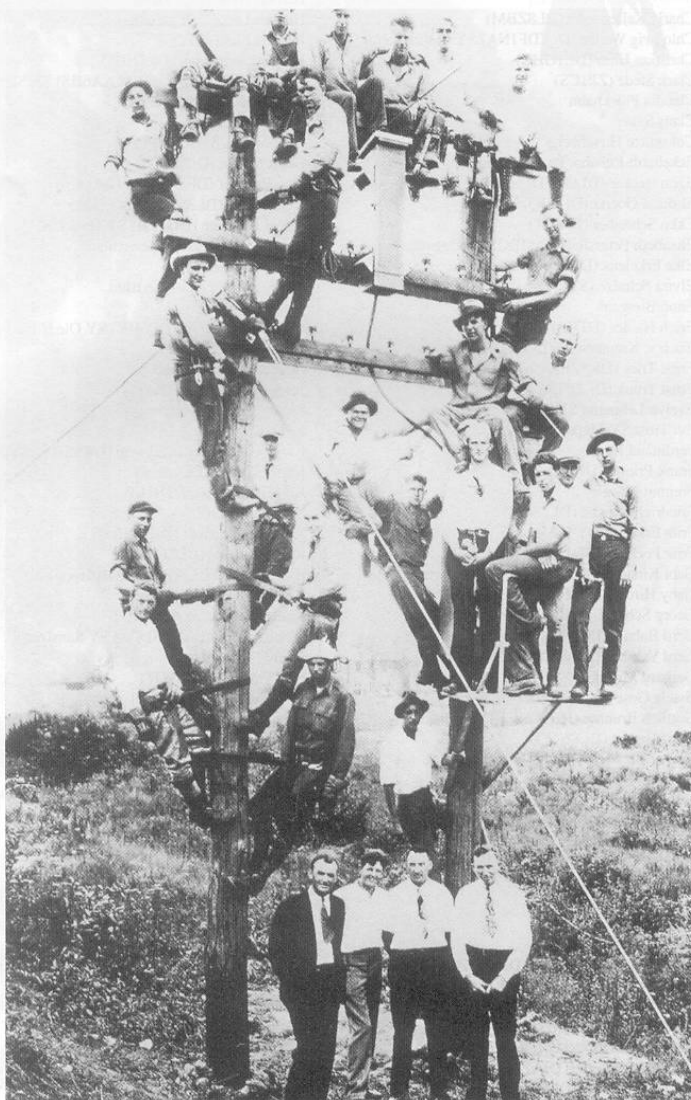
Dabei war die 1837 vorgestellte und zunächst wenig beachtete Erfindung von Morse (im Hauptberuf ein talentierter und geschätzter Porträtmaler) keineswegs die erste ihrer Art. Im selben Jahr hatten die Briten William und Charles Wheatstone ein Modell vorgestellt, das mittels Nadeln Wörter buchstabierte.

Doch das Gerät des Amerikaners erwies sich als praktischer: Der Absender brauchte nur über eine federnde Taste kurze und lange Impulse einzugeben, die beim Empfänger automatisch auf ein Papier übertragen wurden. Der „Morseapparat“ und das dazugehörige Alphabet wurden schnell zum internationalen Standard und machten ihren Erfinder reich.

Der Telegraph half beim Aufbau großer Konzerne und bei der Koordination landesweiter Eisenbahnnetze, er erschloß Kontinente und veränderte das Kriegswesen. Aber niemand profitierte mehr von der sekundenschnellen Übertragung einer Nachricht als diejenigen, die Nachrichten präsentierten: die Zeitungsmacher. Nur vier Jahre, nachdem Morse mit

einem Bibelwort das Telegraphenzeitalter eröffnet hatte, schlossen sich amerikanische Blätter zusammen, um per Ticker untereinander Meldungen

auszutauschen: The Associated Press war geboren, die erste moderne Nachrichtenagentur der Welt.



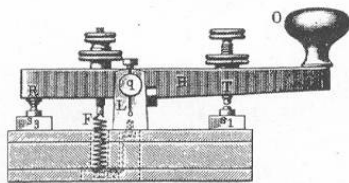
Pioniere der Kommunikation: amerikanische Ingenieurstudenten posieren auf einem Telegraphenmast

Das letzte Morsesignal ist längst gesendet

Ende des Jahres 1998 schloß Norddeich Radio vollständig

Ein Nachruf von Christian Rickens und Wolfgang Uchatius

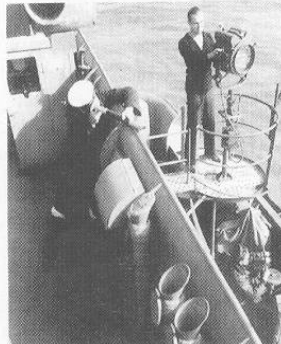
Die Küstenfunkstation von Norddeich Radio steht dort, wo Deutschland endet: gleich hinterm Deich, in Utlandshörn, wo das Land flacher ist als das Meer, und wo der Nordwest die Bäume krümmt. Graue Metallmasten ragen hier ein paar Dutzend Meter in die Höhe und verbinden die Erde mit dem Himmel. Am Fuß 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.

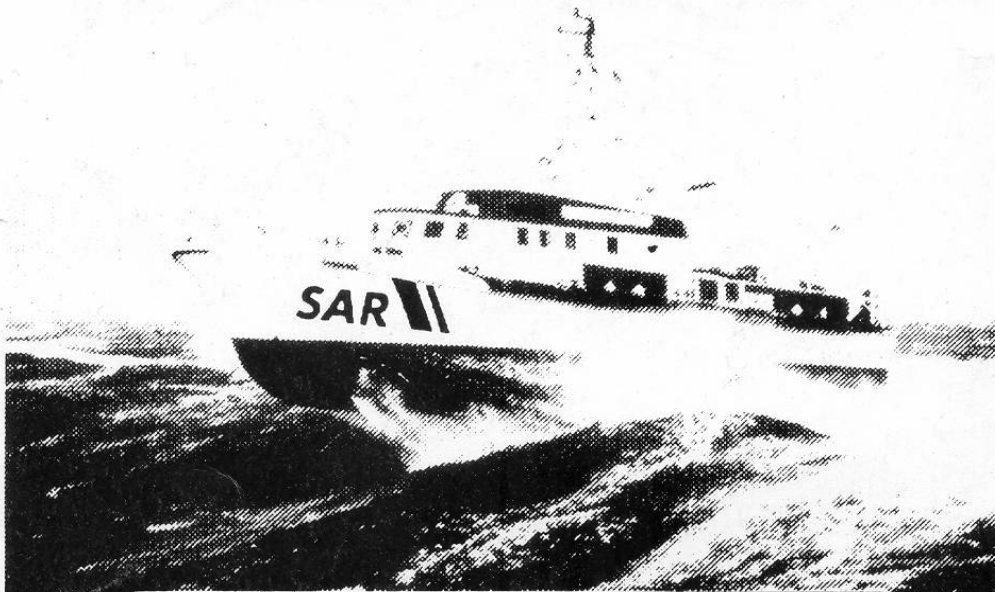
1888 setzte jener Hamburger Physiker zwei Metallkugeln unter Strom. Er erhöhte die Spannung, ein Funke sprang von der einen zur anderen Kugel und erzeugte elektromagnetische Strahlen. Hertz hatte die Radiowelle entdeckt. Der Italiener Guglielmo Marconi entwickelte aus dieser Entdeckung die drahtlose Telegrafie. Die Technik sprang, wie zuvor der Funken. Unsichtbare Wellen schwingen 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.