

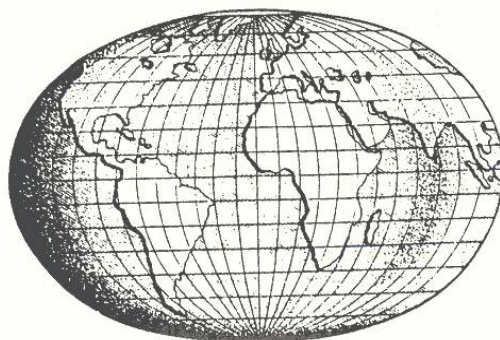
INTER



MAR [®]
Inc.

Amateur-Seefunk e.V.

JAHRESBERICHT 2000
DES
INTERMAR
AMATEUR-SEEFUNK E.V.



Herausgeber

INTERMAR Amateur-Seefunk e.V.

Redaktion

Christina Hirschberg
Günther Hirschberg

Vorstand

1. Vorsitzender
Günther Hirschberg (DL2FCG), Höhenstraße 21, 61476 Kronberg
Telefon/Fax 06173 / 66 36 8
ghirsch599aol.com

2. Vorsitzender
Herbert Lüpke (DL1YDM), Lagesche Straße 125, 32657 Lemgo
Telefon 05261 / 51 61

Geschäftsführer
Klaus Hilbert (DJ3CD), Limesstraße 25, 61381 Friedrichsdorf
Telefon 06175 / 72 23
Fax 06175 / 940 32 8
klaushilbertdj3cd@t-online.de

Kassenführer

Constanze Hirschberg

Kassenprüfer

Karl Kellermann
Herbert Burk

Clubstationen

Günther Hirschberg DLØNL
Rolf Behnke DLØIMA

INTERMAR QRV 14307 und 14313 kHz

Vereinskonto

Stadtparkasse Münster, BLZ 400 501 50, Kto-Nr. 26 002 758

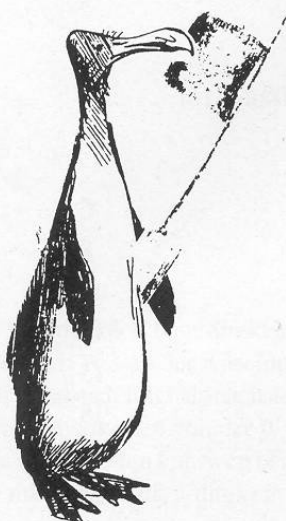
Spenden sind steuerlich abzugsfähig.





Vorwort

Liebe Mitglieder,



es gibt immer wieder faszinierende Momente beim Segeln und Amateurfunk mit Yachten. So hörte ich am 04.02.2001 gegen 21 Uhr UTC auf 14313 KHz in bester Qualität folgendes Gespräch zwischen Klaus an Bord der Segelyacht Ole Hoop und Mike in Spanien:

DL1MEA/EA5 hier ruft DL5HN/mm.

Hallo Mike, wir befinden uns gerade dicht unter der Küste von Feuerland und haben vor ein paar Stunden unsere Ankerbucht verlassen. Der Wind kommt aus Nordosten und hat leider auf 8 Bf zugenommen. Wir versuchen dennoch, Kap Hoorn noch in dieser Nacht zu runden...

Nach Beendigung dieses Funkgespräches ergriff ich besorgt das Mikrofon:

DL5HN/mm hier ruft DLØNL.

Hallo Klaus, mache mir Gedanken über den Kurs der Ole Hoop. Mir liegt ein argentinischer Wetterbericht vor, wonach in den nächsten Stunden eine Winddrehung auf Südwest mit Böen in Sturmstärke zu erwarten ist...

Inzwischen liegt die Ole Hoop sicher in Puerto Williams/Beagle Kanal. Der Versuch, Kap Hoorn in dieser Nacht zu passieren, musste infolge der widrigen Wetterlage leider abgebrochen werden,

Ich bin sicher, dass solche Funkverbindungen immer wieder zustande kommen und die Freude an dem Amateurfunk mit Yachten fördern.

Im Namen des Vorstandes danke ich schließlich allen, die INTERMAR auf vielfältige Art und Weise im vergangenen Jahr unterstützt haben.

Eine gute Segelsaison und interessante Funkverbindungen

wünscht euch

Günther (DLØNL)

Inhalt



Vereinsangelegenheiten

Seite

Vorwort	1
Inhaltsverzeichnis	2
Einladung zur Jahreshauptversammlung 2001	3
Tagesordnung der Jahreshauptversammlung 2001	4
Jahresgeschäftsbericht 2000	5
Kurzbericht über die Jahreshauptversammlung 2000	5

Fahrtenberichte

SY Ole Hoop in Brasilien	6
SY Josi im indischen Ozean	8
Menschenleeres Patagonien	11
SY Spirit of Assy in der Antarktis	13
SY Second Life in Spitzbergen	15
Grüße aus der Karibik	18
English Harbour, Antigua, West Indies	18
Blauwassersegeln oder Skifahren in Tirol?	20
SY Senõrita im Atlantik	21
Gruß aus Malta	21
Quer durchs Mittelmeer	22
SY Pandarea fast im Golf von Suez	25
Südmalediven	25
Neuseeland bis Franz. Neukaledonien	26

Verschiedenes

INTERMAR Homepage	31
Bilder von der SY Galeb	35
Bücherhinweis	36
Post von den Lofoten, Tahiti und Vancouver	38
Wetterdaten für die Strecke Hawaii/Vancouver	40
Wetterdaten für die Strecke Buenos Aires/Puerto Williams	43
Yachtantenne für Hafenlieger	44

Einladung

**zur Jahreshauptversammlung 2001
des INTERMAR Amateur Seefunk e.V.**

Unser diesjähriges Treffen findet am

**31.03.2001 ab 11.00 Uhr
im Gasthof-Hotel „Anker“ in 97286 Sommerhausen**

statt.

Das Tagungslokal liegt direkt am Main an der B 13 Würzburg-Ansbach. Wer mit dem Auto anreist, verlässt die BAB A 3 an der Anschlussstelle Würzburg-Randersacker und fährt die B 13 Richtung Ochsenfurt. Nach Eibelstadt folgt als nächster Ort Sommerhausen. Aus Richtung Würzburg kommend kann man am Ende von Sommerhausen von der B 13 die Abfahrt Sommerhausen benutzen und gleich rechts am Main entlang einen asphaltierten Fahrweg benutzen. Hinweisschilder sind vorhanden. Wer übernachten möchte, setze sich bitte mit dem Gasthof direkt in Verbindung. Einzel- und Doppelzimmer sind vorhanden.

Der „Anker“ ist zu erreichen unter:

Tel.: 09333/232

Fax: 09333/271

Internet: www.gasthof-anker.de



Jahreshauptversammlung 2001 des INTERMAR Amateur Seefunk e.V.

Achtung: Wahlvorschläge und Anträge auf Satzungsänderungen müssen **bis spätestens 23.03.2001** beim Vorstand **schriftlich eingegangen sein**.

Tagesordnung

1. Begrüßung der Mitglieder und Gäste
2. Feststellung der Beschlussfähigkeit
3. Bestimmung des Protokollführers
4. Verlesung von Wahlvorschlägen, Anträgen auf Satzungsänderungen und sonstigen Vorschlägen der Mitglieder
5. Bericht des Vorstandes
6. Bericht der Kassenführerin
7. Bericht der Kassenprüfer
8. Entlastung des Vorstandes
9. Mitgliederbeschluss über Bildung eines Wahlvorstandes (Vorsitzender und Vertreter)
10. Feststellung, ob die Wahlvorschläge wirksam sind
11. Wahl des 1. Vorsitzenden
Günther Hirschberg stellt sich zur Wiederwahl
12. Wahl des 2. Vorsitzenden
Rüdiger Hirche stellt sich zur Neuwahl
13. Wahl des Geschäftsführers
Klaus Hilbert stellt sich zur Wiederwahl
14. Wahl eines Ehrenmitgliedes im Vorstand
Herbert Lüpke ist bereit, Ehrenmitglied im Vorstand zu werden
15. Wahl des Kassenführers
Constanze Hirschberg stellt sich zur Wiederwahl
16. Wahl der Kassenprüfer
Herbert Burk und Karl Kellermann stellen sich zur Wiederwahl
17. Feststellung, ob die Anträge auf Satzungsänderungen wirksam sind
18. Mitgliederbeschluss über Satzungsänderungen
19. Mitgliederbeschluss über sonstige Vorschläge
20. Verschiedenes

Nach Beendigung der JHV können noch ein paar gemeinsame Stunden bei gutem Wetter auf der Terrasse des Ankers mit Blick auf die Mainschiffahrt verbracht werden. Wer will, kann ein paar Bilder, z.B. von seiner Amateurfunkstation und seinen Segeltörns, mitbringen oder auslegen.



Jahresgeschäftsbericht 2000

Einnahmen	DM	Ausgaben	DM
Bankguthaben 29.12.1999	4.441,89	Druckkosten Jahresbericht	4.338,95
Bankzinsen	29,95	Versand Jahresbericht	332,50
Spenden	8.416,96	Auslagen	374,00
Bargeldbestand 29.12.1999	83,78	Auslagen Geschäftsführung aus Barbestand	62,30
		Auslagen Geschäftsführung	241,52
		Gebühren Amtsgericht	70,00
		Kosten Kontoführung	112,80
		Bankguthaben 29.12.2000	7.419,03
		Bargeldbestand 29.12.2000	21,48
	12.972,58		12.972,58

Prüfungs- und Bestätigungsvermerk:

Die Kassenführung ist korrekt erfolgt und entspricht der Satzung.

Für die Richtigkeit:

gez. Herbert Burk

gez. Karl Kellermann



KURZBERICHT

über die INTERMAR Jahreshauptversammlung am 29.04.2000

Es wurden sämtliche Tagesordnungspunkte ausführlich besprochen und folgende Beschlüsse gefasst:

1. Wiederwahl des ersten Vorsitzenden Günther Hirschberg
2. Wiederwahl des zweiten Vorsitzenden Herbert Lüpke
3. Neuwahl von Klaus Hilbert zum Geschäftsführer
4. Wiederwahl der Kassenführerin Constanze Hirschberg
5. Wiederwahl des Kassenprüfers Karl Kellermann
6. Neuwahl des Kassenprüfers Herbert Burk

Der Antrag auf Erweiterung des Vorstandes und einer satzungsgemäßen Verpflichtung zur Bildung eines Wahlvorstandes wurde von den anwesenden Mitgliedern abgelehnt. Die sonstigen Anträge (vgl. Jahresbericht 1999) wurden befürwortet mit Ausnahme der Ausstellung von Diplomen.

Rio de Janeiro, Brasilien

von Johanna und Klaus, SY OLE HOOP



Liebe Freunde,

Weihnachten steht vor der Tür und das Jahr neigt sich dem Ende zu – bei feuchtschwülen 28-30 Grad Celsius hier in der Bucht von Guanabara will Weihnachts- oder Silvesterstimmung nicht so recht aufkommen. Der Sommer hält nun Einzug und mit ihm die Regenzeit, von der wir schon eine Menge mitbekommen – ständige Regenschauer und Gewitter beeinträchtigen natürlich auch unsere Sightseeing-Aktivitäten und so nutzen wir die Zeit, an einer Mooring des Gloria Yachtclubs direkt vor der Stadt liegend, für einen kleinen Zwischenbericht.

Rio ist in der Tat einzigartig. Doch nicht seiner schönen Frauen wegen, die gibt es überall auf der Welt, nicht seiner berühmten Strände wegen, da gibt es weitaus schönere und vor allem sauberere an der langen Küste Brasiliens und auch nicht seiner hohen Kriminalitätsrate wegen, die ist in anderen Städten Brasiliens ebenso hoch und am wenigsten seines Karnevals wegen, einer der gigantischen Touristenshow, die mit den ursprünglichen Traditionen des brasilianischen Karnevals absolut nichts mehr zu tun hat. Was Rio so einmalig macht, ist dessen Lage zwischen steil aufragenden bizarr geformten Felsen, kleinen grün bewachsenen Inseln und hohen Bergen.

Im Morgenlicht laufen wir quer durch die Baía de Guanabara, am Zuckerhut vorbei, auf die Stadt und deren imposante, von hoch aufragenden Glaspalästen und protzigen Kolonialbauten geformten Skyline zu. Ein überwältigender Anblick, den uns noch keine andere Großstadt bot, die wir von See aus ansteuerten.

Marina da Gloria, in unmittelbarer Nähe des Flughafens am Aterro da Flamengo liegend, hat wenig

Anziehendes. Das Wasser der kleinen Bucht, in die mehrere Abwasserkanäle münden, stinkt entsetzlich, die Liegekosten an der Mooring von umgerechnet etwa DM 25,- / Tag für unsere 38 Fuss sind nicht gerade bescheiden und der Service mäßig. Attraktiv ist die Stadtnähe.

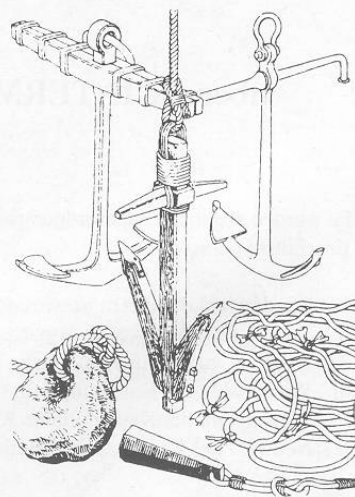
Da wir am Samstag einlaufen, bleiben wir zunächst von den



Einklarierungsbehörden verschont, müssen dies dann natürlich am Montag teils zu Fuß, teils per Taxi nachholen (Health, Immigration, Custom, Hafenkapitän). Health lassen wir, wie auch in Salvador schon, aus, weil uns der Weg, 2 km in glühender Hitze an verkommenen Lagerschuppen entlang, zu weit ist. Beim Zoll gibt es vier zivil gekleidete Männer. Einer testet ständig die Mine seines Kugelschreibers, indem er damit einen Schreibblock traktiert. Der zweite etwas Englisch sprechende hat offensichtlich einen starken Bewegungsdrang, dem er nachgeht, indem er ohne ersichtlichen Grund von Zeit zu Zeit das kleine Büro verlässt und zum Rand der leeren Pier und wieder zurückwandert. Der dritte liest Zeitung und kontrolliert dabei, die Brille nach oben haltend, immer wieder seine Brillengläser, so als behinderte schon die allerkleinste Verschmutzung die Kontinuität seines Leseflusses. Der vierte spaziert mit seiner Zahnbürste durch das Büro, legt sorgfältig eine lange Wurst Zahncreme

darauf, verschwindet dann für einige Minuten und kehrt mit blitzweiß geputzten Zähnen lächelnd zurück. Das zweiseitige Formular, das zur Einklarierung der OLE HOOP auszufüllen wäre, bleibt indessen unberührt auf dem Tisch liegen. Wir werden ungeduldig, ergreifen den Kugelschreiber und machen Anstalten, das Formular nun selbst auszufüllen. Plötzlich kommt Bewegung in den verschlafenen Laden.

Der Wanderer, der sich gerade wieder auf der Pier befindet, wird zurückgerufen, setzt sich tatsächlich zu uns an den Tisch und füllt zügig mit sauberen Druckbuchstaben die ersten Zeilen des Formblattes aus. Doch der Schwung hält nicht lange an. Nachdem Schiffsname, letzter Hafen und Name des Kapitäns noch keine Schwierigkeiten machten, sind nun so diffizile Fragen wie Grund der Reise, weitere Crewmitglieder, Tonnage und Art der Ladung zu beantworten. Zum Glück gibt es zum Ausfüllen des Formulars ein umfangreiches Merkblatt, an dessen Studium sich nun unser Wanderer gemeinsam mit dem zur Hilfe gerufenen Zähneputzer macht. Zeile um



Zeile kann, den Anweisungen des Merkblatts entsprechend, das Formu-

lar nun ausgefüllt werden. Zweimal müssen wir währenddessen bestätigen, dass die OLE HOOP keinerlei Ladung transportierte. So können zumindestens alle Fragen unter dieser recht umfangreichen Rubrik mit einem Schrägstrich beantwortet werden. Die Prozedur geht ihrem Ende entgegen. Wir wollen schon erleichtert aufatmen, um nach einer dreiviertel Stunde endlich aufbrechen und die nächste Autorität, die Immigration, ansteuern zu können, da gibt es doch noch einen Haken. Eine copia unseres Schiffszertifikats verlangen die beiden. Wir haben keine und die Behörde keinen Kopierer - was nun? Wir sollen irgendwo in der Stadt kopieren gehen. Nao ist unsere entschiedene Antwort.

Großes Erlebnis mag typisch für einen Teil der brasilianischen Bürokratie sein, lässt sich jedoch wie viele andere Klischees von Brasilien und seinen Menschen nicht verallgemeinern. Den typischen Brasilianer jedenfalls gibt es ebenso wenig wie den typischen Deutschen.

Wunderschöne Tage verlebten wir im kleinen Fluss Jao de Tiba, 10 km nördlich von Porto Seguro in der Baía Cabralia. Dieses hinter Riffen und flachen Sänden versteckte idyllische Plätzchen ist ohne ortskundigen Lotsen nicht zu erreichen. Wir fanden ihn in der Person Jürgens, der hier die Aufgabe eines TO-Stützpunktleiters

und deutsch sprechen. Im Gegensatz zu so manchen anderen Aussteigern hat er sich hier richtig etabliert, besitzt ein riesiges Grundstück, mehrere Häuser und natürlich sein Segelboot, eine Vindö 50, mit der er nach Brasilien kam und genießt entsprechendes Ansehen. Durch die Einwanderer, die wir hier kennen lernen, bekommen wir einen guten Einblick in den brasilianischen Alltag. Um in Brasilien leben zu können, muss man sich mit vielen Eigenheiten dieses Landes und seiner Menschen arrangieren. Ursache vieler Probleme ist die Korruption auf allen Ebenen der Bürokratie und der Wirtschaft, der Mangel an Bildung (Fast jeder zweite erwachsene Brasilianer kann nur mühsam oder gar nicht lesen und schreiben) und die ungeheure Kluft zwischen dem Reichtum einer kleinen Elite und der bitteren Armut des größten Teils der Bevölkerung.

Nach den großen Städten Salvador und Rio haben wir nun Lust auf ein bisschen Natur und werden uns einige Zeit in den Gewässern um die Ilha Grande, 60 km südlich von hier, herumtreiben, bevor es weiter in den kühlen Süden geht.

Wir wünschen Euch allen ein schönes Weihnachtsfest und einen guten Start ins Neue Jahr!

**Mit herzlichen Grüßen,
Johanna und Klaus**



Zunächst Ratlosigkeit, dann aber ein geradezu genialer Einfall unseres Zähneputzers. Er empfiehlt dem Wanderer, in das Formular einfach hineinzuschreiben, dass das Original vorgelegen habe. Na also, es geht doch, schließlich ist Rio eine Weltstadt und da weiß man eben, wie man die Einklarierung ausländischer Fahrtensegler zu handhaben hat. (Zur Einklarierung sei noch erwähnt, dass sie nicht nur einmalig bei der Ankunft in Brasilien stattfindet, sondern auch für jeden weiteren Hafen, den man in diesem Land anläuft, vorgeschrieben ist. Und natürlich muss beim Verlassen jeden Hafens bei allen o.g. Behörden wieder ausklariert werden.)

(bescheuerter Begriff, deutschen Bürokratenhirnen entsprungen) übernommen hat. Mit seinem 4 m Alu-Boot kam er uns bei reichlich Wind und Seegang vor der Einfahrt zur Lagune entgegen, stieg über auf die OLE HOOP und lotste uns, sein Boot im Schlepp, am Riff entlang zu unserem ersten Ankerplatz und später bei Hochwasser noch zweieinhalb Seemeilen weiter in den Fluss hinein. Jürgen, ehemals Marketing-Fachmann in Hamburg lebt seit über 14 Jahren hier. Mit seiner brasilianischen Frau Ana Lucia, die er in Salvador kennen lernte, hat zwei Kinder, die 14jährige Jasmin und den 8jährigen Jan – nette Kinder, die neben brasilianisch fließend englisch



Mit der JOSI über den Indik

von Ingrid und Jürgen (DL5HJ)



Unsere Vorbereitungen für die fast 7000 sm lange Überquerung des Indischen Ozeans erledigten wir in Malaysia im Januar 2000. Vorher war eine Grundüberholung unseres Tauchkompressors in Ao Chalong (Thailand) nötig; für uns ein wichtiges Gerät, da unser schönes Hobby, das Gerätetauchen, auch im Indik fortgesetzt werden sollte. Nicht zuletzt hatten wir unsere Segelroute auch darauf abgestimmt. Es sollte zuerst zu den Malediven, dann zu dem einsam gelegenen Chagos-Archipel und weiter nach den Seychellen gehen. Von dort wollten wir dann weiter über Madagaskar, Comoren, Mosambique nach Südafrika.

Unsere Motiva42, eine Stahlketch, ließen wir 180 sm südlich von Penang (Malaysia) bei dem Chinesen, Mr. Chang, an seinen Piles trockenfallen, um sie unter Wasser zu reinigen und ihr einen neuen Antifoulinganstrich zu verpassen. Anschließend ging es dann wieder nordwärts nach Langkawi, genauer der Stadt Kuah. Hier kauften wir riesige Mengen Konserven, sowie den ganzen Proviant, den man für viele Monate benötigt. Die Preise sind in Langkawi erheblich günstiger, als auf den Inseln des Indiks. Wir bunkerten allein 38 Kartons Bier. Die sollten bis Südafrika reichen.

Am 31.1.00 starteten wir dann mit vollen Wasser- und Dieseltanks Richtung Malediven. Wir legten die 1500 sm bis zum nördlichsten Atoll in 11 Tagen zurück. Im Gegensatz zu den nachfolgenden Yachten hatten wir, kaum frei von Land, einen wunderschönen Nordostmonsun, der bis südlich Sri Lanka durchstand und oft 20 kn erreichte.

Anfangs hatten wir, wie auch im gesamten Bereich von Indonesien und Malaysia, keine direkte Funkverbindung in Richtung DL. Wie schön waren da doch die Zeiten an den Küsten von Australien gewesen, als ich

jeden Tag beste Verbindung zu Mike, DL1MEA, sowie Carlo, EA8CS, hatte. Allerdings klappte die Verbindung via Pactor die ganze Zeit hervorragend. Meine home-mbo, war seit Australien der Rudolf, DL1ZAV, in Bangkok mit seinem call HS0AC. Er half mir sehr bei meinen Fragen bzgl. dieses noch nicht sehr alten Betriebssystems.

Die letzten Tage bis zu unserem Ziel waren bestimmt von schwachen bis gar keinen Winden. Bei spiegelglatter See hatten wir eine Angstpartie durchzustehen. Einen Tag vorher hörten wir von der NISOS eine schlimme Geschichte. Gernot berichtete uns, dass sie von einem indischen Fischer verfolgt wurden, mit dem Versuch, die NISOS zu entern. Mit der Signalpistole konnten die Piraten eingeschüchtert und von ihrem Vorhaben abgebracht werden. Nun versuchte sich ein indisches Fischerboot auch uns zu nähern. Wir änderten mehrmals den Kurs, er auch! Ingrid war schon reichlich nervig und hatte auch unsere Signalpistole bereitgelegt. Als die Leute ca. 100 m entfernt waren, bedeuteten sie uns mit Gesten, sie wünschten etwas zu trinken. Ich vertraute darauf, dass nicht alles auf dem Wasser Verbrecher sind und ließ sie bis auf 2 m neben uns herfahren. Wir packten in ihren bereitgehaltenen Ketcher Getränke und Zigaretten. Im Gegenzug landete ein großer Thunfisch an Deck.

Zwei Tage vor unserem Landfall, mein 60. Geburtstag, gab es via Pactor reichlich Glückwünsche. Der Höhepunkt kam abends. Ich führte mit Jürgen, DJ4IQ, auf der 14313 ein tolles QSO in bester Qualität mit S5. Die Überraschung war vollkommen, als Jürgen das Mike an Günther, DL1HBV, weitergab. Er war mit Heide an dem Nachmittag zufällig bei Jürgen und Heidi in Meldorf zum Kaffee eingeladen. Das war ein richtiges Geburtstagsgeschenk, wo wir doch so lange keine Funkmöglichkei-

ten mit Direkt-qso's nach Deutschland gehabt hatten.

Wir verbrachten dann anschließend ca. zwei Monate in den Malediven und durchsegelten das gesamte Archipel vom nördlichsten bis zum südlichsten Atoll. Nur im Bereich der Hauptstadt Male im Nordmale- und Südmaleatoll, die eigentlich von den Seglern auch nur besucht werden dürfen, fanden wir die bekannten Touristeninseln. Abseits davon ist man meist sehr allein, und auf den "Einheimischeninseln", alles Moslems, waren die Menschen sehr freundlich und kontaktbereit. Es ist in Male nicht möglich, ohne einen Agenten ein- oder auszuklarieren. Ich stellte einen entsprechenden schriftlichen Antrag; er wurde abgelehnt. Für einen 30-tägigen Aufenthalt, es ist dafür kein Visa nötig, bezahlt man insgesamt 225,- US\$. Darin sind 90\$ Agentengebühren enthalten. Der Rest teilt sich auf für div. Behördengebühren und 75\$ Ankergeld (15 Tage frei, dann 5,- US\$ pro Tag). Es kommt also allerhand zusammen.

Das Tauchen in den Malediven war von den Korallen her enttäuschend. Während des vor einigen Jahren stattgefundenen "EL NINO-Jahres" gab es ztwegl. Wassertemperaturen von 38 Grad. Das überlebten die Korallen nicht. Man erkennt jetzt allerdings speziell in den strömungsintensiven Pässen, dass hier und dort wieder ein Korallenwachstum erkennbar ist. So schien es uns jedenfalls. Fische gibt es noch artenreich und in größerer Anzahl zu sehen.

Verproviantierung ist in den Malediven teuer. Alles wird von Indien oder woanders her importiert. Alkohol und Schweineprodukte gibt es in dem mohammedanischen Land natürlich nicht. Diesel konnten wir für 70,- DM/Ltr. am südlichsten gelegenen ADDU-Atoll von einem Versorgungsschiff kaufen.

Das Ankern vor Male ist schlichtweg eine Zumutung. Man ankert entweder auf 35-40 m Wassertiefe oder auf 10 m über Korallen. Die starke Strömung und der Wellenschlag durch den intensiven Schiffsverkehr

mischen, wurden kurzerhand zwangsevakuiert, meist nach Reunion oder Mauritius. In jüngerer Zeit bekamen zumindest wir Yachtsegler die Genehmigung, die Salomon- und Peros Banhosatolle anlaufen zu dürfen. Bis



machte das Liegen an dieser Stelle schrecklich unbequem. Gegenüber im SÜDMALE-Atoll, 7 sm entfernt vor dem Lagunabeach-Resort war es dagegen traumhaft schön. Da wir in dieser Zeit Besuch von Deutschland an Bord hatten, genossen wir natürlich auch die oft wunderhübsch gestalteten Resortinseln und deren Restaurants.

Wieder allein segelten wir dann am 12.4. bis 15.4.00 zu dem CHAGOS-Archipel. Dies war für uns ein ganz besonderes Highlight. Die Gruppe liegt auf ca. 6 Grad südlich des Äquators und besteht aus drei Atollen. Wir besuchten das SALOMON-Atoll, bestehend aus einer Lagune von ca. 3 sm Durchmesser und 11 niedrigen Palmeninseln, alle wie eine Kette aufgereiht auf dem Außenriff. Das Atoll ist, wie auch das 15 sm entfernte PEROS BANHOS-Atoll unbewohnt. 120 sm weiter im Süden liegt dann das DIEGO GARCIA-Atoll. Dieses Atoll pachteten die Amerikaner vor vielen Jahrzehnten von den Engländern. Noch in der Zeit des "kalten Krieges" wurde von den Amerikanern als Voraussetzung für den Abschluss des Vertrages verlangt, dass die gesamte CHAGOS-Gruppe menschenleer sein sollte. Die dort noch lebenden Einhei-

heute ist es aber noch streng verboten, das Gebiet von DIEGO GARCIA anzulaufen. Auch Charterboote aus den Malediven ist die Einreise verboten. Wir bekamen alle vier Wochen Besuch von einem englischen Behördenschiff. Die Beamten waren höflich und zurückhaltend freundlich. Sie kontrollierten die Pässe und gaben uns Instruktionen, wie wir uns gegenüber Natur etc. zu verhalten haben. Einklarierung gibt es dort nicht. Aber 80 US\$ pro Jahr kassierten die Engländer doch von jedem Boot, Eintrittsgebühr ins Paradies nannten wir das dann. Dafür wurde der Müll mit nach DIEGO GARCIA genommen.

Wir verlebten 6 herrliche Wochen. Fast jeden Tag Sonne, Palmen, schneeweißer Sandstrand und kristallklares Wasser. Man konnte sich seine eigene Insel aussuchen und dort Robinson spielen oder den ganzen Tag nackt herumlaufen....man war allein. Die meisten Yachties zogen es vor gemeinsam vor der Hauptinsel, wo auch die Ruinen des damaligen Dorfes stehen, zu ankern und nachmittags und zum Sundowner gemeinsam am Strand zu sitzen und manchmal auch Spiele zu spielen oder ein Barbeque mitzumachen.

Man kann wirklich sagen, dies ist noch eins der wenigen Paradiese auf Erden. Schnorcheln und Tauchen stand bei uns natürlich ganz obenan.

Hier auf den CHAGOS-Inseln hatte ich auch das erste Mal wieder Kontakt mit der INTERMAR-Runde. Ich machte mich erstmalig bei Rolf, DLOIMA, bekannt, der ab Malediven plötzlich gut aufzunehmen war. Einige Tage später hatte ich dann auch mit Günther und Klaus Kontakt. Günther versprach mir, uns auf unserer Fahrt nach Südafrika mit Wetterberichten zu versorgen, notfalls auch per E-Mail, falls die conds zu schlecht für ein Direkt-qso wären.

Schweren Herzens trennten wir uns von dieser herrlichen Natur und starteten am 15.5. in Richtung SEYCHELLEN, welche 800 sm in westlicher Richtung liegen. Zwischenzeitlich hatte sich der Südostpassat durchgesetzt und wir segelten mal Halbwind, mal mit unseren Passatsegeln mit Wind von achtern in schneller Fahrt gen Westen. Oft hatten wir 20 bis 25 kn, fantastischen Segelwind für unsere JOSI.

Die Seychellen haben hohe Berge und viel Granitgestein. Sie besitzen die berühmten "Traumstrände", schneeweißer Sand, eingerahmt von großen gewaltigen Granitbrocken, welche man als background oft in Modemagazinen usw. sehen kann. Nur wenige Segler besuchen diese Inseln. Die Ursache liegt einmal in den verhältnismäßig hohen täglichen Ankergebühren. Noch vor kurzer Zeit verlangte man 100 US\$/Tag. Klar man wollte keine Segler dort haben. Dann hat man umgedacht: Auch Segler bringen Devisen! Heute kostet der Tag 50 Rupien, d.h. bei offiziellem Umtauschkurs 10 US\$. Man kann es auch billiger haben, umgerechnet 11 DM/Tag. Der zweite Grund der seltenen Besuche von Yachten ist der schwierige Kurs Richtung Madagaskar bei Südostpassat mit oft südlicher Komponente und starken Winden, verbunden mit entsprechender Abtrift und Stromversatz.

Als wir die wunderschön anzusehenden Seychellen nach 4 Wochen verließen, hatten wir mittlerweile täglich Kontakt mit der INTERMAR-Runde und wurden in erster Linie von Rolf äußerst ausführlich und mit einer tollen Trefferquote von bestimmt mehr als 90% auf unserer Fahrt nach Madagaskar begleitet. Aufgrund seiner Reporte verzichteten wir dann z. B. auch auf einen Stop in dem Faquaratoll, äußere Seychellen, eine Tagesreise vor Madagaskar. Für die nächsten Tage hatte sich im Süden ein äußerst starkes Hoch angemeldet, was uns sehr starke Passatwinde bescherte. Und so kam es auch. Wir waren nach Passieren des Nordkaps auf der Leeküste, der Ostseite Madagaskars, froh, den starken Wind der selbst hier noch herrschte, gemütlich ohne Schwell vor Anker liegend abwarten zu können.

Madagaskar ist außer NOSY BE, einer vorgelagerten touristisch schon etwas erschlossenen Insel, noch weitgehend unbefleckt von unserer westlichen Zivilisation. Man sieht keinen Außenborder mehr, alles wie in alten Zeiten mit Segeln, teilweise nur aus Flickenteppichen bestehend. Die kleinen Dörfer an der Küste sind sehr ärmlich. Aber die Bewohner scheinen meist zufrieden zu sein; sie kennen kaum etwas anderes, als ihr Umfeld. NOSY BE, besonders die kleine Stadt Hellville mit ihren alten Kolonialzeitbauten, ist quirlig und lebenslustig. Die hübschen Mädchen hier sind meist schnell bereit für Flirt und vielleicht auch mehr. Für "Singlehander" ist das hier ein Paradies besonderer Art. Ich musste mich mit dem hübschen Anblick zufrieden geben. Gemeinsam mit unserem Besuch aus Deutschland kauften wir in dem tollen Gemüsemarkt ein und segelten dann am 6.8. nach Mayotte, welches politisch zu Frankreich gehört, aber geografisch zu den Komoren, welche ja mitten in der MOSAMBIQUESTRAIGHT liegen. Wir wurden unserer Devise untreu, nie Besucher über offener See mitzunehmen, da es sich hier nur um 1 Nacht und 1 Tag handelte. Aber wir taten den Beiden damit keinen Gefallen. Sie waren die gesamte Zeit sekrank und kamen erst wieder an

Deck, als wir in Mayotte die geschützte Lagune erreicht hatten. Von hier flogen sie dann wieder nach Hause und wir erforschten Mayotte zu Wasser per Boot und zu Lande mit Leihauto.

Man bekommt hier wieder alles zu kaufen, aber erheblich teurer, wie bei uns in Deutschland. Kein Wunder, auch hier wird alles importiert. Auch Mayotte gefiel uns sehr gut. Wir trafen auf dem Hauptankerplatz viele der Yachten wieder, die wir zuletzt in CHAGOS gesehen hatten. Aber kaum um die Ecke ist man wieder allein und kann in bequemen Tagestouren inner-

Eine weitere Möglichkeit, Wetterberatung zu bekommen, ist der Funkamateurlist Alistair, ZS5MU, der sich auch viel Mühe gibt. Dann hatten wir auch die Möglichkeit die offiziellen WX-reports via Pactor von ZS5S überspielt zu bekommen. Man kann bei dem Joost sogar Sat-Bilder der Wetterküche um Südafrika abrufen.

Die Funkbedingungen waren in der letzten Zeit hervorragend. Einmal hatte sich nach dem Wetter auf der 14307 eine große Runde getroffen, bestehend aus Klaus und Johanna, OLE HOOP, bei den Kapverden, dann im Mittelmeer Jürgen und Heidi mit



halb der geschützten Lagune um die Hauptinsel GRAND TERRE segeln.

Über MOSAMBIQUE gings dann nach SÜDAFRIKA, genauer Richardsbay. Der Weg dorthin, wurde, je südlicher wir kamen, desto kritischer in Bezug auf Wetter. Jetzt kamen uns die hervorragend herübergebrachte Wettervorhersagen von der gesamten "Dreiergruppe" Günther, Rolf und Klaus ganz besonders zu Gute. Auf diesem Weg möchten Ingrid und ich uns bei Euch Dreien ganz besonders bedanken. Euer Einsatz war einfach Klasse. Die WX-Berichte "offene See" von dem Südafrikanischen Wetterdienst sind leider nur als 12-Std-Prognose zu bekommen, was ja bei dem Starttermin zu einem 5tägigen Törn ohne zwischenzeitlicher Nothafenanlaufmöglichkeit nicht ausreicht.

ihrer RUNGHOLT, sowie auch dort die PUSTEBLUME, Günther und Heide und in Kiel Hans-Herbert, DF8LX, sowie wir ganz im Osten bzw. Süden. Fast eine Stunde dauerte das Gespräch, super!

Nun liegt unsere JOSI in Richardsbay und wartet auf unsere "Heimkehr" aus DL. Wir werden aber erst im Dez. 2000 weitersegeln. Meine E-Mail-Adresse: DL5HJ@winlink.org

Jürgen u. Ingrid, DL5HJ,
SY JOSI



Menschenleeres Patagonien

von Heinz-Jürgen und Beate, SY Spirit of Assy

Lieber Günter, liebe Constanze,

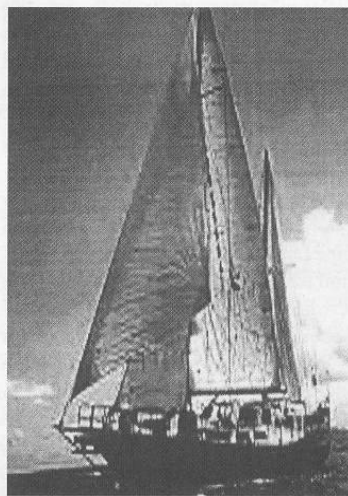
Vielen Dank für Eure Antwort, hier ein meiner Vorab-Berichte (ein ausführlicher Bericht mit tollen Bildern wird auf unserer Webseite spätestens im Januar erscheinen). Fast 4 Monate und über 2700 km durch das stürmische und menschenleere Patagonien liegen hinter uns. Wir waren bereits in Ushuaia, der südlichsten Stadt der Welt. Ein sehr windiger Platz. Wir hatten Windgeschwindigkeiten zwischen 30 und 70 kn. Deshalb sind wir, bis Beate nach Deutschland fliegt, (23.11. - 19.12.2000) wieder nach Puerto Williams gesegelt. Hier



liegt man ruhiger. Ggf. machen wir noch einen Törn zum Kap Hoorn.

Aber wir erzählen besser von Anfang an. Unsere Reise von Puerto Montt bis zum Golfo de Penas war kein Problem, wir hatten tolles Wetter und konnten teilweise super segeln. Wir wollten gerade ansetzen, ihn zu überqueren, als wir tüchtig eins auf die Mütze bekamen. Zwei orkanartige Stürme durften wir hinter uns bringen. Einer bescherte uns eine schlaflose Nacht in einer unpassenden Ankerbucht. Wir lagen auflandig, nur 50 Meter von dem felsigen Strand entfernt und es blies, selbst am Ankerplatz mit 45-50 kn. Hinzu kam, dass es stockfinster war und man die Hand nicht vor den Augen sehen konnte. Aber der Anker hielt, und es ging alles gut. Der andere erwischte uns mit fast 70 kn, (gerade als wir um Kap Skyring gesegelt waren, das dem Golfo de Penas vorgelagert ist. Während wir zum Schutz wieder in einen Kanal einliefen, hat es uns einen Teil der Rollgenua herausgerissen. Wir konnten sie aber im Schutz eines kleinen Vorsprungs und durch Aufentern mit nur kleinen Schäden wieder bergen. Wir haben dabei das erste Mal weißes Wasser gesehen, von dem uns einige berichtet hatten.

Durch den starken Wind wird das Wasser aufgewirbelt und besteht bis in die Höhe von ca. 1 m nur aus Wassergischt. Faszinierend. Allerdings ist dabei unser Fernseher abgestürzt und jetzt ist er hin. Aber ansonsten hielt sich unsere Assy super. Auch wenn sie gegen den Wind fast nicht mehr steuerbar war.



Der eigentliche Golfo de Penas (er gilt als einer der gefährlichsten Golfe der Welt, es ist fast immer Sturm, und die Wellen brechen sich wie Brandungswellen, da er so flach ist) war

dann kein Problem. Wir hatten den ersten Teil leichten Gegenwind, der Rest ging ganz gut. Außer diese beiden Orkane, in denen uns die roaring fourties gezeigt haben, was sie so drauf haben, ist unsere Reise windtechnisch eher ruhig verlaufen. Wir hatten nie mehr als Starkwind oder auch mal Sturm, max. 35-50 kn. Also, keinen Orkan mehr! Allerdings erlebten wir in einigen Ankerbuchten sogenannte Williwaws, orkanartige Böen. Eine solche Böe knallte in unser Dingi, das wir gerade hochziehen wollten und knickte uns die Davit. Schöne Sch... wir werden es in Ushuaia reparieren lassen.

Das Wetter war aber überwiegend toll, oft klarer blauer Himmel und Sonnenschein. Eine solche Wetterlage bedeutet hier leider Gegenwind und große Kälte. Unsere Ankerbuchten waren deshalb oft morgens zugefroren und unsere Assy musste sich als Eisbrecher betätigen.

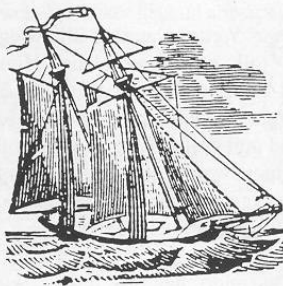
Fasziniert hat uns immer wieder die unberührte Natur- und Tierwelt. Dampferenten, Kormorane, Otter, Biber, Pinguine, Seehunde und Delphine sahen wir zu Hunderten. Oft begleiteten unser Dingi zehn oder mehr Delphine, sie sprangen manchmal nur einen halben Meter neben oder vor



Snowy kontrolliert vom Dingi aus die Einfahrt

unserem Dingi aus dem Wasser und spritzten uns nass. In Anihue, wo Beate bei nur 9 Grad kaltem Wasser mit Delphinen schwamm (sie waren nur einen Meter von ihr entfernt æ ein tolles Erlebnis für sie), sahen wir unseren ersten Puma, in nur 100 m Entfernung lief er fauchend vorbei, unglaublich. Südlich des Golfo de Penas fanden wir anstelle des undurchdringlichen Regenwaldes oft Flächen, die teilweise mit zwei meterdicken Moosbetten belegt waren, für unseren Hund Snowy eine paradiesische Gegend zum Herumtollen. Man läuft darauf wie auf einer Schaumgummimatratze.

Immer wieder fanden wir verlassene Nomaden-Fischercamps. Seit dem



großen Problem mit der "marea roja", einem tödlichen Gift, das sich durch die Umweltverschmutzung in den Muscheln abgelagert, gibt es hier weit und breit keine Fischer mehr, alles verkommt, dafür gedeihen die giftigen Muscheln prächtig. Auch für uns schade, denn nördlich 44° S. haben wir oft herrlich große Muscheln oder Abalone bei Ebbe gesammelt und sie dann zubereitet, was hier südlich 44° S., da wir keine Freunde des Russischen Rouletts sind, nicht mehr möglich ist.

Am 13.09.2000, um 9.06 local time, bogen wir vom Pazifik kommend in die Magellan Strasse ein. An Steuerbord (rechts) lag nun Feuerland und damit begann sich für mich ein Jugendtraum zu erfüllen. Wir wandelten auf den Spuren des Fernando Magellan und Günther Plüschow, dem deutschen Flieger, der 1926 bis 1927 als erster Feuerland mit dem Flugzeug und seiner "Holzpantone", einem kleinen Segelschiff,

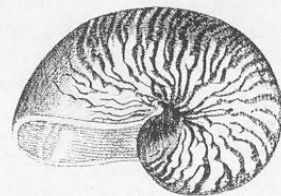
erkundete. Auf seiner 2. Expedition 1931 stürzte er über Feuerland tödlich ab. Er war ein sehr interessanter Mensch, der hier heute noch sehr verehrt wird.

Am Kanal Brecknock, auf dem Weg zum Beagle Kanal, ankerten wir in einer von 500-1000 m hohen Felswänden umgebenen Bucht, direkt unter einem kleinen Wasserfall. Wir nutzten die Gelegenheit, um mit einem 40 m langen Schlauch unsere Wassertanks aufzufüllen. Eine solche Gelegenheit muss man nutzen, denn das Trinkwasser produzieren mit unserem Wassermacher ist bei nur 2-4 Grad Wassertemperatur eine mühsame Sache. Statt 80 l/h (bei 20 Grad Celsius) erhalten wir nur 25 l/h.

Dummerweise ist uns beim Heranmanövrieren an den Wasserfall eine Leine in den Propeller gekommen, und ich durfte tauchen. Echt gut, kann ich dir sagen bei ca. 2 Grad kaltem Wasser und Schneetreiben, danach bist du wach. Na ja, das sind so, neben all den kleinen und größeren Reparaturen, die Unpässlichkeiten, die wir lösen durften. Alles in allem war es eine faszinierende Reise, die uns manches abverlangte. Ja, manchmal war es wirklich hart und wir erlebten schwierige und teils auch gefährliche Momente. Durch all diese Situationen haben wir unsere Erfahrungen und Grenzen erweitern können und so fühlen wir uns jetzt stark und sicher genug, ab Ende Dezember in der Antarktis auf den Spuren von Sir Ernest Shackleton und der "Endurance" zu wandeln. Sie ist im Packeis des Weddelmeeres am 27.9.1915 gesunken: Allerdings beabsichtigen wir nicht,

unsere Assy zu versenken. Außerdem wollen wir natürlich Deseption Island besuchen.

**Alles Liebe auch an die Kinder.
Heinz-Jürgen & Beate**



Das Torres del Paine Massiv im gleichnamigen Nationalpark

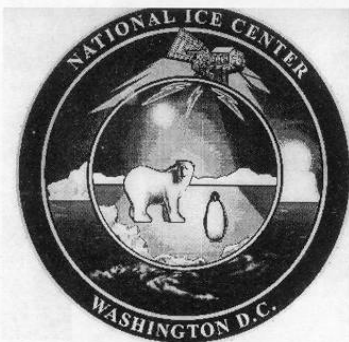
Weihnachtsgrüße aus Kronberg an die Crew der SY Spirit of Assy

Liebe Beate, lieber Heinz-Jürgen,

wir wünschen Euch frohe Weihnachten im fernen Patagonien.

Haben Euren sehr interessanten Kurzbericht mehrfach gelesen und sind froh, dass dieser schwierige Törn gut verlaufen ist. Für den kleinen "Abstecher" in die Antarktis drücken wir mehr als alle Daumen. Würde Euch gerne insbesondere mit Eisdaten dabei ein wenig unterstützen. Sind allerdings erst nach Silvester aus dem Allgäu zurück. Zur Zeit haben wir strengen Frost um minus 8 Grad aber ohne Schnee in Kronberg. Frankfurt ist schrecklich überlaufen in der vorweihnachtlichen Zeit. Gestern Abend zündeten wir erstmals den Christbaum an. Bei Bratäpfeln, Lebkuchen und Zimtsternen war es gemütlich. Genug aus der Heimat für heute. Viel Glück und bestimmt großartige Eindrücke in der Antarktis wünschen

Euch Constanze und Günther



Südlich Cape Hoorn am 30.01.2001 von Heinz-Jürgen SY Spirit of Assy

Hallo Günther,

sind wieder unterwegs. Stehen südlich Cape Hoorn auf 56 Grad 26 S und 66 Grad 49 W. Haben keinen Wind und

rollen ohne Ende. Der Wetterkarte zufolge sollen wir Gegenwind bekommen. Mal sehen was kommt. Eisbericht wäre toll.

Alles Liebe
Heinz-Jürgen & Beate



Eisbericht Antarktis/Bellinghausen für SY Spirit of Assy vom 04.02.2001

Liebe Beate, lieber Heinz-Jürgen,

hoffentlich habt Ihr bei dem zweiten Versuch von Puerto-Williams zur antarktischen Halbinsel zu segeln nicht wieder so stürmische Wetterbedingungen.

Der Eisbericht vom Washington-Ice-Center vom 02.02.2001 zeigt, dass inzwischen erst ab dem Südrand der Insel Adelaide mit einer Eiskonzentration von zunächst 10% zu rechnen ist. Die nördlich gelegenen Inseln sind "sea ice free", so dass Ihr momentan relativ weit Weg nach Süden machen könntet (z. B. Lemairekanal).

Teilt bitte Eure Position wenn möglich täglich mit.



Zum Schluss noch ein paar Zeilen von Captain T. L. M. Sunter: jeder, der einmal in der Antarktis war, ist ihr unrettbar verfallen. Nirgends sonst vereinigen sich Majestät, Schönheit, Weite, Einsamkeit und schroffe Ablehnung zu solcher Pracht.

Herzliche Grüße von
Constanze und Günther

Kap Murray/Antarktis am 06.02.2001 bei 55 Knoten Gegenwind von Heinz-Jürgen SY Spirit of Assy

Lieber Günther, liebe Constanze,

vielen Dank für den Eisbericht. Als wir in Deception Island ankamen, kam gerade auch das Kreuzfahrtschiff "Bremen" in die Foster Bay. Der Kapitän gab uns ebenfalls einen Eisbericht. Er lud uns zum Dinner und in die Bar ein und wollte alles von unserer Reise wissen. Es war ein interessanter Abend.

Die Anreise war mühsam und beschwerlich. Die ersten 180 sm legten wir bei achterlichen Wind, mit 30-35 kn und 3-4 m Wellen, sehr stark rollend zurück. Es war nicht gerade angenehm, unsere Assy machte zwar gute Fahrt, bis zu 9 kn, aber wir mussten uns erst wieder an die Bewegungen gewöhnen, denn nach dem Brand und die Fahrt durch die wellentechnisch ruhigen Kanäle (fast zwei Jahre Auszeit), war das eine harte Umstellung.

Da wir unbedingt auf der Ostseite eines kleinen Sturmtiefs bleiben wollten, um den nördlichen Wind zu behalten, ließen wir Kap Horn an Steuerbord liegen. Wir werden es auf dem Rückweg besuchen. Leider klappte es nicht ganz, die Tiefdruckzelle zog über uns hinweg und der Wind drehte auf Süd und blies uns direkt auf die Nase. Es begann eine wüste Gege-
nanbolzerei. Bei bis zu 45 kn Wind und

6 m, hatten wir manchmal das Gefühl, unsere Assy ist ein U-Boot. Die Wucht der Wellen war so stark, dass ein Bolzen des Backbordwand am Klipperbug herausgeschlagen wurde. Wir mussten ihn bei ca. 0 Grad Wassertemperatur mit einer Schraube erst mal provisorisch wieder befestigen. Die Drake Passage ist wirklich nur etwas für Hartgesottene.

Am letzten Tag begann der Wind langsam auf West zu drehen, allerdings schlief er dabei ein. Also motorten wir, um die letzten Meilen hinter uns zu bringen. In Deception hatten wir einen super Tag, blauen Himmel und strahlende Sonne. Gestern brachen

wir nach Trinity auf und prompt hatten wir ab Mittag wieder Gegenwind mit bis zu 40 kn. Es ist wirklich zum K.... Gerade sind wir auf dem Weg nach Murray, unsere Position dort ist: 64 Grad 32,5 Süd und 62 Grad 00,0 West. Heute, erst kein Wind, dann aber wieder bis 55 kn Gegenwind. Wir wissen wirklich nicht, was wir verbrochen haben.

Sunter hat Recht. Was wir bis jetzt gesehen haben, ist wirklich beeindruckend und wir erlebten schon einige euphorische Momente, aber auch reichlich Unangenehmes. Schlimm ist der Wind. Bei den Temperaturen hier, sind die Hände, vor allem wenn sie nass

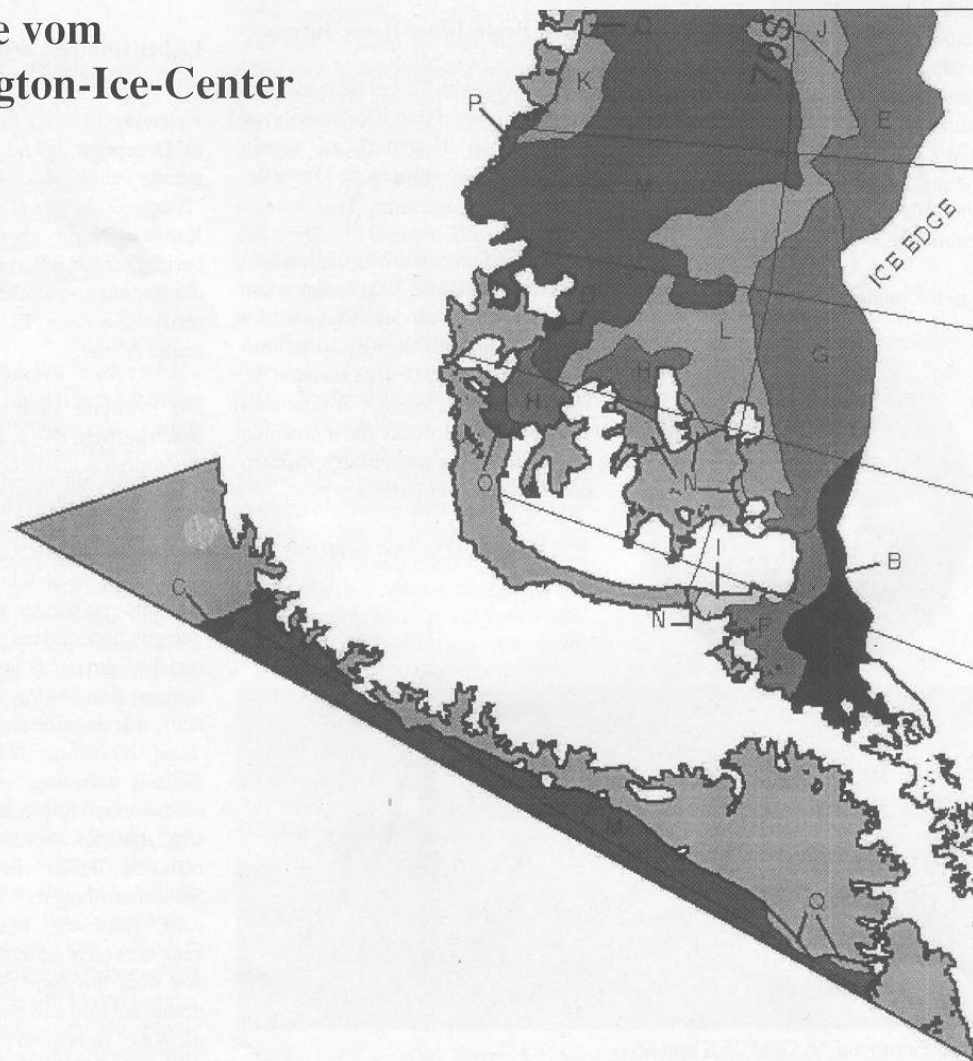
wurden, binnen Minuten taub. Phantastisch sind die Gletscher und die treibenden Eisberge. Unbeschreiblich. Es lohnt sich trotz der Unbequemlichkeiten.

Geben unsere Position soweit möglich täglich durch.

**Alles Liebe und vielen Dank
Heinz-Jürgen & Beate**



Eiskarte vom Washington-Ice-Center



Spitzbergen

von Britt und Bernd Haensch, SY Second Life



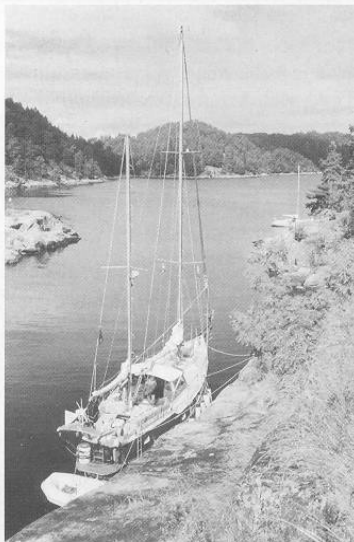
Nun endlich war es so weit. Wir lagen in Bergen, hatten dort den Winter auf unserem Schiff verbracht, alle Formalitäten für unsere Reise erledigt und warteten nur darauf auszulaufen. Meine Frau Britt und ich wollten bis Tromsø alleine segeln. Von dort aus sollten dann jeweils 2 Freunde 3 Wochen lang mitsegeln. Geplant war Spitzbergen via Longyearbyen – Forlandsundet – Nordcoast – Hinlopenstretet – Freemansundet – Sörkapp – Longyearbyen zu umrunden.

Am 16. April verließen wir Bergen. Da wir genügend Zeit eingeplant hatten, nahmen wir entlang der gesamten norwegischen Küste den gesamten norwegischen Küste den inneren Küstenweg. Diese Route ist navigatorisch zwar sehr anspruchsvoll, führt jedoch größtenteils durch geschütztes Gewässer, da immer eine Unzahl von Inseln und Schären vorgelagert ist. Es gibt nur ein paar tückische offene Strecken und Kaps, die allerdings bei schlechtem Wetter sehr gefährlich werden können, da der Meeresgrund aus großer Tiefe plötzlich auf nur 20-30 m ansteigt. Diese Strecke führt auch teilweise durch oder entlang den Einfahrten zu den Fjorden, von denen wir die bekanntesten auch befahren haben. Kleine Fischerhäfen oder geschützte Ankerbuchten gibt es so viele, dass man sich über einen Liegeplatz keine Sorgen machen muss. Auch sind die Menschen zwar etwas zurückhaltend, aber sehr nett. Man ist überall willkommen.

Ein ganz besonderes Erlebnis sind die Lofoten. Da die Sicht nördlich des Polarkreises sehr gut ist, sieht man sie schon von Weitem. Berge, die vom Meer direkt bis weit über 1000 m aufsteigen und sich farblich je nach Sonneneinfall von sattem Grün bis zu düsterem Grau verändern. Ein faszinierendes Erlebnis ist die Mitternachtssonne. Es wird nie dunkel, und auch nachts scheint und wärmt die Sonne. Manchmal sind die Nächte

wärmer und klarer als die Tage. Die innere Uhr kommt ganz durcheinander. Oft ist man nachts putzmunter und dann tagsüber müde und erschöpft. Die meisten Besucher dieser Breiten leiden unter Schlafmangel.

Auch ist für uns der Fischreichtum hier oben unvorstellbar. Selbst ich habe in kürzester Zeit so viele Fische gefangen, dass wir sie zum Schluss nicht mehr sehen konnten.



Kurz gesagt, Norwegen ist ein faszinierendes Land. Jeder Tag bringt neue Überraschungen und Erlebnisse. Ein Land, das sich besonders für Segler anbietet. Eigentlich unverständlich, dass sich doch so wenige Boote hier nördlich von Bergen befinden.

Nach diesen wunderschönen Erlebnissen entlang der Küste Norwegens war es für uns unvorstellbar, dass wir mit Spitzbergen noch eine Steigerung zu erfahren.

Am 7. Juli waren wir vollzählig. Unsere Crew ist gut in Tromsø angekommen. Alle wollten Ios. Nach einem Besuch von Tromsø Meteo und einer Funkwetterberatung durch Rolf liefen wir gegen Abend aus. Laut Vor-

hersage sollten wir uns zwischen 2 Tiefdruckgebieten, die Nahe beieinander lagen, Richtung Norden bewegen. Die erwarteten Windstärken lagen zwischen 4 und 6 Bft.

Es kam jedoch ganz anders. Bereits in der ersten Nacht erreichte der Wind Stärke 8. Bedingt durch starke Strömungen, geringe Wassertiefen und schnell durchziehenden Tiefdruckgebieten ist die Barentsee bei diesen Bedingungen äußerst unangenehm. Unter Sturmfock und 3-fach gerefftem Groß, hart am Wind erreichten wir nach fünf Tagen den Isfjord auf Spitzbergen. Ein überwältigendes, unvergessliches Panorama-Hochgebirge mit riesigen Gletschern – direkt aus dem Meer aufsteigend – erwartete uns.

Da wir bereits alle Formalitäten von Bergen aus erledigt hatten, erhielten wir in Longyearbyen, dem Hauptort, ohne Probleme unsere Fahrtengenehmigung für Spitzbergen. Leider mussten wir aber erfahren, dass eine Umrundung Spitzbergens via Hinlopenstretet auf Grund der Eislage nicht möglich war. Trotzdem wollten wir versuchen, unserer geplanten Route so weit wie möglich zu folgen.

Bereits am nächsten Tag segelten wir durch den Forlandsundet Richtung Norden. Wir ankerten in einer Lagune auf King Karls Forland. Beim Landausflug entdeckten wir Walrosse, die wir dann per Dingi besuchten.

Da wir bereits das Zeitgefühl für Tag und Nacht verloren hatten, ging es weiter bis auf 80 Grad Nord. Unser nördlichster Punkt war erreicht. Nach einem gemeinsamen Drink änderten wir unseren Kurs und liefen nach Osten. Aber bereits nach wenigen Seemeilen erreichten wir eine für uns unüberwindbare Eisbarriere



und mussten abdrehen. Im Schutz der Amsterdamöya fanden wir einen brauchbaren Ankerplatz. Hier wollten wir uns etwas ausruhen. Aber nachdem der Anker unten war, legte der Wind zu und erreichte Sturmstärke. Trotz 3 Ankern und ca. 300 m Warpleinen wurde unsere Lage so unsicher, dass wir wieder auslaufen mussten. Nur unter Sturmfock ging es zurück in den Magdalenenfjord. Hier lagen wir dann verhältnismäßig sicher. Aber auch hier mussten wir nach einigen Stunden wieder flüchten. Der Wind drehte, und der Ford füllte sich urplötzlich wieder mit Eis.

Da sich die Eislage an der Nordküste nicht verändert hatte, entschlossen wir uns, wieder nach Süden zu laufen. Wir besuchten noch einige historische Plätze, Ny Alesund mit seinen Forschungsstationen, Barentsburg, die russische Siedlung, und liefen dann zurück nach Longyearbyen. Hier wechselten wir die Crew und segelten dann via Bellsund, Hornsund (dem für uns schönsten Fjord) mit der gastfreundlichen polnischen Station zurück ans norwegische Festland.

Björnöya sahen wir nur per Radar, die Insel lag völlig im Nebel. Am 6. August erreichten wir wieder unseren Ausgangshafen Tromsø. Ein einmaliges, großes Abenteuer lag hinter uns. Natur pur, einsame Buchten, Gletscherfronten, Berge, die direkt

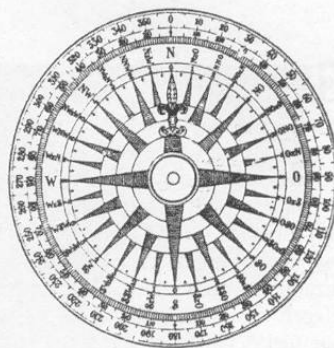
vom Meer bis auf annähernd 3.000 m ansteigen, seltene recht zutrauliche Tiere, viele historische Orte und Menschen, die sich gegenseitig noch brauchen und zusammenhalten, und die nie untergehende Sonne. Ein Land voller wilder Schönheit und unberührter Natur – Hoffentlich bleibt uns dieser noch unberührte Ort lange erhalten. Kurzum ein Erlebnis, das nicht zu beschreiben und für uns alle unvergesslich bleiben wird.

Unser Rückreise erfolgte über die Lofoten, entlang der norwegischen Küste nach Bergen. Dort wurden dann einige notwendige Reparaturen durchgeführt, denn eine solche Reise hinterlässt natürlich auch seine Spuren am Schiff.



Über die Orkneys segelten wir weiter nach Inverness und liegen nun sicher im Caledonien Canal. Hier überwintern wir. Nächstes Jahr geht es in Richtung Süden – vorerst ins Mittelmeer.

Wir hoffen, dass wir hier auch weiterhin von Euch begleitet werden.



KERLIN liegt in den TOBAGO KEYS vom 20.02.2000

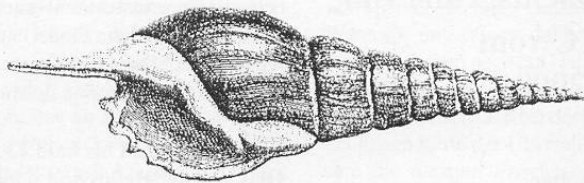
Guten Morgen!

Wir sind gestern ohne Probleme in Scarborough angekommen, haben aber hier schlagartig so schlechte Bedingungen, dass ich Euch nicht mehr aufnehmen kann! Über das Hugo Netz konnten wir KERLIN ausmachen, sie liegt in den TOBAGO KEYS! Irgendjemand wollte ein FAX an Anette Freisen schicken. Für alle Fälle hier noch mal Anettes Telefonnummer: 0 52 41 / 53 26 08.

Sobald wir den Hafen hier verlassen haben, werde ich mich wieder reinmelden!

Ansonsten noch mal herzlichen Dank für die intensive Betreuung unserer Atlantiküberquerung! Es hat uns Sicherheit gegeben und viel Spaß gemacht!

**Ingrid DL1YJI + Norbert
SY HARLEKIN**



Die Welt unter Wasser vom 27.02.2000

Gerade kommen wir von unserer ersten Schnorcheltour zurück! Wir ankern mit unserer HARLEKIN am Pigeon Point hinter einem Riff auf helltürkisfarbenem Wasser. Zum Schnorcheln sind wir mit dem Dingi direkt zum Riff gefahren. Wir entdeckten einen Trompetenfisch, Barracuda, Engelfische, Schmetterlingsfische und, und, und....

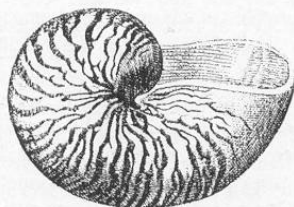
Manchmal umschwärmten uns Tausende von kleinen Fischen, faszinierend! Das Riff selber ist leider nicht mehr so ganz in Ordnung, es lagen viele

abgebrochene Korallenstöcke auf dem Meeresgrund!

Trotz alledemeine faszinierende andere Welt!

Für alle die sich über TOBAGO ein bisschen informieren wollen:
www.aboutcaribbean.com oder
www.VisitTNT.com

**Einen schönen Sonntag wünschen
Euch Norbert und Ingrid**



Karibische Weihnachtsgrüße von DH4CC vom 22.12.2000

Lieber Günter,

im Moment sind wir noch 83 sm von Scarborough auf Tobago entfernt, ein Ende ist also fast in greifbarer Nähe. Die Überfahrt von den Teufelsinseln verlief genauso problemlos wie die Schläge von Mogan zu den Kapverden und von dort nach Französisch-Guayana, in immerhin 13 Tagen. Und an allem bist Du ein gut Teil beteiligt durch deine zuverlässige und gute wettermäßige Begleitung am Funk. Das war immer ein fixer Punkt in unserem Segelalltag auf See und Deine freundliche ruhige Stimme haben wir gerne gehört. Ich möchte mich ganz herzlich bei Dir bedanken für die gute Betreuung und auch meine Crew in Gestalt meiner Frau Brigitte und meines Bruders Norbert schließen sich dem an. In Kourou ist jetzt noch meine Schwägerin an Bord gekommen.

Lieber Günter, ich wünsche Dir und Deiner Familie ein frohes und gesegnetes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr. Findet er auch im Allgäu statt? Dann bist Du in unserer Nähe, denn wir leben ja in München.

Viele Grüße und bis bald 73, 88
Olav von der Helios und seine Crew
DH4CCmm



Grüße aus Martinique
vom 10.12.2000

Hallo lieber Günter, hallo lieber Klaus,

wir sind am 04.12. gegen Mitternacht

in Martinique angekommen. Alles ist sehr gut verlaufen, Wind und Wetter waren sehr gut, so dass wir von den Kanaren in 17 Tagen die 2730 sm Segeln konnten. Natürlich macht Ihr nicht das Wetter, aber durch Eure Hilfe zu wissen wie es denn werden soll, ist für uns Segler sehr wertvoll. Eure inzwischen schon vertraute Stimmen auf hoher See zu hören ist immer eine angenehme Verbindung mit zu Hause.

Nochmals herzlichen Dank für Eure Unterstützung.

Von Rolf habe ich leider keine e-Mail Adresse, bitte grüßt ihn.

Euch und Euren Familien ein frohes Weihnachtsfest und ein gutes Neues Jahr.

Herzliche Grüße von Helmut,
DL1KHH, SY Kismet



English Harbour, Antigua, West Indies

von Jutta und Heiko, SY Momo

Land in Sicht!!

Am Freitag, den 12. Januar 2001 Gleich nach Sonnenaufgang, konnten wir das erste Mal unser Ziel, die Insel Antigua, am Horizont sehen. Erst mal immer schön der Reihe nach.

Wie geplant sind wir am 16. Dezember 2000 von Santa Cruz de Tenerife aus gestartet. Nachdem alle Weihnachtspost per Brief oder e-Mail auf den Weg gebracht war und die letzten Frischsachen eingekauft waren, sind wir am Nachmittag los gesegelt. Da wir für das Ausdrucken der

Briefe fast die ganze Nacht gebraucht haben, beschlossen wir, für die kommende Nacht eine Ankerbucht im Süden von Teneriffa aufzusuchen.

So sind wir dann am Sonntag, gut ausgeschlafen und nach einem guten Frühstück um 11 Uhr gestartet. In der Nacht auf Montag sahen wir langsam die Lichter der Inseln Teneriffa, La Gomera und El Hierro verschwinden. Durch den guten Wind kamen wir schnell voran.

Es war die ersten Nächte nur sehr kalt, Heiko holte sogar seinen

Faserpelz raus! Nach ein paar Tagen auf See gewöhnten wir uns so langsam an einen Wachrhythmus für die Nacht: 4 Stunden Wache und dann für 4 Stunden zum Ausruhen und Schlafen ins Bett, d.h. zu der Zeit schliefen wir auf der Sitzbank im Salon, da wir da nicht so viel umher rollen können. Tagsüber waren wir meistens zu zweit wach. Der Tagesablauf ist ausgefüllt mit Kochen, Abspülen und Essen (bei einem ständig schwankenden Schiff ist das gar nicht so einfach, doch wir haben jeden Tag ein warmes Essen gemacht), den Empfang von Wetterkarten über Funk und ein paar Termini-



nen, an denen wir mit anderen Schiffen funken.

Jeden Mittag verglichen wir mit Freunden, die zwei Tage vor uns von Teneriffa gestartet sind (SY TIEN FEI mit Magaret und Raymond) unsere Positionen und Wetterverhältnisse. Mit Hans von der SY COPAIN funkten wir auch fast jeden Tag. COPAIN liegt zur Zeit in Barcelona und sie können schon das Zweite Mal die Route der MOMO über den Atlantik mitverfolgen, da sie auch mit unseren Vorbesitzern Kontakt hatten. Ja und dann hören wir auch noch bei einigen Funknetzen mit, die für das Mittelmeer, den Atlantik und die Karibik Infos verbreiten. Meistens Wetter und Standorte der Schiffe, aber auch sonst ganz unterhaltsam. So bekamen wir am ersten Weihnachtsfeiertag Grüße von Gerhard Stötzner, einem Hersbrucker Funkamateurl. Über Ingrid und Norbert vom Katamaran HARLEKIN kannten wir sogar Grüße per e-Mail über Funk nach Deutschland senden lassen. Ingrid gab auch immer wieder unseren Standort an Intermar weiter, ein deutscher Amateur-Seefunk-Verein, so dass wir von da gut mit Wetterinfos für unser Gebiet versorgt wurden. Vielen Dank noch mal von uns für all diese Dienste!

Leider verließ uns zu Weihnachten der Wind und wir erlebten den Atlantik absolut ruhig. Nur eine ganz lange Weile/Dünung machte diesen „Ankerplatz“ ein wenig unangenehm, denn MOMO rollte dadurch ständig hin und her. Ich nutzte die Windstille zu einem Bad im Atlantik (ca. 5000 m tief!), doch sofort waren einige große Fische in meiner Nähe und machten es doch etwas unheimlich. Nach fast drei Tagen setzte wieder etwas Wind ein, es ging weiter. Wir versuchten jetzt auch mal unser Glück mit der Angel, da wir so viele Fische um uns herum gesehen haben. Und es biss auch einer an, eine Golddorade, die ca. 60 cm lang war. Dafür, das es unser erster Fisch war, klappte es schon ganz gut mit dem Töten, Ausnehmen und Filettieren. Wir hatten für zwei Mahlzeiten frisches Filet, einfach lecker! Kurz nach unserem „Fang“ entdeckten wir noch einen Wal, der parallel zu uns schwamm, nur ein paar Meter ent-

fernt, ca. 8 Meter lang. Neben den Fischen und immer wieder ein paar vereinzelt Vögeln schwammen auch ab und zu ein paar Delphine mit uns. Ein paar Tage lang sprangen fliegende Fische zu uns an Bord, sie waren für eine Mahlzeit zu klein und wir warfen sie wieder zurück. Während der Überfahrt sahen wir auch nur sieben Mal Großschiffahrt, einmal bedankten wir uns per UKW-Funk für ein Ausweichmanöver eines solchen „big ships“.

Nach der Flaute hatten wir eigentlich die ganze Zeit über nur leichte Winde und schafften so um die 100 Seemeilen pro 24 Stunden. Manchmal wurde es mit unserem Energiehaushalt etwas knapp, denn der Autopilot braucht ja dauernd Strom. Wenn der Himmel bewölkt ist, liefern die Solarzellen nur wenig Strom und wenn wir langsamer als 4 Knoten fahren, bringt der Wellengenerator auch nichts. Wir mussten ab und zu mal in der Nacht die Maschine benutzen, da ließen wir dann auch gleich den Wassermacher mitlaufen und kamen ein wenig schneller vorwärts. Je weiter wir in den Westen kamen, desto wärmer wurde es, vor allem in der Nacht. Fast jeden zweiten Tag gab es einen oder mehrere kurze Regenschauer, meist frische währenddessen der Wind auf und danach war es wieder ruhiger. In den Nächten konnte man, wenn keine Wolken am Himmel waren, den ganzen Himmel voller Sterne und Planeten sehen. Kein Licht von außen stört und wenn der Mond aufgegangen war, konnte man fast an Deck lesen, so hell war es. Die meiste Zeit waren wir mit unserem Großsegel und dem zur anderen Seite ausgebaumten Vorsegel unterwegs. Für unser Leichtwindsegel (Easy Rider) war die Windrichtung nicht so optimal, sonst wären wir bestimmt etwas schneller gewesen (ist viel größer). In der letzten Woche mussten wir mehrmals die Seiten an denen die Segel stehen wechseln und, da der Beschlag vom Spinnakerbaum von den Bewegungen verbogen ist, war das ziemlich aufwendig. Eine der Schoten von der Fock ist auch durchgeschauert und Heiko tauschte sie an dem schwankenden Vorstag aus.

Neben ein paar durchgeriebenen Stellen am Segel (scheuern an den Wanten) und einer defekten GPS-Antenne (haben noch ein Hand-GPS als Ersatz an Bord) waren das zum Glück die einzigen Schäden bei der Überfahrt. Da gegen Ende der Überfahrt so langsam die meisten Frischsachen (Obst und Gemüse) zu Ende waren, starteten wir ein paar Versuche und keimten verschiedene Körner zu Sprossen. Auch ein Frischkäse aus Milchpulver, sowie mehrmals ein frisch gebackenes Brot rundeten unseren Speisezettel ab. Ja und am Freitag den 12. Januar 2001, nach gut 650 Stunden (27 Tage) und etwa 2800 Seemeilen, kam Antigua in Sicht. Wir haben fast eine Woche länger gebraucht, wie wir gehofft hatten. Es war ja auch deutlich weniger Wind, wie wir es uns erhofft hatten. Wir konnten auch die Insel Guadeloupe und Montserrat ausmachen. Auf letzterer befindet sich ein aktiver Vulkan, man kann deutlich die Rauchwolken erkennen, teilweise sieht man in der Nacht auch Lava austreten. In der Bucht English Harbour im Südosten der Insel trafen wir mit den Freunden von TIEN FEI zusammen, sie waren 3 Tage vor uns angekommen. Wir mussten zum Einklarieren zu den Hafenbehörden und zum Zoll, alles ganz nah im historischen Nelson's Dockyard. Hier in der Bucht fand die Britische Marine im 18-ten Jahrhundert einen gut zu verteidigenden und (hurricane-) sicheren Hafen für die kleinen Antil-



len. Die historische Anlage ist restauriert und man läuft praktisch wie durch ein Freilichtmuseum.

Im Moment liegen wir mit einigen anderen Schiffen in der Freeman Bay, der äußeren Bucht von English Harbour. Hoch über uns ist auf dem Berg der „Shirley Heights Lookout“, früher zur Verteidigung, heute zum Vergnügen genutzt (Reggae- und Steelmusic Bands, sowie BBQ).

Wir haben uns von dort vor vier Jahren (bei einem Chartertörn) vorgestellt, wir es wäre, mit dem eigenen Schiff hier zu sein..... Seit einer Woche genießen wir hier das Leben. Ein paar Ausflüge zu Fuß und per Bus haben wir schon gemacht, auch in die Inselhauptstadt St. John (zum Einkaufen und auch auf den

Markt). Jeden Tag gehen wir schwimmen (dabei kratzen wir immer ein Stück von dem Bewuchs an unserem Unterwasserschiff ab), endlich ist das Wasser wieder richtig warm (26°C). Fast jeden Tag regnet es, meist in der Nacht oder am frühen Morgen und immer nur für kurze Zeit. Wir sind eigentlich nur in T-Shirt und kurzer Hose unterwegs.

In der nächsten Woche wollen wir von hier los, erst noch ein paar Buchten von Antigua besuchen und dann zur Schwesterinsel Barbuda. Ich freue mich schon auf das Schnorcheln im Riff. Weiter soll es dann erst zu den nördlichen „Leeward Islands“ (St. Barths, St. Martin/St. Maarten, St. Eustatius, St. Kitts/Nevis) gehen, bevor wir uns langsam auf den Weg Richtung Süden aufmachen werden.

So, das war ein kurzer Lagebericht nach unserem bisher längsten „Schlag“. Diesmal leider ohne Bilder! Wir freuen uns, wenn Ihr Euch auch mal bei uns meldet, vielleicht kommt ja auch mal wer bei uns vorbei!

Bis dahin!

SY MOMO

Heiko Sauber und Jutta Richter



Was ist schöner: Blauwassersegeln oder Skifahren in Tirol?

Ich habe das blaue Meer mit der weißen Pracht in Tirol vertauscht und erhole mich derzeit zu Hause in Innsbruck von den Strapazen auf dem Atlantik. Mit „zwoa Brettln und an gfürgn Schnee“ genieße ich hier die restlichen Tage, denn am 17. Februar geht's wieder von München über Frankfurt nach St. Lucia, wo ich hoffentlich meine Barke „La Tromba“ wiederfinden werde. Auf dem Foto blase ich mit meiner Trompete (daher „La Tromba“) gerade den Triumpfmarsch aus Verdis „Aida“. Der Lohn war viel Applaus, hi!

Eine der angenehmsten Erinnerungen an unsere Überfahrt ist sicherlich die der wettermäßigen Betreuung durch Intermar. Sowohl Dein meteorologischer Beistand als auch Deine Sorge um das Wohlergehen der einzelnen Segler waren mir stets Hilfe und willkommene Unterhaltung in dem doch manch-

mal eintönigem Leben auf See. Als kleines Zeichen des Dankes erlaube ich mir, eine kleine Spende beizulegen.

Herzliche Grüße und ebenfalls tausend Dank an Klaus und Rolf.

Mit leiser Wehmut denke ich an den Abschied von meinem geliebten Tirol. Doch wer kein „Möchtegern-Hochseesegler“ bleiben will, der

muss auch den zweiten Teil dieses Atlantik-Törns auf eigenem Kiel beenden.

In diesem Sinne will ich den Jugendtraum mit Deiner und Gottes Hilfe zu Ende führen.

vy 73

Hans OE7HZT

SY La Tromba



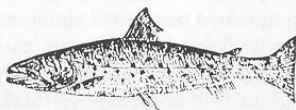
Fax an INTERMAR von Herrmann SY Señorita

Wir werden unser Auslaufen durchgeben und auch versuchen, Zwischenpositionen über Frachtschiffe nach Hause und zu Euch durchzugeben. In jedem Fall melden wir uns bei Euch, wenn wir wieder eine Telefonmöglichkeit haben.

Gespannt werden wir Euren Wetter- und Törn-Beratungen 16,30 UTC, auf 14 307 KHZ, bzw. Sonntags 10,15 UTC 14 313 KHZ, lauschen.

Euch allen vielen herzlichen Dank für Euren Einsatz und die gute Beratung.

**Mit vielen, lieben Grüßen
Herrmann Koch**



Frachter übermittelt Standort der SY Señorita im Nordatlantik (Inmarsat)

Haben heute Kontakt mit der „Señorita“ gehabt. Der Skipper hat uns gebeten, Ihnen folgende Daten zu senden.
20.03.00 – 1400 UTC

Breite = 36 Grad, 10 Minuten Nord
Länge = 38 Grad, 26 Minuten West
Kurs = 100 Grad, v = 4,9 kn, Wind = Ost 3 Bf.

Eta = 28.03.00 Horta

An Bord ist alles in Ordnung.

Mit freundlichen Grüßen

Gruß aus Malta vom 19.03.2000

**Rinaldo Martinaglia,
Hattenrebenstraße 49,
CH-8408 Winterthur**

Nun bin ich schon wieder 2 Monate allein auf der AENEAS II. Langweilig wird es mir nicht. Im Gegenteil.....das Schiff "keeps me busy".

In den letzten 2 Wochen habe ich Motor- und Getriebeöl gewechselt. Das hört sich nach einem 5-Stunden-Job an. Aber es wurden 14 Tage daraus.

Was ist passiert?

Zuerst stellte ich fest, dass die Schweißnaht des Auspufftopfes an 2 Stellen leckt. Das Salzwasser drückte erst durch, aber in ein paar Wochen würde es an diesen Stellen tropfen und mir die darunter liegenden Aggregate beschädigen. Und wie Du weißt: auf einem Schiff muss eine anstehende Reparatur sofort gemacht werden. Also das "gute Stück" ausbauen und einen guten Tig-Schweißer suchen. In der Zwischenzeit habe ich dann das Öl gewechselt und den Service an der Injektor-Pumpe gemacht. In der Gebrauchsanleitung fand ich den Hinweis, dass bei Salzwasser auch die Zinkanode des Kühlwasser-Kreislaufs kontrolliert werden muss. Also begann ich diese zu suchen. Kein Wunder, dass dies lange dauerte, war sie doch komplett weggeammelt. Höchste Zeit also!

Und weil ich gerade so schön am Sanieren war, habe ich dann auch noch alle Schrauben an Motor- und Wellenanlage kontrolliert. Dies war wirklich nötig, waren doch mehrere wichtige Schrauben lose.

All diese Arbeiten inkl. Probelauf und Einstellen der Leerlaufdrehzahl

dauerte 6 Tage. Den Rest brauchte ich zum Aufräumen des Bootes!!!

Gestern war ich draußen. Wunderbares Segelwetter. 5 - 6 Windstärken bei blauem Himmel. Da der Wind aus West kam, segelte ich im Lee der Insel. Verhältnisse wie am Zugersee. Ich überlegte mir, in einer Bucht vor Anker die Nacht zu verbringen. Aufgrund des Wetterberichtes entschied ich mich dann doch in den Hafen zurück zu segeln. Gut so, denn in der Nacht frischte es tatsächlich ganz kräftig auf. Ich stand nur 1 mal auf, um die Fender zu kontrollieren, und schlief dann selig durch. In der Bucht wäre es eine unruhige Nacht geworden. Eigenartiger Weise kann ich im Hafen



bei Starkwind wunderbar schlafen. Die Geräusche draußen stören mich überhaupt nicht.....vor Anker jedoch lässt mich jedes anormale Geräusch aufwachen.

Der Frühling hier auf Malta ist schon kräftig fortgeschritten. Einige Bäume stehen schon in Blüte. An windstillen Tagen empfindet man die Sonne schon als heiß, und die Haut will geschützt werden. Hingegen der Wind und die Nächte sind noch kühl.....trotzdem.....ein Herrenleben!

Nun habe ich eben "Eine" aufgerissen.....Büchsenbier schmeckt mir am Besten.

**Ich trinke auf Dein Wohl und grüße
Dich ganz lieb
Rinaldo**



Quer durchs Mittelmeer

von Jutta und Heiko, SY Momo

(gekürzte Fassung)

Schon seit langem wollen wir mal seinen Bericht über unsere Reise mit unserer MOMO schreiben, hier endlich, auf den Kanaren, kommen wir dazu. Wie die meisten wissen, haben wir (Heiko und Jutta) uns beim Segeln kennen gelernt. Im August 1997 haben wir uns einen Traum verwirklicht und ein Segelboot gekauft. Wir fanden die Aluminium-Sloop in Spanien, dort von einer Schweizer Familie zum Kauf angeboten. Sie war mit ihren 16 Jahren Atlantik erprobt und brauchte dringend ein paar gute Schreinerhände, um im Inneren wieder aufgemöbelt zu werden. Gerade recht für uns!

1998

Nach Auflösen unserer Beschäftigungen in Deutschland sind wir im Februar '98 mit dem ganzen "Haus" stand nach Spanien aufgebrochen und haben in gut drei Monaten Vieles umgebaut. Nach einem letzten Monat zu Hause sind wir ab Juli in unser neues schwimmendes Zuhause eingezogen. Mitte August ging es dann von Torrevieja aus los, endlich!

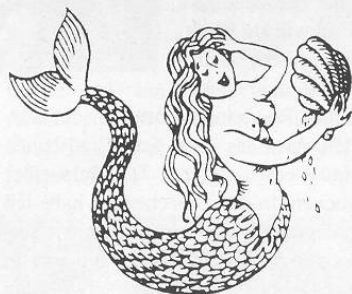
Unsere erste Reise führte uns zu den Balearen, nach Ibiza und Mallorca. Hier fanden wir auch ein paar Tage Ruhe und Erholung. Bei der Überfahrt nach Barcelona hatten wir das erste Mal Starkwind, danach waren wir ruhiger! Für die Anstrengung hat uns die phantastische Stadt entschädigt. Weiter ging es entlang der spanischen und französischen Küste. In Port Camargue trafen wir Freunde, die auf den Kanälen durch Frankreich gefahren waren (SY COPAIN mit Heidi und Hans). In St. Tropez waren wir genau zu der Zeit, als eine Regatta für klassische Holzjachten stattfand (Nioulage). Einen kurzen Stopp legten wir in Monte Carlo ein. Da waren selbst die öffentlichen Aufzüge zwischen den Straßen mit Hel Marmor und Glas verziert.

Nach dem Überqueren des Golfes von Genua verweilten wir für

zwei Wochen auf der Insel Elba. Dort verbrachten wir viel Zeit mit Freunden von Zuhause (Marlene und Gisbert), nebenbei legte Jutta noch eine Segelscheinprüfung ab.

Mit Beginn des Herbstes, und damit auch dem Winterwetter mit viel Wind, segelten wir an den Ostküsten von Korsika und Sardinien Richtung Süden entlang. Mit einem Abstecher Richtung Neapel, wo wir Heikos Schwager Dietrich trafen, der uns mit Ersatzteilen und Lebkuchen von Zuhause versorgte, ging es über die Liparischen Inseln nach Nord-Sizilien.

In Reggio de Calabria, einer italienischen Stadt mit Hafen in der Straße von Messina, kamen wir nach langer Zeit wieder mit Seglern zusammen, die auch im Winter unterwegs waren. Von hier aus wollten wir direkt nach Griechenland segeln, doch erst beim dritten Anlauf war der



Wind mit uns. Unser erster griechischer Hafen war Pylos in der Bucht von Navrion an der Westküste vom Peloponnes. Dort verbrachten wir auch unsere ersten Weihnachten an Bord, mit in der Pfanne gebackenen Plätzchen (der Backofen streikte), Lebkuchen und Wurst Dosen von Zuhause und ohne all den Rummel.

1999

Den Jahreswechsel verbrachten wir auf der Insel Kithira, wieder ganz alleine und, da unser Kocher mal

wieder streikte, war es ziemlich unangenehm und kalt. Durch einen Windwechsel auf Südwest mussten wir aus dem Hafen raus und sind gleich nach Kreta weitergesegelt.

Mitte Januar ging es an der Nordküste von Kreta entlang, über die südlichen griechischen Inseln in die Türkei, nach Marmaris. Nach dem ersten richtigen Einklarieren bei Zoll, Gesundheits-Behörde und Passstelle, bisher waren wir ja immer in der EU unterwegs, sind wir auf Erkundungstour durch Bazar und Stadt losgezogen. In den drei Wochen besorgen wir uns eine Heizung sowie endlich einen neuen Kocher/Backofen. Jeden Tag gab es jetzt was Leckeres zu Essen, und wir mussten nicht mehr frieren. Immer wieder trafen wir sehr gastfreundliche Türken und fühlten uns sehr wohl. Nachdem unsere Weihnachtspäckchen endlich eingetroffen waren, fuhren wir Mitte Februar nach Rhodos. Nach anfänglichem Ärger mit den Behörden über eine ungerechtfertigte und kostenpflichtige Erlaubnis, um in griechischen Gewässern segeln zu dürfen, hat uns die Insel mit ihrem Flair gefangen genommen. Geblieben sind wir dann fast drei Monate, unterbrochen durch kurze Heimaturlaube in Deutschland. Es gab einige unangenehme Tage mit viel Welle und Wind im Stadthafen, außerdem wurde leider unser Windgenerator von Bord gestohlen. Da nicht mehr alle Solarzellen funktionierten, mussten wir mit unserem Strom etwas sparsam umgehen. In dieser Zeit haben wir natürlich eine Menge Leute kennengelernt. Viele Segler überwintern dort auf ihren Schiffen, da es einer der südlichsten Plätze in Europa ist.

Ende April erreichten wir eine Bucht auf Simi (Griechenland), wo wir das Unterwasserschiff schwimmender Weise sauber machten und den neuen Geber für unser Echolot einsetzten. Weiter ging es zur Vulkaninsel Nissiros, wo wir den nach Schwefel stinkenden Krater erkundeten und die Blütenpracht bewunderten.

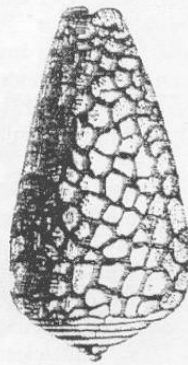
Zuerst in Naxos, wo uns bei jeder Ankunft einer Fähre der Schwell kräftig durchschüttelte. Auf der Insel Paros waren wir in der Nordbucht (Naoussa) fast drei Wochen und sind dort ausgiebig geschwommen, haben aber auch einige Sachen an MOMO gerichtet. Da schauten die anderen Ankerlieger doch etwas komisch, als wir Generator, Kreissäge und Fräse hervorholten.

Anfang August brachen wir schweren Herzens auf. Mit kräftigem Wind zuerst nach Kithnos und weiter zur Südspitze von der Attika-Halbinsel, nach Kap Sounion mit einem großen Apollotempel. Hier schwamm das erste Mal seit langem wieder eine Schule von Delphinen mit uns. Wir querten den Saronischen Golf und legten im Hafen der Insel Poros an. An unserem nächsten Ankerplatz, in Epidaurus, konnten wir die Sonnenfinsternis beobachten, bei uns zwar keine totale wie in Deutschland, doch klare Sicht. An einem Abend sahen wir uns eine Aufführung im antiken Amphitheater an, eine beeindruckende Darbietung in dieser Kulisse. Mit einem Abstecher zum Kanal von Korinth segelten wir in Richtung Piräus. Wir verbrachten vier heiße Tage im sommerlich ausgestorbenen Athen, ausgefüllt mit Kultur und viel Wassertrinken!

Dann schlugen wir Nordkurs ein. Wir wollten durch die Meerenge zwischen Attika und der Insel Euböa. Es war fast wie auf einem Binnensee, überall Land und guter Wind bei wenig Welle. An der Engstelle in Chalkis warteten wir das teure Wochenende ab, bevor wir die gebührenpflichtige Brückendurchfahrt passierten. Von Euböa aus segelten wir bei Regen (seit über vier Monaten das erste Mal) zu den Nördlichen Sporaden. Wir fanden von viel Lärm und Trubel über schöne Dörfer und einsame Buchten alles in dieser Region. Da es hier nicht so viel Starkwind hat wie in der Ägäis, trafen wir eine ganze Menge Charterschiffe, oft in Gruppen als Flottillen unterwegs. Je weiter wir uns von den westlichen Inseln (Skiathos und Skopelos) entfernten, desto ruhiger wurde es. Ein Teil der östlichen Inseln ist sogar ein

Schutzgebiet für die hier noch lebenden Mönchsrobben. Wir hatten hier unseren nördlichsten Punkt in der Ägäis erreicht und segelten ab jetzt wieder Richtung Süden. Auf Skiros und Psara findet man noch richtig ursprüngliches Griechenland. Die durch die Mastixproduktion und Sitz vieler Reedereien wohlhabende Insel Chios ist um vieles lebhafter und zum Glück noch vom Massentourismus verschont geblieben.

Bei der Fahrt entlang der türkischen Küste legten wir einen Stopp in einer Bucht mit einer heißen Quelle ein. Es war in dem Steinbecken viel zu heiß zum Baden, nur für ein Fußbad reichte es.



Unser nächster Hafen war Kusadasi. Bei unserem Besuch in der Werft, wir waren auf der Suche nach einem Platz für MOMO an Land, um endlich mal das Unterwasserschiff neu zu machen, wurden wir von den Arbeitern zu gegrilltem Fisch, Obst und ganz viel Raki eingeladen. Wir sind immer wieder überrascht von der Gastfreundschaft der Türken. Am nächsten Tag haben wir einen Ausflug zum antiken Effesos gemacht. Früher stand die Stadt nah am Wasser, jetzt liegt sie weit im Landesinneren hinter lauter Schwemmland. Eines der antiken Weltwunder steht auch hier, der Tempel der Diana.

Weiter ging es über die Inseln des Dodekanes Richtung Süden. Wir sahen hier das erste Mal eine Wasserschildkröte, doch war sie schon wieder verschwunden als wir unseren Fotoapparat zur Hand genommen hatten.

Auf Kalymnos machten wir in der Bucht vor dem Mandarinental fest, das seinem Namen alle Ehre machte. In der nächsten Nacht lagen wir im Haupthafen, wo wir am liebsten gleich wieder Ios wären, denn es war sehr dreckig und laut. Auf der Insel Kos legten wir MOMO wieder in so eine mit EU-Mitteln finanzierte Neub Marina, die nicht fertig werden will.

Nach einer schaukeligen Nacht verließen wir wieder Griechenland und segelten nach Bodrum. Der Hafen quoll fast über, da viele der türkischen Gülets in Päckchen lagen. Wir ankerten außerhalb, direkt unter der Burg. Hier herrschte noch quirliches Leben, denn in der Türkei ist einfach länger Saison. Leider, denn nachts war es von den vielen Diskos und Lokalen doch sehr laut.

Weiter ging es nach Osten, in den Gökova Golf hinein. Wir waren beeindruckt von dieser Landschaft: die Nordseite mit den hohen Bergen, jede Bucht schaut anders aus, wir fühlten uns eher wie in Skandinavien mit all den Fjorden. Leider sahen wir auch riesige Flächen, die den immer wieder ausbrechenden Waldbränden zum Opfer gefallen sind. Wir erlebten in einer Bucht, dass die Leute auf einer Gület aus lauter Blödsinn eine Rakete abschossen, die noch brennend zu Boden fiel. Zum Glück waren wir alle schnell mit Eimern und Decken zur Stelle und löschten den Brand.

Die Landschaft ist einfach wunderschön, auch wenn überall der Zivilisationsmüll zurückbleibt. In einem Hafen wurden wir nach dem Anlegen gleich vom Wirt des Restaurants zum Kaffee eingeladen. Daraus wurde eine lange Nacht mit viel Obst, Honig, Raki und Unterhaltung. Bei unserem nächsten Stopp in Knidos besuchten wir zusammen mit einer deutschen Reisegruppe die Ausgrabungen, so bekamen wir mal eine richtige Reiseleitung geboten.

Nachdem wir einige Ersatzteile für Ingo und Schweinefleisch für Gerhard (und uns) gekauft hatten, machten wir uns wieder auf in die Türkei nach Marmaris. Von hier segelten

wir Ende November in den Golf von Gökcek und Fethiye. Im Akdag-Gebirge lag schon Schnee und wir waren tagsüber im T-Shirt unterwegs.

Mit einem Abstecher nach Rhodos, wieder zum Einkaufen und Wäschewaschen, fuhren wir direkt nach Orhaniye zurück. Dort verbrachten wir den Rest des Dezembers am Restaurantsteg: Holz besorgen für neue Wandverkleidungen, Segel zum Nähen bringen, für die Feiern einkaufen. An Weihnachten und Silvester feierten wir zusammen mit allen anderen Booten, die in der Bucht lagen. Es störte auch niemanden, dass nur eine Rakete gezündet wurde, wir hatten dafür ein schönes Lagerfeuer.

2000

Am 2. Januar sind wir das kurze Stück in die Werft der Marti-Marina gefahren und haben MOMO, für uns das erste Mal, aus dem Wasser geholt. Gut zwei Stunden hat es gedauert, bis der meiste Bewuchs heruntergekratzt und geschrubbt war. Mit allen Maßen für Ersatzteile und einem Wunschzettel sind wir per Bus nach Istanbul gefahren (14 Stunden) und von dort nach Deutschland geflogen. Die sechs Wochen waren ausgefüllt mit Besuchen bei Freunden und der Familie. Mal wieder in ein deutschsprachiges Kino gehen, auf der Bootsmesse nach Ersatzteilen und Neuheiten schauen und einige Holzteile für MOMO vorbereiten. Mit viel Übergepack beladen (Solarzellen, Unterwasserfarbe, Holzteile, Luken...) sind wir im Februar wieder zurückgekommen und haben in den folgenden acht Wochen viele Arbeiten an MOMO erledigen können.

Mitte April ging es wieder ins Wasser zurück, endlich nicht mehr mit Allem die Leiter rauf und runter. Dafür hat es gleich wieder kräftig geschaukelt, denn es war wieder mal Starkwind angesagt. Unsere erste Fahrt ging nach Rhodos, um Heikos Eltern abzuholen. Wir waren zusammen erst ein paar Tage in der Türkei, um ihnen Land und Leuten zu zeigen, mit denen wir den Winter verbracht haben. In den drei Wochen haben wir viel gemeinsam unternommen und

sind viele Wege und Pfade durch türkische Wälder und griechische Landschaften gewandert. Im Mai sind wir Richtung Santorin aufgebrochen die bekannteste griechische Insel. Da kamen wir uns ganz klein vor!

Vom Kanal von Korinth aus sind wir zu den Ionischen Inseln gestoßen. Ende Juni haben wir mit gutem Wind den Sprung nach Italien geschafft. Über Syrakus auf Sizilien ging es nach Malta. Mit nostalgischen Bussen und auch zu Fuß haben wir viel entdeckt. Wir waren begeistert von der Mischung aus arabischer und britischer Kultur, dem Gegensatz von Stadt und Land. Ganz anders wie die anderen Länder bisher. Auf der Nachbarinsel Gozo war dieser Flair sogar noch unverfälschter zu genießen. Weiter ging es wieder in großen Sprüngen: an die Südspitzen von Sizilien und Sardinien und über Mallorca und Ibiza ans spanische Festland.

Erneut in langen Etappen, segelten wir an der Küste entlang nach Gibraltar, bisher das kleinste Land unserer Reise. Windbedingungen und Strömungsrichtung durch die Gezeiten sind für das Durchqueren dieses Nadelöhrs der Mittelmeeres die bestimmenden Faktoren. Nach zwei Nächten sind wir gleich wieder aufgebrochen, da die Windbedingungen für die Fahrt zu den Kanarischen Inseln günstig waren. Die Strecke nach Teneriffa war mit 700 Seemeilen bis jetzt unsere längste an einem Stück gesegelte Distanz und durch angenehme viel Wind haben wir sie in gut 4 Tagen zurückgelegt.

Seit Ende August sind wir auf den Kanarischen Inseln. Am meisten beeindruckt waren wir von der Vulkanlandschaft um dem höchsten Berg Spaniens, den Teide. Doch auch die Gegensätze des durch den Passat entstandenen grünen Nordens und der wüstenartigen Südseite der Insel waren jeden Tag aufs Neue faszinierend.

Dann ging es nach La Palma, La Gomera und Teneriffa, wo immer mehr Schiffe sich für die Atlantiküberquerung ansammelten.

Über Fuerteventura sind wir nach Lanzarote gesegelt, wo uns die Feuerberge und Arrecife erfreuten. Eine faszinierende Landschaft, schwarzer Lavaboden und grüne Pflanzen, weiße Häuser in schöner Architektur.

Letzte Vorbereitungen für den Sprung über den Teich wurden gemacht: Wir haben das Deck neu gestrichen und mit Sand rutschfest gemacht, endlich die Bänke im Cockpit umgebaut, neue Bettbezüge und Flaggen für die Karibik genäht und viele Lebensmittel eingekauft. Morgen wollen wir von hier aus über den Atlantik in die Karibik lossegeln. Für die Strecke von ca. 3000 Seemeilen rechnen wir, je nach Wind, mit gut drei Wochen Dauer. Wir wollen, wenn es vom Wind her passt, auf Antigua unseren Landfall machen. Bis zum Beginn der nächsten Hurrican-Saison werden wir die kleinen Antillen langsam südwärts entlang segeln, um dann ab Mai/Juni in Trinidad/Tobago und Venezuela zu bleiben. Ein paar der traumhaften Plätze kennen wir schon von Chartertörns her...

Da wir während der Feiertage und über den Jahreswechsel auf dem Atlantik sein werden, wollen wir hier unsere guten Wünsche für Weihnachten und das neue Jahr aussprechen.

SY MOMO

Heiko Sauber und Jutta Richter



SY Pandarea fast im Golf von Suez vom 23.02.2000

Lieber Günther,

danke für Deine Wetterprognose; die sich mit dem täglichen Navtext"14 to 21 kn NNW, Sea 4 to 7 ft" deckt.

Obwohl in der Praxis ohne weiteres Böen bis zu 30 ja 35 Knoten drin sind. Aber wenigstens keine Gale-Warnung oder einer der gefürchteten Wüstenwinde mit Sand. Du siehst, warum ich die Ostküste hochgesegelt bin. Allerdings dürfte ich Übermorgen die Strait of Gubal erreicht haben (noch 80 sm) - und vor der habe ich etwas Bammel:

Ölriggs, dichter Schiffsverkehr, Bänke und Riffs sowie den Düseneffekt aus N. Die letzten 180 Meilen, der Golf, werden die Schwersten. Der Kanal ist dann easy und die 120 Meilen bis zur Endstation der Reise, Ashkelon, dürften auch problemlos sein, wenn nicht gerade ein später Mittelmeer-Frühjahrssturm toben sollte.

Über das Leben an Bord und das Wachsystem etc. berichte ich Euch

bei einem Besuch oder evtl. einem Essen in Frankfurt ausführlich persönlich. O.K.?

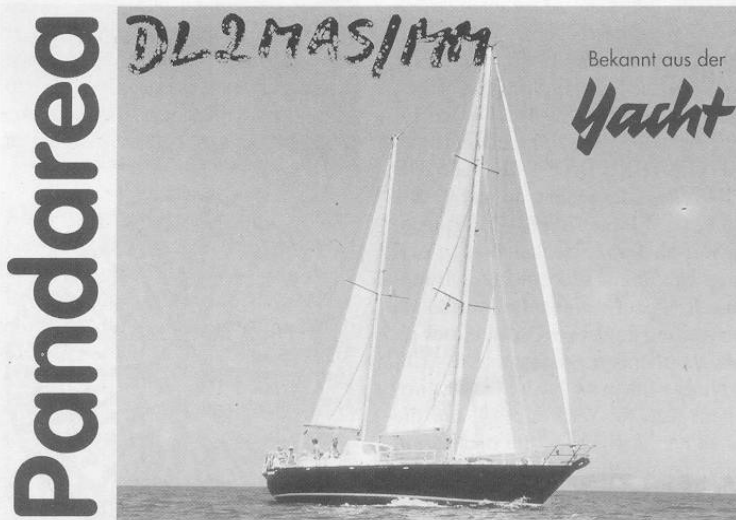
Ansonsten habe ich einen langen Artikel über's Einhandsegeln im Dezemberheft des "Blauen Peter" der DHH geschrieben (mit großem Echo), falls Du Dir den besorgen kannst oder willst.

Der Wetterwechsel N/S hat sich wie beschrieben abgespielt. Wie aus dem Lehrbuch.

Viel Spaß auf Mallorca. Radeln ist mal was anderes. Ich habe die Insel - natürlich - ersegelt...

Bis demnächst herzliche Grüße und die üblichen 88 an Konstanze Dein und Euer (inzwischen ziemlich ausgelagter) Peter

PS: PSE QSL



Südmalediven

Hallo lieber Günther,

ich melde mich hier mit GTH 70 See-meilen südlich des Addu-Atolls (Südmalediven), auf ca. 1 Grad East mit Kurs auf Chagos.

Wir sind ja mit unserer JOSI, eine Stahlketch Motiva 42, seit 1992 auf Weltreise. Wir, das sind Ingrid und Jürgen aus der Nähe von Hamburg.

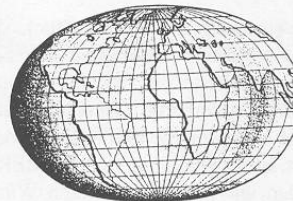
Ist es Dir möglich, mir zu schreiben, wie es zur Zeit mit der ITC in diesem Raum aussieht? Lt. Pilotcharts sollte sie

gut ausgeprägt jetzt im April in unserem Gebiet sein. WX hier aber fast wolkenlos mit 1/8 CU-MED, Wind West 10 Kn.

Eine 2. Frage betrifft die Zukunft. Im September werden wir von Madagaskar nach Südafrika segeln und dann schon in den Einflussbereich der dortigen Südwest kommen. Leider hat Südafrika die Aussendungen von Faxeinstellungen eingestellt. WX für offene See im Ansteuerbereich von der Mosambiquestraight nach Richardsbay in SA sind auf SSB dort schwer aufzunehmen, wie mir andere Segler erzählten. Die Coastel-WX-Reports dann später an der Küste von SA sollen sehr gut sein.

Hast Du Möglichkeiten, mir da auf dem Weg hin mit WX zu helfen? Entweder via E-Mail oder vielleicht klappt auch SSB, was ich aber nicht glaube. Letztes Jahr hatte Christoph kaum eine Chance mit Wulf, DL5GKW, mal vernünftig zu schnacken.

vy 73 de DL5HJ
Jürgen von der JOSI



Neuseeland–Fiji–Vanuatu–Franz. Neukaledonien

von Ingrid und Timm Pfeiffer
SY Sonnenschein



1. Teil: Neuseeland–Fiji

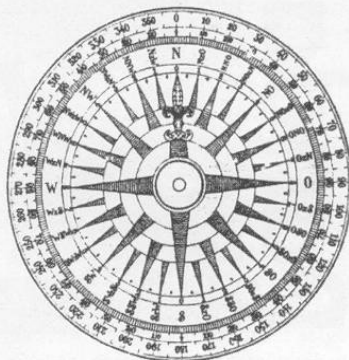
Unser letzter Bericht von der Überfahrt von Fiji nach Neuseeland im November 1999 wird ja sicherlich vielen noch in Erinnerung sein. Ein satter Sturm hatte uns vor unserem Landfall in Opuā/Nz erwischt....Nun gilt es, etwas über die letzten 6 bis 7 Monate zu erzählen.

Während wir nun diese Zeit Revue passieren lassen, liegen wir mit unserer SONNENSCHIN seit mehreren Tagen völlig allein in der ADVENTURE BAY DER ILES DE PINS (Insel der Pinien) auf der Position 22 Gr. 40 "S 167 Gr. 30". Die Insel gehört zu franz. Neukaledonien und liegt ca. 50 km südöstlich der Hauptinsel. "Juwel des Pacific" wurde sie von seinem Entdecker Captain Cook im 18. Jahrhundert genannt. Die Einwohner nennen sie KUNI (ausgesprochen: Koo-Ne-Yeh). Überall um die Insel herum wachsen die hochaufgeschossenen Pinien und verbreiten einen herrlichen Duft. Es ist einfach wunderbar hier und man könnte länger bleiben, drohte nicht die herannahende Hurrikan-Saison, die – hier von Mitte November bis Ende April jährlich die Inseln und Menschen bedroht. Man tut gut daran, sich rechtzeitig aus dem Gefahrenbereich z. B. nach Australien oder Neuseeland zu verziehen. Ist man erst einmal in Noumea, der Hauptstadt von N.C. – und das waren wir zum Besuch des großen PACIFIC FESTIVALS vom 23.10 bis 4.11.2000 – so ist es meist sehr schwierig gegen den normalerweise vorherrschenden kräftigen Südostpassat und über die gefährlichen Riffe hierher zu den Iles de Pins zu gelangen.

Wir hatten mal wieder Glück: die Nordseite eines der seltenen Tiefs bescherte uns mit 30 Knoten einen wunderbaren Westwind und somit eine schnelle und leichte Überfahrt. In der Bucht von KANUMERA fanden wir zunächst sicheren Wind-

schutz und liegen nun ebenfalls sicher in der einsamen ADVENTURE BAI. In einigen Stunden, wenn die Sonne direkt über uns steht und dieser Bericht Fortschritte gemacht hat, werden wir uns zum Schnorcheln und Baden an ein besonders schönes Riff verlegen.

Die Einsamkeit und Ruhe wollen wir jedoch nutzen, unser schlechtes Gewissen all denen gegenüber etwas zu entlasten, die so lange nichts von uns gehört und auf eine Nachricht gewartet haben. Was haben



wir in den vergangenen Monaten nicht alles erlebt!!!

Jedem Segler, der in den Pacific kommt, ist bekannt, dass die Überquerungen des Pacifics von oder nach Neuseeland es in sich haben können: Man segelt in die Wetterküche herein oder heraus. Einmal hatte es uns auf der Hinfahrt erwischt, und wir glaubten nun für die 2. Fahrt gut gerüstet zu sein. In dem kleinen Hafenstädtchen TAURANGA an der Ostküste von Nordland/NZ hatten wir unsere SONNENSCHOEN in 2-monatiger harter Arbeit „runderneuert“ (neuer Anstrich, alle Segel durchgehen und genäht, allen Rost entfernt, den Motor durchsehen usw.).

Auch der 1. Test Mitte April 2000 von TAURANGA nach OPUA wurde gut überstanden. Und doch kam es anders, als erwartet: zunächst wurden

wir durch einen riesigen Sturm aufgehalten, der mehr als 20 schon ausge Laufene Yachten zur Rückkehr zwang. Nur unserem vorsichtigen und zögernden Verhalten hatten wir es zu verdanken, dass uns diese Erfahrung erspart blieb. Der Neuseeländische Wetter-Guru, Bob Mc. David, hatte zwar vor dem Sturm gewarnt, aber keiner wollte es wahrhaben. Zum Glück ging alles gut und es gab außer Materialschäden nichts Ernsthaftes. Einige der Rückgekehrten hatte die 'Nase allerdings so voll', dass sie erwogen, die Segelei aufzugeben und das Schiff zu verkaufen.

So dramatisch verlief unsere Überfahrt nach Fiji nicht. Dafür aber hatten wir uns auf hoher See bei viel Wind mit vielen Kleinigkeiten herumzuschlagen: Verstopftes Toilettenrohr, verstopfte Dieselfilter, verdreckter Dieselpilz und vieles mehr. Die Arbeiten wollten nicht abreißen, so dass wir schließlich froh waren, auf der südlichsten Fiji-Insel KANDAVU einen unerlaubten Zwischenstopp machen zu können, um uns dort für unseren Besuch aus Hamburg etwas zu regenerieren und vorzubereiten. Wir konnten und durften auf dieser wunderschönen Insel nicht länger bleiben und brachen deswegen sehr schnell wieder in Richtung VUDAPPOINT-Marina und LAUTOTOKA/Fiji auf, wo uns unsere Freunde Renate und Olaf aus HH schon im Hafen erwarteten. Über unser Funkgerät und unter Mithilfe von Norle und Kl.-Dieter von der CHEZ NOUS hatten wir dort in FIRSTLANDING-Hotel für die beiden eine Unterkunft organisiert. Alles hatte bestens geklappt, ca. 1200 Seemeilen hatten wir mal wieder glücklich hinter uns gebracht, die Strecke NZ-Fiji zum 2. Mal geschafft und waren auch noch pünktlich zum verabredeten Zeitpunkt angekommen. Auch GEORGE SPIDE, der Putschist, der für sehr viel Unruhe im Pacific gesorgt hatte, konnte uns nun nicht mehr davon abhalten, schöne gemeinsame

Wochen in Vudapoint, in MALOLO-LAILAI und in der westlichsten Inselgruppe von Fiji, in den YASAWAS, zu verbringen.

Ziel des Umsturzes war es gewesen, die Inder, die nun schon seit über 100 Jahren in Fiji lebten und die auf



Grund einer demokratischen Wahl die Mehrheit und die Macht im Parlament hatten, wieder aus ihrer Position zu verdrängen. Das Ergebnis waren fast ein finanzieller Bankrott des Landes Fiji durch das Ausbleiben des Tourismus, Chaos in der Hauptstadt SUVA, Plünderungen der indischen Geschäfte in Suva, ein politischer und sportlicher Boykott durch die umliegenden Länder NZ und Australien und eine vollständige Lähmung des politischen Lebens von Fiji über einen Zeitraum von 2-3 Monaten. Inzwischen sitzt der Putschist G. Spide selbst hinter Gittern und wartet auf sein Urteil...

Natürlich waren unsere Freunde aus DL anfänglich sehr beunruhigt, denn immerhin hatte das Auswärtige Amt in Berlin vor einer solchen Reise gewarnt. Wir konnten sie jedoch über viele E-Mails beruhigen und schließlich ungestört diesen gemeinsamen Urlaub in den YASAWAS

genießen. Was störten uns schon die ausgebliebenen Touristen!? Auf den einsamen Inseln WAYA, MALAA, NAVITI und MATATHAWA (Turtle Island/Blue Lagoon) machten wir bei den Chiefs unsere Besuche, gaben unser SEVU-SEVA (Kawawurzeln) ab und tranken das an



Abwaschwasser erinnernde Getränk Kawa, das hier in der Südsee in Tonga, Fiji und Vanuatu eine so große Bedeutung hat und inzwischen auch in großen Mengen in die USA und nach Europa zur Herstellung von Medikamenten exportiert wird. Kawa hat eine leicht berauschende Wirkung und entspannt den gesamten Körper.

Unser Mitseglerin und Apothekerin Renate hat sich gleich ein Bündel Kawa mit nach Hause genommen und mit Erfolg in ihrer Apotheke ausgehängt. Nach diesen schönen gemeinsamen Wochen besuchten uns weitere Freunde aus Hamburg, Brigitte und Karl, mit denen wir die Yasawas noch einmal mit demselben Erfolg bereisten.

Am 29.8. besuchten wir noch die westlichste Außenstation von Fiji, die Lagoone VIWA ISLAND und verließen das Land dann endgültig

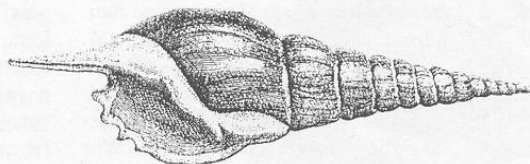
in Richtung VANUATU. Unser Ziel war eigentlich die Hauptstadt PORT VILA/EFATE. Als wir jedoch von der Hochzeit unserer Freunde Jo und Bine von der SY AMAZONE erfuhren, änderten wir abrupt unseren Kurs nach NW in Richtung MAEWO (auch zu Vanuatu gehörig) und erlebten nach einer ruhigen 6-tägigen Überfahrt in der Bucht von ASAN-VARI als Trauzeugen ein einmaliges Fest.

Fiji ist zweifellos mit seinen vielen Inseln und Riffen ein einmaliges Segelrevier. Zwei Mal waren wir dort und hatten dennoch den Eindruck, vieles noch versäumt zu haben. Die östlichen Inseln, die Laugruppe, Ovalu und auch Vanua Lew haben wir leider nicht besucht.

Tipps:

für das Verständnis des Wetters Pacific und den Empfang von WX ist folgendes Heft sehr hilfreich:

1. BOB MACDAVIT: Metservice YACHTPACK (mcdavitt@met.co.nz oder fax + 64 93 07 59 93)
2. Überpactor kann man von der Uni-Wellington über einen Code 24h, 48h, 72h WX-Vorhersagen/WX-Karten empfangen. Auch Fiji/Nadi schickt täglich 2x solche Karten heraus. Die Decodierung erfolgt über die Software WIAC, die man von New Zealand Meteorological Society erhalten kann. s. web-seiten. Ansprechpartner: j.mcgregor@ww.ac.nz



Neuseeland–Fiji–Vanuatu–Franz. Neukaledonien

von Ingrid und Timm Pfeiffer
SY Sonnenschein

2. Teil: Vanuatu–Franz. Neukaledonien

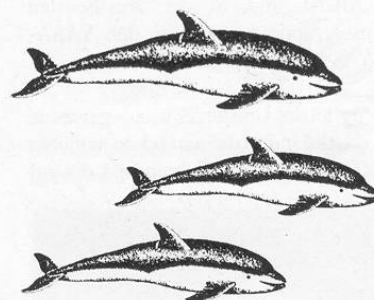
Wer weiß eigentlich, wo VANUATU liegt? Als wir vor ein paar Monaten in Deutschland unsere Reiseroute beschrieben, kannten fast keiner unserer Freunde und Bekannten den Namen. Aber als wir den alten Kolonialnamen "Neue Hebriden" nannten, nickten die meisten wissend. Aber ganz ehrlich, auch wir hätten vor einem halben Jahr noch nichts von diesem jüngsten Staat Melanesiens gewusst. 1980 erregte sein Unabhängigkeitsstreben weltweite Aufmerksamkeit. Die 82 Inseln von VANUATU (der Name bedeutet Ewiges Land) erstrecken sich über 1300 km in einer Linie von Nordwest nach Südost, von der Torrestasse bis fast nach NEUKALEDONIEN.

VANUATU gilt als das Land mit der größten Vielzahl an Sprachen bezogen auf die Einwohnerzahl. In diesem Land mit seinen 180 000 Einwohnern werden über 100 Sprachen und Dialekte gesprochen. Die gemeinsame Sprache ist Bislama, Pidgenenglish, das die Vanuatuer als Fremdarbeiter in den Baracken, in denen sie lebten, und auf den Plantagen, wo sie arbeiteten, selbst entwickelt haben. Während seiner Kolonialherrschaft wurde VANUATU, damals noch Neue Hebriden, von 1906 bis zu seiner Unabhängigkeit 1980 von 2 Mächten beherrscht, eine Besonderheit, die nahezu einmalig in der Welt ist. Franzosen und Engländer regierten das Inselreich nach jahrzehntelangem Gerangel schließlich gemeinsam. Dies hatte zur Folge, dass es alles doppelt gab: 2 Polizeikräfte, 2 Gesundheits-, 2 Schul-, und 2 Gefängnisssysteme. Es gab sogar 2 Währungen, aber die Ni-Vanuatuer, die Ureinwohner, galten bis zur Unabhängigkeit als staatenlos. Dass es ein so junger Staat und unter Berücksichtigung der Zersplitterung seines Landes in 82 Inseln schwer haben

würde, seine Demokratie zu erhalten, hat sich bewahrheitet.

Eigentlich ist dieses Land aus europäischer Sicht nicht regierbar: kaum Rohstoffe, keine Industrie, wenig Verkehrsmittel zwischen den Inseln, kaum Gelder vom Staatsbudget (ein Drittel wird außerdem von der Auslandshilfe betrieben) und eine Bevölkerung, die in jahrtausendealten Traditionen verwurzelt ist. Nur mit internationaler Hilfe ist diese Republik zu halten und dennoch gehört VANUATU noch zu den ärmsten Ländern der Erde.

Wir hatten uns auf dem Weg von FIJI nach VANUATA durch Bücher gut auf dieses neue Land vorbereitet und waren nun sehr gespannt, was uns erwarten würde. Am Morgen des 4. September tauchten die Berge von PENTECOSTE und AMBRYM am Horizont auf. Wir wollten durch die Passage zwischen den beiden Inseln in die Gewässer von Vanuatu segeln. Im Laufe des Vormittags liefen wir langsam in eine geschützte Ankerbucht im Süden von PENTECOSTE ein. Wir sahen weißen Steinstrand, umsäumt von dichtem Urwald, über dem sich hohe Berge erhoben, die teilweise in grauen Regenwolken versteckt lagen. Wir ankerten allein in der Bucht, in weiter Ferne sahen wir 3 andere Yachten. Welch ein seltener Zustand! Wir hatten kaum unseren Anker in den vulkanischen schwarzen Sand fallen gelassen, da tauchten auch schon die ersten Boote auf. Der Dorfchef kam mit seinem Motorboot angejagt, um uns willkommen zu heißen, zahlreiche Auslegerkanus umkreisten uns, winkten uns freundlich zu, blieben aber auf Abstand. Ein junger Mann lud und zum abendlichen Kavatrunk ein. Wir nahmen diese Einladung gerne an und waren gespannt, was uns erwarten würde. Seine Kinder schauten uns ängstlich mit großen Augen an: Wir waren, wie der Vater behauptete, die ersten Tutaranis, Weißen, die sie sahen.



Am frühen Nachmittag besuchten wir das ärmliche Dorf und wurden sehr freundlich von den Männern begrüßt. Die Frauen hielten sich im Hintergrund, während die kleinen Kinder schnell Zutrauen zu uns fassten. Wir waren von FIJI an eine großartige Kavazeremonie gewöhnt und nun doch etwas enttäuscht, als wir das Nakmal, den Ort des allabendlichen Kavatrinkens, betraten. Es war ein einfacher Schuppen, in dem mehrere Männer das Kavagetränk sehr sorgfältig zubereiteten, bevor sie es uns in einer Kokosnussschale reichten.

Wie gesagt, die Kavazeremonie war lange nicht so beeindruckend wie in FIJI, dafür aber war das Getränk viel stärker als wir es jemals getrunken hatten. Schon nach einer halben Kokosnussschale fühlten wir uns ruhig und entspannt. Fast 7 Wochen hielten wir uns in VANUATA auf, segelten aber nur 7 der 82 Inseln an: PENTECOSTE, MAEWO, AMBAE, ESPIRITU SANTO, AMBRYM, EPI und EFATE mit der Hauptstadt PORT VILA. Unsere Eindrücke von den unterschiedlichen Inseln und besonders von den freundlichen, schlanken und sportlichen Menschen waren einmalig und unvergesslich. PENTECOSTE, unsere erste Insel, ist recht dünn besiedelt und vom Tourismus nicht sehr überlaufen. Fast keine Segelyachten waren zu sehen und wir lagen fast immer alleine in den Buchten. In den Dörfern fanden wir schnell Kontakt und die Menschen freuten sich sehr über T-Shirts, Reis und Cornedbeefdosen. Besonders begehrt war auf der Insel EPI eine unserer Plastiktüten mit alten Lese-

brillen, die wir im Haus von Timms verstorbener Tante gefunden hatten. Mit Hilfe der Bibel als Leseobjekt wurde dann lange ausprobiert, bis die richtige Brille den neuen Besitzer gefunden hatte.

In MAEWO durften wir an der Hochzeit von unseren Freunden Bine und Jo von der Segelyacht "AMAZONE" teilnehmen. Die beiden hatten beschlossen, in der reizvollen Bucht von ASANVARI vor einem anglikanischen Priester nach traditionellem Brauch zu heiraten. Nach der Trauung wurden Tänze aufgeführt, es gab ein Erdofenferkel mit Yamwurzeln und anderem Gemüse zu essen und natürlich fehlte auch der Kavatrunk nicht. Es war ein wunderschönes Fest in einer traumhaften Umgebung.



Auf der Insel AMBAE verschenkten Timm und ich den größten Teil eines 1,5 Meter langen Wahoos, den wir geangelt hatten, an einen Fischer, der ohne Erfolg mit seinem Auslegerkanu fischte. Seine Freude über das unerwartete Geschenk war riesig. Der Fisch war "namba wan", die höchste Auszeichnung. Früh am nächsten Morgen kam er wieder mit seinem Kanu zurück und brachte uns riesige Mengen Obst und Gemüse aus seinem Garten.

ESPIRITU SANTO ist die größte Insel von VANUATU. Im 2. Weltkrieg erlangte diese Insel und ihr Hauptort LUGANVILLE große Bedeutung, denn SANTO war die zweitgrößte pazifische US-Basis. 500 000 GI's zogen von hier in die großen Schlachten im Pazifik und noch heute prägen die ehemaligen Truppenbaracken und die den Urwald durchschneidenden Betonstraßen das Bild dieser Stadt. Auch das Außenriff LUGANVILLES ist geprägt von seiner Vergangenheit. Rostiges Metall liegt

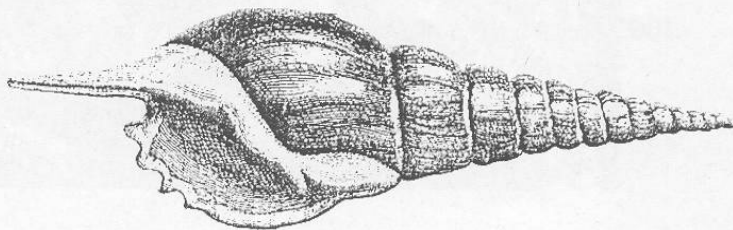
überall herum und erinnert an den "Million Dollar Point", wo die amerikanischen Soldaten am Ende des 2. Weltkrieges alles ins Meer warfen, was sie nicht mit nach Hause nehmen wollten und was in VANUAIU niemand bezahlen konnte: Planiermaschinen, Maschinen, Lastwagen, Jeeps, Werkzeuge, Dosen mit Lebensmitteln und vieles mehr wanderte in den Pazifik und wird nun langsam wieder auf das Riff geschwemmt. Ein trauriges Erbe, das die Amerikaner in VANUATU hinterlassen haben!

Lange lagen wir in der PALIKULOBAY im Süden von SANTO, genossen das Riff, das herrliche klare Wasser und die Einsamkeit, während wir auf einen geeigneten Wind Richtung Süden warteten. Da der leider nicht kam, mussten wir lange gegen viel Wind ankreuzen, nur um wieder nach PENTECOSTE zu gelangen, was wir eigentlich gar nicht gewollt hatten. Wir besuchten AMBRYM, die schwarze Insel, auf der es noch 2 aktiv Vulkane gibt, die ihre Asche häufig überall erteilen. Den Menschen auf dieser Insel wird „Black Magic“ nachgesagt. Die Insel ist den Bewohnern der umliegenden Inseln unheimlich. Es gibt wenig Tourismus hier, die Stände sind mit schwarzem Sand bedeckt, die Menschen leben sehr ursprünglich. Wir bekamen wenig Kontakt zu ihnen. Da wir in der Zeit der Yampflanzungen auf AMBRYM waren, konnten wir in einem Dorf jeden Nachmittag 2 Yamtänzer verkleidet durchs Dorf laufen sehen, gejagt von jungen Männern, aber ihrerseits auch eine Horde Kinder vor sich herscheuchend, die kreischend flohen, denn es setzte schmerzhaftes Stockhiebe. Was dieser Brauch bedeutete, konnte uns niemand sagen. In einer nördlichen Bucht dieser Insel entspringen 2 heiße

Quellen direkt an der Uferkante dem schwarzen Sand und fließen mit ca. 40 Grad ins Meer. Für mich und Ingrid ein idealer Ort, unsere Wäsche zu waschen und mit heißem Wasser zu aasen. Dort in dem heißen, schwarzen Sand lassen auch die Megapoden, besondere Hühnervögel, ihre Eier von der Hitze des Sandes ausbrüten. Eine Besonderheit, die es nur in diesem Raum des Pazifiks gibt. Wir bekamen von einer Familie 5 Eier geschenkt und machten uns am Abend aus den 3 noch nicht angebrüteten Eiern Rührei. Die Eier sind etwa 10 cm lang, ihr Inneres besteht nur aus Eigelb, das sehr fettig ist. Obwohl die Megapodeneier bei den Einwohnern von VANUATU als Delikatesse gelten, waren sie für unseren Geschmack nur schwer genießbar.

Am Besten hat es uns in der ALAMENUBAY von EPI gefallen. Endlich sahen wir wieder weißen Strand, die Ufer waren von Palmen umsäumt und die Menschen ließen uns freundlich an ihrem Alltag teilhaben. Welch ein Unterschied zu dem dunklen AMBRYM! Jeden Morgen tauchte das Dugong, eine Seekuh, um unser Schiff herum, um auf dem Meeresgrund zu grasen, man konnte es streicheln oder sogar auf ihm reiten. Ebenso schwammen 3 große Schildkröten in der Bucht, auch sie waren so zahm, dass sie sich berühren ließen.

Hier in der Bay lernten wir Mackin kennen, die Schulleiterin der Epi High School, eine Internatsschule, in der ca. 300 Schüler der verschiedensten Inseln wohnen, um hier ihren High School Abschluss zu machen. Mackin ist eine junge, dynamische Frau, die in FIJI und PAPUA NEUGUINEA Biologie studiert hatte und ihre Schule mit Enthusiasmus leitet. Sie führte uns auf einem langen Spaziergang durch



den Regenwald zu ihrem Garten und zeigte uns viele Heil- und Esspflanzen. So eine lehrreiche, interessante Wanderung hatten wir noch nie auf unserer Reise erlebt. Ich habe dafür vor allen Schülern eine Stunde lang von Deutschland erzählt.

EFATE mit der Stadt PORT VILA war unser nächstes Ziel. Vila mit seinen 38 000 Einwohnern ist die

Landeshauptstadt VANUATUS. In der Bucht vor Vila liegen viele Segelyachten im klarsten Wasser. Die Ufer werden umsäumt von hübschen Villen und teuren Ferienresorts. In der Hauptstrasse reihen sich nette Cafes, Banken und teure Kleider- und Schmuckläden aneinander. In den Supermärkten bekommt man alles, sogar Kieler Sprotten oder Bratheringe von Ruegen. Vila hat französisches

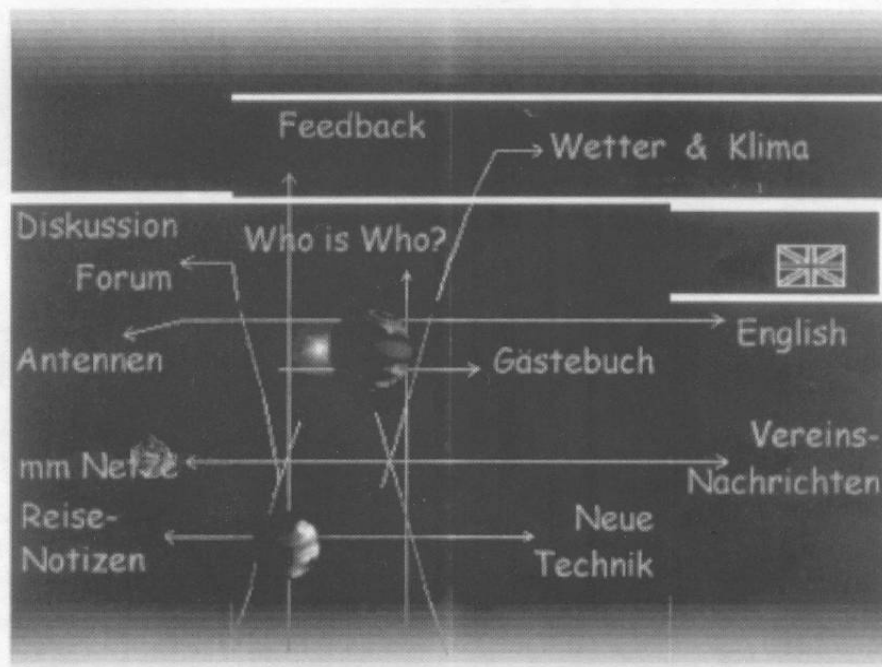
Flair und die Insel EFATE ist reicher als die anderen. Die Straßen sind asphaltiert, und es gibt überall auf der Insel Elektrizität.

Wir genossen die Hauptstadt eine Woche lang, bis ein günstiger Wind uns nach NEUKALEDONIEN aufbrechen ließ.

Ingrid und Timm Pfeiffer



Es lohnt sich, die seit 1998 bestehende Homepage
von INTERMAR aufzusuchen...



NetDesign Rheinland © 2000 H. van Straelen hvs@rhein-land.com



Letzte Änderung / Last change: Mittwoch, 31. Januar 2001

<http://www.rhein-land.com/intermar/index.htm>

Unsere zweite Homepage ist noch im Aufbau. Sie enthält zur Zeit lediglich den Schriftwechsel mit Jürgen, SY Krios, und Peter, SY Pandarea.

Wer hat Interesse, den Webmaster Martin Allgermissen zu unterstützen?

INTERMAR

AMATEUR SEEFUNK E.V



14.313 MHZ & 14.307 MHZ

9.00 & 16.30 UTC



Post an und von INTERMAR

Diese Seite ist gesponsort von NAUTICA2000 ALICANTE S.L. KOMUNIKATION, HAM & E

Hostmaster M Allgermissen n2@nautica2000.net

<http://www.intermar.org/>

Pandareas aktueller Standort heute

25. Januar 2000
08 grd 00'N 071 grd 58' E
Arabian Sea
1.100nm to Oman

wx: 15 bis 25 kn N bis NNE
2/8 is 4/8 AC sea:mod

73 und 88
Peter

lieber peter,

sehr guenstige segelbedingungen weiterhin auf deinem kurs nach oman:

wind aus sektor nordost 4 bis max 6 bf bis sonntag 30.01.2000.
gering bewoelkt.

allmaehlicher luftdruckanstieg bis 1020 hp mit der annaeherung an die kueste von oman.

suedlich des aequators zwei tropische wirbelstuerme.der eine naehert sich der ostkueste von madaskar. du segelst auf sicheren noerdlichen Breitengraden...

im roten meer nordwestwind bis 7bf nur im nordteil.

wetter normal, politische situation keine zuspitzung bekannt.mit stahlschiff, bordkanonen und unter strenger bewachung von intermar muesste es gelingen,durch bab al mandeb in das rote meer einzudringen.

hier noch immer dauerfrost.vor ein paar tagen sind constanze und ich wie in jungen jahren vom feldberg per schlitten nach falkenstein abgefahren.am fuchstanz gab es den obligatorischen halt mit heissem aepfelwoi.fuer dich sind dies vielleicht ein paar erinnerungen an den frankfurter raum.

herzliche gruesse und weiterhin gute fahrt durch das arabische meer

wuenschen dir

constanze und guenther

liebe karin, lieber juergen,

wir freuen uns sehr, mit euch ueber pactor/internet ein wenig kontakt halten zu koennen. haben euch zu keiner zeit vergessen. utz wird endlich die versprochene sendung erhalten. bitte seine adresse noch mitteilen, da er sich kaum auf band meldet.

ihr seid noch immer "tropenvoegel" und werdet bald asiatische lebensweise annehmen, bis auf die geschilderte deutsche kost.geniesst euer freies leben, welches auch purzel gefallen duerfte.

moritz mussten wir leider im herbst 1998 zu grabe tragen.er hatte 19 jahre lang viele schoene stunden im kreise der familie verbringen duerfen.wir waren lange sehr traurig sind aber zuversichtlich, dass auch tiere ihre heimat in einer wohl hinter den irdischen erscheinungen verborgenen wirklichkeit finden.

die kinder verbrachten erstmals die sommerferien nicht an bord der moana,.wir hatten fuerchterlich viel platz. unser neues segelrevier ist seit 1995 die nordseekueste.
die insel vlieland gefaellt uns am besten. sie ist noch sehr natuerlich.selbst robben liegen auf einer sandbank unweit des hafens.

in der uebrigen zeit des jaures leben wir noch immer wie frueher gerne zusammen.
christina macht gerade ihr abitur , auch die beiden "buben" bereiten uns schulisch keine sorgen.feste freundschaften stehen noch aus.

die eltern fahren inzwischen begeistert motorrad.im letzten jahr rund 15 tsd.
km.setzt insbesondere beim sozies ein strapazierbaren po voraus.im sommer ist
kein badesee vor uns runzelrocker sicher, nicht einmal im mondlicht. nach
hause

werden in dicken satteltaschen spezialitaeten aus der rhoen, mainfranken oder
rheingau mitgebracht und manchmal obendrauf ein strauss kornblumen...

genug der deutschen idylle, die behuetet sein will.im wirtschaftsleben ist es
weniger vergnueglich. ueber die politischen vorbilder seit sicher informiert.

herzliche gruesse von uns allen
und schoene tage in batam/indonesien

guenther

From: DL8HAI@bkk.win-net.org
To : ghirsch599@aol.com
Date: Tue, 25 Jan 2000 15:13:26 0700

000125

Hai dr Moanas,
welch eine Ueberraschung, einmal von Euch zu hoeren. Gelegentlich hatte
Utz uns ja angekuendigt, dass wir eine Nachricht erwarten duerfen, es
kam aber nie etwas an. Umso groesser ist die Freude, nun am Beginn des
Jahrtausends ein Lebenszeichen erhalten zu haben..
Zuerst moechten wir Euch ein gesundes und erfolgreiches Neues Jahr
wuenschen und dass Ihr eine glueckliche Familie bleibt. Ja, die Kinder

werden viel zu schnell gross und kaum siehst du dich um, schon sind sie
aus dem Hause.

Wir haben waehrend der Feiertage nach Singapur verlegt. Genossen beim
Deutschen Club Gaensebratenessen und weil's geschmeckt hat, in der
folgenden Woche gleich noch mal. Ansonsten schnuckelten wir erhaeltliche
urdeutsche Marzipanstollen, Lebkuchenherzen, Dominosteine und
Kaesekuchen, zogen aber vorige Woche nolens volens die Notbremse.
Waehrend der Sylvesterparty in der Lobby unserer Marina konnten wir auf
einem groessen Bildschirm den Ringelpietz der Millennium-Veranstaltungen
miterleben. Mitbeben ausserdem, da der ohrenbetaeubende Discoramsch den
Koerper bis ins letzte Glied erzittern liess. Dies war unsere erste
hautnahe Erfahrung und Begegnung mit von stereotyp bunten Lichtstrahlen
umwoelkten tauben Derwischen; sie wird es bleiben. Das vorher verzehrte
saftige Steak gab uns nicht die Kraft, bis zur DL Mitternacht, hier um 7
Uhr morgens, durchzuhalten. Um 2 Uhr L krochen wir, obwohl nur passiv
erduldende Teilnehmer, erschoept in die Koje.

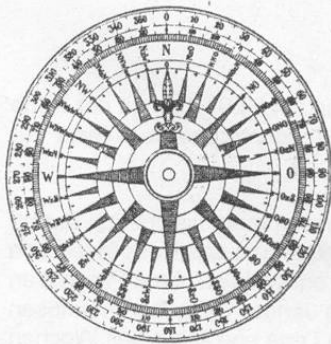
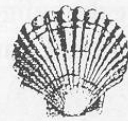
Ebenfalls als Zuschauer standen/stehen uns zwei weitere Festivitaeten
ins Boot: Das Ende der moslemischen Fastenzeit Hari Raya (Feiertag),
Hinduumzuege und das Chinesische Neujahr. Die Stadt glaenzt im
wechselnden Festtagsschmuck.

Waehrend es bei Euch schneit, regnet's bei uns im NE-Monsun, jedoch
neiden wir Euch die weisse Pracht kein bisschen! Wir sind nach wie vor
Tropenvoegel. Bereiten uns langsam darauf vor, zu unserer nur 35 nm
entfernten Basis Batam zurueck zu kehren. Von den Wirrnissen in
Indonesien fuehlen wir uns kaum betroffen oder gar bedroht. Es ist nur
schlimm, fast hautnah mit ansehen zu muessen, wie ein bisher friedliches
Beieinander in Hass umschlaegt.

Sehr schoen waere es, wenn die nun wieder aufgenommene Verbindung mit
dem von uns so bewunderten, harmonischen Kronberger Haushalt nicht noch
einmal einschlaeft.

Wid vy dicken 73/88 de Juergen es Karin es Purzel (speziell fuer Moritz
oder seinen Erben)

**Arnulf und Lisbeth, SY Galeb, zur Zeit in
Monastir/Tunesien genießen ihr Leben an Bord**



Bücherhinweis

Heide Wilts hat in dem Buch „Segeln ans Ende der Welt“ einen faszinierenden Bericht über einen extrem schwierigen Törn ins Südpolarmeer beschrieben. Ich habe versucht, die zeitweilig dramatische Situation aus meiner Sicht im Funktagebuch festzuhalten und füge eine damalige Karte von dem prognostizierten Eisgürtel um die Ross Sea bei.



Expedition der Segelyacht Freydis von Neuseeland Richtung Mc.Murdo/Antarktis Dramatische Tage aus der Sicht des Funkamateurs Günther Hirschberg

Eigentlich gab es kein Durchkommen für die Freydis, die am 24.01.1996 in der Nähe des südlichen Polarkreises segelte und versuchen wollte, durch das Ross-Meer zur amerikanischen Forschungsstation Mc.Murdo zu gelangen.

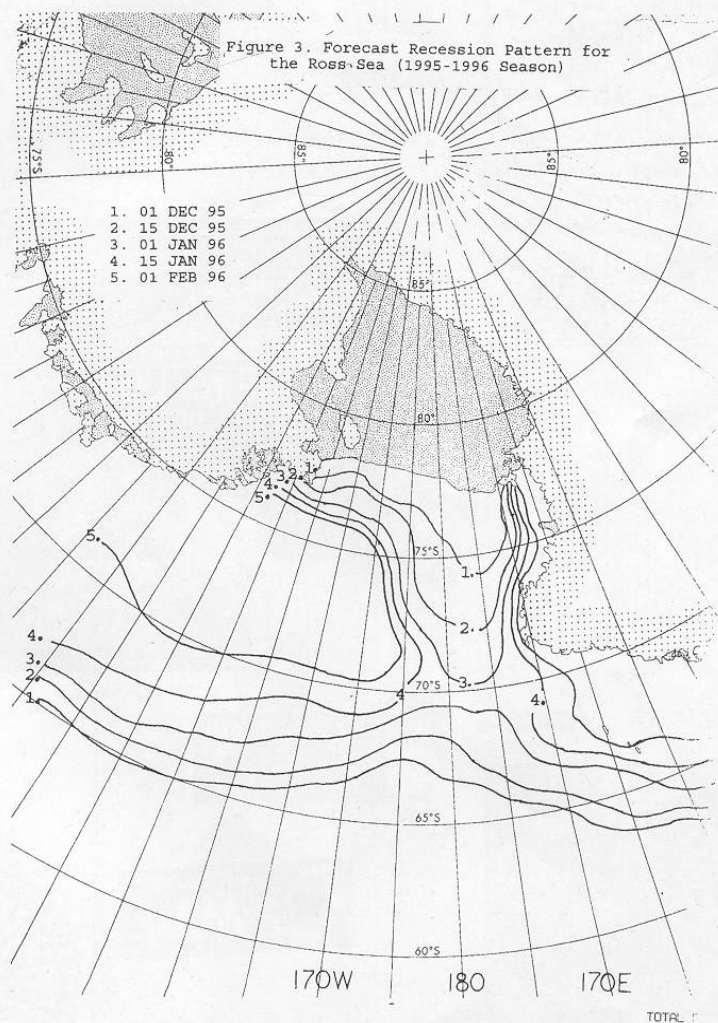
Nach den Analysekarten des National Ice-Center in Washington, welche ich täglich per Fax abrief, lag nämlich noch immer ein breiter Eisgürtel um das Ross-Meer, von dessen Rand die Freydis nur noch wenige Seemeilen entfernt war. Laut Prognosen des Ice-Centers in Washington hätte sich dieser Ende Januar weitgehend auflösen müssen. Tatsächlich veränderte sich allerdings dessen Lage und Dicke seit Wochen kaum.

Ich teilte diese prekäre Situation über Amateurfunk einem befreundeten Segler in Neuseeland mit, der bereit war, als Relaisstation ständig zu helfen. Er informierte noch am gleichen Tage die Freydis über Seefunk. Erich, ein besonders erfahrener Schiffsführer von Segelyachten in diesen hohen Breiten, versuchte dennoch einen Weg durch das Eis zu finden. Die Gefahr, dass sich die Freydis dabei festfahren würde, nahm täglich zu. Ich lag deshalb stundenlang über den Eiskarten, suchte eine Lücke und war ziemlich besorgt. Es gab in diesem Jahr offensichtlich keinen Weg durch das Ross-Meer. Schon gar nicht für eine 15 m lange Stahlyacht wie die Freydis, die von dicken Eisschollen wie ein Nuss geknackt werden würde.

Gottlob hielt die bewährte Funkbrücke. Ich informierte nochmals über die neusten Eisdaten. Die örtlichen Verhältnisse deckten sich leider mit diesen. Erich entschied daher, umzukehren. Wer ihn näher kennt, ahnt, wie schwer ihm dies und seiner crew gefallen sein dürfte. Der Freydis gelang es unter schwierigsten Verhältnissen, manchmal im Kreise fahrend, wieder freies Wasser zu finden.

Ihr stand aber noch der lange Rückweg nach Neuseeland über subantarktische Inseln bevor. Ich leitete nunmehr Windprognosen vom Seewetteramt in Hamburg und anderen Quellen weiter und informierte die Angehörigen zu Hause.

Die Freydis landete schließlich nach wochenlanger Rückfahrt glücklich in Neuseeland.



Neuerscheinung im Juni 2001

„Vom Alltag in die Südsee“

Delius Klasing Verlag, Autoren sind Gabi und Rüdiger Hirsche

Post an INTERMAR von den Lofoten, Tahiti und Vancouver

M-15513-4 Lofoten. Fiskebåter med Vågakallen
Norge i bakgrunnen. Havna i Henningsvær.
Snurrevafangst. Fiskeriet sløytes. Fisk på hjell.

Hallo Günter, Klaus u. Rolf,
Vide Grüße aus dem Land der
Mitternachtsonne, dem "Lofoten
Norden". Wie Ihr auch auf der
Zarte sehen könnt, ist es hier
wunderschön. Navigations- und
Seemanns- sehr ausdrucksvoll
aber interessant, leider, klappt das
Wetter zu wünschen übrig. Es ist
noch sehr kalt, bis jetzt hatten wir
auch wenig Sonne.
Viele Grüße für eure bisherige
Reise. (BRITIG BEHN)
SECOND LIFE



HERRN

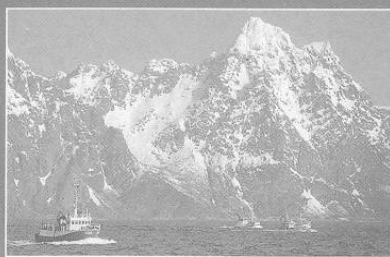
GÜNTHER HIRSCHBERG

HÖFENSTR. 21

D-61476 KRONBERG



Hilsen fra LOFOTEN



PAR AVION

Gauguin à Tahiti



Herrn

Günter Hirschberg

Höfenstr 21

61476 Kronberg

Germany

Liebe Constanze, lieber Günther,

18-12-01

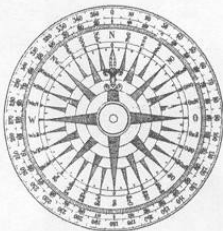
Frohe Weihnachten
und ein glückliches,
gesundes neues Jahr



nüt wenig Stress und viel Freude
wünschen wir Euch beiden.

Michael ist heil in Kanada ange-
kommen, aber es war sein härtester
Törn bisher auf seinem Segelboot.
Heute hat er die INNØY in Blaine
auf der USA-Seite bei Vancouver an
Land gelegt. Ich hole ihn am 23.12.
in HH ab. Wir bleiben bis Ende März
(M) bzw April (K) in DL, wollen u.a. an
der Antennenanlage arbeiten + PTC II
installieren, außerdem großrenovierung
an unserer Einliegerwohnung. Unsere
Mietler ziehen lieber aus, weil sie hier
fast glauben ein Haus gekauft haben.

Herrliche Grüße,
Michael + Karin + Miss Panamä



Hilo, Hawaii

Von Hawaii nach Vancouver

Michael, DL9LBX, wurde auf seinem langen Einhandtörn auch mit Wetterdaten unterstützt. Seine Position konnte über das Internet verfolgt werden.

Seite 1 von 2



24.11.2000

http://www.sat.dundee.ac.uk/pdus/WI/200011251230W11_g.jpg

Positionsmeldungen von Michael, DL9LBX

48 Hour Summary

Seite 1 von 1

YOTREPS

Reports received during the past 48 hours:

	KC5ZAA	11/27/00 3:00:00 AM	21 26 S 176 58 E	200	5	SSE	16	SSE	1.5	100	1008	+
	LA6JZ	11/27/00 3:00:00 AM	36 29 S 141 51 W	136	5.8	SW	12	SW	1.8	100	1012	-
	DJ7SU	11/27/00 3:00:00 AM	29 55 S 170 35 E	128	5.5	SE	5	SE	0.5	90	1012	-
→	DL9LBX	11/27/00 3:00:00 AM	45 37 N 135 27 W	060	5.5	WNW	18	WNW	3.0	50	1022	+
	G0HOC	11/27/00 3:00:00 AM	31 13 S 157 00 W	275	3	WNW	8	NE	0.5	0	1020	
	G0HOC	11/26/00 3:00:00 AM	31 18 S 158 02 W	278	3	E	8	E	1.0	20	1021	
	KC5ZAA	11/26/00 3:00:00 AM	20 17 S 177 39 E	250	2.5	S	5	SE	0.5	50	1005	-
	LA6JZ	11/26/00 3:00:00 AM	34 48 S 143 53 W	137	6	SW	14	SW	0.0	100	1014	-
	DJ7SU	11/26/00 3:00:00 AM	28 54 S 169 42 E	220	3.8	S	20	S	1.0	30	1015	
→	DL9LBX	11/26/00 3:00:00 AM	45 06 N 136 27 W	060	5.5	SW	30	SW	6.1	60	1016	+
	KD7ENK	11/25/00 7:04:00 PM	27 47 N 115 09 W	123	4.0	WNW	9.5	NE	1.2	5	1003	0

Pangolin Home Page	Join YOTREPS	Get FREE Software	Submitting Reports	Ocean weather Analysis
Latest Check-ins	Position Plots	NZ Weathergram	Frequent Questions	Links

<http://www.pangolin.co.nz/yotreps/summary.asp>

26.11.2000

Wetterdaten für die SY OLE HOOP auf der Strecke Buenos Aires nach Feuerland

INTERMAR leitete täglich die Windprognosen von dem Centro Meteorologico Nacional an Johanna und Klaus weiter (14307/14313 KHz).

WEATHER BULLETIN FOR SHIPPING - METAREA-6
The last product in the System is the following

1:31:06:01:00
SECURITE

WEATHER BULLETIN FOR SHIPPING - METAREA 6
21:00 UTC FEBRARY 04, 2001
ARGENTINE AIR FORCE
NATIONAL WEATHER SERVICE

PART ONE: GALE WARNING

COLD FRONT AT 55°S 70°W 55°S 64°W 48°S 70°W 45°S 80 AND MOVING
TO NORTHEAST PROVOKES STRONG GALE FROM WEST AT 45°S 65°W 50°S
65°W 50°S 70°W 45°S 70°W 45°S 65°W

PART TWO: SYNOPTIC SITUATION AT 21:00 UTC, FEBRARY/04/2001
LOW 957 HPA AT 57°S 44°W MOVING EAST

LOW 979 HPA AT 54°S 66°W MOVING EAST EXTENDS COLD FRONT AT 55°S 70°W 55°S 65°W
50°S 67°W 45°S 80°W MOVING NORTHEAST

HIGH 1017 HPA AT 35°S 50°W MOVING EAST

PART THREE: FORECAST ISSUED 00:00 UTC FEBRARY/05/2001 VALID UNTIL 18:00 UTC
FEBRARY/05/2001

1- COASTAL AREAS:

RIO DE LA PLATA: GENTLE TO MODERATE BREEZE FROM NORTHWEST VEERING TO
NORTH/ FAIR SKY.

36°17'23"S TO 39°S: FRESH TO STRONG BREEZE FROM NORTHWEST/ FAIR SKY TO PART-
LY CLOUDY/ VISIBILITY GOOD.

39°S TO 42°S: FRESH TO STRONG BREEZE FROM NORTHWEST CHANGING TO SECTOR
SOUTH/ VARIABLY CLOUDY/ UNSTABLE BY THE END OF THE FORECAST PERIOD.

42°S TO 46°S: GALE FROM WEST VEERING TO SOUTHWEST DECREASING/ VARIABLY
CLOUDY/ POSSIBLE SHOWERS/ VISIBILITY GOOD.

46°S TO 52°S: GALE FROM WEST VEERING TO SOUTHWEST/ PARTLY CLOUDY TO
CLOUDY/ POSSIBLE SHOWERS/ VISIBILITY GOOD

52°S TO 55°S: NEAR GALE FROM SOUTHWEST CHANGING TO STRONG TO

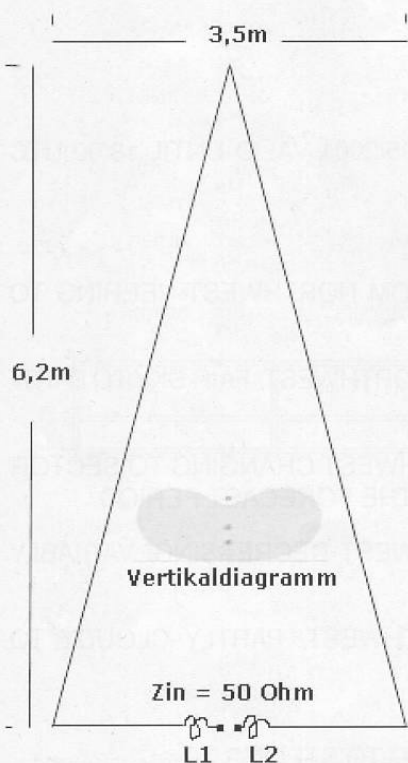
YACHTANTENNE FÜR HAFENLIEGER

Wer in dicht belegten Marinas versucht Amateurfunk zu betreiben, kann ein Lied davon singen, wie sehr die vielen elektrischen Aggregate auf den Nachbarschiffen den Empfang stören können. Außerdem wirken die Metallmasten und Verstärkungen der umgebenden Yachten dämpfend auf die eigene Achterstag- oder Vertikalantenne. Der Ausweg aus diesem Dilemma ist eine horizontal polarisierte Antenne, aber wie auf einer Segelyacht unterbringen? Nun, man setzt sie anstatt des Großsegels, welches im Hafen üblicherweise nicht gebraucht wird. Die im folgenden beschriebene Deltaloop ist ein Auszug aus "Mike's Antennentips". Sie wurde sehr erfolgreich von Harald, DK1TU auf der Segelyacht AIDA in Neukaledonien ausprobiert. Er wurde in Europa mit dieser Loop teilweise lauter gehört, als mit seiner 5/8 Vertikal.

1.4 Deltaloop Diese Antennenform lässt sich auf Segelyachten gut unterbringen wenn man sie in der Länge so streckt, dass ihr seitlicher Überstand in Grenzen bleibt. Bei einer Basisbreite von 3,5 m und einer Gesamthöhe von 6,2 m ergibt sich außerdem ein Strahlungswiderstand von ca. 50 Ohm. Die notwendigen Verlängerungsspulen kann man leicht selber fabrizieren; sie wirken übrigens so, dass kein Balun erforderlich wird (s. Abb 02) Die empfohlene Aufbauhöhe ist 7 m über See für den Einspeisepunkt. Man kann diese Antenne leicht am Achterstag hochziehen; ihr Abstand zum Mast sollte mindestens 1 m betragen. Die Performance dieser Loop entspricht etwa der eines fullsize Dipols in 9 m Höhe. Die wichtigste Eigenschaft dieser Yachtantenne ist interessant für Hafenlieger: Sie unterdrückt aufgrund ihrer ausschließlich horizontalen Polarisation elektrische Störungen, wie sie in Häfen immer wieder anzutreffen sind. (Wem eine Basisbreite von 3,5 m zu groß ist, kann sie auf 2,5 m verkürzen. Die Spulen müssen entsprechend vergrößert werden, um wieder Resonanz zu erreichen. Das SWR beträgt dann etwa 1:1,2, weil Rs auf 42 Ohm absinkt. Die Verluste in den Spulen nehmen zu, so dass der Gewinn ca. 1 dB ungünstiger ist. Spulendaten: 14 Wdg., 46 mm lang, sonst wie in Abb. 02. Die Gesamthöhe bleibt mit 6,2 m unverändert.)

Mike

DL1MEA/EA5



MARINE DELTA LOOP

14,3 MHz

Aufbau aus isoliertem Draht ca. 16m Gesamtlänge
ca. 1,5mm Ø. Kein Balun erforderlich (wegen L1, L2).
Beste Höhe über Wasser für $Z_{in} = 50 \text{ Ohm}$ ist 7m / 13,2m
Spreizen für waagerechte Basis aus Nichtmetall.
Ausrichtung der Loop exakt quer zur Kiellinie.

SPULEN:

$L1 = L2 = 5,7 \text{ mikroHenry}$
isolierter Kupferdraht, keine Litze, Cu 1,8mm 2,5quadr.
auf 2" Wasserrohr PVC, 11Wdg. Spulenlänge 3,6cm
dichtgewickelt.

SWR Bandbreite 1:1,5 = 170KHz
Gain = 6,8dBi (32Grad)

es empfiehlt sich, die Loop streng symmetrisch aufzubauen, damit vertikalpolarisierte Wellen gut unterdrückt werden. (elektrische Störungen vor allem in Häfen sind hauptsächlich vertikal polarisiert.)

Höhe Basis ca. 7m über See

Mitgliederliste INTERMAR

Stand: Februar 2001

Adressenänderungen oder sonstige
Änderungswünsche bitte an die
Geschäftsstelle.

Achim Notz	DL5SCL)	Harald Neumann		Norbert Jömann	
Andreas Eller	DG8BE)	Harald Porath	DL5XH	Norbert Kox	DH1NK
Anton Praxmarer	SY Stubai	Harald Schmid		Olav Weddere	DH4CC
Armin Eigenmann	HB9KNZ)	Harald Schnare	DL3SAL	Oskar Funk	DL3GAI
Annette Freisen		Heidi Trautmann	DL1HTU	Otto Lennartz	DJ8OL
Arnulf Jursa	SY Galeb	Heinrich Axel Gernhard	DL2IAE	Paul Petersik	DL3MBZ
Bärbel Porath		Heinz Geller	DL2OBM	Peter Böttcher	DJ5PB
Beate Roters		Heinz Jüttner	SWL	Peter Dettmann	DK8UL
Benno Dielmann		Heinz Keuter		Peter Höbel	DL2MAS
Bernd Grossmann	DL2FX	Heinz Wlodarczak	DL9RDI	Peter Hohlt	
Bernhard Vietmeyer	DH1LBV	Heinz-Dieter Beyen	DL6JG	Peter Tassani-Prell	DL9MFC
Bernhard Zemke	DL1KZB	Heinz-Jürgen Scheld		Peter Vörsmann	
Bodo Stratmann		Helga Sostmann-Kitz		Petra Dettmann	DK1HP
Brigitte Wedderer		Hellmut Andersen	DI5LAP	Petra Selbmann	
Chlodwig Wallner	DF1NA	Helmuth Hartmann	DL1KHH	Piet Fähre	DL7EU
Christa Strauß		Helmuth Schmitz		Rainer Fuchs	
Christian Huth	DL1GHC	Helmuth Siebrecht		Rainer Schiemann	DF2XX
Claudia Siebrecht		Helmuth Straelen van		Ralph Saade	DL1KRA
Claus Sauer		Herbert Burk	DJ2OV	Reimer Hölck	
Constanze Hirschberg		Herbert Heße	DL4VBD	Reinhard Bellingrodt	
Detlef Vogel		Herbert Lüpke	DL1YDM	Renate Kahle	
Dietmar Otterstätter	DL4HAO	Heribert Stegmann	DL4HBS	Reinhard Rüll	DL4NA
D. Hoje		Hermann Sprogies	DJ7XU/AA6HS	Rinaldo Martinaglia	HB9WNE
Eckehard Lubahn	DL3CEL	Hildegard Haegemann		Roland Pfeifle	DK4IR
Ekko Schreiber	DJ5UT	Holger Hantel		Rolf Behnke	DK4XI
Elisabeth Petersik	DL6MBQ	Holger Strauß	DL7ATT	Rolf Hunolstein	DK5MH
Elke Erkelenz	DL4DCF	Horst Moritz	DL6MEH	Rolf Rumpf	DL3EAM
Elke Zinn		H. Boettcher		Roswitha Hahnen	
Elvira Schulze	SWL	Ingrid Burk	DL3SAR	Rotraut Ludwig	DH3RST
Enno Biergans		Ingrid Joemann	DL1YJI	Rudi Arp	DH3PP
Erhard Goertz	DL2DQ	Ingrid Pfeiffer		Rudolf Hägermann	DC6AO
Erich Haider	DJ7HL	Joachim Bergens	DH1JB	Rüdiger Hirsche	DJ9UE
Erich A.P. Kimakowitz	v.DG5FDR	Johanna Michaelis	DL5HY	Siegfried Rothbauer	DL6GK
Ernst Tries	DK8ZE	Josef Maier		Sigrid Plume	
Evi Trost	DJ0XE	Jürgen Breitenbach		Susi Christen	HB9AOE
Ferdinand Hesse		Jürgen Nack	DJ3YV	Theo Eich	DL6KCT
Florian (Bobby) Schenk	DK8CL	Jürgen Schulte	DL8EA	Theo Jong de	DL1EEI
Frank Priester	DK5QI	Jürgen Timm	DJ4IQ	Theo Thünnemann	DL3HO
Freimut März		J.Goudoever van		Timm Pfeiffer	DL2XAT
Friedrich Kriwan	DL2SBX	J.Weiding		Udo Nuffer	DL3NFU
Fritz Erkelenz		Karin Marquard-Steinkamp	DK9LBY	Udo Thelen	
Fritz Fechner	DL2FDZ	Karin Schmid	DL1KS	Udo Trost	DL4MDJ
Gaby Kinsberg	DL2AT	Karl Kellermann	DL8ZBM	Ücer Ugur	
Georg Schlabs	DJ4UQ	Karl Helmut Koch	DJ1LW	Üli Herren	
Gerd Bahner	DL1GVM	Karl-Heinz Kitz		Ursel Autzen	DL4FDB
Gerd Vahsen		Kirsten Hohlt	DF1PIR	Uwe Ollenburg	
Gerhard Jäger	DJ7MV	Klaus Hilbert	DJ3CD	Uwe Petersen	
Gerhard Miosga	DF9ZO	Klaus Nölter	DL5HN	Walter Brockmann	DJ8JH
Gerhard Tamm		Klaus Plume		Werner Bothe	
Gisela Gose		Klaus Rosenkranz	DF5XG	Werner Dietrich	
Gottlieb Brunner	HB9CNE	Klaus Sorgenfrei	DL8LCA	Werner Hahnen	DK6GW
Günter Renner	DK6ZZ	Klaus Taube		Werner Lüersen	DF4BY
Günther Augustin	DL2FCG	Klaus Ziemann	DK5OE	Werner Rund	
Günther Hirschberg	DL8KCF/EA6AAF	Kurt Graupner	DC1OT	Werner Will	
Günther Schelauke	DL1HBV	Kurt Huisgen	DH4MAZ	Wickard Kehr	DI1WK
Günther Voigt	DL2KDD	Kurt Kniss		Wido Parcyk	DH1PAW
Hans Kirschning	DL9BAZ	Leopold Krenn	OE1KLS	Wilhelm Weihmann	DJ1FP
Hans Seemann	OE7HZT	Lisbeth Jursa		Willi Kreutz	
Hans Zorn		Lona Jüttner	SWL	Willy Henrichs	DL1WHA
Hans Dieter Korch		Lothar Walz		Wolfgang Dix	5B4AAM
Hans-Ernst Marcolin	DK5VD	Ludwig Müller	DL6QH	Wolfgang Egermann	DL4OBQ
Hans-Joachim Schlüter	SWL	Manfred Köhler	DJ6CG	Wolfgang Klier	
Hans-Jörg Karow	DK2LF	Manfred Ulrich		Wolfgang Koops	
Hans-Werner Böttcher	DL5VM	Margareta Priester	SM7TGB	Wolfgang Molz	
Harald Adolph	DH1HA	Maria Schläfer		Wolfgang Schneider	DG2YIR
Harald Krüger	DL2KHK	Marlene Henrichs		Wolfgang Stein	DJ4MU
		Martin Algernissen		Wolfgang Wilhelmi	DJ3WW
		Martin Gernhardt		Wolfram Göbner	DJ3JK
		Mathias Selbmann	DF7FY	Wolfram Winkler	DB2NY
		Michael Marquard-Steinkamp	DL9LBX	Wolfram Zinn	DL1WZ
		Michael Rodens	DL1MEA		
		Michael Zahn	DC2FM		
		M. Krischak			
		Nicolette Vendeloo van	DJ0MEV		

.....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.