



DL7JLL am Steuer der 3-Mast-Bark Europa, die im Jahr 1911 in der Hamburger Werft vom Stapel gelassen wurde

Amateurfunk, Experimentierfunk, Abenteuerfunk

Der Atlantik ruft (1)

Eberhard Rizakowitz, DL7JLL

Der Autor begab sich auf kurzen und langen Wellen auf eine maritime Atlantikreise von Nord- nach Südamerika, von Neuschottland bis zu den Falklandinseln. Die Herausforderung: An Bord der SS Bark Europa fünf Monate lang den Atlantik-Südkurs über Salvador da Bahia und Montevideo halten.

Es ist der 28. Juni 2017. Das Grundrauschen liegt bei S5. Endlich öffnet sich ein Fenster. Jetzt, um 17 Uhr Lokalzeit in Charlottetown, der ca. 30 000 Einwohner großen Hauptstadt von Prince Edward Island zwischen Neufundland und Neuschottland. Eine Reihe starker W- und N-Stationen auf 20 m tauchen auf, z.B. W3DF, und rufen Europa. Ein OM dreht seinen Beam um 360°, um weitere Öffnungsrichtungen zu erkunden. Westküste, Südamerika, aber nichts da. Europa

hingegen ist „offen“. Bei mir dazu viele Stationen aus dem Bereich Florida. Die Kollegen können mich nur eben nicht oder nur schwer aufnehmen. Meine 50 W Out kommen gegen den Andrang der schwergewichtigen Kollegen aus Europa kaum an. Meine ersten Erfolge sind meine nächsten Nachbarn aus dem Süden, aus Maine, Philadelphia, Boston, Halifax-Stadt: KE5EE, W3RY u.a. Gegen 8 Uhr Lokalzeit ist wieder nichts als Wasserrauschen in meinem KX3. War-ten ist angesagt.



Beiträge für „Pile-Up“ an:

Andreas Hahn, DL7ZZ
Schneeheide 22
29664 Walsrode
Tel. (0 51 61) 4 81 09 74
dl7zz@darc.de

Drohnenperspektive von der SS Bark Europa



Die Wirtin ist Feuer und Flamme. Die kleine Terrasse meiner Unterkunft im Aloha Tourist Home ist wie geschaffen für erste Tests mit der Angelruten-Antenne. Man ist schnell stadtbekannt, denn meine Wirtin hat die Trommel gerührt. Am 27. Juni gibt es ein erstes Interview für eines der Lokalblättchen „The Guardian“.

Für unsere 3-Mast-Bark Europa habe ich ein Banner eingepackt. Die Wirtin zieht es auf dem Terrassengitter auf, damit auch alle Nachbarn bewundern können, was hier abläuft. Am 1. Juli 2017 ist Nationalfeiertag, zugleich Internationales Marconi-Jahr. Außerdem feiern wir 150 Jahre kanadische Verfassung.

In der Stadt hatten sich damals die verantwortlichen Köpfe versammelt, um in der Constitutional Hall die Grundlagen für den Staat Kanada zu legen. Präsident Trudeau war gestern hier. Übermorgen, am 1. Juli, beginnt die RDV 2017 Sail-Québec. Ich gehe dann an Bord der SS Bark Europa und werde mit der Reisedelegation die nächsten sechs Wochen in Nordost-Kanada unterwegs sein: Charlottetown, Miramichi, Québec, Saguenay, Corner Brook, St. Paul, Bay of Fundy, Louisbourg, Lunenburg und Shelburne.

Wer kennt ihn nicht: Marconi

Marconi hatte sich seinerzeit regelrecht „ausgetobt“ und an den Ostküsten von Neufundland und Neuschottland Antennen für seine Ausbreitungsversuche aufgebaut. Im „Bären-Turm“ auf Prince Edward Island bin ich fündig geworden. Dort entdeckt mein altersschwaches Auge einen echten Original-Marconi-Empfänger mit einer Bandbreite von 15 kHz bis 1500 kHz. Ein weiterer Pionier ist in Prince Edward Island beheimatet: Capthorne MacDonald, ein Pionier des Slow-Scan-TV. Er erfreut sich bester Gesundheit, nur leider ist er eben nicht anzutreffen.

Von VY2 nach VE9

Charlottetown, 3. Juli 2017: An Bord gibt es einen Willkommensgruß für die „Frischlinge“ aus aller Welt. „Piraten“ kommen an Bord, ebenso ein Filmschaffender vom TV sowie ein Interviewer von Radio Kanada. Dazu das Sprachengewirr: Englisch, Französisch, Holländisch. Ab und zu geht es sogar auf Deutsch. Dann der Abschied: Herzlich wie immer! Mein Interview mit The Guardian ist nun auch im Internet zu lesen [1].

Es ist eine ruhige Fahrt, Kurs Nord. Bordarbeit-Routine ist angesagt: Seile reparieren, Rettungsübungen, Feueralarm. Warum nicht auch Entspannungsübungen? In der Nacht schaffen wir endlich bis zu 8 Knoten. Das Ziel: Die Îles de la Madeleine. Ich ziehe an Bord die Kelemen hoch. Es geht los als /MM mit KX3 und mit 50 W Out.

Ich habe Kontakte mit Ostküsten-Stationen, mit Ontario, darunter KC1GGA, N8EGZ, VA3KCP/M, K2M, WM3PN, aus Mississippi, Carolina, Philadelphia. Nicht dabei sind der mittlere Westen oder gar Kalifornien. Dafür aber Europa mit Rapporten von S3 bis S9 von SC51DX und EA5GHD. Offensichtlich liegt über dem Nordatlantik ein Fenster. Ansonsten herrscht Flaute auf Kurzwelle und auf See. Wir nehmen Kurs auf Miramichi, ca. 5000 Einwohner, in einer dünn besiedelten Gegend. Dort gibt es viel Fisch, eine Hummer-Industrie und ansonsten ein sehr, sehr ruhiges Leben. Der Nachschub rollt; so an die 30 Neuzugänge. Sogar Kollegen von früheren Antarktis-Touren im Jahr 2013 sind dabei.

Im Hafen ziehe ich wieder unser Banner auf. Alle Welt ist in Hochstimmung und sichtlich erfreut. Es ist ein „Open Ship“-Tag: Ein Familienvater mit seinen zwei Töchtern berichtet mir von seinen Bemühungen, die Älteste zu seinem Funker-Hobby zu bewegen.

Magnetic-Loop? Du bist nicht allein!

DM5ØØRT, EC4DX, SP3AM, IW2TR, S51DX heißen die nächsten Kontakte. VO1VR liefert den neuesten Wetterbericht von der Ostküste Neufundlands: Regen, Donner und Blitze. Gegen 18 Uhr treffe ich auf 20 m Niall, EI6HIB, aus Dublin. Danach Bob, K2AYA, aus New Jersey mit seiner Magnetic Loop und 80 W. Gegen 22 Uhr gelingt ein QSO mit Jason, KB1CSI, aus Virginia, sogar auf 10 m. Er gibt mir 53. Bob, AK3Y, aus Maryland und somit „gleich um die Ecke“ begegnet mir ebenfalls auf 10 m. Im Hafen herrscht blauer Himmel und strahlende Sonne zu irischen Rhythmen der örtlichen Mädels-Tanzgruppe an Land.

Nach zwei Nächten brechen wir westwärts auf in Richtung Saguenay. Wir kreuzen den Sankt-Lorenz-Strom in voller Länge. Sonne, Wind und Wellen satt, dazu zwei Sturmgebiete. Ich sitze unter Deck in aller Ruhe am Pokertisch und verfasse einen Bericht. „Learn how



to rock'n'roll a ship“, sagt Pete soeben, beim Vorbeigehen. Am 13. Juli 2017 herrscht Ruhe und das gibt mir erneut Gelegenheit, meine Mag-Loop (Magnetic Loop) weiter im Fjord von Tadoussac und Saguenay auszutesten. Dazu haben wir eine ruhige See, blauen Himmel und angenehme Wärme nach den vorhergehenden Sturmtagen auf See.

Auf dem Weg nach V01

In fast allen Anlegeplätzen besteht die Möglichkeit, am Abend und am Morgen die Kelemen als Vertikal/Horizontal-Dipol aufzuziehen. Nur tagsüber haben wir eben oft „Open Ship“. Alles muss dann schnellstens wieder verstaut werden.

Verbindungen mit Europa sind mit dem KX3 und dem kleinen „Nachbrenner“ immer wieder ein Höhepunkt: EA3, EA8, LZ, MØ, DG7, DG8. Aus dem

Bereich Japan, Pazifik, Australien ist bei mir nicht viel zu hören.

In den Häfen ist der Empfang überall überwältigend. Die Musik spielt auf, Feuerwerke und viele, fast zu viele Neugierige mit Fragen über Fragen. Man sieht und wird gesehen. Das heißt: Antenne auf- und abbauen; immer wieder das Deck schrubben, Infostand betreuen, Andenken verkaufen und vieles mehr. Der Segelalltag hat sonst seine Routinen. Insgesamt ist es viel zu ruhig! Zweimal erreichen wir kurz 10 Knoten. Ein Grund, eine Sektflasche zu köpfen.

Québec, wir kommen!

Während der Ruhezeiten ist viel Routinearbeit angesagt, Holz- und Stahlarbeiten en masse auf einem Segler, Baujahr 1911. Dazu Isolieren, Kabel, Stahlseile präparieren, oder einfach nur harte Arbeit am Hochseil.

**Bordarbeit:
Jeder packt mit an**

**SS Bark Europa mit
DL7JLL-Banner im
Sankt-Lorenz-Golf**

Link

[1] www.theguardian.pe.ca/news/local/german-traveller-72-seeks-out-adventure-at-every-turn-104651



SARK 110 messen wir einmal nach und siehe da, der Tuner hat die 3,8 MHz einfach „nicht verstanden“. Ich erfahre einige Wochen später, dass sie das Problem mit einfachen Bordmitteln haben lösen können. Es war ein Verbindungsproblem!

Mit Begeisterung an Bord und auf 40 m

Wir nehmen Kurs Nord-Ost Richtung Neufundland, Corner Brook. Mein Banner zeigt wieder seine Wirkung. Mike, VO1OK, stürmt aufgeregt an Bord. Er entscheidet sich spontan für eine Passage bei uns an Bord nach Lunenburg. Er ist ebenfalls Besitzer eines KX3, war damit jedoch noch nie /M, /P oder /MM gewesen. Auf Kurzwelle, vor allem auf 20 m, habe ich erstmalig Kuba gearbeitet, allerdings ohne Pile-Up. Mexiko ist auch präsent, aber selten. Viele spanischsprechende Stationen aus Südamerika sind am Morgen vertreten, aber ich komme nicht an sie heran. Die Kollegen kommen aus dem „Dauerreden“ nicht heraus. Am 10. August 2017, früh am Morgen, ist Mike, VO1OK, bei uns am Mikro und trifft auf 7,16 MHz alte Bekannte, eine Gruppe, die im September eine Galapagos-DXpedition vorbereiten. Es gibt ein großes Hallo bei den Kollegen auf beiden Seiten.

Langsam füllt sich mein Logbuch. Ich treffe auf mehr und mehr Runden, die sich regelmäßig treffen.

Anfang August 2017 treffen wir in Neuschottland ein. In Louisbourg ist der Empfang stilecht mit Salut. Die Stadt lädt ein zum Krabbenfestival. Louisbourg hatte in der Geschichte Kanadas eine große Bedeutung erlangt.

Immer wieder gibt es in den Pausen enge Kontakte zu unseren Gastgeber: Fragen zum Schiff, zur Mannschaft, zum Reiseziel, zu den „Tall-ships“, zum Leben an Bord, Arbeit, Essen, Mannschaft, meiner Amateurstation und vieles mehr ...

Mit HK4L aus Kolumbien kommt eine erste Südamerika-Verbindung zustande. Daneben immer mehr W-, N-, VE-Stationen. Einige Urlaubs-ORPler freuen sich über das „exotische“ DL-Rufzeichen und sind genauso aufgeregt wie DL7JLL. Von Shelburne aus klappt es mit S51, PZ5, EA1, EA5GIO und ON7 ganz gut.

Wir segeln nach Saint John in der Bay of Fundy. Ich gehe von Bord und erlaube mir zwei Wochen Urlaub und eine Entdeckungstour /M und /P mit dem Wagen in Neu-Braunschweig und zurück nach Neuschottland, um die Gegend zu erkunden und das Rätsel „West-Berlin“ zu lösen. Und Ost-Berlin? Das liegt ca. 1 km weiter östlich, gleich um die Ecke, wo denn sonst, im Queens-County zwischen Lunenburg und Liverpool, südlich von New Canada und New Germany. Die Gegend ist sehr dünn besiedelt. Endlich: Ein Einheimischer schwenkt begeistert die Berliner Fahne.

Des Rätsels Lösung von West-Berlin

Es gibt sogar eine kleine „Marina“. Das ist eine Einladung, um die Antenne aufzuziehen und um stilecht ein DL7-Rufzeichen aus West-Berlin zu aktivieren. West Berlin in Kanada, wie kommt das? Über einige Zufallstreffer im Touristenamt, Interviews und Umwege erhalte ich mehr Infos: Herr Borden L. Conrad hatte zum Thema Geschichte der Region ein Buch veröffentlicht und ist bereit, mir davon ein Exemplar zu vermachen. In seiner Anwaltskanzlei Conrad & Feindel in Liverpool, NS, hängt eine Wandkarte vom Queens County mit West-Berlin und Berlin-East aus der Zeit um 1886 mit allen Siedlerfamilien in diesen Bereichen, den Conrads, den Wentzels und den anderen aus Rheinland-Pfalz. Wer von euch heißt zufällig Conrad mit QTH in Rheinland-Pfalz und Verwandten in West-Berlin, NS?

Niemand stört sich an der Antenne: „Great, have fun“, heißt es. Was auch sonst, als ich meine Angelrute aufziehe. Endlich ein Exot aus Europa, der West-Berlin in die Luft bringt! Die Ausbreitungsbedingungen auf 20 m bei uns am Nachmittag machen Verbindungen

QRV vor der Kulisse der Madeleines

Im Hafengebiet von Québec ist mit HF nichts zu machen. Die Einschätzungen von örtlichen Technikern bestätigen meine eigenen negativen Erfahrungen. Der Störpegel gigantisch. Im Übrigen ist das zahlreiche Sicherheitspersonal sehr freundlich, aber bestimmt und hat auch so seine Fragen.

Die Stadt ist vier Tage lang in Hochstimmung mit Feiern und Umzügen. Der Dreimaster ist der Aufmacher. Bei den Stadtumzügen sind alle Mannschaften mit viel Begeisterung dabei. Es ist fast schon wie beim Karneval. Der Aufwand ist gewaltig. Es ist viel Geld aus Ottawa mit dabei für die strukturschwachen Regionen Ost-Kanadas. Vor allem aber immer wieder gefordert ist das Engagement der vielen Freiwilligen!

Ich nutze die Gelegenheit und sehe mich an Bord anderer Schiffe um. Mich erreicht ein Hilferuf von der „Wylde Swan“. Sie haben an Bord zwei Langdrähte. Der eine funktioniert mit Balun, der andere mit einem altbewährten Automatik-Antennentuner. Mit meinem

Waghalsige Arbeit am Hochseil



nach Europa möglich. Wenn nur nicht immer wieder diese Autos so verdammt schwachbrüstige Batterien hätten! Ein zufällig anwesender deutschstämmiger Sommerfrischler, OM Rolf Seringhaus und Tochter Claire aus Ontario, helfen aus. Sie hatte in Weimar einst Deutsch gelernt. Glück im Unglück. Mittels Starterkabel „erwecken“ sie meine Auto-Batterie zu neuem Leben.

Die 3-Mast-Bark liegt derweilen im Trockendock von Lunenburg zur Überholung und landet runderneuert anschließend wieder im angestammten Element. Ende August ist das Programm RDV 2017 der Sail-Canada beendet. Ab jetzt geht es stramm über den Atlantik, die Sturm-Gebiete bis nach Brasilien, Montevideo und schließlich zum VP8-Land, den Falklandinseln auf der südlichen Erdkugel.

Die Südatlantische Anomalie

Wir wollen den altbekannten „Trade Winds“ folgen. Vage Hoffnung, so vage wie die auf gute Ausbreitungsbedingungen. Zunächst Süd-Ost, dann über den Äquator mit Taufe und neuer Namensgebung. Danach Kurs Süd-West, Richtung Salvador da Bahia in Nord-Ost-Brasilien.

Die ganze Tour ist sehr ruhig; ein Hin- und Herschaukeln. In der einsamen Weite des Atlantischen Ozeans begleiten uns Delfine und fliegende Fische. Und ich bin auf der Suche nach KW-Stationen. Die Magnetantenne hat einen relativ sicheren Platz gefunden. Es gibt kaum ein Fleckchen, wo kein Seil, kein Segel, kein „Witwen-Macher“ (Block) seinen Platz beansprucht. Wo liegen die Prioritäten? Die gesamte Antennenanlage, seien es Mag-Loop oder Kelemen-Dipol, müssen immer wieder aufgebaut, abgebaut und in Sicherheit gebracht werden. Das bedeutet Extrembelastungen für Kabel und Verbinder.

2 Uhr morgens: „brace, brace, brace“! Tempo ist angesagt. Raus aus der Koje! Rette die Antenne, wer kann. Inzwischen haben sich alle an Bord an die Funkanlage gewöhnt. Ich erhalte frühzeitige Vorwarnungen für bevorstehende Kursänderungen sowie Segelarbeiten. Am 19. September 2017 hatten wir den Wendekreis des Krebses überschritten. Die Ausbreitungsbedingungen? Könnten besser sein!

Dazwischen gibt es auch mal einen Sprung in den Atlantik bei 28 °C Wasser. Auf 20 m erwartbar, bei Morgendämmerung und Sonnenuntergang, sind

die Greyline-Verbindungen, aber ohne mich. Als SWL hört man nur immer wieder von 500 W, 1 kW und vielen, vielen Elementen am Beam. Ich höre Signale auf 10 m. Dicke Signale auch auf 20 m, ZD7VC aus Santa Helena mit riesigem Pile-Up von „Whisky“-Stationen.

Die Öffnung dauert ca. zwei Stunden. Dann geht der Kollege QRT. Aus vielen QSOs entnehme ich, dass ein Sunspot im „Anmarsch“ sei. Ansonsten herrscht bei uns Flaute. Kaum Winde, wir sind auf der Suche nach Rändern von verteilten Hoch- und Tiefdruckgebieten. Augenscheinlich früher als erwartet sind wir in den Doldrums, der Bereich um den Äquator herum; auch ITCZ (International Temperature Convergence Zone) genannt. Auf Deutsch: Kein Ausweg wegen der dort oft herrschenden Windstille.

Das Problem Karibik-Wirbelstürme meldet die Wetterfunkstation auf Trinidad! Die Stromversorgung ist ausgefallen. Am 12. September 2017 gibt es endlich wieder ein QSO: PV8AL aus Brasilien wird gearbeitet. Am 17. September 2017 schwärmen OMs aus Europa über die exzellenten Verbindungen Europa mit VK, ZL, Pazifik während des vorhergehenden Solarspots. Da kann man bei uns nur davon träumen. Ein heißes Thema zurzeit: Was ist besser bzw. sinnvoller? SSB, CW oder Amtor/Pactor? Einer unserer Kapitäne hätte am liebsten, wenn ich an Bord mit Pactor meine Ausbreitungstests unternommen hätte. Man setzt große Hoffnung auf Pactor, das sich als Alternative langsam, aber stetig auch im maritimen Seefunk durchzusetzen scheint.

Unter vollen Segeln nehmen wir Kurs Richtung Van-Allen-Irregularität, auch Südatlantische Anomalie genannt – ein Bereich erhöhter Strahlungsaktivität, die mit einer regionalen magnetischen Anomalie zusammenhängt. Die SAA soll bei 40° Süd und 30° West liegen. Das Zentrum liegt zur Zeit vor der Küste Brasiliens, östlich von Rio.

Kommunikation an Bord und von Bord

Und was ist mit KW? Marconi wäre sicher verzweifelt. Lediglich kurz vor Sonnenuntergang und kurz nach Sonnenaufgang hört man etwas wispern.



Und was ist mit HF an Bord? Da gibt es Tuner-, WiFi-Probleme und mehr! Das Mantelwellenproblem der Schiffsantennen wurde erkannt, aber nicht vollständig beseitigt. Problemfall Ruderanzeige: Sie wedelt mit dem Zeiger, und das nicht nur aus Freude, wenn der Kapitän seine Stimme ertönen lässt. Problemfall WiFi an Bord und von Bord zum Hafen: Kann funktionieren, muss aber nicht. Verbindungen brechen zusammen oder werden erst gar nicht aufgebaut, wie beim Internet im Hotel.

Problemfall Transceiver: Meine externe Key-Taste (nicht die Paddle-Taste vom KX3) hatte bereits in Polynesien vor Jahren einmal ihren Geist aufgegeben. Sie wurde einfach nicht mehr erkannt. Mal sehen, vielleicht kann Neptun mir da nächste Woche weiterhelfen, und so kommt es dann auch. So langsam kriechen die Schwachstellen der extremen Miniaturisierung und Digitalisierung aus ihren Verstecken hervor. Bits und Bytes scheinen oftmals die Flucht zu ergreifen, wenn HF im Anmarsch ist.

Von anderen Schiffen erreichen uns „Horror Meldungen“. Immer noch brechen Monitore, Empfangsanlagen zusammen, wenn auf KW „Leistung gemacht“ wird. Störungen kommen auch aus der Bordelektronik. Bei meinen früheren Antarktis-Touren 2003 und 2013 konnte ich beim KW-Empfang Bordstörungen nur durch einen Trick umgehen: Für Empfang lief der Transceiver auf Batterien. Für Senden dann Umschalten ans Bordnetz. Bei dem Atlantik-Projekt 2017 dagegen waren Störungen aus den Bordmaschinen, Bohrern, Schweißgeräten nur selten vorhanden.

(wird fortgesetzt)

Sprung in den Atlantik bei 28°Wassertemperatur, zwischen Bermuda-Dreieck und den Azoren

Das Heft zum Thema **Kurzwellen DX Handbuch**



Bezug: **DARC Verlag GmbH**
Lindenallee 6
34225 Baunatal
verlag@darcverlag.de
www.darcverlag.de