



**SEEFUNKKAMERADSCHAFT e.V.
BREMEN**

Mitteilungsblatt

Ausgabe 3/2014



TITELSTORY
Mythen um Oktopusse

Viele Mythen ranken sich um Oktopusse, die faszinierenden Urwesen der Ozeane. Selbst große Schiffe sollen sie in die Tiefe gerissen haben! Doch Forscher kommen jetzt langsam hinter die Geheimnisse dieser Urzeitabkömmlinge.

Weiter auf Seite 5

Panamakanal – Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik

Vor 100 Jahren wurde der Kanal erstmals befahren

Seite 46 – 48



INHALTSVERZEICHNIS

Gedanken zur Zeit – Ein Urlaubsgruß von der Insel Rügen	Seite 3
Jahreshauptversammlung der SFK	Seite 4
Mythen um Oktopusse – Urwesen der Ozeane	Seite 5
Albtraum der Seeleute – dem Reich der Fabeln enthoben	Seite 6
Humboldtkaikalmar: Das Monster mit den Messerarmen	Seite 7
Kannibalismus als „Rettungsbootmechanismus“	Seite 9
Die Speckflagge und das Seepferdchen	Seite 12
Satellitennavigation – unverzichtbare Dienstleistung	Seite 13
Online auf den Ozeanen	Seite 16
Klimawandel fördert Kurzwelleneinsatz	Seite 19
Erinnerungen an den Beginn des Ersten Weltkriegs	Seite 27
Zwei Schiffe – ein trauriges Schicksal	Seite 30
Noch ein Wort zum „Maritime Radio Day“	Seite 32
Auf und Ab der Kurzwelle im heutigen Seefunk	Seite 33
Einmal noch nach Rio – Reise mit einem Containerschiff	Seite 40
Zu (fast) guter Letzt	Seite 45
Panamakanal – Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik	Seite 46

STAMMTISCH / TERMINE

Jeden ersten Donnerstag im Monat (ab 18 Uhr) im „Flemming's“ Restaurant, steuerbordseite Bremer Hbf. Fällt der erste Donnerstag auf einen Feiertag, gilt der zweite Donnerstag als Stammtischtag.

IMPRESSUM

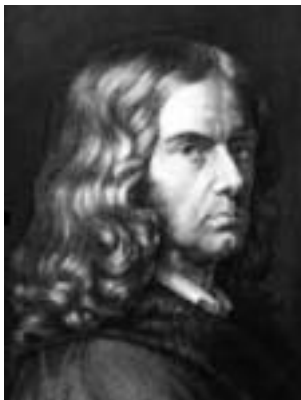
Herausgeber:	Seefunkkameradschaft e.V. Bremen
Redaktion:	Rolf Marschner, E-Mail: dl9cm@t-online.de
Herstellung:	Sylvester Föcking, E-Mail: sylfoecking@seefunker.de
Satz und Druck:	Satz-Studio Schmitt, E-Mail: info@etiketten-fuchs.de
Bankverbindung:	Die Sparkasse in Bremen IBAN: DE08 2905 0101 0001 1342 12; BIC SBREDE22XXX
1.Vorsitzender:	Paul Hag, Heideweg 46, 29640 Schneverdingen, E-Mail: sfk-hag@t-online.de Tel.: 05193-9823534 Fax: 05193-9823535 - Mobil: 0160-90503338
2.Vorsitzender:	Heinrich Busch, Ströher Straße 19A, 27729 Hambergen, Telefon: 04793-955415 Mobil: 0178-4303604, hbusch@seefunknetz.de
Kassenwart:	Hans-Georg Korth, Robert-Koch-Straße 31, 28277 Bremen, Tel.: (0421) 876847 E-Mail: hans-g-korth@t-online.de



GEDANKEN ZUR ZEIT

Helga und Rolf Marschner

Ein Urlaubsgruß von der Insel Rügen



Adelbert
von
Chamisso

Die Jungfrau von Stubbenkammer

*Ich trank in schnellen Zügen
Das Leben und den Tod
Beim Königsstuhl auf Rügen
Am Strand im Morgenrot.*

*Ich kam am frühen Tage
Nachsinnend einsam her,
Und lauscht' dem Wellenschlage,
Und schaute übers Meer.*

*Wie schweifend aus der Weite
Mein Blick sich wieder neigt,
Da hat sich mir zur Seite
Ein Feenweib gezeigt.*

*An Schönheit sondergleichen,
Wie nimmer Augen sah'n,
Mit gold'ner Kron' und reichen
Gewändern angethan.*

*Sie kniet' auf Felsensteinen,
Umbrandet von der Flut,
Und wusch, mit vielem Weinen,
Ein Tuch, befleckt mit Blut.*

*Umsonst war ihr Beginnen,
Sie wusch und wusch mit Fleiß,
Der böse Fleck im Linnen
Erschien doch nimmer weiß.*

*Da sah sie unter Thränen
Mich an, und bittend fast;
Da hat ein heißes Sehnen
Mich namenlos erfaßt.*

*»Gegrüßet mir, du blendend,
Du wundersames Bild.« – –
Sie aber, ab sich wendend,
Sprach schluchzend aber mild:*

*»Ich weine trüb' und trüber
Die Augen mir und blind;
Gar Viele zieh'n vorüber,
Und nicht ein Sonntagskind.*

*Nach langem, bangen Hoffen
Erreichst auch du den Ort –
O hättest du getroffen
Zum Gruß das rechte Wort!*

*Hätt'st du Gott helf'! gesprochen,
Ich wär erlöst und dein,
Die Hoffnung ist gebrochen,
Es muß geschieden sein!« –*

*Da stand sie auf, zu gehen,
Das Tuch in ihrer Hand,
Und wo die Pfeiler stehen,
Versank sie und verschwand.*

*Ich trank in schnellen Zügen
Das Leben und den Tod
Beim Königsstuhl auf Rügen
Am Strand im Morgenrot.*



Jahreshauptversammlung SFK

Mit diesem Mitteilungsblatt wiederholen wir die Einladung zur Jahreshauptversammlung, verbunden mit dem anschließenden und traditionellen Reis&Curry-Essen in der TRITONIA in Bremen.

Wann: JHV am 20. September 2014 , 16.00 – 18.00 Uhr

Reis&Curry Essen ab 19.00 Uhr (die Sterne werden wieder leuchten)

Wo: Tafelhaus TRITONIA, Leinstr. 5, 28199 Bremen (Tel. 0421-533818)

ANMELDUNGEN (verbindlich) zu beiden Veranstaltungen bitte bis zum 14. September 2014 an den 1. Vorsitzenden per e-mail (sfk-hag@t-online.de) oder telefonisch unter 05193-9823534 oder 0160-90503338. Natürlich auch per Post oder Fax 05193-9823535.

Wie bekannt, wird am Tisch gezahlt und unser Serviceteam würde sich über regen Besuch sehr freuen. Wer letztes Mal dabei war erinnert sich an eine kurzzeitige Unruhe, weil ca. 20 Besucher ohne Anmeldung auftauchten, was sowohl bei der Platzverfügbarkeit (es fehlten Tische) als auch bei den Speisen zu Engpässen führte. Wir waren am Ende fast 90 Besucher und unser Koch hatte Streßanfänge, aber es hat „bis auf die Glimm“ gepasst und der „Langspeiss“ wurde gerade so noch vermieden. ALSO ANMELDEN und alles läuft ruhiger ab.

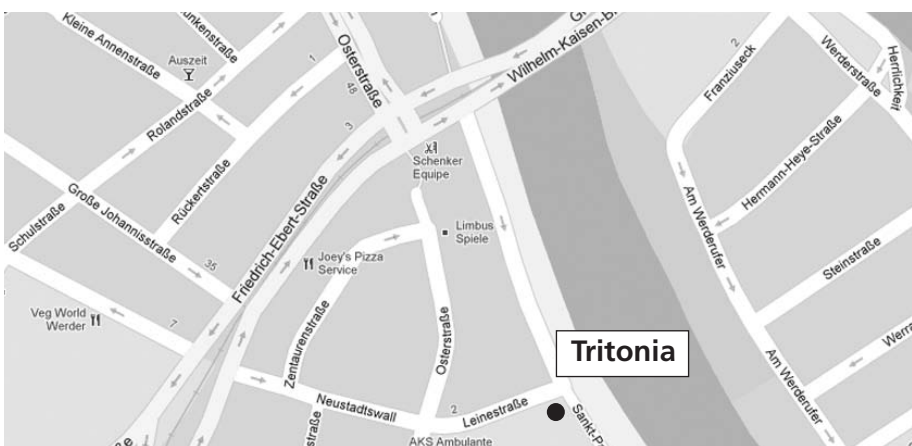
Vorläufige Tagesordnung JHV 21. September 2014:

Begrüßung – Bestellung des Versammlungs-/Wahlleiters

Feststellung der Beschlussfähigkeit (7 Mitglieder)

1. Aussprache und Genehmigung des Protokolls der JHV 2013 (Tischvorlage)
2. Bericht des 1. Vorsitzenden (Tischvorlage)
3. Bericht des Kassierers
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstandes
6. Neuwahl des Vorstandes
7. Bestellung der Kassenprüfer
8. Anträge
9. Verschiedenes

1. FO Paul Hag



Mythen um Oktopusse – Urwesen der Ozeane

Fischer fangen Tierkadaver mit schlangenähnlichem Kopf

Viele Mythen ranken sich um Oktopusse, die faszinierenden Urwesen der Ozeane. Selbst große Schiffe sollen sie in die Tiefe gerissen haben! Doch Forscher kommen jetzt langsam hinter die Geheimnisse dieser Urzeitabkömmlinge. Im April 1977 zieht die Crew der „Zuiyo-Maru“ vor der Küste Neuseelands einen Tierkadaver mit einem schlangenähnlichen Kopf an Bord, etwa zehn Meter lang und 2.000 Kilo schwer. Wissenschaftler identifizierten den Kadaver als Plesiosaurier – eine Tierart, die als längst ausgestorben galt. Nun soll geklärt werden, ob es sich bei dem Fang tatsächlich um einen verstorbenen Plesiosaurier gehandelt hat.

Ist das Seeungeheuer ein reines Fantasiegeschöpf oder hat es aus der Zeit der Urechsen in den großen Meeren überlebt?

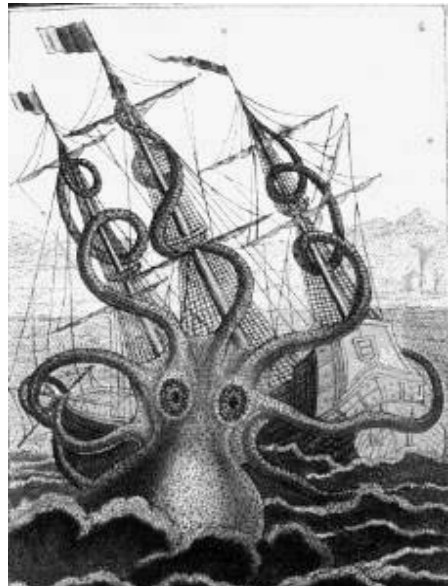
In vielen neuartigen Versuchen beweisen Oktopusse schier unglaubliche Fähigkeiten, sie öffnen sogar Gefäße, um an ihre Beute zu kommen. Damit ist erstmals ihre Fähigkeit zu abstraktem Denken bewiesen. Eine Fähigkeit, die wir vielleicht den Menschenaffen, nicht aber urzeitlichen Meeresbewohnern zutrauen würden!

Quelle: youtube.com

Der Humboldt-Kalmar (*Dosidicus gigas*), auch Humboldt-Kalmar, Riesenkalmar, Riesen-Pfeilkalmar oder Riesen-Flugkalmar, ist ein pelagischer Kopffüßler aus der Ordnung der Kalmare. Er ist die einzige Art der damit monotypischen Gattung *Dosidicus*.

Verbreitet ist er an der Pazifikküste Nord- und Südamerikas. Den Namen „Humboldt-Kalmar“ hat er vom Humboldtstrom, in dessen Gebiet er lebt, „Riesen-Flugkalmar“ (engl. jumbo flying squid) wird er wegen der Fähigkeit, sich aus dem Wasser zu katapultieren, genannt.

Quelle: ZDF-Archiv





Albtraum der Seeleute – dem Reich der Fabeln enthoben

Groß wie ein Fass sei sein Kopf gewesen und mit Armen, stark wie Keulen, habe er um sich geschlagen. Rund 700 Pfund soll das Tier gewogen und übel gestunken haben. In der 37-bändigen „Naturalis Historia“ aus dem 1. Jahrhundert nach Christus berichtet Cajus Plinius Secundus über nächtliche Raubzüge des Ungeheuers, das offene Fischbehälter der Seeleute an Land plündert und auf offener See Ertrinkende in den Tod reißt. Viel Neues kommt in den nächsten 1500 Jahren nicht dazu.

Dem Reich der Fabeln endgültig enthoben wird der Riesenkalmar, als er von Japetus Steenstrup seinen wissenschaftlichen Namen erhält: *Architeuthis dux*, „Der Erste unter den Kalmaren“. Der dänische Naturforscher hat sich schon länger mit den alten Geschichten beschäftigt, als er 1853 dann den Schnabel eines Riesenkalmars untersuchen kann. Immer wieder gelangen nun Körperteile des Riesen in die Hände von Wissenschaftlern, die von angeschwemmten Kadavern oder Beifängen der Fischer stammen. Auch Walfänger berichteten regelmäßig von riesigen Tentakeln oder Hornschnäbeln, welche von verendenden Pottwalen ausgespuckt bzw. aus ihren Mägen geborgen werden.

Daneben sind es aber auch Begegnungen der unheimlichen Art, welche das schauerliche Image von *Architeuthis* weiter nähren. So wie die Geschichte aus Neufundland, wo drei Heringsfischer mit einem Ruderboot ein vermeintliches Wrackteil untersuchen wollen, das vor der Küste treibt. Doch plötzlich umschlingen riesige Arme das Boot und drohen, es mit sich in die Tiefe zu ziehen. Erst als der zwölfjährige Tom Piccot beherzt sein Beil zückt, verschwindet das Ungetüm – und die Wissenschaft erhält ein neues Untersuchungsobjekt: einen über sechs Meter langen Tentakel.

Zufällig an der Meeresoberfläche?

Der Greifswalder Meereszoologe und Tintenfischforscher Volker Miske sieht mehrere mögliche Gründe für Begegnungen von Menschen mit Riesenkalmaren an der Oberfläche. Zum einen kann der Aufstieg der Tiere mit ihrem energieeffizienten Auftriebssystem zusammenhängen. Die Tiefseekalmar haben in ihrem Gewebe Salmiak eingelagert, das ein geringeres spezifisches Gewicht als Meerwasser hat und sie so praktisch schwerelos im Wasser schweben lässt.

Ist ein Exemplar nun alt oder krank, könnte das fein abgestimmte System durcheinander geraten



und das Tier nach oben getrieben werden. Oder es gerät in eine starke vertikale Meeresströmung, die es wie im Fahrstuhl an die Oberfläche transportiert.

Humboldtcalmare auf dem Deck

Einige der Berichte könnten auch auf die Verwandten von Architeuthis zurückgehen. So kann man ihn leicht mit dem wuchtigen Kolossalcalmar verwechseln oder dem Rie-

senkraken, einem Oktopus, der bis zu sieben Meter Armspannweite erreichen kann und in flachen, küstennahen Meeresteilen lebt.

Ebenso unter Verdacht: der Humboldtcalmar, er wird zwar nur 2,50 Meter lang, kann sich aber meterweit aus dem Wasser katapultieren und zum Erschrecken der Seeleute auf einem Schiffsdeck landen.

Quelle: Terra X

Humboldtcalmar: Das Monster mit den Messerarmen

Von Georg Rüschemeyer

Die Fischer der mexikanischen Cortezsee nennen den Humboldtcalmar „roter Teufel“ – nicht nur wegen seiner Hautfarbe, die schlagartig von weiß nach rot wechseln kann. Der zehnamige Meeres-Bandit ist ein gefährlicher Räuber, das gefräßigste Weichtier überhaupt.

Killer-Calmar! Roter Teufel! Tödliche Tentakel! – Fernsehdokumentationen über den Humboldtcalmar sparen nicht mit reißerischem Vokabular. *Dosidicus gigas*, wie der Tintenfisch wissenschaftlich heißt, eignet sich auch zu gut für eine TV-gerechte Verklärung zur artgenossen- und menschenfressenden Bestie. Denn die zentnerschweren Kopffüßer verbringen den Großteil ihres Lebens in mehreren hundert Meter Wassertiefe, wo sie sich dem Forscherblick weitgehend entzie-

hen und so der Legendenbildung Vorschub leisten.

Humboldtcalmare sind Raubtiere, große Raubtiere. Wie groß die Jumbos tatsächlich werden, ist allerdings umstritten und wegen der langen, dehnbaren Tentakel auch nicht leicht zu messen. Die zuverlässigste Längenangabe für einen Calmar bezieht sich auf den Mantel, jene muskuläre Hülle, welche die inneren Organe enthält und, senkrecht zur Körperachse geschnitten, die gummiartigen Calamari-fritti-Ringe liefert. Im Fall des Humboldtcalmars glichen solche Ringe eher Schwimmreifen: Ihr Mantel kann über einen Meter lang werden, zusammen mit dem daraus hervortretenden Kopf und den Fangarmen messen große Exemplare leicht zwei Meter, manche sollen auch noch deutlich größer werden. Damit ist er zwar immer



noch um einiges kleiner als die gigantischen Riesenkalmare der Tiefsee. Deren größter, der Gallertkalmar *Mesonychoteuthis hamiltoni*, bringt es vermutlich auf Mantellängen von vier und Gesamtlängen von bis zu 15 Metern.

Doch diese Kolosse verbringen ihr gesamtes Leben in der Tiefsee des Südpolarmeers. Sichtungen sind so rar, dass der Wissenschaft erst wenige komplette Exemplare bekannt sind. *Dosidicus gigas*, der Humboldt- oder Jumbokalmar, dagegen kommt regelmäßig an die Wasseroberfläche. Humboldt heißt der Kalmar, weil er in der kalten Meeresströmung vor der Westküste Südamerikas zu Hause ist, die nach dem berühmten deutschen Naturforscher benannt ist.

Anders als ihre nächsten Verwandten, die Sepien und Kraken, sind die meisten Kalmare ausdauernde Schwimmer und mit ihren kräftigen Flossen an ein Leben im offenen Meer angepasst. Soll es besonders schnell gehen, schalten sie auf Düsenantrieb. Dabei wird das in der Mantelhöhle befindliche Wasser mit Hochdruck durch den Siphon, eine Art drehbarer Rückstoßdüse, gepresst.

An die Grenzen seines Lebensraums stößt der hoch mobile Humboldtkalmar dort, wo der Nährstoffgehalt des Wassers eine

kritische Grenze unterschreitet.

Denn von den gelösten Nährstoffen, allen voran Phosphor, hängt die Menge des pflanzlichen Planktons ab. Dieses bildet die Basis der ozeanischen Nahrungspyramide, an deren Spitze neben großen Raubfischen und Meeressäugern auch der Humboldtkalmar jagt. Und der Jumbo-Squid, wie ihn die Amerikaner nennen, braucht viel Futter: täglich rund zehn Prozent seines eigenen Gewichts.

Damit wächst er in seinem nur ein bis zwei Jahre währenden Leben von einer wenige Milligramm schweren Larve zu einem Kaventsmann von 50 kg Lebendgewicht heran – ein menschliches Neugeborenes müsste in der gleichen Zeit zur Größe eines erwachsenen Blauwals heranwachsen, würde es mit demselben Tempo wachsen.

Auf dem kurzen Weg zum Erwachsenenalter fressen sich die Tiere durch das komplette Nahrungsangebot des Ozeans, angefangen bei tierischem Plankton über Krill und Sardinen bis hin zu größeren Fischen. Die Beute wird nach der alten Kalmaren- und Sepien-eigenen Methode erlegt: Der Jäger schleicht sich dicht an sein Opfer heran, dann schießen die beiden langen, mit kräftigen Saugnapfen bestückten Fangarme nach vorn.



Die Tentakel packen die Beute und ziehen sie blitzschnell in den Kranz der acht kürzeren, aber dafür noch stärkeren Arme.

Spätestens jetzt gibt es kein Entkommen mehr: Mehr als 1000, mit scharfen Chitinzähnen bestückte Saugnäpfe halten auch den glitschigsten Fisch fest und bugsieren ihn zu den ebenfalls aus Chitin bestehenden Mundwerkzeugen im Zentrum des Armkranzes. Der Kalmarschnabel, der äußerlich dem eines Papageien ähnelt, reißt mit seinen geriffelten Schneideflächen, die wie bei einer Geflügelschere ineinandergreifen, große Stücke aus der Beute und befördert sie in den Schlund. Auf diese Weise machen die Tiere Jagd auf alles, was nur ir-

gendwie ins Beuteschema passt. Besonders häufig erwischt es Laterenfische, deren fast 250 bekannte Arten in der Zone zwischen 300 und 1000 Meter Meerestiefe den Großteil des beschuppten Lebens ausmachen – ihre Leuchtorgane machen sie für die Tintenfische zur leichten Beute.

In den Mägen gefangener Humboldtalmare finden sich neben Fischen und Krustentieren aller Art aber auch Überreste anderer Kopffüßler, darunter regelmäßig Angehörige der eigenen Art. Diese karnibalistische Ader trägt zum schlechten Ruf von *Dosidicus gigas* bei, der von lateinamerikanischen Fischern auch als *Diabolo Rojo*, roter Teufel, bekannt ist.

Kannibalismus als „Rettungsbootmechanismus“

Von Georg Rüschemeyer

Kannibalismus als „Rettungsbootmechanismus“ – nur radikaler Existenzkampf bringt binnen eines Jahres zentnerschwere Tiere hervor. Sie sind die Auswahl aus bis zu 32 Millionen Eiern des Tintenfischweibchens

Dabei ist Kannibalismus im Tierreich weit verbreitet und kann evolutionsbiologisch gesehen durchaus sinnvoll sein. Denn im Existenzkampf setzen die Jumbo-Squids voll auf die Massenproduktion von Nachkommen. Bis zu 32 Millionen

Eier enthalten die Ovarien geschlechtsreifer Weibchen. Dass sich die daraus schlüpfenden Jungtiere auch gegenseitig verspeisen, stellt einen Konzentrationsprozess der im Meer weit verteilten Biomasse dar, ohne den die Überlebenden wohl niemals innerhalb eines guten Jahres zu zentnerschweren Tieren heranwachsen könnten.

In ähnlicher Weise dezimieren sich junge Hechte gegenseitig, bis nur noch wenige kräftige Tiere übrig bleiben, für die der Karpfenteich ausreichend Beute bietet –



Biologen nennen diesen Effekt den „Rettungsbootmechanismus“.

Evolutionär hat es die Tintenfischsippe, die wie Schnecken und Muscheln zu den Mollusken gehört, jedenfalls weit gebracht. Hochkomplex sind etwa die Augen, die den Linsenaugen der Wirbeltiere weitgehend gleichen. Erst der Blick auf Details offenbart ihre völlig unabhängige Entwicklung im Lauf der Evolution. Auch intellektuell gelten sie mit Abstand als die klügsten Wirbellosen; ihre Lern- und Problemlösefähigkeiten können sich mit denen vieler Säuger messen.

Vor Neid erblassen müsste jedes Chamäleon wegen der enormen Wandlungsfähigkeit, mit der viele Kopffüßler (so die zoologisch korrekte Bezeichnung) Farbe und Musterung ihrer Haut in Sekundenbruchteilen komplett verändern können. Sie beruht auf winzigen, mit Pigmenten gefüllten Zellen, den Chromatophoren, die im Fall des Humboldtkaumars mit nur einem Farbton auskommen: Rot. Wenn diese Zellen, die dem direkten Befehl des Gehirns unterstehen, ihre Pigmente auf die Größe eines Punktes zusammenziehen, legen sie das dahinter liegende weiße Muskelgewebe frei. Im entspannten Zustand färben sie den Tintenfisch dagegen in tiefes

Braunrot. Die koordinierte Aktivität der bis zu zehn Millionen Chromatophoren in der Haut des Tieres ermöglicht es ihm, seine Körperfarbe innerhalb von Millisekunden zwischen Weiß und Rot zu wechseln, was der rote Teufel zu regelrechten Blinkfeuerwerken nutzt.

Strittig ist, wozu das Ganze gut sein soll. Dient es der Kommunikation untereinander? Oder soll der schnelle Wechsel zwischen hell und dunkel den Umriss im Wasser auflösen und Feinde verwirren?

Eine solche Verschleierungsstrategie hilft vielleicht noch gegen Haie, Schwertfische und Zahnwale, die wichtigsten natürlichen Feinde der erwachsenen Humboldtkaumare. Doch ihrem ärgsten Feind, dem Fischer, sind sie weitgehend ausgeliefert. Besonders intensiv wird die Kalmarfischerei in der Cortezsee im Golf von Kalifornien betrieben, wo auch die Bilder des österreichischen Fotografen Ivo Kocherscheidt auf diesen Seiten entstanden sind.

Nachts, wenn mit dem Zooplankton auch Laternenfische und Kalmare in die oberen Wasserschichten steigen, gehen die Fischer von Santa Rosalía in Pangas, kleinen Holzbooten mit Außenbordern, auf Kalmarfang. An ihren Leinen hängen so genannte Jigs – Angelhaken, die mit Kränzen von nach oben gerichteten Stahlnadeln be-



Zehnmögiger Bandit: Die Fangarme des Humboldt-kalmars sind mit mehr als tausend Saugnäpfen bewehrt; jeder davon ist mit messerscharfen Chitin-zähnen bestückt. Taucher brauchen Schutzkleidung, sonst drohen schwere Verletzungen.

stückt sind. Als Köder dient ein Stück fluoreszierendes Plastik, das auf die Tiere die gleiche Anziehungskraft ausübt wie die Leuchtorgane der Laternenfische.

Wenn der Kalmar seinen Irrtum schließlich bemerkt, haben sich die Stahlnadeln des Jig bereits durch seine Arme gebohrt, sein instinktiver Fluchtversuch in die Tiefe treibt sie nur noch tiefer ins Fleisch. In einem oft zähen Kampf, in dem das Tier seine Tintenvorräte verschießt, hievt es der Fischer in sein Boot. Dabei kann es vorkommen, dass sich Artgenossen über das wehrlose Tier hermachen und dem Fischer

nur noch ein angebissener Kadaver bleibt.

Die Arbeit ist für mexikanische Verhältnisse lukrativ, aber auch gefährlich. Die angelandeten Kalmare schlagen mit ihren zahnbewehrten Armen um sich; ihr Schnabel kann eine menschliche Hand mühelos abtrennen. Und immer wieder, so erzählt man sich in den Kneipen von Santa Rosalía, fielen Fischer bei der Arbeit in das von Kalmaren brodelnde Wasser. Trotzdem laufen während der von Mai bis November dauernden Saison Nacht für Nacht Hunderte Pangas aus Santa Rosalía aus.

Das angelandete Kalmarfleisch wird in den Fabriken vor Ort zerlegt und dann in Kühltrucks zu den Großmärkten in den USA gebracht. Der Fang geht fast komplett auf die asiatischen Märkte.

Dank seiner immensen Fruchtbarkeit und des schnellen Wachstums kann dem Humboldtcalmar als Spezies offensichtlich weder die intensive Befischung noch seine kanibalistische Ader etwas anhaben; die Bestände scheinen bisher jedenfalls stabil zu sein. Wobei Forscher bereits zu bedenken geben, dass die Ressource vorsichtig genutzt werden sollte, da man zu we-



nig über die Tiere wisse. Aber solche Appelle konnten schon die ruinöse Ausbeutung der weltweiten Fischbestände nicht stoppen - wie sollen sie da bei einem Tier fruchten, das sich scheinbar unbegrenzt reproduziert und noch dazu ein so schlechtes Image hat wie der Diabolo Rojo?

Der Biologe Georg Rüschemeyer kennt die roten Teufel nur aus der Literatur und vom Fernsehschirm. Fotograf Ivo Kocherscheidt besuchte sie in ihrem Reich, der Cortezsee. Glück für den Österreicher, dass die Kalmare sich gerade rar machten und nicht im Schwarm auf ihn losgingen.

Mit freundlicher Genehmigung des Autors und der Zeitschrift Mare.

Die Speckflagge und das Seepferdchen

Wer kann das Rätsel um die Entstehung zur SFK-Fahne lösen?

Die Durchsicht des SFK-Archivs ergibt keine Hinweise wann, wie und wo diese SFK-Fahne entstanden ist.

Innerhalb des Vorstands kann sich nur unser Herr Korth so erinnern, dass diese Fahne wohl schon seit Herrn Paaschs Zeiten existent ist und auf einigen Jahrestreffen in der Niederdeutschen Bühne in Bremen auch gezeigt/gehisst wurde. 1984 wurde diese Fahne von Frau Paasch an Herrn Korth gegeben,

der sie dann dem SFK-Archiv übergab. Zur Zeit befindet sich dieses gute Stück beim 1. Vorsitzenden und ist nach wie vor in gutem Zustand.

Wer weiß also etwas über die Entstehung, warum der Schwanz verkehrt herum ist (hat das eine besondere Bewandnis?) und hat möglicherweise auch das eine oder andere Bild von einem Jahrestreffen in der Niederdeutschen Bühne auf dem wir unser Banner zeigen?

Hinweise bitte an den 1. Vorsitzenden.

Übrigens: Diese Bühne, für viele von uns ein Ort schöner Stunden, ist leider in einem traurigen Zustand. Nichts passiert mehr dort und diese Gegend ist ziemlich herunter gekommen. Schade!



Und hier die Fahne – wer kennt die Entstehungsgeschichte?



Satellitenavigation – unverzichtbare Dienstleistung

Mittlerweile müssen wir uns an neue System-Namen gewöhnen

Von Paul Hag

GPS	kennt jeder schon lange und mit US-amerikanischem Ursprung
GPS III	die US-Antwort auf GALILEO (soll in 2014 in Dienst gehen)
GLONASS	kommt aus der ehemaligen UDSSR
GMDSS	kennt mittlerweile auch jeder im Schifffahrtsbereich
COMPASS	oder BEIDOU (Ursprung China) im Aufbau und momentan ohne Bedeutung
COSPAS-SARSAT	polumlaufende Satelliten
ARGOS	Wettersatelliten, neben anderen
GALILEO	der europäische Konkurrent für GPS u.v.m.

Satellitenavigation ist eine aus unserer heutigen Gesellschaft nicht mehr wegzudenkende Dienstleistung. Wie immer, sind solche Dienste vorher im militärischen Bereich ausprobiert worden bevor sie für die allgemeine Nutzung freigegeben wurden. Dieses Prinzip gilt immer noch.

In unserem Beispiel spielt mittlerweile der zivile Massenmarkt für die Anbieter von Geräten und Diensten die entscheidende Rolle. Immer neue Anwendungen haben im Laufe der letzten Jahre ganze Wirtschaftszweige verändert. Sogenannte Lohnunternehmer steuern ihre Mähdrescher und andere landwirtschaftliche Fahrzeuge heute unter Mithilfe von Navigationsgeräten und was würde die Logistikbranche ohne Satellitenavigation heute tun? Markterhebungen zeigen, dass sich die prozentualen Anteile der Nutzersegmente sehr verschoben haben: Während Seefahrt, Luftfahrt und Flottenmanagement bei jeweils etwa 1% Marktanteil liegen, wird im Bereich der Fahrzeugnavigation (20%) und dann vor allen Dingen im Bereich Smartphones und Tablet-PC's (ca. 75%) das wahre Geld verdient. Es bleibt dabei abzuwarten, inwieweit sich dann auch unsere Behörden dieser Technik in größerem Umfang bedienen. Das „Grünbuch zu Anwendungen der Satellitenavigation“ der Europäischen Kommission quantifiziert in diesem Bereich 400 Mrd. Anwendungen bis zum



Jahr 2025. Wie immer, ein Markt ist ein Markt welcher irgendwie aufgeteilt ist. Hier kann es nur heißen, die Europäer müssen ihre Abhängigkeit von GPS und GLONASS beenden oder zumindest verringern.

Dies ist die eigentliche Ursache für die EU-Entwicklung von GALILEO. Geplant für 2008 (und dann immer wieder verzögert durch politische, technische und Finanzierungsfragen) kommt es aber jetzt in die Realisierungsphase. In 2014 sollen weitere 6 Satelliten ins All gebracht werden, um dann irgendwann 30 Satelliten im Orbit zu haben. Galileo basiert auf einer Grundkonstellation von 30 Satelliten (27 plus 3 Zusatzsatelliten) welche die Erde in einer Höhe von ca. 23.260km mit 3,6km/s umkreisen und einem Netz von Bodenstationen, welche die Satelliten kontrollieren. Die Standardgenauigkeit liegt bei 4 Metern, durch Mithilfe von Zusatzinfos und/oder -diensten noch in den Zentimeterbereich steigern lässt, ähnlich wie bei anderen satellitengestützten Navigationssystemen (GNSS).

In 2014 sollen deshalb auch die ersten Galileo-Dienste aktiviert werden. Nur schlagwortartig kann hier der Nutzen dieses Dienstes dargestellt werden:

- Ausschließlich zivile Anwendung ohne eingebauten Ungenauigkeitsfaktor
- Atomuhren an Bord der Satelliten (immer 4 Stück) liefern höhere Genauigkeit der Navigationssignale und für Zeitdienste
- Integritätsinformationen zur Signalzuverlässigkeit
- SAR Rückmeldungen (dazu gibt es einen 5GHz Rückkanal)
- ALL in ONE Satellitenempfänger

Dieser letzte Punkt ist sehr wichtig, denn durch den Empfang der Signale von zwei oder gar drei Systemen wird die Wahrscheinlichkeit, dass kein Empfang von Signalen erfolgt, wesentlich verringert.

Hierzu unterstützt die ESA (Betreiber von GALILEO) mit ihren Laboratorien die Entwicklung von entsprechenden Bauteilen. In 2014 werden zunächst die Dienste Open Service, Search and Rescue sowie Public Regulated Service ihre Tätigkeit aufnehmen. Diese Dienste können durch den Empfang von Signalen der zunächst noch rudimentären Galileo-Weltraumkomponente in Kombination mit GPS- und GLONASS-Signalen genutzt werden.

Um bei der Inbetriebnahme des milliardenschweren Weltraumprojektes eine breite Nutzung gewährleisten zu können, wurden seitens der euro-



päischen Weltraumorganisation ESA, des deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) und verschiedenen Ministerien Anwendungszentren zur Unterstützung von Unternehmergründungen und zur Entwicklung kommerzieller Anwendungen geschaffen.

Hieraus resultierten dann u.a. Ortungssensoren für Sportler, ein taktiles Navisystem kombiniert mit einer Smartphone-App welche mittels eines Gürtels den Träger über Vibrationen navigiert! Dies geht in Richtung Unterstützung von Menschen mit Sehbehinderung, da hier auf visuelle und akustische Navigationshilfe verzichtet werden kann. Eine weitere Anwendung ist ein System zur Optimierung von Streueinsätzen im Winter. "Salt Hawk" nutzt die räumlich aufgezeichneten Straßenzustandsdaten einer Fahrzeugflotte, um nur dort Streusalz auszubringen, wo es auch nötig ist. Die Entwicklung hat gerade erst begonnen.

Die Galileo Dienste

Die Spanne der Galileo-Dienste reicht vom gebührenfreien allgemeinen Navigationssignal bis hin zu hochwertigen Serviceleistungen mit garantierter Verfügbarkeit und Genauigkeit:

- Ein kostenloser OPEN SERVICE (OS) mit freiem Zugriff für Massenmarktanwendungen ermöglicht die Ermittlung der dreidimensionalen Empfängerposition, hochpräzise Zeitangaben sowie daraus abgeleitete Informationen für Richtung, Geschwindigkeit und Beschleunigung. Sein Leistungsvermögen ist mindestens genau so gut wie das heutige GPS II- bzw. des zivilen Signals des zukünftigen GPS-III.
- Ein COMMERCIAL SERVICE (CS) verlangt Nutzergebühren. Die übertragenen Daten sind verschlüsselt. Zusätzlich zu den Navigationsdaten werden Integritätsinformationen (Aussage über die Verlässlichkeit der Daten) und ggf. je nach Angebot des Providers Korrekturdaten übertragen.
- Beim PUBLIC REGUALTED SERVICE handelt es sich um verschiedene Dienste für Sicherheits- und Schutzbehörden. Das Signal ist verschlüsselt und störresistent. Die Nutzung wird durch zwischenstaatliche Vereinbarungen der Sicherheitsbehörden reguliert.
- Ein SEARCH-AND-RESCUE-SIGNAL (SAR) überträgt die Positions- und Zeitinformation eines speziellen Rettungs-Receivers an die Rettungsstelle sowie Rückmeldungen an den Notruf-Receiver des Geschädig-



ten zur Bestätigung des Notrufempfangs. Das System ergänzt und unterstützt das bereits existierende Rettungssystem Cospas/Sarsat.

- Der Dienst SAFETY OF LIFE (SoL) ist vor allem für sicherheitskritische Anwendungen wie z.B. den Luftverkehr gedacht. Integritätswarnungen erfolgen hier innerhalb von 6s auf einer international vereinbarten Frequenz der ICAO. Dieser Dienst soll von der öffentlichen Hand betrieben werden. *Quellen: ESA/DLR/AZO, Grünbuch zu Anwendungen der Satellitennavigation der EU-Komm, ICAO, Net 3/14, WIKIPEDIA*

Online auf den Ozeanen

Netzwerksteckdosen bereits in jeder Kabine installiert

Von Paul Hag

Das Surfen im Internet, versenden von e-mails und anderen schiffsbezogenen Nachrichten ist nach Errichten der Infrastruktur (Satelliten) mittlerweile eine Selbstverständlichkeit geworden. Hier hat der alte Seefunker seine Grenzen erreicht.

Die Technik wird unterschiedlich genutzt: da ist die Frachtschiffahrt mit ihren Nachrichten wirtschaftlicher Natur und da ist die sich ausweitende Kreuzschiffahrt mit dem Austausch von Nachrichten, welche in unterschiedlichster Form aus dem Passagierbereich kommen und mit welcher sich auch Geld verdienen lässt. Preise für kurzfristige online-Zugänge von hoher See sind ziemlich gesalzen, da können dann schon einmal 0,55 € pro Minute anfallen. An was erinnert uns das? Richtig, an die Telefoniezonen z.B. von Norddeich Radio. Die Funkstellenleiter auf den großen Passagierschiffen hatten seinerzeit eine wichtige Aufgabe beim Ansteuern des Englischen Kanals, nämlich die Aussage zu treffen, ab wann denn nun die „Kanalzone“ abrechnungstechnisch für seine Wache schiebenden Kollegen galt! Ich erinnere mich, dass dieses Kriterium „dehnbar“ gehandhabt wurde. So entzerrten wir seinerzeit den großen Ansturm auf die Funkstation.

Nun ist es nicht so, dass an Bord einfach ein Satellitenterminal ausreicht, natürlich wird auch eine Anwendungssoftware betrieben, welche z.B. von Firmen kommt, die auch die Kommunikation mit U-Booten unter Wasser sicherstellen. Betreiber hier sind z.B. MCP, WMS oder OnAir. Betreibergebühren gehen monatlich in die Richtung von 50.00 €, wobei das aber zu relativieren ist bzw. näher zu erläutern wäre. Die Anwender,



in erster Linie Kreuzschiffahrtsreedereien, verfolgen da allerdings unterschiedliche Konzepte:

NORWEGIAN CRUISE LINE

NCL-Passagiere nutzen in allen öffentlichen Bereichen der Schiffe WLAN-Zugänge, auf vielen Schiffen auch in den Kabinen. Auf älteren Einheiten passiert der Internet-Zugang über Kabelverbindungen. Diese Firma betreibt eine Kooperation mit MTN Satellite Communications welche auch im o.a. Marinebereich sehr aktiv ist. Unabhängig davon wie ein Schiff technisch ausgerüstet ist, gilt dem Vernehmen nach für die gesamte Flotte dieselbe Preisstruktur. Da ist immer die Einrichtungsgebühr von ca. 2,90 € und dann entweder minutenweise Abrechnung von 0,55 € oder FLAT RATE für 100 Minuten (ca. 40 €) oder 250 Minuten (75 €).

AIDA CRUISES

Hier steht auf allen Schiffen in den öffentlichen Bereichen WLAN zur Verfügung. Weiterhin gibt es Schiffe, die sogenannte Netzwerksteckdosen in den Kabinen installiert haben. Mail-Verkehr kostet 0,39 € pro Minute, ein 60-Minuten Paket 19,95 €. Dieses Paket kann man über die Reise hinweg aufteilen. Eine Stunde surfen kostet 17,95 €, ein ganzer Tag 59 €, und die Woche gibt es für 159 €. Interessant ist, zu wissen, dass die erste Internetverbindung auf der „Vita“ im Jahr 2002 hergestellt wurde. Der „Grade of Service“ wird durch zwei voneinander unabhängig arbeitenden Satellitensystemen verbessert, ganz einfach durch die hergestellte Redundanz. Aber auch hier spielen geografische Gegebenheiten eine Rolle, viele von uns erinnern sich sicher an die Fjorde Norwegens... auch zu alten Kurzwellenzeiten kamen wir von dort manchmal nur mit Hilfe von Küfust (nach dem Motto: mit Power durch die Mauer) in unserem Arbeiten weiter.

HAPAG-LLOYD KREUZFAHRTEN

Hier gibt es auf den Schiffen überall WLAN. In den Kabinen haben die Passagiere über einen Tastatur-Fernseher Zugriff auf das Internet. Jedem Nutzer wird eine email-Adresse zugeteilt. Diese besteht aus einem Zahlencode und dem Schiffsnamen (z.B. 12345@ms-europa2.com). Hierüber können kostenlos Mails verschickt und empfangen werden, allerdings nur ohne Anhang. Was darüber hinausgeht, muss der Passagier bezahlen. Hierfür gilt ein Minutenpreis von 0,19 €. Andere Preisstrukturen gibt es nicht.

TUI CRUISES

„Mein Schiff“-Gäste müssen für den direkten Internet-Zugang spezielle Internetstationen aufsuchen. An diesen kostet die Minute 0,49 € oder 60 Minuten 19,90 € oder 180 Minuten 49,90 €. In anderen Bereichen ist auch WLAN installiert, z.B. Restaurants, Bars, Pooldeck. Die Zugänge in den Suiten können kostenlos genutzt werden.

CUNARD

WLAN is everywhere, noch gestützt durch internetfähige Fernseher in den Kabinen. Minutenpreis ist 0,55 € und es gibt wieder Pakete für 120 Minuten (35 €), 240 Minuten (65 €), und auch für 480 Minuten (125 €). Weiterhin existiert dort ein Reederei eigenes Card-System für Stammgäste. Je nach schon durchgeführten Kreuzreisen (man nennt diese Leute „Wiederholer“), gibt es die Gold Card (mit 120 Freiminuten), Platinum Card (mit 240 Freiminuten) und die Diamond Card (mit 480 Freiminuten).

PONANT

Auch hier: WLAN everywhere. Die Gäste müssen aber Minutenpakete kaufen: 100 Minuten (30 €), 240 Minuten (60 €) und 1000 (Eintausend!) Minuten für 180 €. Letzteres wären dann so grob 17 Stunden. Da fragt man sich, warum dieser Passagier eine Reise bucht.

CARNIVAL, CELEBRITY CRUISES, COSTA

und andere bewegen sich alle in dem oben erwähnten Kostenrahmen. Man kann eigentlich sagen, dass heutzutage keine Kreuzfahrtreederei ihre Schiffe ohne Internetverbindung für Passagier auf Reisen schickt.

Quelle: Reedereiinformationen Welt am Sonntag - Internet



AIDA-Internet-Terminal auf Deck 2-5.



Klimawandel fördert Kurzwelleneinsatz

Neue arktische NAVAREAs mit MSI via Kurzwelle

Von Wolfgang Skupin

Der viel diskutierte Klimawandel hat in den letzten Jahren zu einem spürbaren Rückgang der arktischen Eismasse in den Sommermonaten geführt. Damit rückt eine Nutzung der Schiffsrouten in der Arktis in greifbare Nähe.

So verkürzt sich z. B. die Strecke Hamburg-Shanghai unter Nutzung der Nordostpassage auf ca. 14 000 km, was ungefähr 2/3 der konventionellen Routenlänge entspricht. Nach 2 Schiffen in 2009 haben 2012 bereits 46 Schiffe die Nordost-Passage nördlich von Sibirien genutzt. In 2013 war die Nordostpassage im Zeitraum Juli bis Oktober für die Schifffahrt geöffnet.

Im Gegensatz dazu ist die Nordwestpassage derzeit noch zugefroren. Eine sommerliche Öffnung wird aber bei fortschreitendem Klimawandel im Zeitraum 2020 bis 2030 von Experten erwartet. Der dänische Frachter „Nordic Orion“ der Reederei „Nordic Bulk Carriers“ hat bereits Kohle von Vancouver nach Pori in Finnland durch die Nordwestpassage transportiert und dabei ca. 2000 km Routenlänge gegenüber der Route durch den Panamakanal eingespart. Neben der Verkürzung von Routenlängen

in der Frachtschifffahrt spielt aber das Abtauen der arktischen Eismassen eine immer bedeutendere Rolle für die Erschließung von Rohstoffvorkommen in der Arktis. Hier gibt es massive Konkurrenz zwischen den Anrainerstaaten und ausge dehnte Versuche, Hoheitsgebiete und Einflusszonen zu sichern.

Die zunehmende Erschließung der arktischen Gewässer für die Schifffahrt erfordert auch eine internationale Koordinierung und die Bereitstellung von nautischen und meteorologischen Warnmeldungen und Informationen. So hat die IMO (International Maritime Organisation) ihr Netz von NAVAREAs (Zonen für navigatorische und meteorologische Warnungen) um 5 weitere Zonen ergänzt. Dabei werden die NAVAREA XVII und die NAVAREA XVIII von Kanada be-treut.

Für die NAVAREA XIX ist Norwegen zuständig und die NAVAREAs XX und XXI werden von Russland (Russian Federation) koordiniert. Damit sind die arktischen Gebiete oberhalb von ca. 65° N durch diese 5 NAVAREAs abgedeckt. Bild 1 zeigt die Aufteilung der IMO NAVAREAs. Nach Süden hin schließen sich die NAVAREA I (Großbritannien), NAVAREA IV (USA), NAVA-

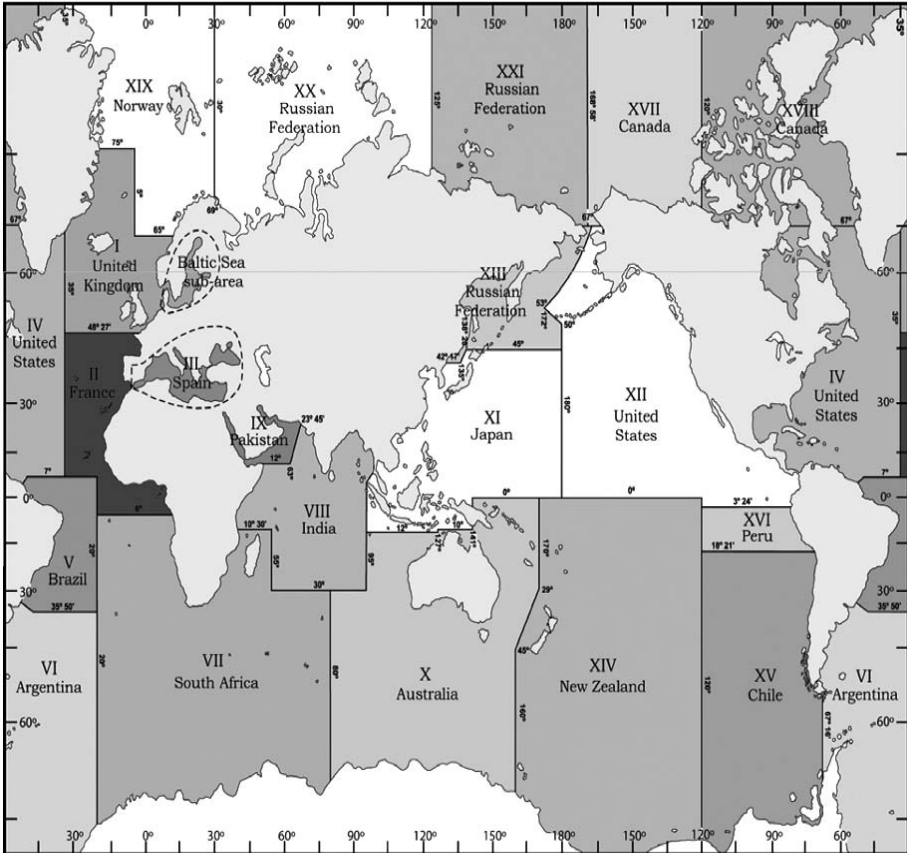


Bild 1: WORLD-WIDE-NAVIGATIONAL WARNING SERVICE NAVAREAS



Bild 2: Graph of operational zones in NAVAREAs XX and XXI



REA XII (USA) und NAVAREA XIII (Russland) an, die bis zur Einrichtung der 5 neuen NAVAREAs die nördlichsten Seegebiete abdeckten. Zum 1. Juli 2010 wurde die „Initial Operational Capability“ (IOC) und dann zum 1. Juni 2011 die „Full Operational Capability“ (FOC) für die nautischen und die meteorologischen Warndienste in den neuen NAVAREAs ausgerufen (siehe Textbeispiele weiter unten).

Die Abdeckung der arktischen Gebiete stellt in funktechnischer Hinsicht eine gewisse Herausforderung dar, da geostationäre Satelliten wie zum Beispiel die INMARSAT Satelliten eine Abdeckung der Erdoberfläche nur bis ca. 81° N ermöglichen (im praktischen Betrieb durch Wellengang und eventuelle Hindernisse im Strahlengang zum Horizont eher nur bis 76° N). Eine Versorgung der Polkappe mit MSI (Maritime Safety Information) über INMARSAT SafetyNET ist daher nur eingeschränkt möglich. Für die Nordostpassage nördlich von Sibirien zeigt Bild 2 die Verhältnisse.

Diese von der Russian Federation/Federal State Unitary Hydrographic Department herausgegebene Karte zeigt auf, dass östlich von Nowaja Semlja und in der Laptewsee keine INMARSAT Bedeckung gegeben ist (ca. 77° nördliche Breite).

Und hier kommt nun die Kurzwelle (wieder) ins Spiel. Zur Abdeckung dieser nicht von INMARSAT über SafetyNET versorgten Bereiche werden MSI über Kurzwelle und/oder über NAVTEX verbreitet. man erkennt, dass Russland in Tiksi eine NAVTEX-Station errichtet hat zur Versorgung eines Teilbereiches der Nordostpassage, der nicht durch INMARSAT abgedeckt ist.

Auch Dänemark hat an der Westküste Grönlands NAVTEX-Stationen erstellt zur Abdeckung der dortigen Seegebiete. Über die aktuellen Entwicklungen bei NAVTEX – auch in Europa – wird allerdings in einem separaten Beitrag berichtet werden. Kanada plant jedoch keinen weiteren Ausbau des NAVTEX-Stationennetzes für die Arktis und setzt dort neben SafetyNET auf die Kurzwelle. Vergleichbares gilt auch für Norwegen mit der NAVAREA XIX.

Für die Übertragung von MSI via Kurzwelle (HF NBDP = High Frequency Narrow Band Direct Printing) wird das bekannte und bewährte, wenn auch etwas in die Jahre gekommene, SITOR FEC (Forward Error Correction) Verfahren eingesetzt. Das Übertragungsverfahren ist damit identisch zu dem von NAVTEX und auch der Meldungsaufbau ist vergleichbar. Für die kanadischen und die norwegischen NAVAREAs XVII, XVIII und



XIX wird hier die Frequenz 8.416,5 kHz eingesetzt. Nachfolgend eine Meldung der kanadischen Küstenwache zur Einrichtung der NAVAREAs XVII und XVIII:

THIS IS IQALUIT COAST GUARD RADIO/VFF

MARINE INFORMATION BROADCAST ON NBDP

NAVAREA XVII 1/10

ARCTIC

NOTIFICATION OF INITIAL OPERATIONAL CAPABILITY OF NAVAREA XVII

AND XVIII CANADA

THE CANADIAN COAST GUARD ACTING AS THE NAVAREA XVII AND XVIII COORDINATOR HAS COMMENCED ITS INITIAL OPERATIONAL CAPABILITY (IOC) PHASE FOR NAVIGATIONAL WARNINGS. NAVAREA XVII AND XVIII WILL PROMULGATE EGC SAFETYNET MESSAGES AS PART OF A NUMBERED SERIES DURING IOC IN ACCORDANCE WITH THE JOINT IMO/IHO/WMO MARITIME

SAFETY INFORMATION MANUAL. IN WATERS OUTSIDE THE COVERAGE OF THE INTERNATIONAL SAFETYNET AND NAVTEX SERVICES, HF TRANSMISSION METHODS WILL BE UTILIZED AND NOTIFICATION WILL BE PROVIDED BY NOTICE TO MARINERS AND SAFETYNET MESSAGES. MESSAGES WILL ALSO

BE SUPPLEMENTED BY TEST MESSAGES WHICH WILL BE CLEARLY DEFINED

IN THE MESSAGE HEADER. MARINERS ARE ADVISED THAT IOC WILL BE

IN PLACE UNTIL FURTHER NOTICE. CONTACT INFORMATION FOR NAVAREA

XVII AND XVIII IS:

TELEPHONE: +1 613-925-4471

FACSIMILE: +1 613-925-4519

EMAIL:

NAVAREAV17.18&INNAV.GC.CA

Die Angabe der MSI Frequenz und Sendezeiten zeigt die nachfolgende Meldung von MCTS (Marine Communication & Traffic Services) Iqaluit der kanadischen Küstenwache:

NAVAREA XVII 49/10

CANADA IQALUIT

1. IQALUIT MCTS HF NBDP SCHEDULED BOADCASTS ON 8416.5KHZ MODE

F1B BEGINNING JULY 1, 2010 AT 0330UTC AND 1530UTC FOR WARNINGS

AND WEATHER FORECASTS FOR NAVAREAS AND METAREAS XVII AND XVIII.

Entsprechende Meldungen gibt es auch von der norwegischen Küstenwache:

ZCZC AA00

130630 UTC AUG 10

NAVAREA XIX

VARDO RADIO 0025701800

NOTIFICATION OF INITIAL OPERATIONAL CAPABILITY OF NAVAREA XIX NORWAY.

THE NORWEGIAN COASTAL ADMINISTRATION ACTING AS THE NAVAREA XIX COORDINATOR HAS COMMENCED THE INITIAL OPERATIONAL CAPA-



BILITY (IOC) PHASE FOR NAVIGATIONAL WARNINGS.

NAVAREA XIX WILL PROMULGATE EGC SAFETYNET MESSAGES AS PART OF NUMBERED SERIE DURING IOC IN ACCORDANCE WITH THE JOINT IMO/IHO/ WMO MARITIME SAFETY INFORMATION MANUAL.

IN WATERS OUTSIDE THE COVERAGE OF THE INTERNATIONAL SAFETYNET AND NAVTEX SERVICES, HF TRANSMISSION METHODS WILL BE UTILIZED. MESSAGES WILL ALSO BE SUPPLEMENTED BY TEST MESSAGES WHICH WILL BE CLEARLY DEFINED IN THE MESSAGE HEADER.

MARINERS ARE ADVISED THAT IOC WILL BE IN PLACE UNTIL FURTHER NOTICE.

CONTACT INFORMATION FOR NAVAREA XIX IS:

TELEPHONE: +47 78 98 98 98,

TELEFAX: +47 78 98 98 99,

EMAIL: NAVAREA19 (A) KYSTVERKET.NO

NNNN

Die Angabe zur Aussendung der Nautischen Warnnachrichten in NAVAREA XIX seitens der norwegischen Behörden (Kystverket) lautet:

Navigational Warnings regarding positions at or above 76°N will be broadcast both on SafetyNet and on High Frequency Direct-Printing Telegraph System (HF NBDP).

NAVAREA Warnings: 0630UTC and 1830UTC (AOR-E), (HF NBDP)

Betreiber für die HF NBDP Aussendungen ist übrigens Telenor Maritim Radio mit seiner Küstenfunkstelle Vardø Radio. Zum 1. Juni 2011 wurde dann bereits die Aufnahme des vollen operationellen Betriebs bekannt gegeben:

ZCZC AA00

112027 UTC MAY 11

NAVAREA XIX 28/11

NOTIFICATION OF FULL OPERATIONAL CAPABILITY OF NAVAREA XIX NORWAY.

COMMENCING 010001 UTC JUN 11 NAVAREA XIX WILL BE IN FULL OPERATIONAL CAPABILITY. NAVAREA XIX WILL PROMULGATE NAVIGATIONAL WARNINGS AS PART OF A NUMBERED SERIES IN ACCORDANCE WITH THE JOINT IMO/IHO/WMO MARITIME SAFETY INFORMATION MANUAL. MESSAGES WILL BE TRANSMITTED TO A RECTANGULAR ADDRESSED AREA UNTIL INMARSATC OR MINIC TERMINALS OPERATING IN ARCTIC WATERS HAVE BEEN UPDATED. IN WATERS OUTSIDE THE COVERAGE OF THE INTERNATIONAL SAFETYNET AND NAVTEX SERVICES, HF TRANSMISSION METHODS WILL BE UTILIZED. CONTACT INFORMATION FOR NAVAREA XIX IS: PHONE: +4778943000, FAX: +4778989899, EMAIL: NAVAREA19KYSTVERKET.NO.

CANCEL THIS MESSAGE 222359 UTC JUN 11.

MESSAGES ONLY BROADCASTED ON SAFETYNET: 07/10, 17/11, 18/11, 19/11, 20/11, 21/11, 22/11, 23/11, 24/11, 25/11, 26/11, 27/11.

NNNN



Auch seitens der kanadischen Küstenwache wurde der volle operationelle Betrieb bekannt gegeben:

NAVAREA XVIII 14/2011

NOTIFICATION OF FULL OPERATIONAL CAPABILITY OF NAVAREA XVII AND XVIII - CANADA.

COMMENCING ON 01 JUNE 2011 NAVAREA XVII AND XVIII WILL BE IN FULL OPERATIONAL CAPABILITY. NAVAREA XVII AND XVIII WILL PROMULGATE

NAVIGATIONAL WARNINGS AS PART OF A NUMBERED SERIES IN ACCORDANCE

WITH THE JOINT IMO/IHO/WMO MARITIME SAFETY INFORMATION MANUAL.

NAVAREA XVII AND XVIII WARNINGS WILL BE BROADCAST OVER INMARSAT-C

EGC SAFETYNET:

NAVAREA XVII (POR) AT 1130UTC AND 2330UTC

NAVAREA XVIII (AOR-M) AT 1100UTC AND 2300UTC

MESSAGES WILL BE TRANSMITTED ON A RECTANGULAR ADDRESSED AREA

UNTIL INMARSAT-C OR MINI-C TERMINALS OPERATING IN ARCTIC WATERS HAVE BEEN UPDATED.

DURING THE NAVIGATION SEASON NAVAREA WARNINGS APPLICABLE TO CANADIAN SEARCH AND RESCUE BOUNDARIES NORTH OF 75 DEGREES LATITUDE WILL BE BROADCAST (WITH LIMITS TO COVERAGE AREA AND RELIABILITY) USING HF NARROW BAND DIRECT PRINTING ON

8416.5KHZ. BROADCASTS WILL BE ISSUED AT 0330UTC AND 1530 UTC.

ACTUAL SERVICE PROVISION DATES WILL BE ANNOUNCED BY NOTICE TO SHIPPING AND NAVAREA WARNING.

Es ist dabei zu beachten, dass die Verbreitung von Warnnachrichten und Wetterberichten für die NAVAREAs XVII und XVIII nur in der nautisch-nutzbaren Saison erfolgt. Diese beginnt typisch im Frühsommer (Juni) und endet im Spätherbst. Nachfolgende Meldung gibt z. B. das Ende der nautischen Saison für 2013 an:

NAVAREA XVIII 123/2013

CANADIAN ARCTIC

MCTS IQALUIT SERVICES DISCONTINUED FOR THE 2013 SEASON EFFECTIVE 280459 UTC DEC 13. CONTROL OF NORDREG CANADA WILL BE TRANSFERRED TO MCTS PRESCOTT/VBR. MESSAGES TO NORDREG CANADA SHOULD BE ADDRESSED TO MCTS PRESCOTT VIA FACSIMILE 613-925-4519, TELEPHONE 613-925-4471, NORDREG EMAIL AT IQANORDREG@INNAV.GC.CA OR VIA THE NEAREST MCTS CENTRE.

Etwas unübersichtlicher ist die Situation mit MSI über HF NBDP im Bereich der russischen Föderation. Insgesamt hat Russland – im Gegensatz zu Kanada bei der Nordwestpassage – bereits erheblich in die Infrastruktur der Nordostpassage investiert, da diese wohl auch früher wirtschaftlich zu nutzen sein dürfte. So ist beispielsweise eine



NAVTEX-Station zum Füllen einer Bedeckungslücke errichtet worden. Trotzdem wird auch für die beiden russischen NAVAREAs XX und XXI eine Verbreitung von MSI via HF NBBDP angekündigt. In dem Dokument „MSI Self Assessment NAVAREA XX and XXI“ des „Federal State Unitary Hydrographic Department“ der Russischen Föderation vom 6. September 2011 wird angegeben, dass für die nicht durch INMARSAT IOR und POR sowie die NAVTEX-Station Tiksi abgedeckten Bereiche 2 x täglich Warn- und Wettermeldungen über HF NBBDP verbreitet werden sollen. Als Zeiten werden 0530 UTC und 1730 UTC für NAVAREA XX und 0630 UTC und 1830 UTC für NAVAREA XXI angegeben (zeitgleich mit den Ausmeldungen über INMARSAT SafetyNET IOR und POR). Allerdings wird keine HF-Frequenz genannt. Dem Vernehmen nach ist als zuständige Küstenfunkstelle hier an Moskau Radio (UAT) gedacht. Nach Angaben aus dem Nachfolgedokument zum „MSI Self Assessment“ vom 17. September 2012 unternahm Moskau Radio im Zeitraum 22.08.12 bis 21.10.12 Testsendungen, bei denen 2 x täglich die HF NBBDP Meldungen verbreitet wurden. Dem Autor liegen aber keine Erkenntnisse über die benutzten Frequenzen und die Ergebnisse dieser Testsendungen vor. Es gibt auch

keine Aussagen, ob die Verbreitung der Meldungen über HF NBBDP weiterhin vorgesehen ist und ab wann möglicherweise dieser Dienst vollen Betrieb aufnehmen könnte.

Insgesamt ist die Verbreitung von nautischen und meteorologischen Warnungen (MSI) in den NAVAREAs weiterhin Gegenstand von kritischer Beobachtung.

So wurde aktuell vom „World-Wide Navigational Warning Service“ (WWNWS) der „International Hydrographic Organisation“ (IHO) eine Erfassung der Qualität von MSI gestartet. Die IMO hat ihrerseits eine ähnliche Untersuchung gestartet. Die diesbezügliche Information und der Aufruf zur Mitarbeit sind nachfolgend als Beispiel für die NAVAREA XVII (Kanada) wiedergegeben:

NAVAREA XVII 19/2013

1. THE INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION'S WORLD-WIDE NAVIGATIONAL WARNING SERVICE (WWNWS) IS CONDUCTING A SURVEY CONCERNING THE QUALITY OF MARITIME SAFETY INFORMATION BROADCAST VIA SAFETYNET AND NAVTEX TO IDENTIFY MEASURES TO IMPROVE SERVICE. PLEASE VISIT [HTTP://WWW.SURVEYMONKEY.COM/S/IHO_SURVEY](http://www.surveymonkey.com/s/iho_survey) TO COMPLETE THE SHORT SURVEY.

2. THE WORLD METEOROLOGICAL ORGANIZATION OFFERS A SIMILAR SURVEY REGARDING THE WORLD-WIDE METEOROLOGICAL INFORMATION AND WARNING SERVICE AVAILABLE



AT: WWW.JCOMM.INFO/MMMS.

3. YOUR PARTICIPATION IS GREATLY APPRECIATED AND VALUED.

4. CANCEL THIS MSG 091000 UTC APR 14.

Es gibt also offensichtlich noch Verbesserungspotential bei der Verbreitung von MSI – gerade auch in den arktischen Gewässern. Was bedeutet das nun alles für die Rolle der Kurzwelle? Nach wie vor bietet die Kurzwelle eine einfache Möglichkeit, Nachrichten wie z. B. auch MSI außerhalb der Bedeckung von geostationären Satelliten zu verbreiten. Auch wenn die „alte Technik“ bei Nautikern zunehmend auf weniger Gegenliebe stößt, so ist doch der apparative Aufwand an Bord recht gering und die benötigte Infrastruktur bei den Betreiberstaaten überschaubar. Durch die im Vergleich zu UKW-Seefunkanlagen und auch zu NAVTEX-Stationen deutlich größere erzielbare Reichweite lässt sich mit wenigen Kurzwellensendern eine vergleichsweise große Fläche versorgen.

Davon macht offensichtlich Kanada Gebrauch, das mit nur einer Kurzwellenstation (Iqaluit) seine gesamten arktischen Gebiete oberhalb von 76° N abdeckt und einen Ausbau des NAVTEX-Stationsnetzes in dieser Region vermeidet. Es ist aber auch die intensivere Nutzung der NAVTEX-Kurzwellenfrequenz 4.209,5 kHz in arktischen

Gewässern angedacht. So wird z. B. diskutiert, Teile der von Norwegen koordinierten NAVAREA XIX durch eine neue, von Dänemark zu betreibende 4.209,5 kHz – NAVTEX-Station in Nordost-Grönland zu versorgen.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass die zunehmende Erschließung der arktischen Gewässer wegen der fehlenden Abdeckung durch geostationäre Satelliten auch die Anwendung der Kurzwelle wieder belebt.

Es bleibt abzuwarten, ob sich hier andere Systeme (z. B. mit umlaufenden Satelliten in polaren Bahnen) verstärkt durchsetzen werden oder ob sich die Kurzwelle (mit automatisierten Empfangsanlagen hoher technischer Qualität) behaupten kann.

Auf alle Fälle ist zu konstatieren, dass die Kurzwelle durchaus nicht „tot“ ist!

Einfache Erklärung:

Albert Einstein wurde aufgefordert die Funktelegrafie zu beschreiben.

„Sehen Sie, die Funktelegrafie ist eine Art lange Katze, deren Schwanz so lang gezogen wurde, dass er sich in New York befindet, während der Kopf in Los Angeles miaut. Bei der Telegrafie verhält es sich genauso. Sie senden Signale von New York und hören sie in Los Angeles, der einzige Unterschied, es ist keine Katze“.



Erinnerungen an den Beginn des Ersten Weltkriegs

Funker der Cunard-Reederei empfängt an Bord die erste Schiffszeitung

Von David Barlow - GB100ZZ

Der Ursprung der Station ZZ bei Poldhu in Cornwall kann bis zu Marconis Rückkehr aus den USA nach England auf der SS St. Paul zurückverfolgt werden. Am 15. November 1899 empfing der Funker auf dem Schiff eine Nachricht von der Isle of Wight über die Fortschritte des Burenkrieges. Das führte zu der ersten Schiffs-Zeitung „Die Transatlantische Zeitung“.

Im Jahre 1901 kam die Marconi Gesellschaft zu einer Vereinbarung mit der Cunard-Reederei dass alle

Schiffe eine Zeitung empfangen durften, die von Poldhu gesendet werden sollte. Der erste Cunard Liniener der mit drahtloser Telegrafie ausgerüstet wurde, war das RMS „Lucania“ und Marconi war an Bord, um die erste „Cunard Nachricht“ zu empfangen. Die Funkpresse war später bei Poldhu, Glace Bay und Wellfleet ein ganz normaler Service. Der Kopf der Zeitung zeigt deutlich die beiden Stationen.

Die Internationale Funksicherheits-Konferenz 1906 in Berlin führte nicht nur das Notzeichen SOS ein sondern auch das Sicher-

THE TRANSATLANTIC TIMES.

VOLUME I. NUMBER I.

THE TRANSATLANTIC TIMES

BULLETINS

Published on board the „ST. PAUL“ at Sea, en route for England, November 15th, 1899.

One Dollar per Copy in aid of the Seamen's Fund.

Mr. W W Bradfield, Editor in Chief. Mr T Bowden, Assistant Editor. Miss I B Holman, Treasurer. Mr H H McClure, Managing Editor.

Through the courtesy of Mr G Marconi, the passengers on board the „St. Paul“ are accorded a rare privilege, that of receiving news several hours before landing. Mr Marconi and his assistants have arranged for work the apparatus used in reporting the Yacht Race in New York, and are now receiving dispatches from their station at the Needles. War news from South Africa and home messages from London and Paris are being received.

The most important dispatches are published on the opposite page. As all know, this is the first time that such a venture as this has been undertaken. A Newspaper published at Sea with Wireless Telegraph messages received and printed on a ship going twenty knots an hour!

This is the 52nd voyage eastward of the „St. Paul.“ There are 375 passengers on board, counting the distinguished and extinguished. The days' runs have been as follows—

Nov. 9th	435
„ 10th	436
„ 11th	425
„ 12th	424
„ 13th	431
„ 14th	414
„ 15th	412

97 miles to Needles at 12 o'clock, Nov. 15th.

1.50 p.m. First Signal received.
66 miles from Needles.

2.40 “Was that you “St. Paul”?” 50 miles from Needles.

2.50 Hurrah! Welcome Home! Where are you?

3.30 40 miles, Ladysmith, Kimberley and Mafeking holding out well. No big battle. 15,000 men recently landed.

3.40 “At Ladysmith no more killed. Bombardment at Kimberley effected the destruction of ONE TIN POT. It was auctioned for £200. It is felt that period of anxiety and strain is over, and that our turn has come.”

4.00 Sorry to say the U. S. A. Cruiser “Charleston” is lost. All hands saved.

The thanks of the Editors are given to Captain Jamison, who grants us the privilege of this issue.

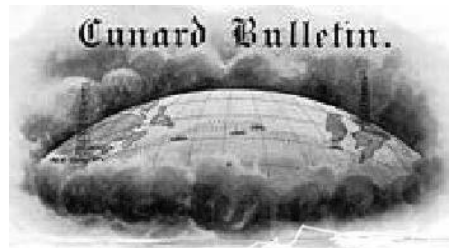
heitszeichen TTT das von Küstenfunkstellen bei Warnmeldungen und Wetterberichten an Schiffe vorangestellt wird. Ab dem 1. Juli 1908 ratifizierten die Unterzeichnerstaaten bzw. ihre nationalen Regierungen dieses Werk.

Am 18. April 1910 um 12:51 Uhr empfing die Lizard Wireless-Küstenstation einen SOS-Ruf der SS Minnehaha die vor den Isles of Scilly auf Grund gelaufen war. Zehn Minuten später begann Poldhu/ZZ, das nur sieben Meilen von der Lizard-Station entfernt lag, die Ocean-Nachrichten zu senden in denen schon von der Minnehaha berichtet wurde. Poldhu sendete 45 Minuten lang und störte dabei erheblich den Notverkehr zwischen dem betroffenen Schiff und der Landstation.

Das Protokoll des Lizard Station wurde während der nachfolgenden Untersuchung des Unfalls durch das Board of Trade vorgestellt. Es zeigt deutlich, dass Poldhu das Rufzeichen ZZ für Schiffs-Nachrichten benutzte, dass die Wellenlänge 1600 Meter betrug und dass die Funkstation auch Wetterberichte (keine Prognosen) sendete.

Im Log-Buch des RMS „Olympic“, dem Schwesterschiff der unglückseligen Titanic, ist vermerkt, dass das Schiff in den frühen Morgenstunden des 31. Juli 1914,

1230 Meilen westlich von Fastnet stand und dort die Nachricht empfing, dass der Krieg zwischen Frankreich und Deutschland ausgebrochen war. Es ist möglich, dass der Funker der „Olympic“ schlechte Empfangsbedingungen hatte, die Nachricht falsch erhielt, oder Poldhu etwas früher mit der Sendung begonnen hatte. Geschichtsbücher zeigen, dass Frankreich den Krieg nicht vor dem 3. August erklärt hat.



Kopf der Zeitung

Die Kriegserklärung wurde in England am 4. August 1914 um 11 Uhr bekanntgegeben. Danach und in der Nacht vom 4. und 5. August sendete Poldhu und wahrscheinlich auch alle weiteren Landstationen in England eine Nachricht der Admiralität mit vorangestelltem Sicherheitszeichen TTT an alle mit folgendem Inhalt: *„An alle britischen Handelsschiffe, der Krieg ist zwischen England und Deutschland ausgebrochen, bitte keine deutschen Häfen anlaufen“.* Unterzeichnet: *Admiralty London.*



The first news of the World-War. 3 am. 5th August 1914

Form No. 4. 1,000.—7/1/13. Dtd. Date **5 AUG 1914**

The Marconi International Marine Communication Co., Ltd.
MARCONI HOUSE, STRAND, LONDON, W.C.

No. **1** **U.S. CALGARIAN** OFFICE. **5 AUG 1914 191**

Handed in at **AS** **O.H.M.S. Admiralty** CHARGES TO PAY. **ZZ. 1/2** **lh.**

This message has been transmitted subject to the conditions printed on the back hereof, which have been agreed to by the Sender. If the accuracy of this message, as received by the Receiver, on paying the necessary charges, may have in any way been affected, the Office to which the message is sent, and should any error be shown to exist, all charges for such repetition will be refunded. This Form must accompany any enquiry respecting this Telegram.

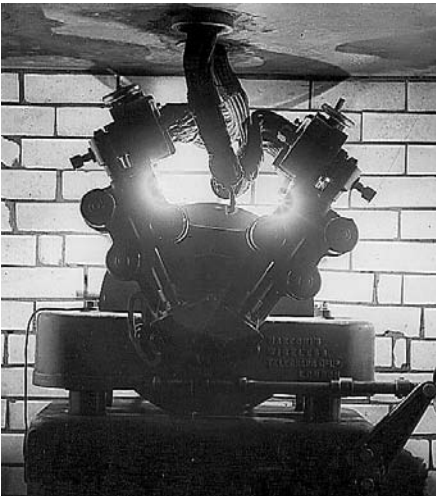
To **all British Merchant Vessels**
War has broken out between
England and Germany you must
not go to German ports
Admiralty London.

Total

Kopie des empfangenen Funk-Telegramms der Admiralität an alle britischen Schiffe

Poldhu ZZ verwendete eine rotierende Funkenstrecke – siehe Bild unten. Während des Krieges wurde Poldhu sowie alle anderen Stationen von der Admiralität übernommen. Die Station war ein Jahr

vorher geschlossen und in die Nähe von Land's End verlegt worden, wo sie von der Admiralität wieder in Betrieb genommen wurde um die Kommunikation mit den Luftschiffen zu gewährleisten.



Rotierende Funkenstrecke in Betrieb

Die GB100ZZ-Station

Die Afu-Station GB100ZZ war vom 3. bis 30. August aktiv von der Clubstation des Poldhu Amateur Radio Club, GB2GM, der ehemaligen Marconi Station Poldhu, im Südwesten von Cornwall. Von hier wurde am Abend des 4. August 1914 die Kriegserklärung gesendet. Der Event wurde organisiert von der Radio Officers' Association (ROA) um an die Funkoffiziere auf beiden Seiten zu erinnern, die im Ersten Weltkrieg ihr Leben verloren.

Übersetzung: R. Marschner

Zwei Schiffe – ein trauriges Schicksal

Ordensdampfer „Johannes Krüss“ – Mannschaft mehrfach ausgezeichnet

Von Manfred Lorenzen, DB7LM

Das der Nordatlantik kein Planschbecken ist weiß heute jeder. Aber viele wissen nicht, dass es einmal eine große Fischereiflotte in Deutschland gab, die ihre Fanggründe vor Island und Grönland hatte. Eines der Schiffe in dieser Flotte war die „Johannes Krüss“/DEQW, ein typischer Trawler seiner Zeit doch für die Zeit der 50er Jahre gut mit Sicherheitsausrüstung versehen.

Der Trawler „Johannes Krüss“ war an der Küste auch als „Ordensdampfer“ bekannt, denn es gab zeitweise kein Besatzungsmitglied an Bord, das nicht mindestens eine Rettungsmedaille oder einen Orden verliehen bekommen hatte.

Ein anderes berühmtes Schiff, die dänische Titanic, war die „Hans Hedtoft“/OXKA. Dieses Schiff sollte die Winterverbindung Dänemark-Grönland festigen, es ging aber schon auf der Jungfernfahrt am 30. Januar 1959 vor Kap Farvel an

der Südspitze Grönlands verloren. Zur Zeit des Untergangs wütete ein Sturm mit Orkanböen aus NW, der Wellenberge auf bis zu 11 m Höhe auftürmte. Das sinkende Schiff riss 40 Mann Besatzung und 55 Passagiere mit in den Tod, auch wichtige grönländische Staatsdokumente und Kirchenbücher, die das Schiff zum dänischen Reichsarchiv in Kopenhagen transportieren sollte

Die Geschichte dieser beiden Schiffe kreuzte sich das erste Mal bei dem Versuch der „Johannes Krüss“, dem Grönlandschiff „Hans Hedtoft“ zur Hilfe zu kommen und Jahre später durch den Verlust der „Johannes Krüss“, wahrscheinlich im gleichen Seegebiet. Diese Geschichten sind ausführlich auf der Homepage von Heinrich Busch beschrieben.

Der Anlass dieses kurzen Artikels ist eine Gedenktafel, die zu Ehren der Passagiere und Besatzungen beider Schiffe auf der vermeintlichen Position des Untergangs mit



Die dänische „Titanic“ – Hans Hedtoft



Trawler Johannes Krüss



Die Gedenktafel

einem Zeitungsartikel, einer Flasche Aquavit und einer Flasche Rum sowie den Flaggen der beteiligten Nationen dem Meer übergeben wurden.

Die Idee, diese Gedenktafel dem Meer zu übergeben entstand, als Manfred und seine Frau, eine Reise (auf den Spuren der Wikinger) von Hamburg nach Grönland buchen wollten und lasen, dass die „Fram“ (Hurtigruten) auch den Ort Qaqotoq anlaufen sollte. In der Kirche dieses Ortes wird ein Rettungsring der „Hans Hedtoft“ aufbewahrt, außerdem steht hier eine Tafel mit den Namen aller Opfer.

Leider konnte Qaqotoc dann aber nicht erreicht werden, weil der Fjord dorthin wegen Eises nicht passierbar war.

Deutscher und dänischer Text auf der Tafel:

Zur Erinnerung

an die Opfer des Untergangs des Grönlandschiffes „Hans Hedtoft“ am 29.01.1959 im Seegebiet vor Kap Farvel und des damals leider vergeblich zu Hilfe geeilten deutschen Trawlers „Johannes Krüss“, den dasselbe Schicksal im Zeitraum 28.02. bis 21.03.1967 im Seegebiet um Kap Farvel ereilte. Der See anvertraut auf der Reise mit dem M/V „Fram“ von Hamburg nach Grönland 2011.

Til Minde

om ofrene af forlis fra Grönlandskibet Hans Hedtoft den 29.01.1959 i Havområdet ud for Kap Farvel og den tyske Trawler Johannes Krüss, som kom forgæves for at hjælpe og blev ramt af det samme skæbne i perioden 28.02 til 21.03.1967 i farvandet omkring Kap Farvel.

Noch ein Wort zum „Maritime Radio Day“

Jährliches Treffen der ehemaligen See- und Küstenfunker

Von Rolf Marschner

Auch in diesem Jahr waren die Ausbreitungsbedingungen nicht gut. Gemeldet hatten sich 24 Länder, von denen dann aber Stationen aus Südamerika und den USA überhaupt keine Verbindung zu Europa aufbauen konnten.

Bei der Auswertung der Logs sah ich dann aber, dass auch deutsche Funkamateure mit Stationen aus Australien und Tasmanien gearbeitet hatten. Erstaunlich das gute Signal von DLODAN, obwohl nur mit 50 Watt gesendet wurde, war die-

se Station die erste, die mit Australien gearbeitet hat. Peter, VK4QC hat das in seinem Kommentar ausdrücklich bestätigt.

Der „Maritime Radio Day“ ist nach sechs Jahren endgültig etabliert, wenn auch noch große Seefahrtnationen nicht daran teilnehmen. Zu den gemeldeten Ländern kommen aber immer mehr spontane Teilnehmer hinzu.

Die Auswertung der Logs, die Herstellung der Urkunde und der Versand sind nicht mehr von einer Person zu realisieren, im nächsten Jahr wird es möglich sein, dass jeder Teilnehmer sich seine Urkunde selbst holen kann. Wir werden rechtzeitig darauf aufmerksam machen.

Erfreulich ist es, dass die Seefunkkameradschaft mit eigenem Rufzeichen an diesem event teilgenommen hat. Bisher gab es nur FX-Intern e.V., Rostock und die Radio Officers Association in Großbritannien. Jetzt sind auch wir endlich „on air“ mit DLOSFK und können auf die Seefunkkameradschaft aufmerksam machen.

Mein besonderer Dank gilt Detlef Stolz, Rostock für die Herstellung der Urkunde und Jürgen Gerpott für die Arbeit an der Homepage.



Die Urkunde 2014



Auf und Ab der Kurzwelle im heutigen Seefunk

Globe Wireless stellt digitalen Seefunk auf Kurzwelle ein

Von Dr.-Ing. Wolfgang Skupin

Über den Niedergang der Kurzwelle im Seefunk zu berichten ist an sich ein abgedroschenes Thema und gerade den Mitgliedern der SFK in besonderem Maße bewusst. Die herkömmliche Nutzung der Kurzwelle für SSB-Telefonie und Telegraphie mittels CW wurde weitestgehend Mitte der 90er-Jahre des vorigen Jahrhunderts eingestellt.

Die damit einhergehende Schließung traditionsreicher Küstenfunkstellen wie z. B. Norddeich Radio, Scheveningen Radio, Portishead Radio und St. Lys Radio vor gut 15 Jahren ist den (früheren) Seefunkern noch immer schmerzlich bewusst. Es gab aber in dieser Zeit auch Ideen, rein digitalen und automatisierten Seefunk über Kurzwelle abzuwickeln. Die Fortschritte in der Computer-Technik und in der Verarbeitung gestörter Signale ermöglichten, Datenfunk über Kurzwelle relativ sicher und vor allem automatisch – also ohne Operator – abzuwickeln. Dies wurde insbesondere für militärische Anwendungen vorangetrieben, bot aber auch Perspektiven für den Seefunk. Gegenüber Satellitendiensten, bei denen die Herstellung der Satelliten,

die Verbringung in den Orbit und die laufende Überwachung der Satelliten mit erheblichen Kosten verbunden ist, ist die Nutzung des Mediums Kurzwelle ohne Kosten möglich. Im Zuge der damals massiv zunehmenden Verbreitung von E-Mails in der Kommunikation bot sich ein modernes digitales Kurzwellen-Kommunikationssystem für die Schifffahrt geradezu an.

Das war auch die Gründungsidee von „Globe Wireless“ im Jahr 1994. Ausgehend von den beiden übernommenen Küstenfunkstellen KFS in Half Moon Bay (Kalifornien) und WNU in Slidell (nahe New Orleans/Louisiana) wurde ein Netz von Küstenfunkstellen für weltweite digitale Kommunikation zwischen Schiffsfunkstellen und Küstenfunkstellen aufgebaut. Dabei war von vornherein ein Computerbasiertes System mit automatischer Verkehrsabwicklung geplant, das – zumindest landseitig – kein Funkpersonal für die Kommunikationsabwicklung benötigt. Das Grundkonzept für dieses weltweite maritime Datennetzwerk bestand darin, eine genügende Anzahl von Küstenfunkstellen – weltweit verteilt – einzusetzen und untereinander



der zu vernetzen. Durch die parallele Nutzung mehrerer Kurzwellenfrequenzen bei jeder KFSt. ergibt sich dann praktisch eine nahezu 100%ige Erreichbarkeit für SFSt. So ist realistisch von jedem Standort einer SFSt. mindestens eine KFSt. auf einer oder mehreren der in Betrieb befindlichen Frequenzen zu erreichen. Für das landseitige Netz wurden einerseits Dienste von bestehenden Küstenfunkstellen (z. B. Göteborg Radio, Rogaland Radio und Bern Radio) angemietet und andererseits auch neue Küstenfunkstellen errichtet. Mitte der 90er Jahre war als digitale Betriebsart in der Schifffahrt das herkömmliche Sitor-Verfahren standardisiert und weit verbreitet. Daher startete auch Globe Wireless seine digitale Kommunikation mit Sitor – in ITU-Dokumenten auch als „Narrow Band Direct Printing“ (NBDP) bezeichnet. Diese Betriebsart ist allerdings recht langsam (die Netto-Nutzdatenrate liegt bei ca. 36 bit/s bzw. etwa sieben Zeichen je sec) und die eingebaute Fehlersicherung ist aus heutiger Sicht eher schwach.

Das nachfolgende Textbeispiel ist eine Aussendung der Globe Wireless Küstenfunkstelle Capetown Radio (ZSC) vom 24. Januar 2000 um 18.24 UTC. Darin wird die Aufnahme von Darwin Radio (VIE) als

20. Station im weltweiten Datenfunknetz bekanntgegeben; danach folgt der Sammelanruf.

zsc sitor 1244

announcement: darwin/vie globe wireless provides

unsurpassed worldwide hf coverage. darwin radio/vie

has been added as the 20th node on the global radio

network. see inf+

for freqs. signal reports welcome.

Vessels may contact any station on the global radio

network to send and receive traffic:

now hr tfc on hand:

3fcp5 3fys8 7tqy bmea elaz3
 elvt6 ho9791 j8fi4 j8fq3 j8vo5
 j8vo7 kaaz knij kq2xvj/0
 kq2xvj/5oh kq2xvj/bn kq2xvj/tna
 kus1086206 ngkk ouyx2 pfrd
 tcfd uafg uafm vmjs vrvq4 vrwcc6
 wbw7406 wcc6187 wcv3972
 wcy4148 wcy9955 wfqb whac
 wjkh wmlg wtf2826 wuql
 wyt8509 zr4728 zr5491 zr6104

24 1824

Obwohl Globe Wireless niemals Bestandteil des GMDSS war, wurden von den zugehörigen KFSt. doch auch Nautische Warnnachrichten und Wetterberichte übermittelt. So wurden z.B. ebenfalls am 24. Januar 2000 von Capetown Radio (ZSC) die nautischen Warnnachrichten folgendermaßen eingeleitet:

zsc sitor 1244

secureite

this is capetownradio/zsc

navigation warnings in force

cnw 035,033

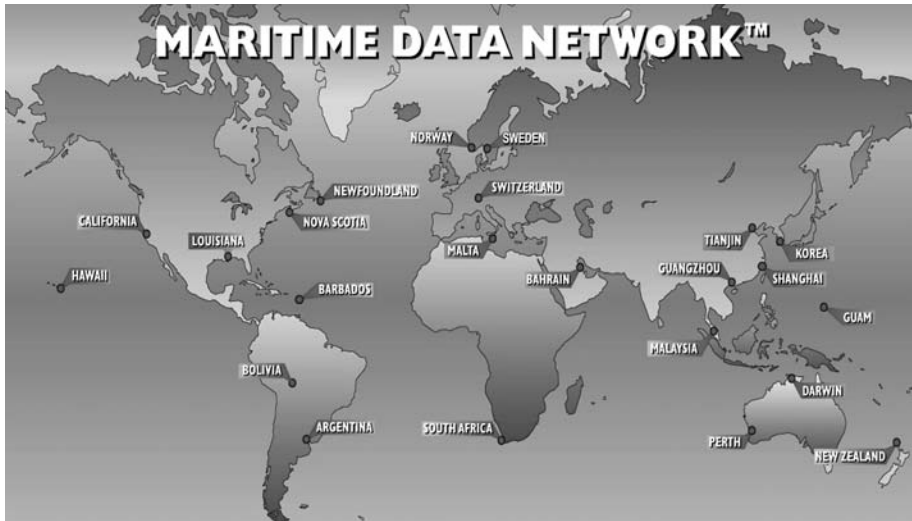
Im Laufe der Zeit wuchs das Stationsnetz von Globe Wireless an auf 25 KFSt. im Endausbau. Diese 25 Stationen wurden über das Internet mit Operationszentralen in San Francisco (Kalifornien) und Liverpool (England) verbunden.

Das Bild unten zeigt die weltweite Anordnung von Globe Wireless Kurzwellen-Küstenfunkstationen in einem Ausbauzustand mit 23 Stationen. Man erkennt sehr gut die relativ gleichmäßige Verteilung über die Kontinente. Die nördlichen Regionen sind später durch

eine Station in Alaska (Aleuten) zusätzlich abgedeckt worden.

Neben dem individuellen Datenverkehr (E-Mail-Verkehr) mit den einzelnen Teilnehmern hat Globe Wireless aber auch Wetterberichte sowie schifffahrtsbezogene Nachrichten verbreitet. So wurden u.a. der „American Radio Association Newsletter“ und das Magazin „Masters, Mates & Pilots Wheelhouse Weekly“ über ausgesuchte Stationen als Broadcast übermittelt.

War in der Anfangszeit von Globe Wireless das Sitor-Verfahren mit 100 bit/s und FSK-Modulation das – auch international standardisierte – normale Übertragungsverfahren, so entwickelten sich bei Globe Wireless weitere Übertragungsstan-



Netz der Globe Wireless Kurzwellen-Küstenfunkstationen (Ausbauzustand: 23 KFSt.)

Quelle: Globe Wireless.



dards mit immer höheren Datenraten. Dabei wurden Anleihen aus der mittlerweile sehr effizienten militärischen Kommunikation auf Kurzwellen gemacht. Nach einer reinen Verdoppelung der Bitrate bei FSK-Modulation auf 200 bit/s wurde „Differential Phase Shift Keying“ (DPSK) mit vier und mit acht verschiedenen Phasensprüngen eingeführt (z.T. auch als DQPSK und D8PSK bezeichnet).

Damit sind in der gleichen Bandbreite wie bei Frequenzumtastung (FSK) etwa die doppelte bzw. die dreifache Bitrate übertragbar, in 500Hz-breiten NBDP-Kanälen also ca. 400 bis 600 bit/s. Beim Übergang auf klassische Kurzwellenkanäle mit ca. 3kHz Bandbreite (eigentlich für SSB-Übertragung gedacht) erreicht man dann sogar Bitraten von ca. 2,4–3,6 kbit/s.

Als höchsten Übertragungsstandard für digitale Kurzwellenkommunikation hat Globe Wireless ein auf OFDM basierendes Verfahren entwickelt und eingesetzt. Diese „Orthogonal Frequency Division Multiplexing“-Methode ist ein recht komplexes und anspruchsvolles Signalverarbeitungsformat.

Es bietet sehr gute Resistenz gegen Reflexionen und Fading bzw. Schwund und erfreut sich großer Beliebtheit z.B. auch bei DVB-T, WLAN und dem neuesten Mobil-

funkstandard LTE. Bei Globe Wireless konnte damit die Datenrate in einem Kanal mit 3kHz Bandbreite auf ca. 4 kbit/s mit recht robuster Übertragungsqualität erhöht werden.

Allerdings sind alle diese neueren Standards von Globe Wireless als firmeneigene Standards bestimmt worden und die Codierung und die Spezifikationen der Übertragungsprotokolle wurden nicht offengelegt. Ein Kunde von Globe Wireless musste also ein spezielles Modem von GW beziehen.

Insofern war es folgerichtig, dass Globe Wireless sich nach einigen Jahren aus dem traditionellen Sitor-Verfahren zurückzog und nur noch auf die eigenen Verfahren mit deutlich höherer Datenrate setzte. Nachfolgende Meldung von GW gibt das wieder:

- Effective 2001 August 01, the Globe Wireless Maritime Digital Data Network will cease to support traditional radio telex operations (NBDP Sitor). Ships will no longer be able to send or receive Radio telex messages via the GW network. There will be no FEC broadcasts.
- There is no global fully automatic or semi-automatic commercial maritimerradio telex system in existence.



– There is no DSC based global commercial radio telex system in existence.

In einer Pressemitteilung von Globe Wireless wurde darauf verwiesen, dass die Einstellung des Sitor-Dienstes für die IMO kein Problem darstellt, da Globe Wireless ja nicht Bestandteil des GMDSS ist und niemals Notrufe, Alarmmeldungen oder sonstige Pflichtkommunikation (wie z. B. MSI) verbreitet hat.

Der von Globe Wireless angebotene Kurzwellendienst hat sich in der Schifffahrt offenbar sehr erfolgreich durchgesetzt. So gab es mehr als 4000 Teilnehmer für diesen Dienst und es wurden täglich ca. 50000 Kundensendungen übermittelt. Durch das letztlich doch sehr dichte Netz an Küstenfunkstellen und die Vielzahl von Frequenzen wurde praktisch weltweit eine überlappende Bedeckung durch mehrere Stationen und/oder Frequenzen erreicht. So wurde eine reale Erreichbarkeit (Connectivity) von 99,97% erzielt, was durchaus mit üblichen Satellitendiensten mithalten kann.

Erreicht wurde diese hohe Abdeckung und Erreichbarkeit durch die 25 Küstenfunkstationen mit durchschnittlich zwölf Sendern je Station und einer Zuweisung von ca. 900 verschiedenen Frequenzen an Globe Wireless, von denen real

ca. 700 im Einsatz waren. Diese 700 Frequenzen teilen sich dabei natürlich zu gleichen Teilen auf in Sendefrequenzen für die KFSt. und für die SFSt.

Auf jeder aktuell von einer Globe Wireless Station betriebenen Frequenz wurde ein „Channel Free Marker“-Signal gesendet. Damit wurde es einem Teilnehmer kontinuierlich ermöglicht, die aktuell empfangenen Kanäle zu erfassen und die Übertragungsqualität der einzelnen Kanäle abzuschätzen. (Das kennt man aus dem klassischen Seefunk als cq-Schleife.) Damit hatte Globe Wireless quasi eine große Anzahl von „Funkbaken“ im Kurzwellenspektrum etabliert, die neben ihrem eigentlichen Zweck auch durchaus zum Testen von Empfängern und/oder zur Beobachtung der Ausbreitungsbedingungen genutzt wurden.

Und genau diese „Funkbaken“ sind nun seit Ende Juni 2013 verschwunden! Im 2. Quartal 2013 nahm die Zahl der „Channel Free Marker“ kontinuierlich ab und seit dem 30.06.2013 sind praktisch davon keine mehr auf Globe Wireless Frequenzen festzustellen. Verwunderlich ist daran, dass es auf der Homepage von Globe Wireless keinerlei Hinweise auf die Abschaltung der Kurzwellen-Frequenzen und damit ja offensichtlich dieses



gesamten Dienstes gab. Da aber die Firma Globe Wireless nicht nur seinen Kurzwellendienst angeboten hat, sondern sich zu einem kompletten maritimen Kommunikations-Dienstleister entwickelt hatte – auch mit Angeboten im Satelliten-Funk wie z. B. VSAT – lag die Vermutung nahe, dass die HF-Kunden intern rechtzeitig von der Abschaltung des Kurzwellendienstes informiert wurden und daraufhin auf Satellitenkommunikation umgestellt werden sollten. Und seit kurz vor Weihnachten ist dieser Verdacht nun bestätigt und die Bombe ist geplatzt: INMARSAT hat Globe Wireless aufgekauft! Für 45 Mio. US\$ wechselte Globe Wireless, dessen Hauptsitz mittlerweile nach Palm Bay in Florida verlegt worden war, seinen Besitzer.

INMARSAT zeigt sich sehr zufrieden mit dem Kauf, da es mit dem Unternehmen Globe Wireless nicht nur einen gut aufgestellten Dienstleister für maritime Kommunikation mit zuletzt insgesamt mehr als 6000 Kunden erwerben konnte, sondern auch Zugriff auf die hohe technologische Kompetenz des Unternehmens erhielt. Aber bei einem Eigner INMARSAT ist es natürlich naheliegend, dass dort nur auf Satellitenkommunikation gesetzt wird und die Kurzwelle – wenn auch auf technisch hohem Niveau – keine Rolle mehr spielen wird! Das ist an

sich bedauerlich, denn offenbar war ja der Kurzwellen-Service von Globe Wireless durchaus technisch und wirtschaftlich erfolgreich. Sollte das vielleicht sogar ein treibender Aspekt für den Erwerb von Globe Wireless durch INMARSAT gewesen sein? Diese Art von Ausschaltung der Konkurrenz ist ja auch aus anderen Branchen hinlänglich bekannt.

Auch wenn das Verschwinden des Globe Wireless HF Networks einen herben Verlust für den Seefunkdienst auf der Kurzwelle darstellt, so gibt es aber weiterhin Kurzwellendienste für die Kommunikation zwischen Schiffen und Landstationen. Eines dieser Netze ist „Global Link Network“, das sich mittlerweile in „Global Maritime HF Network“ umbenannt hat. Dabei spielt das Unternehmen „Kiel Radio“ eine führende Rolle. Die technische Konzeption des „Global Link Networks“ stammt von Kiel Radio, das weltweit Kommunikationsnetze für die Seeschifffahrt entwickelt und erstellt.

Die eigentlichen Funkmodems stammen dabei von der deutschen Firma SCS und verwenden als Betriebsart PACTOR 2 (auslaufend) bis Pactor 4. Kiel Radio betreibt selber eine Küstenfunkstelle im (nunmehr so genannten) Global Maritime HF Network und verwendet tradi-



tionsbewusst dabei auch das klassische Rufzeichen DAO. Organisatorisch geführt wird das HF Network von der ebenfalls traditionsreichen Schweizer Küstenfunkstelle Bernradio, die ihrerseits zu der Betriebsgesellschaft Swisscom Broadcast gehört. Die Schweiz ist schon immer sehr auf ihre Unabhängigkeit bedacht gewesen. Aus diesem Grund besitzt sie eine eigene Hochsee-Flotte, um beim Gütertransport und auch der nationalen Versorgung möglichst unabhängig zu sein. Zur Kommunikation mit der Hochsee-Flotte hat die Schweiz mit Bern Radio schon früh eine eigene Küstenfunkstelle – mitten im Herzen Europas und damit weit weg von allen Meeresküsten – errichtet. Aus Gründen eben dieser Unabhängigkeit setzt die Schweiz auch heute noch auf eigene Kommunikationswege. So ist für alle Schiffe der Schweizer Hochseeflotte die Teilnahme am Global Maritime HF Network Pflicht, und damit ist auch die entsprechende Ausrüstung an Bord vorzuhalten. Es findet auch regelmäßiger Verkehr auf der Kurzwelle durch Bernradio statt. Die KFSt. sendet stündlich einen Sammelanruf, bei dem naturgemäß die Schweizer Schiffe einen wesentlichen Teil stellen. Nachfolgend ist ein aktueller Sammelanruf von Bernradio aufgeführt, wobei die eigene Bezeichnung dort inter-

essanterweise immer noch „Global Link Network“ lautet.

ZCZC

Global Link Network

Trafficlist issued every 00h

valid for 24h

actual issue from

Thu Jan 30 09:00:14 2014

hbek hbem hben hbfi hblld

hbli hblu hbxy hbek hbem

hben hbfi hblld hbli hblu

hbxy

1391076002

1391072415

NNNN

Die Rufzeichenliste wird zur Sicherheit wiederholt. Man erkennt, dass hier eine Reihe von Schiffen mit Schweizer Rufzeichen aufgeführt ist. Es handelt sich dabei um „General Cargo“- und „Bulk“-Schiffe.

Nicht zuletzt durch Bernradio wird also das Global Maritime HF Network gestützt und in Verbindung mit Kiel Radio auf der Basis der PACTOR-Modems von SCS ein weltweites Kurzwellen-Funknetz für die Schifffahrt betrieben. Hier wird also bewusst die Kurzwelle als kostenfreies und als unabhängiges Medium eingesetzt. Es bleibt zu hoffen, dass dieses Geschäftsmodell erfolgreich ist bzw. bleibt und keine Übernahme durch einen Konkurrenten dieser Kurzwellennutzung ein jähes Ende bereitet!

Einmal noch nach Rio – Reise mit einem Containerschiff

Hamburg-Süd – Spezialist für Südamerika-Reisen

Von Jürgen Gerpott

„Einmal noch nach Rio ...“ singt Freddy Quinn in einem seiner Seemannslieder aus den 60er Jahren. Zum Ende meiner aktiven Fahrzeit 1972 hatte ich viele Länder gesehen und besucht, Südamerika war nicht dabei. Nach dem Wechsel in eine Landanstellung kam mir zunächst keine längere Seefahrt in

den Sinn. Jetzt nach dem Eintritt in den Ruhestand wuchs dann doch der Wunsch, noch einmal auf große Fahrt zu gehen, zumal damals meine Frau keine größere Reise mitmachen konnte.

So ging es dann 2012 zu den Spezialisten für Südamerikareisen der Hamburg Süd. Seit 1871 fahren sie zu den Häfen an der Ostkü-



Santa Catarina

ste Südamerikas. Wenn auch die Reederei zwischenzeitlich weltweite Routen befährt, gehört die Tour nach Buenos Aires zu den Klassikern. Es besteht eine ziemlich lange Warteliste, wenn man die Route

Hamburg–Buenos Aires fahren will, die Rücktour dagegen ist meist unbelegt. Natürlich wollten wir in den Südsommer hineinfahren, und somit war eine Abreise zum Jahresende notwendig. „Ende Oktober



2013 kann ich Ihnen die Santa Catarina anbieten“ sagt die Reisebüro-rotante, da greifen wir zu und buchen bereits eineinhalb Jahre vor Abfahrt den Termin. Die sieben Schiffe der Santa Klasse gehen im wöchentlichen Dienst jeweils montags ab Hamburg. Unsere „Santa Catarina“ wurde in Korea gebaut und kam 2011 in Fahrt, also ein fast neues Schiff. Mit 300 m Länge und einer Breite von 42 m und bis zu 12 m Tiefgang können die Schiffe rund 7100 Container befördern. So lang wie drei Fußballfelder oder gut doppelt so lang wie die damals üblichen Frachter vom Cap San Diego Typ können sie erheblich mehr Ladung tragen.

Es liegt vor allem an dem größeren Tiefgang, dem höheren Freibord und dass an Deck noch bis zu 6 Lagen Container gestapelt werden können. Auf einem herkömmlichen Frachtschiff damals war ja nur eine Lage Decksladung möglich. Die Grundfläche der neuen Schiffe gegenüber denen der 60er Jahre hat sich ungefähr vervierfacht und die tonnagemäßige Ladekapazität ist fast 7 bis 10 mal so hoch. Generell können 2 Fahrgäste in der Eignerkabine mitreisen. Auf meinen besonderen Wunsch erwirkt das Reisebüro die Zusage der Reederei eine dritte Person mitzunehmen. Meine Schwester will die Seereise nach Argentinien unbedingt

mitmachen, obwohl sie schon öfter mit dem Flugzeug dorthin gereist ist. Die Reederei gibt ihr Einverständnis und für sie wird die Supercargo Kammer reserviert. Jetzt heißt es geduldig warten. Die Hamburg Süd Schiffe fahren einlaufend Hamburg allgemein Sonntag nachmittags am Willkommenhöft in Schulau vorbei, und ich stehe am Ufer und fahre in Gedanken schon mal ein Stück mit. Auf der Homepage der Hamburg Süd kann man die Standorte der Flotte jederzeit nachsehen, und ich verfolge immer häufiger wo denn 'unser' Schiff gerade ist. Ein Besuchstermin des Reisebüros schon mal an Bord zu gehen nehmen wir bei einem Anlauf wahr und man zeigt uns die Unterkunft und sonstigen Einrichtungen. Das alles steigert nur noch mehr das Reisefieber.

Am 28. Oktober sollen wir ab 14 Uhr an Bord kommen, informiert uns das Reisebüro. Von Wedel aus machen wir uns auf den Weg zu den St. Pauli Landungsbrücken. Mit der Hadag Fähre 61 geht es schon mal stilecht über die Elbe zum Waltersdorf im Köhlbrand. Von dort sind es nur noch ein paar hundert Meter bis zum Gate vom Burchardkai. Die Spannung steigt, was ist noch so wie damals, was hat sich alles verändert? Da ist zunächst mal schon der Zugang zum Schiff. Ich erinnere mich, wie ich Anfang

der 60er Jahre in Bremen die Kais im Übersee- und Europahafen abgelaufen bin, um die Schiffe zu bestaunen die dort lagen. Kein Mensch hatte damals etwas dagegen, wenn da Sehleute entlang des Kais liefen. Man mußte selber aufpassen und nicht unter schwebenden Lasten laufen! Heute ist das alles nicht mehr erlaubt. Auf das Gelände der Hafenerbetriebe kommt man nur noch, wenn man vorher angemeldet ist.

Dann wird alles registriert und man bekommt einen Laufzettel, der an Bord abgezeichnet werden muss. Die Containergelände sind von sehr großer Ausdehnung und die Van Carrier mit den Containern rasen um alle Ecken herum. Der Fahrer sitzt in rund fünf Metern Höhe und befördert die Kisten wie Ameisen durchs Gelände, da würde ein Fußgänger gar nicht sonderlich auffallen. Die Container stehen in langen Reihen mehrfach übereinander gestapelt und dazwischen bewegen sich die Vans. Ein Shuttlebus bringt uns sicher zur Gangway am Schiff.

Da liegt sie nun, die Santa Catarina, ein großes rotes Ungetüm mit weißen Aufbauten, die bestimmt 30 m in die Höhe ragen. Am Heck steht in großen weißen Buchstaben Heimathafen Monrovia! Über eine irre lange Gangway geht es an Bord.



... heut' geht es an Bord!

Die Koffer werden in einer Box und mit Kran an Bord gehievt. Die Gangwaywache trägt uns in das Besucherbuch ein und führt uns ins Ladebüro auf dem Upperdeck. Im Ladebüro begrüßt uns dort der 1. Offizier, der einzige Deutsche an Bord auf dieser Reise. Hier geht es zur Zeit zu wie im Bienenstock.

Es kommen Leute von Land, die alles mögliche auf dem Schiff zu erledigen haben. Die Besatzung ist vollauf damit beschäftigt den Proviant und Ausrüstung an Bord zu schaffen. Der Hafentarzt will die Apotheke kontrollieren, der Service der Satellitenanlage tauscht die Antenne aus, ein Werfttrupp hat da

und dort etwas zu schweißen, der Hafendienst vom Wetterdienst besucht das Schiff und kontrolliert das Barometer usw. usw. Im Ladebüro leuchten diverse Bildschirme für Deck und Maschine. Direkt daneben befindet sich noch ein Besprechungsraum, in dem die Hafenbehörden zur Einklarierung empfangen werden. Der Kapitän und der 1. Ingenieur haben ihr Büro gleich daneben. Bei Hamburg Süd nimmt der Kapitän selber die Einklarierung vor.

Nun kommen auch noch 3 Passagiere! Wir geben unsere Papiere ab und die 3. Offizierin bringt uns zu unseren Kammern und kündigt an, später mit uns auch noch eine Sicherheitseinweisung zu machen. Vom Upperdeck, dem ersten ganz durchgehenden Deck des Schiffes, geht es sieben Decks per Fahrstuhl

hoch und dann noch auf das Brückendeck. Deck G, direkt unterhalb der Brücke wird unser zu Hause für die nächsten dreieinhalb Wochen. Die Eignerkabine liegt genau mittschiffs und hat zwei Fenster nach voraus. Daneben befindet sich der Schlafraum mit zwei Kojen und der abgetrennten Nasszelle. Der Wohnraum ist riesig und das Mobiliar darin verliert sich ein wenig. Ein großer Schreibtisch, ein Sofa, Tisch und zwei Sessel bilden die Sitzgruppe. Vor der gegenüberliegenden Wand befindet sich ein Sideboard mit TV-DVD-CD-Player und einem großem Kühlschrank, Bücherschränke runden das Mobiliar ab. Der Blick aus dem Fenster ist frei und man hat Fernsicht über die Container hinweg.

Neben der Eignerkammer befindet sich auf diesem Deck noch die



Unsere Kabine auf der Santa Catarina



Die Offiziersmesse

Lotsenkammer und, wie wir später feststellen, wurde diese am La Plata auch benötigt. Ein Deck tiefer auf Deck F wohnen der Kapitän, der Chief und dort befindet sich auch die Supercargo Kabine, eine Einzelkabine mit ähnlicher Einrichtung wie unserer.

Alle 25 Besatzungsmitglieder haben heute Einzelkabinen, die sich über die Decks verteilen. Das C-Deck wird an Bord auch als das „Spaßdeck“ bezeichnet mit einem kleinen Innenschwimmbecken, Fitnessraum mit Laufband, Hanteln, Hometrainer und einer Tischtennisplatte sowie einer Sauna.

An diesem letzten Montag des Oktobers 2013 geht das Sturmtief „Christian“ vornehmlich über Schleswig-Holstein hinweg, dass

auch an der Elbe spürbar ist. Sämtliche Verkehrswege an Land und in der Luft sind beeinträchtigt: Bahn- und Straßenverkehr durch umgestürzte Bäume blockiert, am Flughafen fallen Maschinen aus. Auch der Ladebetrieb ruht vorübergehend und wird erst im Laufe der Nacht wieder aufgenommen. Alle Brücken sind hochgestellt, falls sich das Schiff losreißt, sollen keine weiteren Schäden entstehen können. Nach dem Abendessen bekommen wir durch die 3. Offizierin die angekündigte Sicherheitseinweisung: Die Signale „Generalarm“, „Alle Mann von Bord“; Handhabung der Rettungswesten, Überlebensanzug, Weg zum Sammelplatz. Hinterher mussten wir unterschreiben, dass wir an dem Manöver teilgenommen haben. *Fortsetzung folgt*

ZU (FAST) GUTER LETZT

Ein Elblotse geleitete vor einigen Jahren den bundesdeutschen Zerstörer "Mölders" bei schwerem Wetter elbaufwärts. Die Empfehlungen, die er dem Kommandanten gab, wurden in Befehle umgesetzt und durch die hierarchische Ordnung der Dienstgrade zum Rudergänger weitergegeben. Das dauerte. Der Rudergänger wiederum bestätigte jedes ausgeführte Kommando. Seine Antwort lief über die Dienstgrade zurück zum Kommandanten. Erst dann konnte ein neuer Befehl erteilt werden.

Doch das Wetter wechselte immer schneller. Deshalb waren nicht nur schnelle Empfehlungen, sondern deren umgehende Ausführung notwendig.

Schneesturm behinderte die Sicht. Der erfahrene Lotse wurde nervös. Jeden Augenblick konnte das große Schiff auf einen Sand laufen oder mit einem anderen Schiff kollidieren.

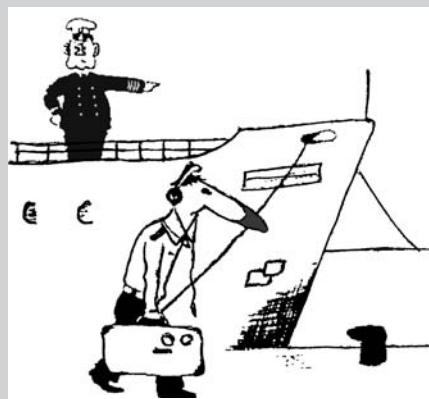
„So“, sagte er deshalb und wandte sich direkt an den Rudergänger, „*nu heuert wi mit denn Speelkrom op! Nu segg ick di wat moktward!*“

Auf diese Weise führte er den Zerstörer sicher und wohlbehalten nach Hamburg. Der Kommandant allerdings war außer sich, beschwerte sich beim Bundesminister für Verteidigung. Der reichte die Beschwerde weiter an den Bundesverkehrsminister, dem die Lotsenbrüderschaften de jure unterstehen.

Doch der hat keine disziplinarischen Eingriffsmöglichkeiten. Die Beschwerde verlief deshalb im Sand – oder lief sie auf einen Elbsand?

*Anekdote zum Elblotsendienst
(aus Klönschnack 5 - 2014)*

Sparks-Transmitter





Panamakanal – Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik

Vor 100 Jahren wurde der Kanal erstmals befahren

Von Rolf Marschner

Vor fast genau 100 Jahren, am 15. August 1914 durchfuhr die SS „Ancon“ als erstes Schiff den Panamakanal. Ein Jahrhunderte alter Menschheitstraum war Wirklichkeit geworden. Schon im 16. Jahrhundert hatte der spanische Kaiser Karl V. Baupläne für eine Wasserstraße zwischen Atlantik und Pazifik entwerfen lassen. Auch Alexander von Humboldt träumte von einem Kanal über den Isthmus.

Es sollte jedoch noch bis Anfang des 20. Jahrhunderts dauern, tausende Menschenleben und Millionen Dollar kosten, bis die Wasserstraße Wirklichkeit wurde.

Man glaubte zunächst, die Verbindung zwischen den beiden Weltmeeren ohne Schleusen herstellen zu können. Das besonders feste Felsgestein lies sich nicht wie geplant durchtrennen.

Die Schiffe werden jetzt bei Colón durch die Gatún-Schleusen zu dem auf 26 Meter über dem Meeresspiegel aufgestauten Gatúnsee gehoben, fahren in ausgebagerten Rinnen durch den Gatúnsee und den Río Chagres, durchqueren im Gaillard-Kanal (auch Culebra Cut genannt) einen Bergrücken

und werden mit den dicht aufeinanderfolgenden Pedro-Miguel- und Miraflores-Schleusen wieder zum Pazifik hinabgelassen.

Um 1880 begannen die Franzosen unter der Leitung von Ferdinand de Lesseps mit dem Bau. Sie unterschätzten jedoch die schwierigen geologischen Verhältnisse und die Tropenkrankheiten. Nach neun Jahren, so schätzt man, waren bereits 20000 Arbeiter der Malaria und dem Gelbfieber zum Opfer gefallen und die aufwendigen Arbeiten hatten die Gesellschaft in den Konkurs getrieben.

Nachdem Vereinigten Staaten die Konzession übernommen hatten zettelten sie im damals zu Kolumbien gehörenden Panama eine Revolution an um eine Regierung zu installieren, die Washington gewogen war. Vertraglich ließen sie sich die Kontrolle über die Kanalzone zusichern.

1904 begannen die Amerikaner mit den Arbeiten. Sie hoben rund 180 Millionen Kubikmeter Erdreich aus, errichteten drei Schleusen und stauten den Gatún-See auf. Es war zu diesem Zeitpunkt das teuerste Bauprojekt der USA und kostete 375 Millionen Dollar. Der US-Ingenieursverband nahm den Kanal



1995 in seine Liste der Weltwunder der modernen Welt auf. Die US-Wissenschaftlerin Julie Greene von der Universität von Maryland schreibt, dass der Kanalbau damals als „Triumph der Technik über die Natur“ gewertet wurde. Tatsächlich war jedoch das Besondere die logistische Organisation und die extrem straffe Führung der Arbeiter. Um auf der Baustelle zu arbeiten, kamen die Menschen aus der ganzen Welt nach Panama. Zwischenzeitlich waren 35000 Arbeiter aus der Karibik und 6000 Amerikaner am Kanalbau beteiligt, hinzu kamen Kontraktarbeiter aus Spanien und Nordeuropa. Die Verwaltung des Kanals errichtete ein autoritäres System in der Kanalzone. „Der Verwalter George Washington Goethals sah sich als ein wohlmeinender Diktator“, sagt Greene. „Er kümmerte sich um seine Leute, duldeten aber keinen Widerspruch“.

Die spanischen Kontraktarbeiter probten hin und wieder einen Aufstand. Goethals ließ die Streiks von der kanaleigenen Polizei zerschlagen und schickte die Rädelsführer zurück nach Europa.

Zwischen den Beschäftigten herrschte strikte Trennung. Die Weißen wurden mit Gold bezahlt, erhielten eine gute Gesundheitsversorgung und durften kostenlos mit Schiffen in den Heimaturlaub

fahren. Die schwarzen Arbeiter wurden in Silber entlohnt und litten häufig an Tropenkrankheiten. „Trotzdem war die Arbeit für die Menschen aus der Karibik attraktiv“. Viele konnten ihre Lebensbedingungen verbessern und kauften sich später Land in ihrer Heimat.

Fast ein Jahrhundert behielten die USA die Kontrolle über den Kanal, erst im Jahre 2000 erhielt Panama die vollständige Souveränität über den Wasserweg. Die strategische Ausrichtung des Kanals hat sich grundlegend verändert. Für die USA war der Kanal vor allem eine Möglichkeit, eigene Produkte zu wettbewerbsfähigen Preisen in alle Welt zu verschiffen. „Für uns ist der Kanal ein Geschäft, wir wollen mit ihm Geld verdienen“, sagt Manuel Benitez, der stellvertretende Kanalverwalter. Der Kanal ist die bedeutendste Einnahmequelle Panamas, im vergangenen Jahr überwies die Verwaltung 982 Millionen Dollar an das Finanzamt.

Hundert Jahre nach der Eröffnung droht dem Land jetzt Konkurrenz. Nicaragua will ebenfalls einen Wasserweg zwischen Atlantik und Pazifik bauen und vom Seehandel profitieren. Damit die immer größer werdenden Schiffe weiterhin die Wasserstraße nutzen können, baut Panama derzeit den Kanal für 5,25 Millionen Dollar aus.




C/S „Humboldt Express“/ DDRL FO H. Busch

Als ich 1963 zum ersten Mal durch den Panamakanal fuhr war ich FO auf dem M/S „Heinrich Grammerstorf“/DHQT. Für die Durchfahrt musste man sein Telegramm über „Balboa Radio“/NBA


senden. Später war die Funkstelle „Panama Intelmar Radio“/HPP. Für die Aufnahme der CQ-Schleife plus Empfangsbericht im Mai 1994 erhielt ich diese QSL-Karte.

Quelle: Böhme-Zeitung, Bilder privat



QSL CARD

PANAMA INTEL MAR RADIO / HPP
P.O. BOX 2009
BALBOA, PANAMA

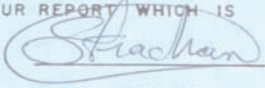


Rolf Marschner

DEAR SIR / MADAM,

THANK YOU FOR YOUR RECEPTION REPORT OF OUR TRANSMISSION(S)
ON 12699 kc/s, WITH EMISSION A1A
HEARD AT 06:20 U.T.C. ON 17th may, 1994
WE HAVE PLEASURE IN VERIFYING YOUR REPORT WHICH IS
MUCH APPRECIATED.
June 7th, 1994

DATE


MANAGER

QSL-Karte von HPP