

Die DXpedition 3Y0J nach Bouvet Island 2023

Autor: Axel Schernikau, DL6KVA

Unser Expeditionsziel

Die Insel Bouvet ist eine unbewohnte Insel vulkanischen Ursprungs, welche sich ca. 2500 km südwestlich des südafrikanischen Kaps der Guten Hoffnung befindet. Sie ist neben Peter I. Island, Spitzbergen und Jan Mayen eines der vier norwegischen Überseegebiete und gilt als am weitesten abgelegenes Stück Land überhaupt auf der Erde. Die nächsten Nachbarn sind die Antarktis in ca. 1700 km Entfernung sowie die Montagui Insel der Südlichen Sandwichinseln und die Insel Gough im Atlantik mit ja ca. 1850 km Entfernung. Die Insel ist zu ca. 92% von Schnee und Eis bedeckt.



Bild 1: Lage von Bouvet Island auf der Weltkarte

Aus Amateurfunksicht ist Bouvet die #2 auf der „Most Wanted List“, der Liste der meistgesuchten Länder. Es gab bis dato nur eine gezielte Amateurfunk-DXpedition nach Bouvet (3Y5X), welche 1989/1990 ca. 49.000 QSOs ins Log brachte.

Weitere Aktivitäten gab es durch Einzelpersonen im Zusammenhang mit wissenschaftlichen Reisen und / oder der Arbeit auf der norwegischen Wetterstation Nyroysa im Nordwesten der Insel. Chuck Brady, N4BQW (SK), konnte hierbei in seiner Freizeit in 4 Monaten 2000/2001 über 16.000 QSOs tätigen.

Die letzten beiden Aktivierungsversuche durch die Teams 3Y0Z (2018) und 3Y0I (2019) schlugen aufgrund von Wetter- oder technischen Problemen fehl. So musste 3Y0Z nach 3 Tagen vor der Insel nach einem Motorschaden umdrehen. 3Y0I musste, nachdem das Schiff ca. 70 Seemeilen vor Bouvet in einen Sturm kam und teils beschädigt wurde, umdrehen und nach Südafrika zurückkehren.

Das Team

Zum international besetzten Team der 3Y0J DXpedition gehörten die Co-Leader Ken, LA7GIA, Rune, LA7THA, Erwann, LB1QI, sowie Gjermund, LB5GI, Adrian, KO8SCA, Cezar, VE3LYC, Otis, NP4G, Bill, KO7SS, Pete, N0FW, Mike, AB5EB, Dave, WD5COV, und ich, DL6KVA.

Weiterhin gehörte Peter Madej, ein erfahrener Kapitän und Expeditionsführer für Expeditionen in der Arktis und Antarktis, zum Team. Peter hat bereits früher mit der Crew der Marama zusammengearbeitet und war vor allem für die Sicherheit, die Zodiac-Steuerung, die Landemanöver und die Lagersicherung auf Bouvet zuständig.

Die Planung / Vorbereitung

Die Vorbereitung der DXpedition nach Bouvet begann bereits in 2020 mit dem Erhalt der Lizenz 3Y0J durch Ken, LA7GIA, und dem Einholen detaillierter Informationen inklusive Fotos, Videos und durch viele Gespräche mit dem Norwegischen Polarinstitut (NPI) sowie erfahrenen Seefahrern, die mehrfach auf und in den Gewässern um Bouvet waren.

Auch wurden viele Informationen über vorherige DXpeditionen gesammelt und Details mit dem Team 3Y0Z diskutiert. Das Team 3Y0Z stellte uns auch viele 2018 gemachte Fotos und Videos zur Verfügung.

Für die Reise wurde ein Vertrag mit der in Amateurfunkkreisen durch viele DXpeditionen bekannten Braveheart mit dem Kapitän Nigel Jolly (zuletzt 2016 mit VP8STI/VP8SGI nach South Sandwich und South Georgia) angestrebt. Allerdings stellte sich im Frühjahr 2021 heraus, dass die Braveheart mittlerweile aufgrund der seit 2020 in Neuseeland geltenden strikten Reisebeschränkungen wegen Corona erst an einen anderen Eigentümer verkauft werden musste und dann auch dieser den Weiterbetrieb dieses als auch weiterer seiner Schiffe ohne entsprechende Aufträge nicht mehr realisieren konnte.

Also begannen wir mit der Suche nach einem passenden Schiff mit der entsprechenden Expeditions-Erfahrung in Subantarktischen Gewässern.

Nach intensiver Suche konnten wir einen Vertrag mit dem Eigentümer und Kapitän der 31m langen Segelyacht Marama für den Zeitraum Januar – März 2023 abschließen. Er und seine Crew haben sich auf Segelexpeditionen in den arktischen und antarktischen Gewässern spezialisiert.

Der Vertrag sah einen Zeitraum von mindestens 21 Tagen um / auf Bouvet vor.

Eine Landung in der Bucht Nyroysa wird durch das NPI seit einigen Jahren grundsätzlich untersagt. Als eine Möglichkeit für eine Anlandung und ein ausreichend großes Lager haben wir daher ein ca. 80m über dem Meer gelegenes Gebiet am Cape Fie im Südosten der Insel Bouvet am Rande des Gletschers lokalisiert, welches auch nicht zu sehr durch die einheimischen Robben und Pinguine bereits belegt war.

Die konkreten Vorbereitungen wurden ab Sommer 2021 intensiviert, detaillierte Planungen in vielen Online-Team-Meetings diskutiert und verfeinert, Sponsoren gesucht, die benötigte Ausrüstung (Funkgeräte, Antennenmasten, Antennen, Zelte, Generatoren, Schlauchboot mit Motor, Kletterausrüstung usw.) ausgesucht, bestellt, teils auch selbstgebaut und größtenteils unter möglichst realistischen Bedingungen getestet. Hierzu gehörten neben den Antennen, Tischen, Betten etc. vor allem auch die benötigten technischen Vorrichtungen, um die Ausrüstungen an Land als auch vom Strand auf die erste in ca. 10m Höhe gelegene Ebene zu transportieren.

Geplant waren drei Zelte. Eines sollte als Funkzelt die 8 Hauptstationen mit je max. 1.5 KW für CW / SSB / RTTY und die zusätzlichen 4 FT8-Stationen mit 100 W beherbergen. Weiterhin waren ein Zelt mit 6 Betten zum Schlafen und ein mit dem Funkzelt verbundenes drittes Zelt für die Essenszubereitung und zum gemeinsamen Treffen geplant. Natürlich sollten auch eine Vielzahl von Masten und Antennen um das Lager herum aufgebaut werden.

Ende April 2022 trafen sich 9 Mann des insgesamt 12 OP starken Teams bei LN8W südlich von Oslo zu einem 3-tägigen Arbeitswochenende. Ein Teil der geplanten Transceiver und Endstufen als auch Antennen, Masten und persönliche Winterausrüstung wurden dabei mit nach Oslo gebracht und eingelagert, sodass diese später in den Container verladen werden konnten.



Bild 2: Test-Wochenende bei LN8W Ende April 2022

Ebenso wurden an diesem Wochenende der Aufbau der Zelte inkl. der Stationstische sowie eines Teils der Antennen (160m- und 80m-Vertikals, 2x Tribander für 20/15/10m, 2x Dualbander für 17/12m) in der für Bouvet geplanten Entfernung zueinander geprobt. Speziell führten wir auch einige Test in unterschiedlichen Antennenausrichtungen für den Inband-Betrieb vor allem auf 40m, 30m und 20m durch. Natürlich lernte sich das Team an dem Wochenende auch bereits etwas besser kennen.

Im Zusammenhang mit der Vertragsunterzeichnung mit der Marama wurde auch entschieden, dass wir auf Dieselgeneratoren setzen, da so keine separate Lagerung des benötigten Benzins z.B. in Fässern an Deck für die Durchführung der DXpedition notwendig wurde. Für ein 31m langes Segelschiff ist natürlich auch die Manövrierfähigkeit entscheidend, auch wenn bei „Flaute“ der vorhandene Dieselmotor zum Einsatz kommt.

Über den Sommer wurde die komplette Ausrüstung mit Ausnahme weniger Transceiver und Endstufen nach LN8W gebracht oder geschickt, sodass der Container im September 2022 final gepackt und nach Port Stanley auf die Falkland Inseln verschickt werden konnte.

Die bestellten ca. 75 kg schweren Generatoren konnten leider aufgrund von Lieferengpässen nicht rechtzeitig geliefert werden. Als Ersatz wurden dann vor Ort in Norwegen 3 Generatoren gekauft, die allerdings auch je ein Gewicht von ca. 110 kg bedeuteten. Zusätzlich war ein Hyundai 20i im Gepäck, der eigentlich hauptsächlich für das auch beim Anlanden und dem Lageraufbau nötige

Laden der Akkus für Bohrhammer und weitere Akkuwerkzeuge geplant war.

Fünf Mitglieder unseres Teams nahmen außerdem im November 2022 an einem Kletter- und Sicherheitskurs teil, welcher die Teilnehmer auf die erwarteten Kletteraufgaben und ggf. notwendige Rettungsaktivitäten vorbereiten sollte. Ebenso nahmen diese OM an einem Gletscherkurs teil, welcher als Vorbereitung auf einen eigentlich nicht geplanten notwendigen Transport der Ausrüstung über den dem geplanten Lager nahegelegenen Gletscher diente.

Die nicht bereits im Container verschickten Transceiver und Endstufen mussten dann in der Vorwoche unseres Abfluges aus London über eine Spedition in London als Frachtgut aufgegeben werden. Dieses war eine der zwingenden Bedingungen des gebuchten Fluges mit der Royal Airforce, da keine größeren elektronischen Geräte als Aufgabegepäck zugelassen waren.

Die Anreise

Die Anreise aller OP zum Startpunkt in Port Stanley erfolgte über London. Hierfür hatten wir Hotelzimmer im Zentrum von London und einen Gruppenflug mit der Royal Airforce über die Kapverdischen Inseln nach Port Stanley gebucht. Am 10.01.2023 wurden wir bei einem gemeinsamen Dinner mit ca. 30 Mitglieder der CDXC: The UK DX Foundation verabschiedet und am nächsten Abend ging unser Flug vom Luftwaffenstützpunkt Brize Norton.



Bild 3: Abschiedsdinner zusammen mit Mitgliedern der CDXC: The UK DX Foundation

Nach Ankunft und herzlicher Begrüßung durch einige einheimische Funkamateure auf den Falklandinseln mussten wir erfahren, dass das als Frachtgut eine Woche vorher aufgegebene Gepäck leider nicht mit unserem Flug mitkam sondern noch in London wartete. Der nächste Flug war erst vier Tage später geplant. Zu diesem Zeitpunkt wollten wir aber bereits unterwegs sein. Allerdings enthielt dieses Gepäck neben drei Endstufen auch wichtige Kletterausrüstung.

Beladung des Schiffes

In den Wochen vor dem Versand des Containers wurde die Landung auf Bouvet in mehreren Phasen im Detail geplant und entsprechend auch das gesamte Material (über 650 Positionen) nummeriert und ein detaillierter Plan zur Beladung der Marama erstellt. Hierzu hatten wir 3D-Material vom Innenleben des Schiffes zur Verfügung. Ebenso wurde dazu bereits im April 2022 das Schiff in

Brasilien inspiziert und so die Möglichkeiten der Verstauung im Detail abgestimmt.

Da das Schiff nicht auf diese Art der Expeditionen mit ca. 7 Tonnen Material spezialisiert ist nutzen wir beim Packen natürlich jede Möglichkeit aus. Dazu gehörten neben der sturmfesten Verzurrung von Masten, Antennen, Kanistern etc. über Deck auch praktisch alle zur Verfügung stehenden Lagermöglichkeiten im Inneren des Segelschiffes. So wurden vier der sechs planmäßig vorhandenen Dusch-/WC-Kabinen bis zur Decke mit unserer Ausrüstung vollgepackt. Ebenso haben wir einen Teil der Messe mit unserer Ausrüstung in Fässern, Skisäcken und Reisetaschen zugepackt und auch diese seetüchtig verzurrt.



Bild 4: Die Marama in Port Stanley – die Beladung ist in vollem Gange

Das Entladen des Containers als auch das sturmfeste Beladen des Schiffes nahmen dann doch mehr Zeit in Anspruch als wir geplant hatten, sodass uns die Nachlieferung der in London gebliebenen Ausrüstung am Montagabend doch noch vor unserer Abreise erreichte.

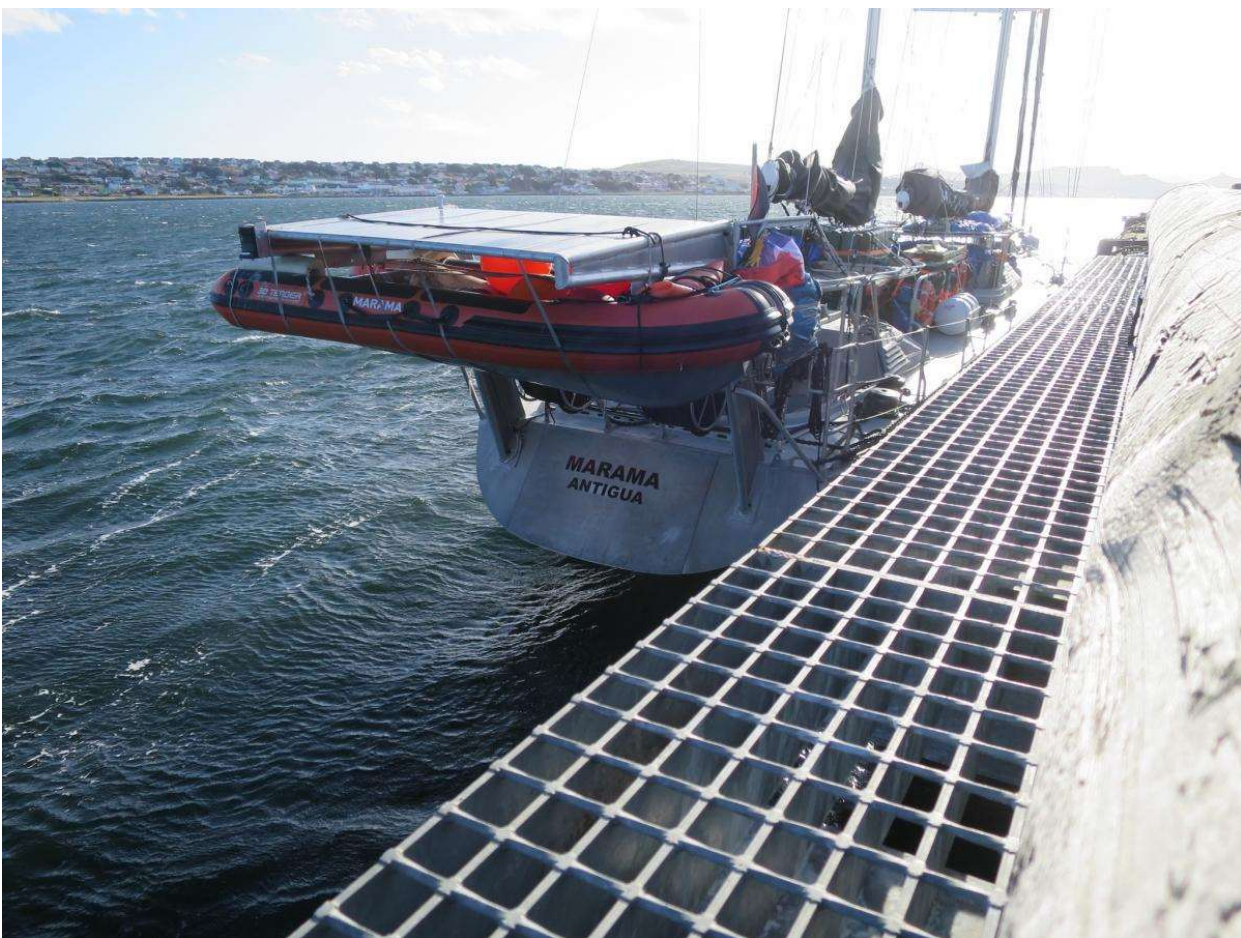


Bild 5: Die Marama voll beladen vor der Abreise.

Reise nach Bouvet

Nachdem wir dann noch gut 20 Stunden auf besseres Wetter für die Fahrt in Richtung Osten warteten ging es am Dienstag, dem 17.01.2023, endlich auf die so lange vorbereitete Reise. Die Route führte uns vorbei an South Georgia und den South Sandwich Inseln mehr oder weniger Richtung Osten. Unser Kapitän Olivier zeigte während der gesamten Reise, dass er immer auch die Sicherheit des Schiffes und des gesamten Teams im Blick hatte. Hierzu wurde er von einem externen Navigator mit entsprechenden Informationen über die Wetterentwicklungen unterstützt und somit konnten sowohl größere Stürme als auch Gebiete mit vielen Eisbergen vermieden werden.

Zu den Crewmitgliedern auf unserer Reise gehörten weiterhin Charles, der selbst auch das Kapitänspatent hat, und Nina. Beides sind erfahrene Segler, was sie auch auf unserer Reise mehr als einmal unter Beweis stellen konnten. Nina hat sich weiterhin auf der Reise sehr gut um das leibliche Wohl aller an Bord Anwesenden gekümmert.

Kurz nach dem Auslaufen aus Port Stanley haben wir uns in Zweiertteams organisiert und nach entsprechenden Einweisungen durch den Kapitän jeweils 1,5 stündige Wachen übernommen. Hierbei mussten sowohl der jeweils vorgegebene Kurs gehalten als auch immer nach Eisbergen und ggf. anderen Schiffen Ausschau gehalten werden. Einige Eisberge haben wir vor allem um South Georgia gesehen und weiträumig gemieden. Andere Schiffe tauchten nicht auf. Diese Route ist für den Handel uninteressant, da sie zu weit südlich verläuft.

Gerade die ersten Tage auf See hatte wie erwartet ein Teil des 3Y0J Teams Probleme mit der Seekrankheit. Die meisten gewöhnten sich nach einigen Tagen an die ständigen Bewegungen durch den Seegang und die meist einige Meter hohen Wellen. Einige verbrachten die Zeit eher in der Koje, andere mehr mit Lesen oder auch mit vielen Diskussionen in der Messe, vor allem natürlich über Amateurfunkthemen und die bevorstehende Aktivierung von Bouvet.

Nach einigen Tagen der Reise bei teils kräftigen Winden nutzten wir das dann etwas besser werdende Wetter, um einen 20m Dipol in ca. 6m Höhe zwischen den Masten zu spannen und eine

der geplanten Stationen mit einem K3S als 100 Watt Station für den /MM – Betrieb vorzubereiten. Die nächsten 6 Tage nutzten die meisten OM die Station zum Funkbetrieb, teils intensiver und teils auch nur, um den letzten Feinschliff der Einstellungen für den CW-Betrieb auf Bouvet vorzunehmen und diese zu testen. In Summe wurden dann in 6 Tagen über 5500 QSOs als /MM auf 30-10m in CW und auch SSB getätigt.

Nach 14 Tagen auf See erreichten wir dann endlich am späten Abend des 30.01.2023 die südöstliche Spitze von Bouvet am Cape Fie. Jeder von uns war froh, dass dieser lange Abschnitt der Reise nun ein Ende fand.

Die Anlandung auf Bouvet

Der 31.01.2023 begrüßte uns mit gutem aber sich auch schnell veränderndem Wetter. So gab es neben einigen sonnigen Momenten sehr schnell immer wieder sehr dunkle Wolken und aufkommenden Wind aber zumindest an dem Tag noch keinen Regen.



Bild 7: Cape Fie zum Zeitpunkt unserer Ankunft.

Das Vorausteam bestand aus Ken, Peter, Mike und Dave. Hierbei nahmen sie erst einmal nur eine Minimalausstattung an persönlicher Ausrüstung (trockene Socken, extra Handschuhe, Trinkwasser, Proteinbars etc.) mit. Die weitere Ausrüstung wie Schlafsäcke und das erste Zelt sollte gleich mit dem nächsten Bootstrip geliefert werden.

Ihre Aufgaben waren zu diesem Zeitpunkt, die beste Landestelle zu finden, bei Möglichkeit auch zu landen und dann einen möglichen Weg auf den Felsen und eine Möglichkeit zur Anlandung und Beförderung der weiteren Ausrüstung auf den Felsen zu finden, abzustecken und abzusichern. Weiterhin sollte ein System mittels dreier Anker errichtet werden, welches ein einfacheres unbemanntes Anlanden eines Großteils der Ausrüstung ohne Bootslandung über die praktisch

ständig vorhandene Brandung ermöglichen sollte.

Nachdem die initiale Landung des Vorausteamts geglückt war und sie mit einer 10m-langen Leiter sowie der notwendigen Ausrüstung zur Sicherung des Aufstiegsweges ausgestattet waren verschlechterte sich das Wetter rasant und weiteres Material konnte nicht mehr an Land gebracht werden, obwohl dieses noch bis in die Dunkelheit hinein durch Charles und Nina versucht wurden. Auch eine Anlandung des Schlauchboots, um das Vorausteam wieder von der Insel zu holen, war an dem Tag aufgrund des hohen Wellengangs von ca. 2-3 Metern und der entsprechend starken Brandung nicht mehr möglich. Im Ergebnis übernachtete das Vorausteam die erste Nacht auf der Insel geschützt vorm Wind in dort vorhandenen Mulden unter Planen und in „Überlebenssäcken“. Weiterhin haben sie alle Taschen und Rucksäcke, die sie bei sich hatten, zum Schutz vor dem auf Bouvet praktisch ständig gehenden Wind genutzt.



Bild 8: Schneller Wetterumschwung vor Cape Fie

Am nächsten Tag war natürlich die erste Aufgabe, das Vorausteam mit einem Zelt, ihren Schlafsäcken, mehr Wasser und Lebensmittel zu versorgen, bevor an die Landung von weiteren Teammitgliedern und Material gedacht werden konnte.

Diese in den nächsten Stunden laufenden Manöver gestalteten sich bei der diesen Tag ständig vorhandenen starken Brandung als sehr schwierig. Im Ergebnis wurde ein bereits an Land transportiertes Zelt und ein Bündel Zeltanker von der starken Brandung, die teils über den gesamten ca. 10-15m breiten Strand bis an den Gletscher ging, erfasst und ins Meer gerissen. Die weiteren Schlafsäcke, Luftmatratzen, persönliche Wechselkleidung, ein Zweimannzelt als auch den Proviant konnten die Jungs sichern, sodass sie für die nächsten zwei Nächte sich einen besseren Schutz bauen konnten.

Die nächsten zwei Tage machte das Wetter ein Anlanden praktisch unmöglich.

Das Vorausteam nutze die zur Verfügung stehende Zeit, um die geplante Transportschleife zu installieren. Diese bestand aus einem 20 kg schweren Anker, der im Meer versenkt und an einer Boje ca. 50 m vom Ufer entfernt befestigt wurde. Landseitig wurden weitere Karabiner in den dort

liegenden größeren Steinen verankert und durch diese dann eine Transportschleife eingezogen, die von Land aus durch mehrere Personen bedient werden konnte.



Bild 9: Der Weg auf den Felsen am Rande des Gletschers

Am Freitag konnte das Vorausteam auf die Marama zurückgeholt werden, sodass wir im Anschluss dann gemeinsam die Situation beleuchten und das weitere Vorgehen diskutieren konnten.

Nach Abgleich der Erfahrungen aller Beteiligten wurde schnell klar, dass wir mit unserer Ausrüstung und den für die Anlandung nutzbaren kurzen Wetterfenstern wahrscheinlich nicht in der Lage sein werden, die geplanten 7 Tonnen Ausrüstung auf die Insel und später wieder zurückzubringen.

Wir haben uns daher entschieden, erst mal einen anderen Weg der Anlandung und damit auch einen minimalistischen Ansatz bei der auf die Insel zu transportierenden Ausrüstung zu wählen. Dieser bedeutete, dass wir nur das Nötigste auf die Insel mitnahmen. So planten wir nun mit einem Zelt, zwei Transceivern, einigen einfachen Vertikal- und Dipolantennen sowie dem kleinen Hyundai 20i.

Natürlich hofften wir auf besseres Wetter, um dann zumindest einen der Dieselgeneratoren als auch weitere Funkgeräte, Endstufen und Antennen an Land bringen zu können.

Es war aber bereits hier klar, dass der weitere Lagerausbau und damit auch die Länge und Intensität der gesamten Aktivierung vor allem vom erfolgreichen Transport eines Generators abhing. Da der Hyundai 20i mit Benzin betrieben wird war die Möglichkeit der Stromerzeugung begrenzt, da ja das Gesamtkonzept auf den Dieselgeneratoren basierte. Dadurch hatten wir dann auch maximal 55 Liter Benzin zur Verfügung.



Bild 10: Die Aufstiegsstelle am Rande des Gletschers



Bild 11: der sich ständig ändernde Strandabschnitt in der Nähe der Anlandungsstelle

Am Sonntag, dem 05.02.2023, landeten 8 OP und Peter in sogenannten Trockenanzügen per Schlauchboot bis zur Boje und dann unter Nutzung der Transportschleife an. Auf dem gleichen Weg wurden auch ca. 650 kg Ausrüstung an Land gebracht. Nach erfolgreicher Landung galt es, die Ausrüstung sofort über die installierte Leiter auf den Felsen zu transportieren und im Anschluss Schritt für Schritt zum Lager (ca. 80m über NN) zu transportieren. Ebenso wurde am gleichen Tag das Mehrmannzelt aufgebaut, was bei dem ständig gehenden Wind keineswegs mit nur 2-3 Mann zu bewältigen war. Das Zelt wurde zusätzlich zu den Abspannungen mit einer Vielzahl von schweren Steinen befestigt.



Bild 12: Unser gegen die kommenden Stürme gut gesichertes Zelt

Mit dem Wetter hatten wir auch kein Glück, da es in der zweiten Tageshälfte immer wieder mal regnete. So waren wir abends froh, dass das Zelt stand und es eine „warme Mahlzeit“ gab. Auf der Insel bestand die Verpflegung die nächsten Tage aus täglich zwei gemeinsamen Mahlzeiten bestehend aus mit kochendem Wasser erhitztem Fertigessen, welches im Militär als auch unter Outdoorspezialisten als „MRE – „meal ready to eat“ bekannt ist. Zusätzlich waren reichlich kalorienreiche Snacks und Wasser mit auf der Insel.

Funkbetrieb als 3Y0J

Am nächsten Tag wurden die ersten Vertikalantennen für 12m, 15m und 30m aufgebaut und der Funkbetrieb begann mit zwei Funkgeräten vom Typ K3S, die wir im Zelt auf einem umgedrehten Plastikkorb positionierten, sodass zwei OP beidseitig auf dem Boden sitzend die Geräte bedienen konnten während die Laptops mehr oder weniger auf den Knien gehalten oder auf dem Zeltboden positioniert wurden.



Bild 13: Blick ins Shack – zwei K3S auf einer umgedrehten Plastiktonne

Relativ schnell spielte sich eine Routine ein. Natürlich war es nicht gerade bequem mit 9 Mann in einem Zelt praktisch auf dem Felsboden von Cape Fie mit wenig Platz klarzukommen und dabei auch noch möglichst dauerhaft Funkbetrieb in 2h-Schichten durchzuführen. Am Tage gab es natürlich immer auch reichlich andere Aufgaben, sodass das Zelt nur in der Nacht wirklich gefüllt war.

Sobald wir auf den Bändern auftauchten waren ständig große Pile Ups vorhanden. Gefunkt wurde aufgrund der begrenzten Menge an Benzin und Antennen mit zwei Stationen und max. 100 Watt. Die 12m Vertikal wurde am nächsten Tag auf 17m umgebaut, um allen Kontinenten mehr Möglichkeiten zu einem Kontakt mit Bouvet zu ermöglichen. Einen Tag später wurde auch noch ein 20m Dipol als Alternative gespannt. Mehr war leider aufgrund der bis dahin an Land gebrachten Ausrüstung nicht möglich, da wir nur 3 Rollen Antennenkabel a 20m dabei hatten. Die Antennen haben wir in max. 20m bzw. 40m Entfernung aufgebaut. Entsprechend der Tageszeit wurden dann die Antennenkabel mit der dann passenden Antenne verbunden.

Die Hauptbänder waren damit während den ersten Tagen 15m, 17m am Tage und 30m in der Nacht.



Bild 14: Blick auf das Camp mit 15m-, 30m- und 17m-Vertikals

Trotz unseres sicher nicht lauten Signals waren die Pile Ups immens. Leider gab es aber wohl auch viele Störer auf unseren Sendefrequenzen. Wir haben diese nicht immer gehört aber natürlich im Gegensatz zu allen früheren Expeditionen festgestellt, dass wir sehr viele Stationen mehrfach aufrufen mussten, da sie unseren Aufruf nicht gleich hören konnten.

Mindestens genauso negativ auffällig waren aber auch die vielen Dauerrufer, die ungeachtet der aufgerufenen Station einfach weiter riefen und somit den Empfang der aufgerufenen Station durch uns störten. Das hat leider aufgrund der häufig nötigen Nachfragen mit Sicherheit vielen anderen OM / YL die Chance zu wenigstens einem QSO genommen.

Die letzten drei Nächte streikte leider der dafür gar nicht geplante Generator aufgrund der niedrigen Temperaturen. Trotz der oft durchgeführten Entlüftung und Entwässerung wollte er dann nachts nicht mehr anspringen, sodass wir einige Stunden nicht funken konnten. Am nächsten Morgen sprang der Generator wieder an sobald die Temperaturen etwas anstiegen.

Die funkfreie Zeit nutzten wir vor allem für Arbeiten am Zelt, das Trocknen der Kleidung, als auch für einige Spaziergänge und Fotos sofern es das Wetter zuließ. An einigen Morgen gab es etwas Neuschnee, allerdings blieb davon nie viel liegen. Die Temperaturen lagen meist um den Gefrierpunkt. Beim Blick auf den Gletscher nebenan hatte mal das Gefühl, dass dieser nicht genügend Neuschnee bekam. Während unseres Aufenthalts brach ein größeres Stück Eis in Strandnähe vom Gletscher ab und veränderte somit auch den Strand.

Die in unserer Nähe lebenden Pinguine waren natürlich etwas Besonderes zumal sie sicher noch nie Menschen gesehen hatten und daher wenig Scheu zeigten. Näherte man sich ihnen auf wenige Meter so blieben sie einfach stehen oder legten sich hin.

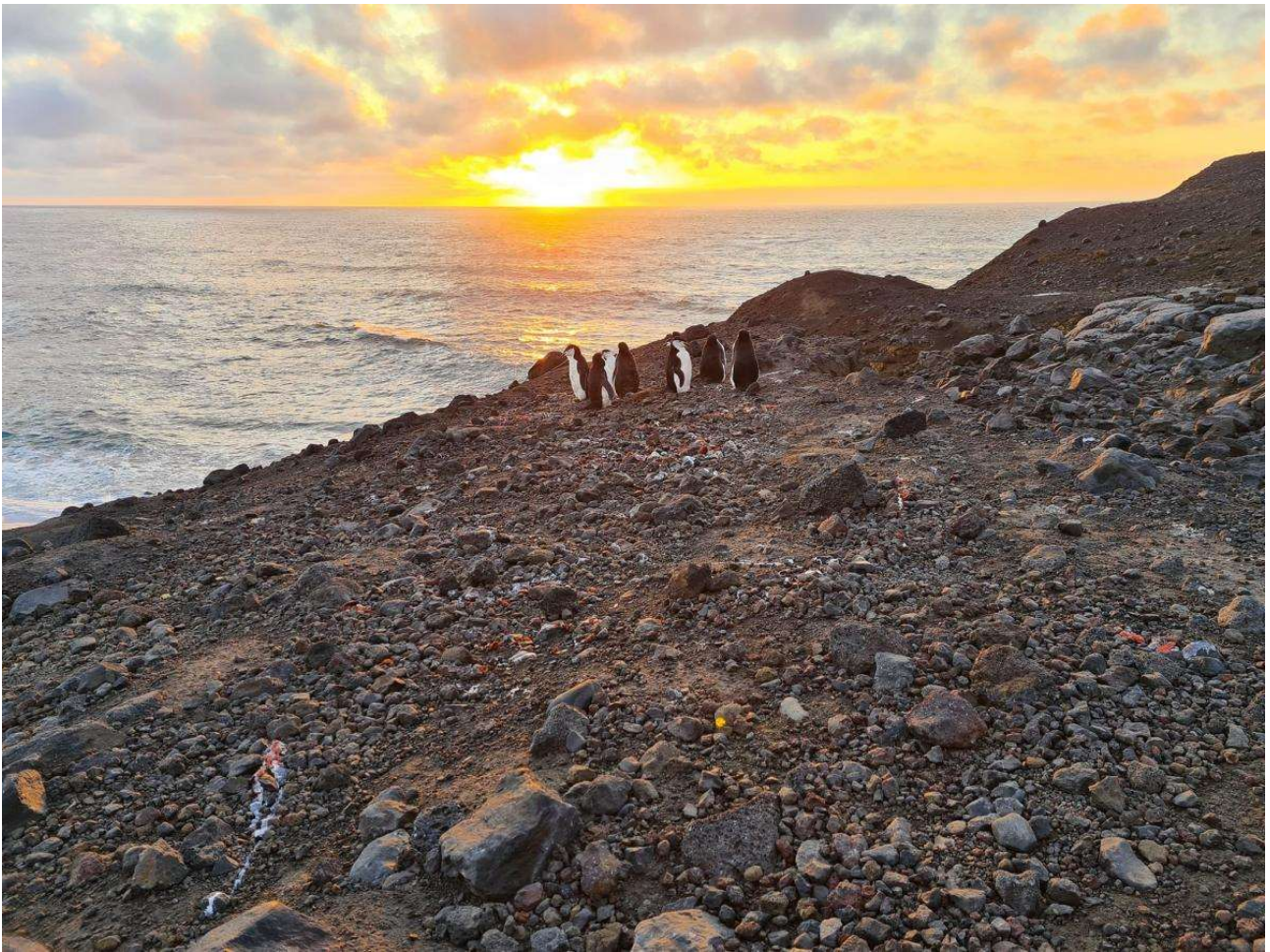


Bild 15: Pinguine in der Nachbarschaft

Wettermäßig hatten wir wie erwartet mit meist mittelmäßigem bis starken Winden zu tun. Allerdings gab es auch immer recht kurze sonnige Momente. Am dritten Tag auf der Insel kam dann „unser“ Sturm mit bis zu 60 Knoten Windgeschwindigkeit. Das durch Peter zusätzlich per Karabiner und Seil an den umliegenden Felsen gesicherte Zelt überstand diesen problemlos aber an eine Anlandung eines der Dieselgeneratoren war in den nächsten Tagen nicht zu denken, da das Wasser auch nach dem Sturm noch ca. 24 Stunden aufgewühlt blieb. Einen Tag später folgte noch ein nicht ganz so starker Sturm. Das nächste gute Wetterfenster ergab sich erst ca. eine Woche nach unserer Landung und es wurde auf ca. 2-3 Tage avisiert. Im Anschluss wurde bereits der nächste Sturm vorhergesagt.



Bild 16: Neuschnee am Morgen

Wir haben den Versuch einer Anlandung eines Generators sowie von Proviant und weiterer Ausrüstung wie Endstufen, Antennenmasten etc. intensiv diskutiert. Da wir allerdings auch an den mit dem Kapitän der Marama abgestimmten Gesamtreisezeitraum gebunden waren hätten wir zur Nutzung bis zum nächsten „guten“ Wetterfenster nur maximal 1-2 Tage Betrieb mit Dieselgenerator und mehr Sendeleistung gehabt. Unter diesen Gegebenheiten und im Wissen, dass das Anlanden des Dieselgenerators ein sehr riskantes Unterfangen wäre, haben wir uns im Endeffekt dagegen entschieden.

Im Ergebnis konnten wir mit zwei Stationen am Tage und einer Station in der Nacht in ca. 10 Tagen 18595 QSOs mit 8654 verschiedenen Stationen ins Log bringen.

Hier das Ergebnis unserer Funkaktivität in QSO-Zahlen:

Band	CW	SSB	FT8	Gesamt	Anteil
30m	3783	0	816	4599	25%
20m	0	0	229	229	1%
17m	3743	398	2639	6780	36%
15m	3742	1827	576	6145	33%
12m	176	0	0	176	1%
10m	284	0	382	666	4%
Gesamt	11750	2229	4644	18595	
Anteil	63%	12%	25%		

Rückkehr in die Zivilisation

Nachdem die Entscheidung gefallen war, dass wir keine Anlandung eines Diesel-Generators versuchen werden, war klar, dass wir dann das bevorstehende bessere Wetterfenster nutzen sollten, um das Lager abzubauen und die komplette Ausrüstung als auch alle angefallenen Abfälle auf die Marama zurückzutransportieren.

Wir starteten die Evakuierung am Dienstag, dem 14.02.2023, in aller Frühe. Das bedeutete, dass es um 04.30 Uhr das letzte Frühstück gab und anschließend alles abgebaut und zusammengepackt wurde. Pünktlich um 07.00 Uhr waren die ersten Ausrüstungsgegenstände und Teammitglieder am Strand, alles weitere wurde in den nächsten drei Stunden ebenso dorthin gebracht. Der frühe Start zahlte sich aus. Bis ca. 14.00 Uhr konnte die komplette Ausrüstung und alle Teammitglieder per Schlauchboot auf die Marama gebracht werden. Die letzten zwei Touren hatten bereits mit wieder intensiverem Wellengang zu tun. Bei der Evakuierung halfen uns auch zwei weitere Teammitglieder, die zuvor auf der Marama verblieben waren.



Bild 17: Evakuierung mit dem Schlauchboot

Zurück an Bord haben natürlich alle erst mal eine ordentliche Dusche genossen. Einige von uns zogen es anschließend vor, einige Stunden in ihrer verglichen zum Felsen viel bequemeren Koje zu verbringen und etwas auszuruhen. Andere genossen gemeinsam einige Getränke und tauschten die Erfahrungen der letzten 10 Tage mit den Teamkollegen. Da wir auf der Marama auch eine Starlink-Anlage installiert hatten und Bouvet durch das Satellitensystem seit Anfang 2023 abgedeckt wird konnten wir auch problemlos unsere Angehörigen kontaktieren als auch Emails etc. checken. Die finalen Logs wurden an den Manager versandt.

Aufgrund der Wettersituation in Richtung unseres nächsten Ziels Kapstadt zog es der Kapitän der Marama vor, noch ca. 24 Stunden vor Bouvet liegen zu bleiben und etwas ruhigeres Wetter abzuwarten. Am Folgetag ging es dann ab ca. 14.00 Uhr auf in Richtung Kapstadt. Im Ergebnis stand uns nochmals eine 12-tägige Seefahrt bevor, die vor allem die ersten Tage von stärkeren Winden und hohen Wellen geprägt waren. Aber wir wussten ja, dass es in wärmere Gefilde und bald dann wieder wieder in die gewohnte Heimat ging.

Nachdem in etwa der Ankunftstermin für Kapstadt klar wurde erfolgten die letzten Buchungen oder auch Umbuchungen der Rückflüge als auch der Hotelzimmer in Kapstadt. Spürbar wollten alle nach mehr als 7 Wochen auf Reise wieder nach Hause.

Schlussendlich kamen wir am Samstag, dem 25.02.2023, in Kapstadt an. Allerdings mussten wir dann noch eine Nacht auf Reede verbringen. Nach Information vom Hafen lag das am Wetter.



Bild 18: Die Marama vor Kapstadt

Am Sonntag konnten wir dann in den Hafen einlaufen und die komplette Entladung des Schiffes wurde mit Unterstützung durch eine einheimische Crew innerhalb weniger Stunden verwirklicht.

Am Sonntagabend fand das letzte gemeinsame Abendessen in einem sehr guten Steakhaus in Kapstadt statt, zudem wir auch 3 Einheimische Funkamateure begrüßen konnten. Ebenso nahm natürlich die Crew der Marama an diesem Abschiedsessen teil.

Die ersten Teammitglieder flogen bereits am nächsten Abend Richtung Heimat. Einige von uns blieben noch einige Tagen länger und genossen das warme freundliche Klima bei bis zu 30°C am Tage und erkundeten Kapstadt und die Gegend. Das war natürlich eine willkommene Abwechslung zu den vergangenen Wochen kälteren Wetters im Südatlantik. Spätestens am 03.03.2023 waren dann nach fast 8 Wochen alle wieder zu Hause.

Fazit

Bouvet Island ist nicht umsonst #2 auf der Most Wanted List des DXCC. Die einzige erfolgreiche DXpedition mit dem Fokus auf den Amateurfunk (3Y5X) fand vor 33 Jahren statt. Die zwei letzten Aktivierungsversuche für den Amateurfunk (3Y0Z 2018, 3Y0I 2019) waren aus unterschiedlichen Gründen leider nicht erfolgreich.

Mit Sicherheit hatten sowohl wir als auch alle DXer, die auf unsere Aktivierung hofften und warteten, nach drei Jahren intensiver Vorbereitung mehr Erwartungen an diese Aktivierung. Unabhängig davon war zumindest uns und sicher auch vielen, die sich mit den Klimaverhältnissen im Südatlantik beschäftigten, klar, dass diese DXpedition nach Bouvet Island kein leichtes Unterfangen war.

Ganz klar kann das Gesamtergebnis dieser Expedition gemessen an den Vorbereitungen in den letzten drei Jahren als auch den aufgebauten Erwartungen nicht als voller Erfolg deklariert werden.

Mit Sicherheit wird auch jede weitere Aktivierung – ob mit oder ohne Helikopter – immer vor allem von den vorherrschenden Wetterverhältnissen bestimmt werden. Mit den heutigen Erfahrungen würden wir vermutlich einige Kernpunkte anders planen. Ob eine solche Planung dann finanzierbar und realisierbar ist kann natürlich nur das nächste DXpeditionsteam zeigen.

Auch wenn wir nicht die intensiv vorbereitete „Mega-DXpedition“ durchführen konnten sind wir persönlich vor allem stolz darauf, dass wir nach den schwierigen Landemanövern in den ersten Tagen und unter den widrigen Wetterbedingungen nicht aufgegeben und doch eine wenn auch weitaus minimalisierte Aktivierung der Insel Bouvet durchführen konnten.

Ganz sicher konnten wir vielen DXern eines ihrer letzten DXCC bescheren. Aber leider haben auch viele DXer nicht den Weg in das Log gefunden.

Ein Dankeschön ist notwendig!

Eine DXpedition dieser Größenordnung mit einem Budget von ca. 715.000 US\$, deren größter Kostenpunkt natürlich die Charter der Marama für die 52 Tage war, ist alleine durch die Teilnehmer nicht zu finanzieren.

Das Team hat ca. 34% der Expeditionskosten übernommen, die anderen 66% konnten durch Unterstützungen aus der DX-Gemeinde finanziert werden.

Persönliche Kosten für die Vorbereitungen inkl. dem Meeting in Oslo als auch alle nötigen Flüge, Verpflegung und Hotelaufenthalte auf den Abschnitten bis Port Stanley und ab Kapstadt nach Hause wurden außerhalb des Budgets von den Teammitgliedern persönlich getragen und sind nicht im Budget enthalten.

Ein ganz herzlicher Dank gilt einerseits den zahlreichen unterstützenden DX Organisationen, allen voran der NCDXF als Hauptsponsor, der GDXF als zweitgrößtem Clubsponsor, der INDEXA, den technischen Sponsoren wie DX Engineering und WIMO und vielen weiteren kleineren DX-Gruppen für ihre Spenden sowie natürlich auch den vielen direkten Unterstützungen durch hunderte OM / YL sowohl vor als auch nach unserer Expedition.

Axel Schernikau, DL6KVA

dl6kva@darç.de