

## Als 9H3JH auf Malta

Da der Familienurlaub dieses Jahr einmal ein wenig weiter weg gehen sollte, hatte sich in der familieninternen Abstimmungsrunde schließlich Malta als Urlaubsziel durchgesetzt.

Die Entscheidung fiel reichlich spät im Jahr, gerade noch rechtzeitig, um einen Flug zu buchen, der mit einer renommierten Fluggesellschaft [stellte sich ganz am Ende als gute Wahl heraus], direkt von Dresden und nicht zu nachtschlafender Zeit dahin führte. Auch eine Ferienwohnung, die sich preislich im Rahmen hielt, wurde dann gefunden.

Malta hat als ganzes Land etwa die Fläche von Dresden und fast dessen Einwohnerzahl. Damit ist es eins der Länder mit der höchsten Einwohnerdichte der Welt. Wenn man jetzt noch bedenkt, dass nur ein geringer Teil der Fläche bewohnt ist [92 % der Einwohner wohnen im städtischen Umfeld], dann wird schnell klar, dass man das einsame, abgelegene Ferienhaus dort nicht findet, zumindest nicht bezahlbar. Typisch ist es also, dass man irgendwo eine Wohnung in einem mehrgeschossigen Haus für den Urlaub mietet, so auch wir.

## **Heiliger Paulus**

Die Ferienwohnung befand sich in einem Ort namens San Pawl il-Baħar, auf Englisch „*Saint Paul's Bay*“. Es ist geschichtlich verbürgt, dass Apostel Paulus etwa im Jahr 60 als Gefangener auf seiner Reise von Jerusalem nach Rom vor Malta Schiffbruch erlitt.

In der Folge blieb er drei Monate lang dort, was die Christianisierung der Bevölkerung ins Rollen brachte. Paulus ist dort hoch verehrt, und ein großer Teil der Bevölkerung ist auch heute noch wie vor katholisch.

Die Doppelinsel am Rande der Bucht wird als möglicher Ort dieses Schiffbruchs vermutet, weshalb die Bucht und die Stadt in ihrer Mitte nach ihm benannt sind.



## Sprachen auf Malta

Auf Malta spricht praktisch jeder englisch, auch Kinder im Kindergartenalter, mit denen unsere größeren Kinder am Strand ins Spielen gekommen sind. Die Sprache, in der sich Maltas Einwohner selbst untereinander unterhalten, ist jedoch maltesisch. Sie zählt als semitische Sprache, d.h. sie hat gemeinsame Wurzeln mit Arabisch und Hebräisch. Im Gegensatz zu diesen wird sie jedoch mit einem geringfügig erweiterten lateinischen Alphabet geschrieben, was es unsereins zumindest ermöglicht, innerhalb einiger Tage so einigermaßen die Aussprache bspw. von Ortsnamen zu erlernen.

## Amateurfunk-Ausrüstung mitnehmen oder nicht?

Diese Frage stellte sich in der Vorbereitung des Urlaubs. Einerseits hat man natürlich im Urlaub wenigstens mal Zeit fürs Hobby, andererseits ist es erstens viel Gepäck, welches man nur dafür zusätzlich in Kauf nehmen muss, zweitens erwartungsgemäß zusätzlicher Aufwand beim Security-Check am Flughafen.

Bei Malta kommt noch hinzu, dass dort die CEPT-Regelung T/R 61-01 nicht unmittelbar umgesetzt ist, man kann also nicht einfach als „9H/homecal“ aktiv werden.

Stattdessen muss man zuvor eine befristete Genehmigung beantragen, die allerdings [im Gegensatz zu allen anderen Arten von Amateurfunkgenehmigungen in Malta] bei Vorlage einer ausländischen CEPT-kompatiblen Genehmigungsurkunde gebührenfrei ist.

Bei drei Funkamateuren in der Familie fiel dann aber die Entscheidung zugunsten des Antrags aus.

Wiedermal allerdings reichlich spät, erst knapp zwei Wochen vor Urlaubsbeginn die Anfrage [Formulare bekommt man als PDF] gestellt. Viel Papier per Luftpost, parallel noch elektronisch bei der dortigen Funkaufsichtsbehörde MCA nachgefragt, ob sie vielleicht noch einen Scan der Anträge haben möchten. Schon am nächsten Tag war eine Antwort per Mail da, ja gern, eigentlich hätte der Antrag per Mail genügt, Post wäre gar nicht nötig. Die lag aber sowieso schon im Post-Flugzeug.

Es ergab sich einiges an E-Mail-Verkehr mit dem freundlichen Herrn der MCA.

Ob uns denn ein einziges Rufzeichen genügen würde? Ja, genügt, 9H3JH wurde vorgeschlagen. Damit war auch klar, dass Fabian, DO1FAB mit seiner Klasse E ebenfalls funken darf, obwohl es in Malta kein Äquivalent zur CEPT-Novice-Klasse gibt.

Irgendwann dann eine Mail, dass die Genehmigung „Ende der Woche“ wohl fertig wäre - wohlgemerkt die Woche vor Beginn des Urlaubs. Mir schwante, dass ich die Bearbeitungszeit etwas unterschätzt hatte, und ich bat schnell noch darum, sie doch statt nach Dresden gleich an die maltesische Adresse zu schicken, was ebenfalls freundlich zugesagt wurde.

## Reisevorbereitung

Neben dem üblichen Kirmskrams nun noch fix drum kümmern, was man genau als Afu-Ausrüstung mitnimmt. Der große heimische Annecke-Tuner ist zu klobig, also beim DARC-Verlag einen MFJ 945-E bestellt. Der ist einigermaßen klein, macht 100 W problemlos, und hat gleich das SWV-Meter dabei. Lieber den älteren TS-50 nehmen oder den gerade gebraucht gekauften IC-706mkIIIG? Die Entscheidung fiel auf letzteren, da ich dafür ein Digimode-Interface gebaut habe, und Fabian gern PSK arbeitet.

Als Antenne hat mir Ralf, DO1DRP freundlicherweise seine HF-P1-Antenne zur Verfügung gestellt.

Sie ist in einer netten Tragetasche zusammengepackt und vergleichsweise leicht. Sicher sollte man von solch einer kurzen Antenne keine Wunder erwarten, auch wenn man sie mit ihrer Schiebespule in einem breiten Frequenzbereich resonant bekommen kann. Ein guter Kompromiss ist sie allemal.

Das klobige, schwere 'Eisenschwein' von Netzteil kam natürlich für eine Flugreise nicht in Frage.

Schaltnetzteil für 20 A wollte ich auch nicht erst kaufen, also fiel die Wahl darauf, den bereits seit einigen Jahren genutzten Portabel-Akku auf Lilon-Basis [4S4P 18650-Rundzellen, seinerzeit aus alten Laptop-Akkupacks ausgeschlachtet] zu nehmen und parallel mit einem alten Laptop-Netzteil nachzuladen, welches reichlich 3 A bei 16,2 V liefert, sodass die Akkus garantiert nicht riskieren, überladen zu werden. Diese Konstellation hat den zusätzlichen Vorteil, dass man mit dem Akkupack bei Bedarf einen kleinen Portabeleinsatz fahren kann.

### Anreise

All den Afu-Kram transportiert man zweckmäßig im Handgepäck, damit man es bei der Sicherheitskontrolle schon präsentieren kann. Gut, die zulässigen 8 kg fürs Handgepäck sind natürlich dann illusorisch, aber solange man nicht stöhnen und ächzend den Rucksack absetzt, wiegt das zum Glück keiner nach. ;-)

Die Sicherheitskontrolle in Dresden war problemlos. Klar, alles auspacken, noch eine neugierige Frage der Dame beim Anblick des Akkupacks [in durchsichtiger Hülle, die Rundzellen gut sichtbar], ob er selbst gebaut wäre, dann durften wir weiterziehen. Schon, dass es so einfach war.

Der Flug mit Swiss Air verlief gut und problemlos, auch alles Gepäck war in Malta beieinander.

Draußen erschlägt's einen, es waren in den ersten Tagen unseres Aufenthaltes an die 35 °C, tagsüber im Schatten.

### Malta's Bussystem

Malta besitzt ein recht gut ausgebautes Bussystem, und da die nächste Bushaltestelle nur 50 m von der Ferienwohnung entfernt war, muss man ja wohl nicht unbedingt ein Taxi nehmen für den Weg. Fahrkarten gibt's im Flughafen. Aber es gibt nirgends Automaten dafür. Man kann zwar auch beim Fahrer bezahlen, selbst dann ist die Fahrt mit 2 Euro noch billiger als in Dresden, aber mit einem elektronischen 12-Fahrten-Ticket kostet sie nur 1,25.

Mit einem personifizierten elektronischen Ticket wäre sie noch viel billiger geworden, aber das hatte man reichlich vorher beantragen müssen, und diese Möglichkeit wurde uns erst vor Ort klar.



Dennoch gerät die Busfahrt zum Abenteuer.

Erstens sind die Busse voll, bei 5 Personen mit vier großen und einem kleinen Koffer sowie drei Rucksäcken schon etwas anstrengend beim Aus- und Einsteigen. Zweitens fährt der Schnellbus vom Flughafen nicht durch San Pawl durch, sondern die Umgehungsstraße hinter dem Ort entlang. Man muss also eine Haltestelle davor umsteigen, noch außerhalb der Stadt.

Umsteigen - aber in welchen Bus?

Die Fahrer kennen die einzelnen Haltestellen nicht mit Namen, und wir hatten zwar den Namen der Zielhaltestelle, aber noch keinen Schimmer, welches der Fahrziele der Busse nun dort tatsächlich entlang führt und welches nicht.

So sind wir erstmal eine Haltestelle in den Ort hinein gefahren und dabei aus dem Bus ausgestiegen, der uns direkt hingebbracht hatte ... Nach dem zweiten oder dritten befragten Busfahrer konnte uns dann einer der auf der Bank sitzenden Wartenden sagen, mit welchem Bus wir schließlich zum Ziel gelangen würden.

### **Angekommen**

Im Kühlschrank lag eine große Flasche Mineralwasser bereit, das war bei der Hitze sehr willkommen. Kurze Einweisung durch die Vermieter, erstmal bisschen ausspannen und Zimmer einräumen.

Ein Brief von der MCA war jedoch nicht zu finden. Nach zwei Tagen dann nochmal per Email nachgefragt, ob wir denn nun 9H3JH bereits benutzen könnten oder noch auf das formale Dokument warten sollen. Kurze Zeit später, vom Mobiltelefon aus gesendet, die Antwort, doch bitte das formale Dokument abzuwarten ...

Am nächsten Tag kam dann ein Scan per Email, und wir konnten aufbauen.

Die schriftliche Genehmigung hat ab da übrigens noch weitere 1,5 Wochen gebraucht.

### **Land und Leute**

Die ersten Tage haben wir natürlich ohnehin genutzt, um uns schon mal ein wenig umzusehen. Bei 35 °C im Schatten und Schatten ist nicht sehr reichlich vorhanden war's doch teilweise recht anstrengend. Man macht dann ‚Schatten-Hopping‘ und freut sich über jeden Bus oder jedes Gebäude, in dem man sich abkühlen kann.

Ursprünglich spielte sich das Leben Maltas viel im Inneren des Landes ab. Die zentral gelegene Stadt Mdina ist auf den Resten der alten Römerhauptstadt Melita erbaut. Sie erinnert äußerlich eher an eine Festung, im Innern bietet sie verwinkelte schmale Gassen.



Zum Glück kam Ende der ersten Woche ein kräftiger Wind auf, ab da wurden die Temperaturen dann insgesamt ein wenig angenehmer, und es machte mehr Spaß, sich dies und jenes an Sehenswürdigkeiten mal anzusehen.

Sandstrände sind auf Malta übrigens eher selten, der größte Teil des Strandes ist felsig. Der Strand von Ghajn Tuffieha ist einer der schönsten.



## Funkbetrieb

Nicht ganz unerwartet blieb für die Antenne nicht viel übrig, als sie am Geländer eines der beiden Balkons zu befestigen. Irgendwie Platz für einen etwas längeren Draht gab's nicht. OK, man hatte ihn vielleicht quer über die Hauptstraße ziehen können, wäre gar nicht sehr aufgefallen, aber das war mir doch irgendwie zu riskant.

Da unter dem vorderen Balkon die in Malta üblicherweise außen verlegte Elektro-Verkabelung lief und ich nicht riskieren wollte, dass sich die Radial-Drahte darin verfangen, erstmal den hinteren Balkon probiert. Die Elektrokabel sehen isoliert aus, aber mit diesen Abgreifklemmen, mit denen die Leitung für jedes Haus regelrecht ‚angezapft‘ wird, sehen sie für unsreiner nicht so sehr Vertrauen erweckend aus.

Leider war der hintere Balkon aber erstens zwischen vielen Mauern regelrecht eingezwängt, zweitens zeigte er nach Süden und damit von Europa weg. Wirkliche QSO-Freude kam keine auf, also dann nach zwei Tagen umgebaut auf den vorderen Balkon. Die Radialdrähte ums Balkongeländer geschwungen, damit sie kein Risiko der Berührung mit der E-Installation eingehen.

Bedingt durch den städtischen Siedlungsraum und sicher auch die Nähe zur Elektroverkabelung war der Störpegel insgesamt recht hoch. S7 auf 7 MHz bei 2,4 kHz Bandbreite. Entsprechend waren SSB-Verbindungen leider praktisch kaum machbar, und auch bei CW kam alle nasenlang ein schnarrender ‚Frequenzbesen‘ vorbeigehuscht. Naturgemäß hat PSK31 mit solchen Bedingungen die wenigsten Probleme, sodass Fabian zuweilen regelrechte Pile-Ups abarbeiten musste. Vom Contest, s. u., abgesehen, konnte er entsprechend die höchsten QSO-Zahlen verbuchen, mit 4Z1RZ auch das erste DX-QSO von 9H3JH.

Leider fing nach zwei Tagen der Transceiver an zu ‚spinnen‘. Das Display blieb dann wie eingefroren, obwohl alle Funktionen normal reagierten. Nach erneutem Einschalten blieb es ganz dunkel. Wenn man beim Einschalten den Funktionstest des Displays aktiviert, war es

technisch in Ordnung, nur der Prozessor hat es nicht mehr angesteuert. Der Icom-Support reagierte schnell auf meine E-Mail, aber konnte sich nur eine Überhitzung als Ursache vorstellen. Passt eigentlich nicht, die Störung war im reinen Empfangsbetrieb aufgetreten, weit entfernt von den zulässigen 60 °C Außentemperatur. Sie trat in der Folge sporadisch auf, was dann eine Weiterarbeit im ‚Blindflug‘ erforderte.

### Berge, SOTA?

Malta ist eine sehr hügelige Insel. Die Straßen gehen oft auf und ab. Wirklich hohe Berge gibt es jedoch nicht.

Die nördliche Nachbarinsel Gozo hat einige Berge, viele davon sind Tafelberge, aber auch sie sind nicht sehr hoch.

Entsprechend haben die beiden SOTA-Assoziationen, 9H/MA und 9H/GO, jeweils nur einen Gipfel.

Die beiden höchsten Punkte dieser Inseln.

Den **Ta'Dbiegi auf Gozo mit 194 m** hatten wir schon während einer Sightseeing-Tour gesehen. Die Idee einer Aktivierung wurde deutlich dadurch gebremst, dass man bei 32 °C im Schatten hätte um die 80 Höhenmeter in der Sonne hinauf laufen müssen und dann die ganze Zeit in der Sonne sitzen würde.



Auf einem Familienausflug zu den Dingli-Klippen im Süden Maltas ergab es sich dagegen recht gut, dem **Ta'Dmejrek mit 253 m** einen Besuch abzustatten. Das ist weniger ein Gipfel, sondern vielmehr der höchste Punkt Maltas oberhalb der Steilküste.

Man kann ein gutes Stück mit dem Bus hinauf ins Dorf Had-Dingli, nach dem die Klippen benannt sind, fahren und auf einer Wanderung den schönen Blick genießen.

Der kleine Abstecher zum höchsten Punkt strengt dann kaum noch an, und eine Art Schuppen, natürlich aus Kalksteinen gebaut wie alles auf Malta, bot recht gut Schatten.



*KW-Station auf dem Ta'Dmejrek*

Leider war der QSO-Erfolg jedoch eher mäßig, in einer Stunde magere 6 QSO's, bis dann die Batterie alle war. Offenbar hat die Spannung des Netzteils nicht ganz für volle Kapazität ausgereicht. Für ein QSO mit 9H4W [mein einziges QSO mit einer 9H-Station während des Aufenthalts überhaupt] über den etwa 25 km entfernten Repeater 9H4GR half das Erklimmen einer kleinen Mauer, die Verständigung noch ein wenig zu verbessern.

## **IOTA**

Es gibt ja mittlerweile viele xOTAs im Amateurfunk. Wenn man sich schon auf einer Insel befindet und dann auch noch der IOTA-Contest in die Urlaubszeit fällt, dann lag es nahe, wenigstens eine ‚Spaß-Teilnahme‘ mit vorzusehen. Also einfach nur so viel machen, wie man gerade noch Lust und Zeit hat, ohne nun die Jagd auf irgendwelche Maximalpunktzahlen aufzunehmen. Das hat u. a. auch noch zwei Transatlantik-Verbindungen eingebracht. Offenbar waren insgesamt drei 9HStationen am Contest beteiligt, aber 9H3JH dabei die einzige, die auch CW gemacht hat und dementsprechend den Contestteilnehmern in dieser Betriebsart einen Multi für EU-023 einbringen konnte.

Leider war der Einsatz von Susi, DL8UTL, auch SSB noch zu beleben, nicht sonderlich erfolgreich, was vermutlich am ungünstigen Antennenstandort gelegen haben dürfte.

## **VHF/UHF-Relais, Echolink**

Auf Malta und Gozo existieren einige Repeater für FM. Der einzige, der sich von der Ferienwohnung aus erreichen ließ, war 9H1BBS auf VHF. Da dieser Repeater eine Echolink-Anbindung besitzt, konnten wir über DB0TUD dann Kontakt zum heimischen OV herstellen. Sicher, nicht so ‚sportlich‘ wie eine Direktverbindung über VHF, für die wir keinerlei Ausrüstung gehabt hatten. Aber ein nettes Gimmick nebenbei.

## Rückreise

Auf der Rückfahrt waren wir nun deutlich Bus-erfahren als auf dem Hinweg, sodass wir mit guter Zeitreserve auf dem Flughafen eintrafen. Dank mitgenommener Souvenire hatten wir mächtig zu zirkeln; die vier großen Koffer waren am Ende jeweils nur ganz knapp unter den zulässigen 23 kg geblieben. Zum Glück wog auch dort keiner das Handgepäck nach ...

Etwas unerwartet wurde dann der Lilon-Akku bei der Sicherheitskontrolle intensiv beäugt und für zu gefährlich befunden. Diskussionen, dass es sich doch letztlich um normale Laptop-Zellen in einem anderen Gehäuse handelt und dass wir diesen Akku ja auf dem Hinflug problemlos transportieren durften, halfen nicht viel: man störte sich an der Gesamtzahl der verbauten Zellen.

Es kam die Frage auf, wie hoch der Energieinhalt denn wäre, nach kurzem Überschlag hatte ich ihn dann mit 130 Wh beziffert. Bei genauerer Rechnung wäre es zwar etwas weniger gewesen, aber das hatte wohl auch keine große Rolle gespielt. Nach etwa einer halben Stunde, inzwischen war die Boarding-Zeit wirklich schon heran, bekam ich ihn dann in die Hand gedrückt mit einer Entschuldigung und der Bemerkung, man hätte sich bei SWISS Air rückversichert, und diese hätten es genehmigt.

Nachträgliche Recherche zu Hause zeigte dann, dass sie damit durchaus rechtens gehandelt haben: seit April 2016 gelten neue Regelungen für die Mitnahme von lithiumbasierten Akkus.

Seither dürfen sich solche grundsätzlich nicht mehr im aufgegebenen Gepäck befinden, und im Handgepäck gibt es Limitierungen. Bis 100 Wh darf man pro Person zwei Akkus problemlos mitnehmen, zwischen 100 und 160 Wh jedoch sind es zwar ebenfalls maximal zwei, aber es bedarf der Zustimmung der Fluggesellschaft.

Im weiteren Verlauf sind wir dann komplikationslos via Zürich wieder in Dresden angekommen.

Bildautoren: *Fabian, DO1FAB und Jörg, DL8DTL*

Vielen Dank an Jörg für diesen interessanten Reisebericht.

Da kommt mir doch glatt eine Idee für die kommenden Jahre ...

---

Mit großer Erwartung sieht die Redaktion der Jubiläumsausgabe entgegen.

Das es mal 100 Bergkuriere geben würde, war für mich am Anfang nicht vorstellbar. Allen, die mich all die Jahre mit Textbeiträgen und Fotos unterstützt haben, ein ganz herzliches Dankeschön !!

Viele 73 und natürlich auch 88

de Bernd, DL2DXA  [dl2dxa@darc.de](mailto:dl2dxa@darc.de)