

Solomon Island DX-Pedition 2013

Denguefieber, Erdbeben und andere Katastrophen

Erster Teil

Reiner Schloßer, DL7KL



Vom 9. bis 24. März funkte eine neunköpfige Gruppe um Teamchef Sigi, DL7DF von Honiara auf Guadalcanal, einschließlich aus Santa Cruz (Temotu Provinz). Unter den Rufzeichen H44G und H4ØT gelangen mehr als 45.000 QSOs.

Die Salomon-Inseln sind eine südöstlich von Neuguinea gelegene Inselgruppe im Südpazifik. Die Salomon-Inseln erstrecken sich von Nord nach Südost über etwa 1.100 Kilometer (5° Süd, 154° Ost bis 11° Süd). Ursprünglich von Einwohnern Neuguineas besiedelt, entdeckte der spanische Seefahrer und Entdecker Alvaro de Mendaña de Neyra 1568 die Inselgruppe. Er gab ihr den Namen Salomon nach dem jüdischen König Salomo, weil er große Mengen Gold auf ihr vermutete. Während des Zweiten Weltkrieges waren die Salomoninseln Schauplatz blutiger Auseinandersetzungen zwischen den USA und Japan und mussten in verlustreichen Kämpfen von den Alliierten USA, Australien und Neuseeland den Japanern abgerungen werden. Am 7. Juli 1978 erlangten die Salomonen ihre Unabhängigkeit.

Der Schreck sitzt tief, als wir während der Vorbereitungen unserer DX-Pedition zu den Salomonen von dem Erdbeben vor der Küste von Santa Cruz hören. In der Nacht vom 5. auf den 6. Februar erreicht eine Flutwelle die kleine Insel Temotu, nachdem ein Beben der Stärke 8.0 einen Tsunami ausgelöst hatte. Die Wassermassen töteten neun Menschen und zerstörten über einhundert Häuser. Der Flugplatz Lata wird total überschwemmt und dadurch nicht mehr nutzbar. Die Gefahr für fünf unserer Gruppenmitglieder ist groß, ihr Expeditionsziel, die Insel Temuto, nicht mehr zu erreichen. Aus der gleichen Quelle dem Solomon Star erfahren wir, dass im Inselstaat außerdem das Denguefieber ausgebrochen ist.

Zurück nach Düsseldorf



Das Einchecken in Berlin-Tegel geschieht reibungslos, unser zahlreiches Gepäck ist bis nach Brisbane durchgecheckt und so verlassen wir um 18:50 Uhr das abendliche Berlin und sind schon nach nur einer Stunde in Düsseldorf. Um 21 Uhr geht es bereits weiter. Als wir uns für den 6 1/2-stündigen Flug nach Abu Dhabi richtig bequem gemacht haben, unterrichtet der Pilot die Passagiere, dass technische Probleme mit der Luftzufuhr bestehen

und er sich aus Sicherheitsgründen entschlossen hat nach Düsseldorf zurückzukehren. Der Pilot lässt über der Stadt Kerosin ab, um sein Landegewicht zu reduzieren. Nach einer Stunde sind wir wieder in Düsseldorf! Alle Passagiere, die weiter als 40 Kilometer von ihrem Heimatort entfernt sind werden in das nahe gelegene Maritim Hotel untergebracht. Das Unangenehme ist, dass wir unser gesamtes Gepäck wieder in Empfang nehmen müssen. Die Hotelleitung stellt uns dafür für die Nacht einen sicheren Raum zur Verfügung und so gönnen wir uns vor dem Schlafengehen noch ein Bier und essen eine Kleinigkeit. Wir diskutieren wie es nun weitergehen soll.



Wir sind bereits informiert worden, dass eine Ersatzmaschine aus Curaçao unterwegs ist, um die „Gestrandeten“ aufzunehmen; aber eine Besatzung steht noch nicht zur Verfügung. Auch wird die Airline vor zehn Uhr des nächsten Tages nicht in der Lage sein, eine verbindliche Auskunft zu erteilen. Jeder muss jetzt sehen wie er an die benötigten Informationen kommt, toll! Trotz der sehr unbefriedigenden Lage in der wir uns befinden, genießen wir wenigstens das opulente Frühstücksbüfett des

Luxushotels, anschließend machen wir uns auf den Weg zum Air Berlin Schalter. Jetzt beginnt eine regelrechte Nervenschlacht. Keine der uns angebotenen Umbuchungen würde uns pünktlich nach Brisbane bringen, um dort den Anschlussflug nach Honiara zu erreichen. Selbst wenn wir verspätet dort ankommen würden, Solomon Airlines fliegt nämlich nicht täglich nach Guadalcanal. Die Zeit würde uns total weglaufen. Der eingeplante Tag in Brisbane, mit einer vorbereiteten Stadtrundfahrt ist bereits perdu. Unsere Stimmung bewegt sich Richtung des absoluten Nullpunktes. Eine halbjährige Planung und Organisation, nur noch für den Papierkorb zu gebrauchen? Frank, der die Gespräche führt erklärt dem Angestellten, dass es dann keinen Sinn mehr machen würde weiter zu reisen und wir nach Berlin zurückkehren müssten. Der Mitarbeiter ruft letztlich das Büro in Berlin an und holt sich die Genehmigung, uns auf eine andere Fluggesellschaft umzubuchen. Nachdem wir nun - Gott sei Dank - auf EMIRATES umgeschrieben wurden sind wir wieder zuversichtlich den Anschlussflug nach Honiara zu erreichen und damit auch das Expeditionsziel nicht mehr in Frage stellen zu müssen.



Auf den Weg nach Brisbane

Das Einchecken geht zügig voran und nach 6 ½ Stunden landen wir bereits in Dubai, der größten Stadt der Vereinigten Arabischen Emirate am Persischen Golf; die Uhr zeigt kurz nach Mitternacht an. Die Gruppe beschließt, das sich im



Auch müssen wir nicht mehr neu einchecken, da wir uns noch im Sicherheitsbereich aufhalten. Der Zoll allerdings kontrolliert noch jedes Handgepäckstück, aber ohne Beanstandungen. Manfred **DK1BT** stößt jetzt auch zu uns und nun sind wir fast komplett. Die Boeing 777 der Emirates Airlines startet vollbesetzt mit einer kleinen Verspätung Richtung Osten. Die Route führt über den Indischen Ozean, über Indien, den Philippinen und letztlich über das gesamte Outback.



Sonne entgegen - erreichen wir nach 13½ Stunden Flugzeit Brisbane, die Metropole an der Ostküste Australiens. Nach der obligatorischen Pass- und Zollkontrolle wird unser Gepäck noch von einem „Drogenhund“ abgeschnüffelt, danach dürfen wir den Ankunftsbereich des Flugplatzes verlassen.

Brenzlicher Landeanflug

Als nächstes checken wir bei Salomon Airlines ein. Da der einzige Airbus der Gesellschaft sich zur Wartung in Manila befindet, steht nun eine Boeing 377 der Nauru Airline zur Verfügung. Das sperrige Gepäck mit den Spiderbeams und der R7 müssen wir an einem separaten Schalter abgeben. Bis zum Boarding ist noch Zeit und so schauen wir der Gepäckeinladung zu. Die Metallkisten und die Antennen sind unverkennbar und auch das restliche Gepäck gelangt in das Flugzeug. Die

Flughafengebäude befindliche Airporthotel aufzusuchen, um dort zu übernachten, da noch weitere 13½ Stunden Flug nach Australien vor uns liegen und wir einen zehnstündigen Aufenthalt haben werden. Wir bezahlen für die Übernachtung in einem Doppelzimmer 256 US-Dollar! Am nächsten Morgen, nach einer kurzen Nacht, begeben wir uns zum Abfluggate, es ist nur zwei Minuten vom Hotel entfernt und so vermeiden wir lange Wege in dem riesigen Airportgebäude.

Nun gilt es, sich die lange Zeit zu vertreiben, das Bordentertainment bietet eine Vielzahl von interessanten Spielfilmen an, auch kann man sich laufend über die gegenwärtige Position des Flugzeuges informieren. Das Bordpersonal bietet Getränke an und ist bemüht den Passagieren den Flug so angenehm wie möglich zu gestalten. Trotzdem verstreicht die Zeit sehr langsam. Nach einer weiteren - etwas verkürzten Nacht - wir fliegen ja der





Maschine ist bis auf den letzten Platz ausgebucht, der Pilot informiert die Passagiere, dass er wegen eines Zyklons die Flugroute ändern muss und deshalb zusätzlich Treibstoff getankt hat, deswegen wurde eine beträchtliche Anzahl an Gepäckstücken wieder entladen. Wir hoffen, dass es uns nicht betroffen hat. Beim Landeanflug auf den International Airport Honiara gibt es Probleme. Aufgrund der Wetterlage und der tief hängenden Wolken kann der Pilot

die Landebahn nicht ausmachen. Nach dem dritten missglückten Versuch wird jetzt der Treibstoff knapp, im letzten Moment reißt die Wolkendecke auf und erlaubt die

Sicht auf die Landebahn und das Flugzeug setzt sicher auf. Uff, das ging noch einmal gut. In Honiara gibt es kein Verfahren, um einen bodengesteuerten Anflug zu ermöglichen. Nun geht es noch einmal zur Passkontrolle und der Zoll möchte auch wissen, ob es etwas zu deklarieren gibt. Am 8. März, nach drei Tagen, haben wir unser erstes Expeditionsziel erreicht. Honiara, die Hauptstadt von Guadalcanal. Die Schlacht um Guadalcanal im Zweiten Weltkrieg war eine der längsten und erbittertesten der amerikanischen Militärgeschichte. Vom August 1942 bis in den Februar 1943 war die Insel der Brennpunkt sehr heftiger Kämpfe zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Noch heute findet man an vielen Stellen der Insel Relikte aus dieser Zeit. Das damals umkämpfte Flugfeld ist heute der zivile Flughafen Honiaras. Der alte Name Henderson Field wurde erst im Dezember 2003, trotz des Protestes vieler amerikanischer Veteranen, in Honiara International Airport geändert.



Das Seegebiet vor Honiara und der gegenüberliegenden Insel Savo, Ironbottom Sound genannt, ist übersät mit unzähligen Wracks, unter anderem dem Flugzeugträger USS WASP. Maggi **H44MK**, die einzige, aber nicht aktive Funkamateurin auf den Salomonen wartet bereits auf uns und begrüßt jeden einzelnen mit einem Blütenkranz, wie es auch hier in Melanesien noch Tradition ist, was alle Fliegen im näheren Umkreis dazu veranlasst sich auf diese zu setzen. Es ist sehr schwül und feucht, es ist Regenzeit. Ein Paradies für Milliarden von Mücken. Unser Gepäck wird in einem bereitstehenden Van verladen und gemeinsam verlassen wir das Flugplatzgelände Richtung Unterkunft, das SSEC-Transit, eine bescheidene aber preiswerte Einrichtung der örtlichen Kirche auf einer Anhöhe, direkt neben dem Parlamentsgebäude des Landes.

Keine Unterkunft für das DX-Peditionsteam



Bei der Ankunft stellen wir fest, dass die Liegenschaft voll ausgebucht ist! Teilnehmer der Pacific Conference of Churches haben alle Räume belegt, für uns ist kein Platz mehr vorhanden. Na super! Nun müssen wir uns erst einmal eine Unterkunft suchen. Wir kommen alle im Honiara-Hotel unter, eine Herberge mit Pool und mehreren Restaurants. Für Manfred und mich, bietet sich am nächsten Tag doch noch die Möglichkeit, im SSEC-Transit einen Raum zu bekommen. Die anderen Kollegen werden weiterhin die teure Variante in Anspruch nehmen müssen; bis auf Jan **SP3CYY** und Jürgen **DL7UFN** werden die restlichen Expeditionsteilnehmer während der gesamten Aufenthaltsdauer dort logieren. Das Gepäck kann jedenfalls vor Ort bleiben, in einem freien verfügbaren Raum, dem Shack von Bernhard **DL2GAC**, der jedes Jahr von hier für mehrere Wochen QRV ist. Dort richten wir uns mit unseren Geräten ein.

Der Antennenaufbau beginnt

Am Samstag, es ist der 9. März, beginnen wir sehr früh mit dem Aufbau der Antennen. Es regnet in Strömen, die Quadloops für 30- und 40 Meter werden aufgehängt. Das Gelände ist starkabschüssig und durch die Nässe



besteht erhöhte Gefahr auszurutschen. Eine plötzliche Sturmboe reißt uns den Bambusmast samt Spiderbeam um, Teile der Fiberglasrohre des Beams gehen zu Bruch ebenfalls zersplittert der Bambusmast. Es hat den Anschein, dass alles weiterhin gegen uns ist. Alles hat so viel Zeit in Anspruch genommen, dass der Aufbau der 160/80-Meterantenne auf den nächsten Tag verschoben werden muss. Dann ist auch die 80-Meterantenne errichtet und die 40-Meterantenne bekommt einen günstigeren Standort verpasst.

H44G ist on the air

Seit gestern sind wir bereits QRV. Das erste QSO gelingt am 9. März mit **JR6GIM** aus Yatsushiro City. 45.122 QSOs werden noch folgen. Die pile ups sind gewaltig, vielen OMs scheinen offensichtlich noch H44 oder Bandpunkte zu fehlen; außerdem besteht für RTTY eine sehr große Nachfrage. Die beiden englischen OMs Phil,

G3SWH und Jim, **G3RTE** hatten bereits im Februar 16.160 CW-QSOs getätigt und offensichtlich den Bedarf nicht decken können. Die HF-Lage auf dem Berg, unserem QTH, ist optimal. Keine Beeinträchtigungen in Richtung Europa, Japan und den USA, außerdem eine grandiose Aussicht auf die Stadt und den Hafen von Honiara. Beschwerlich ist nur der Fußweg zurück aus der Innenstadt zur Liegenschaft. Es ist extrem heiß. Wir, die im SSEC-Transit Untergebrachten, sind Selbstverpfleger und müssen uns hin und wieder etwas zu essen und vor allem viel zu trinken besorgen. Meistens gibt es morgens nur ein Toastbrot mit Marmelade und abends eine Fertignudelsuppe á la Fünfminutenterrine, beste Chance um abzunehmen. Kleine, flinke Ameisen sind scharf auf alles was herumliegt, besonders aber auf Nutella und Margarine.



Einheimische warnen uns vor der Denguemücke, vor allem sollen Menschenansammlungen gemieden werden, so z.B. der große Obst- und Gemüsemarkt in der Innenstadt. Das Insekt ist nur am Tag aktiv. Viele Menschen sind infiziert und es hat auch schon einige Tote gegeben. Es gibt keine Möglichkeit sich gegen Denguefieber impfen zu lassen oder andere Medikamente einzunehmen. Auch trifft es meist nur junge Leute oder Kinder.



Solomon Star
No. 5083 Tuesday 5 February, 2013 (Since 1982) www.solomonstarnews.com \$5.00

BOC
ENQUIRIES CONTACT
Tel: 30068 Fax: 30596
Email: sales@boc.com.sb

YANMAR GENERATORS

DENGUE OUTBREAK

Seit gestern verabschieden sich nacheinander fast alle Transistorendstufen. Wir stellen fest, dass die Ursache die hohe Luftfeuchtigkeit ist, die zu Kurzschlüssen und beschädigten Bauteilen geführt haben. Wir besorgen in der Stadt einen Haartrockner, um aus den Geräten die Feuchtigkeit zu pusten. Nach dem Austausch diverser Bauteile sind kurze Zeit später die Probleme zum Glück gelöst. Wir lassen alle Geräte bis zum Ende der Expedition in Betrieb, ohne sie auszuschalten. Das Wetter scheint sich nun zum Besseren zu wenden, langsam kommt wieder die Sonne



hervor. Der Zyklon ist in Richtung Neukaledonien abgezogen. Nun wird es richtig schwül. Die aufsteigende Feuchtigkeit nimmt einem fast die Luft zum Atmen, aber die Stimmung in der Gruppe ist locker und entspannt. Nach zwei Tagen ist wieder Wasser in der Liegenschaft verfügbar, aber es gibt auch genügend aufgefangenes Regenwasser, welches in fünf Zisternen gespeichert ist.

Kein Flugzeug nach Temotu verfügbar

Die nächste Hiobsbotschaft lässt nicht lange auf sich warten! Solomon Airlines hat bereits am Donnerstag über die Verschiebung von Flügen nach Temotu informiert, aber da waren wir ja noch unterwegs. Der geplante Flug am Dienstag nach Temotu ist auf jeden Fall wegen schlechten Wetters und defekter Maschinen gestrichen! Der Flug soll nun am Donnerstag stattfinden; dass würde sich fast schon nicht mehr lohnen, meint Sigi. Von der Airline sind keine verwertbaren Informationen zu erhalten, offensichtlich weiß dort die rechte Hand nicht was die linke tut; es ist katastrophal!



Unser Ansprechpartner auf Temotu will versuchen eine Verschiebung auf Mittwoch zu erreichen. Georg **DK7LX**, hat bereits die Nase voll, seit Tagen ist alles ungewiss und er ist wegen der Situation total frustriert und tritt schon am Montag die Heimreise an. Wir bedauern das alle sehr. Währenddessen funken Les **SP3DOI** und Jan **SP3CYY** wechselseitig in jeder Nacht auf 160 und 80 Meter. Wenn es dämmt geht Les zu Fuß in das Hotel zurück. **DL7UFN** macht ausschließlich RTTY-Betrieb, er arbeitet meistens auch die ganze Nacht ohne das sich das pile up wesentlich abbaut. Die zweite Station ist für den CW- und SSB-Betrieb vorgesehen. Die Ausbreitungsbedingungen sind hervorragend. Das 10-Meterband ist stundenlang offen, 15 Meter läuft gut und die oberen WARC-Bänder sind voll von Anrufern. Japan liegt vor der Haustür und die Signale aus dem Reich der aufgehenden Sonne sind entsprechend stark.

Fortsetzung folgt: