

RI0X - Karaginsky Isl.

AS-064, RR 12-03, RDA KT-11, RLA-032 -- August 2014

Ein Bericht von Wasily Suchanov - RA1ZZ übersetzt und bearbeitet von Rolf Rahne, DL6ZFG, DL0RRC

Ende August 2014 startete eine Gruppe von Funkamateuren, Mitglieder des Russischen Robinson-Klubs (RRC) zu einer Radioexpedition auf die Insel Karaginsky (Kamchatka), einem sehr nachgefragtem Territorium in vielen AFU-Programmen, wie IOTA, P-150-C, RRA, RDA und anderen.

Mitglieder waren

RA1ZZ	- Wasily Suchanov
UA1ZZ	- Avinir Suchanov
UA3AKO	- Viktor Slabodchikov
RA3AV	- Alexander Ivanov
R9XC	- Andrey Pervakov

Ausgangspunkt war eigentlich das RDA-Programm (Russian District Award).

Ende des vergangenen Jahres wurde im RDA-Reflektor die Idee einer Umfrage unter den Leadern des Programmes RDA geboren, welche RDA-Distrikte den meisten wohl zur Honor-Roll fehlen. Die meisten fehlenden Raions lagen in schwer zugänglichen fernöstlichen Gebieten von Yakutien, der Insel Sachalin, Tchukotka und Kamchatka. Eines der meist-genannten RDA-Distrikte war KT-11, Karaginsky Raion, Kamchatka.

Ein genaues Studium detaillierter Karten dieses Gebietes zeigte, dass in diesem Raion auch eine Insel liegt, Karaginsky Isl. AS-064, die letztmalig 1999 aktiviert wurde und in den "most wanted-Listen" IOTA und RRC weit oben rangiert.

Also war das Ziel klar - ein halbes Jahr blieb zur Vorbereitung, wir wussten, es würde nicht einfach sein - was uns aber dann erwartete, ahnten wir nicht!

(Anmerkung von DL6ZFG:

die Insel Karaginsky liegt im Karaginsky-Golf der Beringsee, 40km östlich der Halbinsel Kamchatka, von dieser durch die Meerenge Litke getrennt. Die Insel ist ca. 2400 qkm groß, unbewohnt, höchste Erhebung 912 m hoch. Zu sowjetischen Zeiten gab es auf der Insel einen Grenzposten und eine Funkstelle für Verbindungen zu sowjetischen Kriegsschiffen im Stillen Ozean.

3/4 der jährlichen Niederschläge fallen als Schnee. Schneefall von etwa September bis Juni.

Die Insel wurde 1989 erstmals aktiviert - UA9OA/RW0X und UZ9OWM/UA0X, danach 1990 - UZ0ZWA/UA0X, 1994 - RZ0ZWA/0 und letztmalig 1999 - UE0XZZ).

Der mögliche Zeitpunkt der Expedition wurde auf 15.-30.August festgelegt, er war von mehreren Faktoren abhängig.

1. Im Juni ist der Karaginsky Golf oftmals noch eisbedeckt und eine Landung auf der Insel sehr schwierig bis

unmöglich. Im September treten jedoch schon erste Fröste auf.

2. Für Ende Juli hatten wir schon seit langer Zeit die Expedition RI1N ins Weiße Meer zur Insel Glov - EU-162 (Teilnahme am IOTA-Contest) geplant und umfassend vorbereitet.

Als erstes nahm ich Kontakt mit Valery, UA0ZC in Petropavlovsk-Kamchatsky auf, der unseren Plan sofort unterstützte. Vorweg muss ich sagen, dass Valery dann leider nicht an der Expedition teilnehmen konnte, er hat aber sehr viel zur Organisation letzterer beigetragen.

Danach suchten wir Unterstützung bei unseren Freunden, den Funkamateuren, begaben uns auf Sponsorensuche. Hauptpunkt war die Suche nach einer Möglichkeit von Petropavlovsk-Kamchatsky auf die Insel und zurück zu kommen. Im Laufe der nächsten Monate nahmen wir Kontakt zu Kapitänen von Schiffen, zu Schiffseignern und örtlichen Fischern auf. Es zeigte sich, dass in der letzten Zeit die Aufsicht und Kontrolle der staatlichen Transport- und Fischereindustrie sehr streng geworden war und somit die Variante einer nichtlegalen oder "Mitfahr-Gelegenheit" ausfiel. Die Bereitschaft privater Schiffseigner uns auf die Insel zu bringen war groß, aber die geforderten Preise lagen zwischen 450 tausend und 2,5 Mio Rubel (zum damaligen Kurs 12-60 tausend Euro). Das war für uns absolut unmöglich. Jeder wird verstehen, dass es uns letztlich egal war, wie wir auf die Insel kommen (auch auf nicht legalem Weg!), aber das entscheidende Kriterium war der Preis!

Die Zeit lief, wir starteten unsere Web-Seite, aber das Problem "Schiff" war immer noch ungelöst.

Parallel hierzu untersuchten wir auch andere Möglichkeiten, auf die Insel zu gelangen. Von Petropavlovsk-Kamchatsky gibt es eine Flugverbindung nach Ossora (eine Siedlung mit 2000 Einw.), etwa 100 km gegenüber der Insel Karaginsky. Die Flugpreise- 18.000 Rubel (400,- €) pro Nase (in eine Richtung!) und das viele Übergepäck machten auch diese Variante unmöglich.

Eine andere Möglichkeit, vorgeschlagen von Sergey RW5D (ex UA0ZAZ), ca. 500 km mit einem Mikro-Bus zur Siedlung Ust-Kamchatsk zu fahren (von dort sei es nur ein Katzensprung bis Karaginsky), mussten wir aufgeben, da wir keinen Kontakt zu einem Fischer oder Bootseigner in Ust-Kamchatsk fanden und die Vorstellung, dort aussichtslos zu stranden und unsere Expedition auf halbem Wege zu beenden, war auch nicht besonders "prickelnd".

Irgendwann spürten wir, dass die Expedition in diesem Jahr wohl nicht stattfinden würde und beendeten die Suche nach einem Schiff dorthin. Dazu kam der Umstand, dass die Flugpreise Moskau-Kamchatka von Tag zu Tag stiegen, da Ende August der Umfang der Transporte in diese Richtung stark zunimmt. Wenn noch einige Monate vorher ein Flugticket hin und zurück ca. 30 tausend Rubel p.P. (665,- €) kostete, musste man zu unserem möglichen Termin schon 70 tausend Rubel (1550,- €) zahlen und das nur in eine Richtung. Wir beschlossen, solange wir kein Schiff haben, werden wir keine Flugkarten nach Kamchatka kaufen.

Etwa einen Monat vor unserem geplanten Expeditionstermin, als wir uns schon damit abgefunden hatten, den Plan in diesem Jahr nicht mehr verwirklichen zu können, teilte uns Valery, UA0ZC mit, dass es ein Schiff gäbe, welches uns für einen akzeptablen Preis von 10 tausend Rubel (ca. 220,- €) pro Mann und eine Richtung mitnehmen würde.

Bei einer persönlichen telefonischen Rücksprache mit dem Kapitän des Schiffes, bestätigte dieser diese Abmachung. (Allerdings mussten wir dann bei der Abreise aber 30 tausend pro Nase bezahlen!!!).

Nach kurzer Beratung mit allen Expeditionsteilnehmern beschlossen wir, diese Möglichkeit zu nutzen und die Expedition nicht ins nächste Jahr zu verschieben (im Nachhinein muss ich feststellen, dass dies die richtige Entscheidung war).

Nun begann die Hektik und der Stress! Es blieb weniger als ein Monat Zeit, alles vorzubereiten. Außerdem war ein Teil der Mannschaft, darunter auch ich, mit den Vorbereitungen der Expedition zur Insel Glov, EU-162 und der Teilnahme am IOTA-Contest, beschäftigt. Die Telefone liefen heiß! Handy und SIM-Karte aufladen - mehrmals am Tag !!!!

Eine genaue Arbeitsteilung verhinderte das ganz große Durcheinander. Viktor, UA3AKO und Alexander, RA3AV beschäftigten sich mit der Technik, während Valery, UA0ZC die organisatorischen und logistischen Probleme auf Kamchatka bearbeitete. Unerwartet, aber sehr zu unserer Freude, stieß Andrey, R9XC zu unserem Team. Er las unsere Info im IOTA/RRC-Reflektor und beschloss kurzfristig, an der Expedition teilzunehmen.

Wir kauften die Flugtickets und verschickten den Hauptteil der Ausrüstung mit einem Transportunternehmen nach Petropavlovsk. Tickets für den Rückflug kauften wir nicht, da wir nicht wussten, wann wir von der Insel nach Petropavlovsk zurückkommen werden.

Avenir, UA1ZZ kommt wenige Tage vor dem Abflug in Moskau an, wir können sogar noch als RL3A am RDA-Contest teilnehmen (Dank an UA3ASZ), R9XC erreicht Moskau am Abflugtag mit der Bahn.

Am 18. August treffen wir uns alle im Airport Domodedovo, wiegen nochmals das gesamte Gepäck (einiges

wird umgepackt, um Übergewicht zu vermeiden), und warten auf den Abflug. Andrey hat an diesem Tag Geburtstag und wir trinken auf sein Wohl noch ein-zwei Bier:



Geburtstags-Toast auf R9XC im Flughafen Domodedovo

Die Rechnung in der Bar des Flughafens treibt uns die Tränen in die Augen. 3,5 tausend Rubel !!! Mit diesem Geld hätten wir zu Hause mehrere Tage feiern können!

9 Stunden Flug mit "Transaero". Wir versuchen uns auszuschlafen.

Kamchatka begrüßt uns mit Sonne, kein Wind. Auf dem Flugplatz "Elizovo" erwarten uns Valery (UA0ZC), Sergey (UA0ZAZ) und Gattin mit 2 Autos.



Flugplatz Elizovo in Petropavlovsk-Kamchatsky

Gepäckausgabe und dann Abholung unserer Ausrüstung im Lager der Transportfirma. Wir durchqueren fast ganz Petropavlovsk-Kamchatsky (ca. 183 tausend Einw.), unterwegs begutachten wir die Antennen-Farm von UA0ZC und fahren zu Vladimir (RZ0ZJ), der uns für die Expedition dankenswerterweise seine Gap-TitanDX leiht.

Petropavlovsk-Kamchatsky liegt auf vulkanischem Untergrund, die Straßen sind eng und steil und kurvenreich. Fahrzeuge überwiegend Allradfahrzeuge japanischen und chinesischen Ursprungs, Lenkrad meist rechts.



Petropavlovsk-Kamchatsky

Wir fahren zu einem Anlieger, wo gerade das Schiff "Stozhary" beladen wird, mit welchem wir Petropavlovsk verlassen wollen. Die PTS "Stozhary" befährt Routen in den Norden des Kamchatsky Krai, befördert Lebensmittel, Ausrüstung, Bau-Materialien und andere notwendigen Dinge in abgelegene Siedlungen, Bau-Objekte und zu anderen dort bestehenden Arbeitsstätten. Das Schiff nimmt auch Personen an Bord, im Normalfall Arbeiter auf dem Weg nach Norden. Mit uns führen z.B. Arbeiter aus der Ukraine zu ihrer Arbeitsstelle.

Zu unserem Leidwesen erfuhren wir, das die Stozhary kein Beiboot besitzt, mit dem wir planten, vom Schiff auf die Insel zu gelangen. So mussten wir bis Ossora, einer kleiner Fischersiedlung auf dem Festland, ca. 100 km von der Insel Karaginsky entfernt mitfahren und dann versuchen, selbstständig auf die Insel zu kommen.



Verladen unserer Ausrüstung auf die Stozhary

Vorstellung beim Kapitän, kurze Sicherheitseinweisung. Einschränkungen oder irgendwelche Verbote an Bord gibt es nicht, außer: wir sollen uns vor Verlassen der Bucht an Deck nicht sehen lassen.

Wir erhalten die Genehmigung von Bord funken zu können, dürfen aber die stündlichen Wettermeldungen auf 13.980 kHz nicht stören.

Leider können wir den Hafen heute noch nicht verlassen, die Schauerarbeiten sind noch nicht beendet. Lt. Aussage des Kapitäns wird es noch bis zum Abend des

nächsten Tages dauern. Die Zeit läuft. Wir verproviantieren uns im nächsten Supermarkt und verabschieden uns von unseren Helfern in Petropavlovsk.



UA3AKO, über ihm MFJ 1640

Die uns zugewiesene Kajüte ist sehr eng für 6 Personen (ein ukrainischer Arbeiter wurde noch zu uns gesteckt), etwa 3x3m, mit 3 Doppelstock-Betten. Unsere ganzen Sachen kommen dazu, die "Hardware" haben wir an Deck verstaut und verzurt, und Platz für die Funkstation wollten wir auch haben. Die Suche nach irgendwelchen notwendigen Sachen, führte regelmäßig zu einem Chaos.

Gegen Abend versuchten wir QRV zu werden. Wir hatten zwei portable-Antennen, Viertelwellen-Strahler mit 3 Gegengewichten (triple-leg) an einem Plastikmast und für 40m eine MFJ-1640 (Tnx RX3AW) mit Magnetfuß. Solange wir im Hafen waren, arbeiteten wir mit homecall/0.



Shack in der engen Kajüte

Trotz der großen Entfernung zum zentralen Teil Russlands gelangen uns mit dem Mini-Setup QSO's mit UA9CGL, RJ3AA, RA3DA. Die Signale waren leise und mit starkem QSB behaftet. Wir bleiben über Nacht in der engen Kajüte, um uns an die Bedingungen der zweitägigen Seereise zu gewöhnen.

Am nächsten Tag, wieder warten, warten, warten. Es wurden Unmengen von Waren, Kisten, Kästen, Säcke verladen, in Ecken und Laderäumen verstaut, ein

Wunder, was alles in so einen "Kahn" passt. Wie zum Trotz war bestes Wetter, Sonne, kaum Wind und ruhige See. Abends der nächste Rückschlag, das Auslaufen verzögert sich weiter, es fehlt der Kran, um das größte Ladungsteil, einen Bauwagen, zu verladen.

Die Zeit läuft uns davon, wir sitzen immer noch hier, während man uns schon im Äther erwartet. Am nächsten Morgen verspricht der Kapitän, dass wir heute auslaufen werden und endlich am späten Abend verlassen wir den Hafen. Vor uns ca. 1000 km Seeweg bei einer max. Geschwindigkeit des Schiffes von 9 Knoten (16 km/h). Fahrtdauer 2,5 - 3 Tage.



Entlang der Küste Kamchatkas,



Wal-Fontänen

Das Wetter wurde schlechter, die Seekrankheit forderte die ersten Opfer (R9XC).

Plötzlich nachts warf das Schiff Anker, warum ist uns nicht klar. Später erfahren wir, dass die Ruderanlage versagte. Das Schiff fuhr nun notgedrungen im Zick-Zack und wesentlich langsamer, was uns einen weiteren Tag Verspätung einbrachte. An unserem Ziel, der Karaginsky Insel vorbei, erreichten wir am Morgen des 22. August endlich Ossora.

(Anmerkung von DL6ZFG:

Ossora, Siedlung an der Nordostküste der HI Kamchatka.

Ossora wurde 1937 auf Anweisung der Sowjetregierung als Vorposten gegen Japan und andere mögliche Interventionen gegründet. Die Siedlung erstreckt sich über 5 qkm und hat z.Zt. ca 2000 Einwohner. Haupterwerbszweig ist Fischfang, obwohl in der Nähe Erdöl gefunden wurde. Blütezeit der Siedlung etwa 1988-1989, über 4000 Einwohner, heute befindet sich die Siedlung im Niedergang.

Ossora ist im Sommer nur auf dem Luft- und Seeweg erreichbar, im Winter nur auf dem Luftweg oder mit dem Schneemobil über sog. Simniks - Eisstraßen. Ein Anschluss an das territoriale Straßennetz besteht nicht.)

Wir vereinbarten mit dem Kapitän die Modalitäten des Rücktransportes, tauschten Telefon-Nummern aus und entladen unsere Ausrüstung. Das Schiff fährt weiter nach Norden und soll in genau einer Woche auf dem Rückweg wieder Ossora anlaufen.

Noch beim Ausladen unserer Ausrüstung macht sich ein Teil unseres Teams auf die Suche nach "Artjemitsch", der nach Informationen von UA0ZC telefonisch seine Bereitschaft erklärt hatte, uns auf die Insel zu bringen. Telefonisch können wir ihn nicht erreichen, später stellt sich heraus, dass ein Zahldreher vorlag. Ossora ist klein, jeder kennt jeden, besonders die Fischer untereinander und so fand sich nach einiger Zeit "Artjemitsch" auch am Anleger ein, enttäuschte uns aber mit der Mitteilung, dass er uns heute keinesfalls zur Insel bringen wird und im Übrigen hört er von uns heute zum ersten Mal!

Er nimmt unser Gepäck in Augenschein und sagt, mit einer Fahrt wäre das nicht getan und außerdem wäre Diesel hier ja sooooo teuer!

Während Artjemitsch irgendwelche "wichtigen Angelegenheiten" mit der Besatzung der Stozhary diskutiert, versuchen wir mit anderen Fischern und Schiffseignern am Kai zu verhandeln, jedoch erfolglos. Sie sagen noch nicht einmal, warum nicht!

Wir versuchen nochmals (auch mit Zugeständnissen) Artjemitsch umzustimmen, aber er bleibt hart, er hätte wichtige unaufschiebbare Sachen zu erledigen. Morgen würde uns eine Transportfirma, die auch ein entsprechendes Boot hätte, zur Insel bringen. In der Zwischenzeit könnten wir in seiner Datscha wohnen. Wir hatten keine andere Wahl, verladen unsere Ausrüstung in den LKW seines "Bekanntens", den er telefonisch heran rief, und fuhren zu seiner Datscha. Diese lag etwa 2-3 km entfernt am Waldrand. Kurze Einweisung in seine Elektrogeräte, woher Trinkwasser holen usw., er ermahnte uns, abends nicht in den Wald zu gehen, die Wahrscheinlichkeit, auf einen Bären zu treffen, sei sehr hoch. Er versprach, sich um das Boot zu kümmern und verschwand.



Artjemitsch's Datscha

Was tun? Wenigstens hatten wir eine komfortable Unterkunft, ein großes Zimmer und eine Küche. Nach kurzer Beratung beschlossen wir, sofort alle evtl. notwendigen Sachen zu erledigen. Als erstes besuchten wir die Grenz-Sicherheits-Organen. Wir hofften nicht so sehr auf ihre Hilfe, brauchten aber möglicherweise die Genehmigung, die Insel zu betreten. Vorher konnte es uns niemand definitiv sagen, hier aber erfuhren wir, dass keinerlei Genehmigungen nötig seien. Karaginsky ist, warum auch immer, kein Grenzgebiet (?). Trotzdem war es gut, die Grenzer von unserem Vorhaben zu informieren, da diese in dem Gebiet auch Jagd auf Illegale und Wilderer machen und wir evtl. als solche festgehalten werden könnten. Allerdings konnte man uns dort auch nicht mit einem Boot helfen.



örtlicher Nahverkehr

Am nächsten Morgen, wir sind abmarschbereit, kommt Artjemsch. Wir fahren zur genannten Transportfirma, treffen dort auf den Direktor (nennen wir ihn Roman), und stellten fest, dass er wahrlich kein "einfacher" Mensch ist. Eine Überfahrt wäre seeeeeehr teuer, und wir müssten ganz offiziell in der Kasse bezahlen und zwar 5.200,- pro Stunde. 5 Stunden hin, 5 Stunden zurück, 2 Stunden ein- und ausladen, also ca. 62.000 Rubel (1400,- Euro). Diese Summe überstieg nach den vorherigen Ausgaben bei weitem unsere finanziellen Möglichkeiten. Ein inoffizieller Handel kam nicht zustande, Roman lehnte kategorisch ab. Wir mussten also notgedrungen zusagen. In Erwartung des sofortigen Ladekommandos lernten wir, dass hier alles nicht so schnell geht. Erst - heute abend, dann morgen und letztlich übermorgen! Obwohl wir bereit waren, die übermäßige Summe zu bezahlen, hatte man immer neue Ausreden. Wollte man uns erpressen oder ganz einfach verscheißen?

Das Wetter wurde schlechter und am Abend erhielten wir von Roman die Info, dass wir auch heute Ossora nicht verlassen werden. Die Tage gingen dahin. Nicht nur, dass einige unserer Mannschaft nur bis zum 1. September Urlaub hatten, zum anderen würde das Schiff für den Rückweg nicht auf uns warten, und das nächste kommt erst in Wochen und auch das ist ungewiss!

Misstrauisch laufen wir durch die Siedlung und suchen jede, auch noch so kleine Möglichkeit, betteln um jedes Schiff und Boot im Hafen - erfolglos.

Wir greifen zum letzten Strohalm - Viktor (UA3AKO), ein ehemaliger Militär nimmt einige Fla-

schen "40 Grad" und versucht nochmals mit den Grenztruppen eine einheitliche Sprache zu finden. Trotz unserer Skepsis gelingt das und eine neue Chance tut sich auf. Die Grenzer verfügen über einen Hubschrauber, der zwar im Moment auf einem anderen Stützpunkt ist, aber nach einem internen Telefongespräch kam die Zusage, uns morgen auf die Insel zu fliegen, wir müssten aber den Grenzern einen "Gefallen" tun. Dieser Gefallen war, dass ein Grenzer incognito als Funkamateur mit uns fliegt, der auf der Insel "irgendwelche" Gespräche mit den Wilderen führen soll, sollten welche da sein.

Wir waren selbstverständlich sofort einverstanden, diese Variante war schnell, interessant und sehr wichtig für uns - unentgeltlich!



örtlicher Klub

Mit dem positiven Gefühl, morgen geht es los, verkonsumieren wir das, was für die Grenzer bestimmt war, da diese kategorisch ablehnten.

Nochmals sind wir aus Ossora portabel QRV, aktivieren den seltenen RDA KT-11 und wundern uns über das riesige Pile-up. Wir müssen Split machen - bis mehrere kHz. Später, zu Hause, erfahren wir, dass jemand die (falsche) Info: RA1ZZ/0, mit dem Zusatz AS-064 ins Cluster stellte.



RA1ZZ/0 aus KT-11

Am nächsten Morgen erwarten wir ungeduldig den Anruf der Grenztruppen, es kam aber ein Anruf von Roman, dem Transportdirektor. Er wäre bereit, uns heute zu den genannten Bedingungen zur Insel zu bringen.

Nun waren wir in der Bredouille, was tun,...den Spatz in der Hand oder auf die Taube...vertrauen?

Wir entscheiden uns für die "Taube in der Luft", und warten auf den Helikopter. Nichts geschieht, wir rufen nun selbst die Grenzer an...und wieder ein Niederschlag! Der Hubschrauber hätte ein kleines technisches Problem, morgen würde er aber garantiert fliegen!

Wir packen wieder aus, gehen frustriert Muscheln suchen und wieder ist ein Tag weg!



Schiffsfriedhof

Selbst administrative Hilfe von "außen" nützt nichts. Alexander Kuznezov (RW3RN), der Chef der Bezirksverwaltung aus Uvarovo telefoniert mit den örtlichen Behörden in Ossora, es bleibt aber bei den beiden Möglichkeiten, Roman oder Grenzeinheit.

Inzwischen arbeiten schon fleißig Piraten als RIOX.

Am nächsten Tag ist der Heli immer noch flugunfähig und wir sprechen wieder mit Roman. Er ist immer noch bereit, uns sofort auf die Insel zu bringen - Hurra!

Innerhalb einer Stunde sind wir am Kai, laden ein und, nach positiver Wettermeldung, stehen in See. Wir verhandeln nochmals mit Roman über den Preis, er lenkt ein und wir einigen uns auf 40 tausend Rubel.



Abfahrt aus Ossora

5 Stunden Überfahrt nach Karaginsky. Der Kapitän hält auf die südliche Spitze der Insel zu. Im Feldstecher sind bereits die 100m-Masten der ehemaligen Funkstation zur Verbindung mit sowjetischen Kriegsschiffen zu erkennen. Dort werden wir an Land gehen.

Uns begrüßen zwei Fischer auf einen Quad, die sofort den Leuchtturmwärter Alexander über unsere Ankunft informieren. Kurz darauf kommt der "Hausherr" der In-

sel mit einem "Ural"-LKW. Das ist das einzige Verkehrsmittel auf der Insel, ein Überbleibsel der ehemals in Sowjetzeiten hier stationierten Grenzeinheit. Halb zerfallen, aber noch einigermaßen fahrtüchtig. Wir verstauen unsere Ausrüstung, suchen irgendeinen Sitz- oder Stehplatz (selbst oben auf der Zisterne), bis zum Gebäude, wo wir uns einquartieren, sind es 4 km.



Ausladen der Ausrüstung auf Karaginsky



alles an Land, einigermaßen trocken



Insel-Nahverkehr (Insel-Taxi)

Wir "beziehen" zwei Räume der ehemaligen Grenzkaserne.

Wir finden alles, was wir brauchen, einige Betten, Tische und Stühle, sogar eine Kochplatte. Etwas aufräumen, Technik installieren, den örtlichen Dieselgenerator anlassen. Als erstes stellen wir die 20m - GP auf, um schnellstmöglich QRV zu werden.



die ganze Kaserne für uns



20m - GP auf dem Dach

Erstes QSO am 27. August 2014, 08.46 UTC - auf 14.060 up1. Erstes QSO mit Konstantin RW3DD, nicht sehr laut. Konstantin postet uns im Cluster und die Hölle bricht los! Split bis 5 kHz. Die Bedingungen sind nicht so gut. Viele Japaner, die mit ihren Signalen die Europäer überlagern. Toast auf das erste QSO, einer bleibt an der Station, die restlichen Crew-Mitglieder beginnen mit dem Aufbau der Antennen.



Arbeitsplatz Nr.1

Glücklicherweise konnten wir die bereits erwähnten 100m - Masten als Antennen nutzen.



alte Antennenmasten 100m hoch

Sie waren zwar auf keinem Band in Resonanz, das SWR war aber akzeptabel für unsere Endstufen. Auf Karaginsky war es bereits spätabends und wir probierten auf NF zu arbeiten.

Wir gehen auf 160m, fahren ein QSO mit RZ0ZN, weiter nichts zu hören auf 160m. Auf 80m etwas besser, aber nur Stationen aus Fernost. Wir fahren ein QSO mit UA0IDZ/0 in Yakutien. Er hört uns schlecht, nur 339, obwohl er hier mit 599 ankommt. Erst jetzt erkennen wir, dass wir vergessen hatten, die Antenne anzuschließen. Wir haben mit 2m Koaxkabel gefunkt!



Arbeitsplatz Nr.2

In der Zwischenzeit kamen die Fischer vom Krabbenfischen zurück und besuchten uns. Etwa zwei Dutzend riesiger Krabben wurden in einem großen Kessel vor dem Haus zubereitet. Ein Festmahl! Wir aßen soviel Krabben, dass wir sie am nächsten Tag nicht mehr sehen wollten.



UA1ZZ mit Kamchatka-Krabbe

Am nächsten Tag errichteten wir eine GP für 40m und die GAPTitanDX-40-10m - Vertical und zogen einige Gegengewichte für die 100m - Masten für NF. Die Spider-Antenne wurde zusammengebaut, konnte wegen einbrechender Dunkelheit aber nicht mehr errichtet werden. Die Antennen wurden soweit wie möglich entfernt voneinander aufgebaut, um möglichst auf allen Bändern ohne Störungen arbeiten zu können.



RRC-Robinsons

3. Arbeitsplatz ! Leider ließ uns die Homemade-PA im Stich. Die Bedingungen hatten sich gegenüber Sossora wesentlich verschlechtert, in guten Zeiten konnten wir auf HF ein hohes Tempo mit Europa aufrechterhalten, aber kaum gingen die Ausbreitungsbedingungen zurück, wurde es sehr schwierig, die dünnen Signale von s0-s1 aufzunehmen. 17m und höher ging im Moment noch gar nichts. Später erfuhren wir, dass während unseres Aufenthaltes auf der Insel ein starker Magnetsturm herrschte, der die Ausbreitungsbedingungen im Hohen Norden stark beeinflusste.

Auf der Insel hatten wir kein Internet und kein Handyempfang, deshalb leider kein Onlinelog während der

Expedition. Hin und wieder glückte uns jedoch vom Dach oder vom Mast aus eine Handy-Verbindung mit unseren Pilotstationen.



RA3AV am Arbeitsplatz Nr.3



Schwarzer vulkanischer Sand am Strand

Auf der dem Stillen Ozean zugewandten Seite der Insel gab es viel Strandgut und anderes, insbesondere koreanischen, japanischen und kanadischen Ursprungs. Wir fanden in regelmäßigen Abständen eine große Anzahl von Steinen in ovaler Form, wie überdimensionierte Eier. Bei aufgebrochenen Steinen war im Inneren ein brauner Kern, wie Eidotter, zu sehen. Diese Steine erinnerten sehr an Dinosaurier-Eier, wie wir sie früher im Fernsehen gesehen hatten.



Stein-Eier

Am Ufer fanden wir ebenfalls eine Vielzahl von Wal-fisch-Knochen, offensichtlich Überreste einstiger Wal-fängerei.



Wirbel eines Wales



Mammut-Stoßzahn

In der Nacht und bei Sonnenaufgang füllt sich das Log mit 160 und 80m - QSO's, darunter auch Europa, Nord- und Südamerika und Ozeanien.

Am Morgen errichten wir auch zwei Spider-Antennen für 20, 15 und 10m.



Spider-Robinson 10 - 20m

Nun wurde es besser, vielleicht besserten sich auch die Ausbreitungsbedingungen. Wir hielten ein hohes Tempo und da viele Japaner uns offensichtlich bereits

im Log hatten, ging es auch nach Europa wesentlich einfacher.



R9XC - Sternekokch

Inzwischen erhielten wir von Valery (UA0ZC) die Information, das Schiff, welches uns mit zurücknehmen sollte, befindet sich bereits in Ossora und wir waren wieder vor die Entscheidung gestellt:

- entweder wir beenden die Expedition mit etwas mehr als 3 tausend QSO's und verlassen die Insel,
- oder wir warten auf das nächste Schiff, obwohl seine Ankunft ungewiss ist.

Nach kurzer Beratung beschließen wir, dass diejenigen, deren Urlaub endet, die Insel mit einem Teil der Ausrüstung verlassen und nach Hause zurückkehren, nämlich RA1ZZ und UA1ZZ, die anderen jedoch weiter QRV bleiben und auf das nächste Schiff warten.

Einige Stunden später erfahren wir im Äther von UA0ZC, dass das zweite Schiff ebenfalls schon in Ossora ist und übermorgen auslaufen soll. Operativ ändern wir unseren Plan, bleiben alle noch einen Tag länger auf der Insel und nutzen das zweite Schiff zur Rückkehr. Ein direkter Kontakt mit dem Kapitän bestätigt dies.

Am nächsten Tag noch ein kurzer Besuch am Leuchtturm, nicht ohne entsprechende Vorsichtsmaßnahmen, da es in diesem Gebiet Bären gibt.



Lighthouse Karaginsky, RLA-032 (new one)

Alle zwei Stunden klettern wir aufs Dach, um mit dem Kapitän Verbindung aufzunehmen. Wenn das Schiff Ossora verlässt, bleibt uns Zeit, alles einzupacken und zum Strand zu bringen. Wir wollen solange wie irgendmöglich QRV bleiben.



alte Technik, Mast-Isolator, Abspannung



Blick vom Antennen-Mast, rundum Taiga



Blick vom Antennen-Mast, rundum Taiga

Um 6 Uhr morgens (Ortszeit) kommt die Durchsage, das Schiff verlässt Ossora. UA1ZZ arbeitet weiter mit 100m- Mast als Antenne, wir anderen demontieren die restlichen Antennen und packen zusammen. Innerhalb von 4 Stunden ist alles verpackt und auf den URAL verladen. Nicht verbrauchtes Essen und Getränke haben wir Alexander hinterlassen.

Der Kapitän sollte so nah wie möglich ans Ufer kommen, wir wollten mit wenigen Überfahrten mit einem Schlauchboot die Umladung durchführen. Der Kapitän meinte bis auf 10m heranzukommen - alles gut, er meinte aber 10m Wassertiefe... und das waren mehr als 300m vom Ufer.

Nach geraumer Zeit kam das Schiff in Sicht, wurde größer und größer und fuhr an uns vorüber. Was taten wir nicht alles, um auf uns aufmerksam zu machen. Das Schiff ankerte etwa 3 km entfernt und uns blieb keine Wahl, als mit einem kleinen 2-Mann-Gummiboot zum Schiff zu rudern. Wind und Wellen, aber endlich nach eineinhalb Stunden erreichten wir das Schiff.



Seefahrt mit dem aufblasbaren Gummiboot

An Bord sprechen wir mit dem Kapitän, man hatte uns nicht gesehen und hier in der Bucht geankert, um auf uns zu warten. In einer halben Stunde wäre man weitergefahren. Wir zeigen dem Steuermann, wo unsere Ausrüstung liegt und wirklich, vom Schiff aus sind wir nicht zu sehen. Der Steuermann bugsiert das Schiff mit kleiner Kraft voraus, ohne den Blick vom Echolot zu wenden - 12, 11, 10, 9 m mehr geht nicht - stopp. 300m bis zum Ufer.

Mit unserem kleinen Gummiboot müssen wir wohl 20-25 mal hin und her paddeln, um alles überzusetzen. Mittlerweile frischt der Wind auf, die Wellen werden höher, es wird immer schwieriger. Wir opfern unsere teure Reepschnur (300m) und spannen eine Leine zwischen Schiff und Ufer, an der wir uns hin und her hangeln. So geht es etwas leichter und schneller, nach weiteren anderthalb Stunden war das Manöver beendet. Alexander zieht an der Leine sein Gummiboot an Land und RA3AV schaut traurig seiner Reepschnur hinterher, die hier wahrscheinlich nie wieder einer braucht. Wir winken dem "Insel-Hausherrn" - "Spasibo" Alexander, du bist uns in der kurzen Zeit ein lieber Freund geworden und ohne Dich und Deine Hilfe hätte die Expedition kein gutes Ende genommen.

Wir bezahlen den Kapitän für unsere Überfahrt und der erste Offizier notiert unsere Personalien im Bordbuch. In der Diskussion über unseren Aufenthalt auf der Insel erinnert er sich an einen bekannten Funkamateur, der jetzt in Moskauer Gebiet leben würde. Sie waren Klassenkameraden gewesen. Nach weiteren Erklärungen stellt sich heraus, es ist Sergey Gallejev, RW5D (ex UA0ZAZ). Ach, wenn unser gemeinsamer Bekannter

Sergey gewusst hätte, dass sein ehemaliger Klassenkamerad auf diesem Schiff fährt, um wieviel leichter wäre das Problem mit dem Transport zu lösen gewesen.

Man weist uns eine Kajüte zu, leider noch schlechter als auf der "Stozhary", eng, ohne Betten, kahle Wände. Wir legen unsere Schlafsäcke dicht nebeneinander auf den Fußboden. Wir haben nichts zu tun, suchen ein Plätzchen und bauen nochmal eine kleine Station auf.



"Luxus"-Kabine

Gegen Abend wird das Wetter schlechter, es kommt hoher Seegang auf und gegen Morgen verstärkt sich der Sturm. Das Schiff schlingert und rollt, selbst in der Kajüte kann man nicht mehr stehen. Abends wird es noch schlimmer und im Schiff rumort, poltert und kracht es an allen Ecken. Unter dem Boden unserer Kajüte plätschert das Wasser. Wir haben regelrecht Angst, ein Gang über Deck zur Brücke wäre aber Selbstmord. Für uns Landratten war das eine fürchterliche Nacht. Als sich der Sturm etwas legte und wir auf die Brücke kamen, saßen Kapitän und Steuermann ruhig da und rauchten, als wäre nichts passiert. Man beruhigte uns...es gab schon viel Schlimmeres! Das Krachen wäre die Ankerkette gewesen und unter uns plätscherte das Trinkwasser im Tank.



auf der Brücke

Wegen des Sturmes dauerte die Überfahrt doch länger als geplant, endlich am 3. September laufen wir in den Hafen Petropavlovsk-Kamchatsky ein. Wir laden unser Equipment aus und ich buchte per Internet sofort Flugtickets nach Moskau. Viktor, UA3AKO und Andrey, R9XC bleiben noch einen Tag in Petropavlovsk.

Wir werden von Sergey, UA0ZFW mit seinem Fahrzeug abgeholt, bringen die Ausrüstung zur Transportfirma zum Versand nach Moskau und besuchen zum Abschluss Valery, UA0ZC in seinem Büro.



zurück in Petropavlovsk-Kamchatsky

Dort lassen wir alles nochmal kurz Revue passieren, bis zum Abflug bleibt nur noch wenig Zeit. Auf dem Weg zum Flughafen, fahren wir auf dem Markt vorbei und kaufen roten Kaviar. Man kann ja nicht ohne Mitbringsel nach Hause kommen.

Unser Team bedankt sich herzlich beim Hauptsponsor der Expedition Dmitry Pastuchov (RN3DHU), für die große finanzielle Unterstützung, und bei allen Sponsoren, ohne deren Hilfe die Expedition nicht zustande gekommen wäre. Das sind Oleg Shishkov (RC2A), Andrey Moiseev (UA0BA), Clubstation Yang-inform Ltd (RT9K), Andrey Ostankov (RC9X), Vladimir Batuev (UA9CGL), Sergey Kislov (RJ3AA), Andrey Grebenkin (RX3QP), Sergey Litvinenko (UA0FO), Damir Galiulin (RK9AX), Ed Parson (K6HP) und die GDXF.

Weiterhin bedanken wir uns bei allen anderen Helfern und Unterstützern (siehe http://ri0x.org/?page_id=10) Ein besonderes Dankeschön an Valery Makarov (UA0ZC), Alexander Novikov (RA0ZN), Sergey Makarov (UA0ZFW), Andrey Chesnakov (UA3AB), Ivan Bashukov (UI9XI), Maxim Shuravlov (RT2D), Vladimir Novizky (RA0ZJ) und Vladimir Chermenev (RD3BT) für die Bereitstellung von Equipment und Hilfe bei der Organisation der Expedition.

Statistik der Expedition:

Gesamtzeit im Äther:	84 h	
Anzahl der QSO unter RI0X:	6205	
unterschiedliche Calls:	3863	
Anzahl DXCC:	83	
Anzahl QSO	CW: 5541	SSB: 664
nach Kontinenten -	AS: 3089	OC: 122
	EU: 2287	SA: 21
	NA: 881	AN: 3
	AF: 2	
nach Bändern -	20m: 3197	30m: 353
	40m: 1034	15m: 187
	17m: 1004	160m: 27
	80m: 423	

QSL via UA3AKO 73, Team RI0X

Für GDXF editiert: DJ9HX, Prof. Dr. Uwe Jäger