

## **T31EU – DXpedition auf ein vergessenes Atoll**

**Heinz-Josef Pick, DK5WL**

Ende November 2018 bekam ich einen unerwarteten Anruf. Hans, DL6JGN, fragte, ob ich Interesse hätte, mit nach Kanton Island, einem Atoll inmitten des Stillen Ozeans, zu kommen. Allerdings werde der Flug zur Insel über 1700 km offene See mit einer kleinen Chartermaschine erfolgen. Dort gebe es nur eine minimale medizinische Versorgung und im Notfall keine Möglichkeit für einen schnellen Transport in ein Krankenhaus. Ich hatte 3 Tage Zeit, mich zu entscheiden.

Mein erster Gedanke: Tolle Sache, aber zu gefährlich... Doch nachdem ich mich im Internet über Kanton ausführlicher informiert hatte, reizte mich die geplante Reise so sehr, dass ich meine Frau überzeugen konnte, mich für 4 Wochen auf dieses Abenteuer zu entlassen. Und ich sollte es nicht bereuen!

Am 11. Februar 2019 trafen sich Günter DL2AWG (Team Leader), Norbert DF6FK, Heye DJ9RR, Hans DL6JGN, Ronald PA3EWP und meine Wenigkeit am Frankfurter Flughafen zum Abflug auf eine lange Reise. Etwas sperriges Antennenmaterial hatte Ronald bereits am Ende seiner A35EU-DXpedition von Tonga nach Tarawa geschickt. Trinkwasser, Moskitonetze und einige wenige Nahrungsmittel, sowie 3 Fässer Benzin waren bereits mit einem Versorgungsschiff von Kiritimati (Christmas Island T32) nach Kanton transportiert worden.

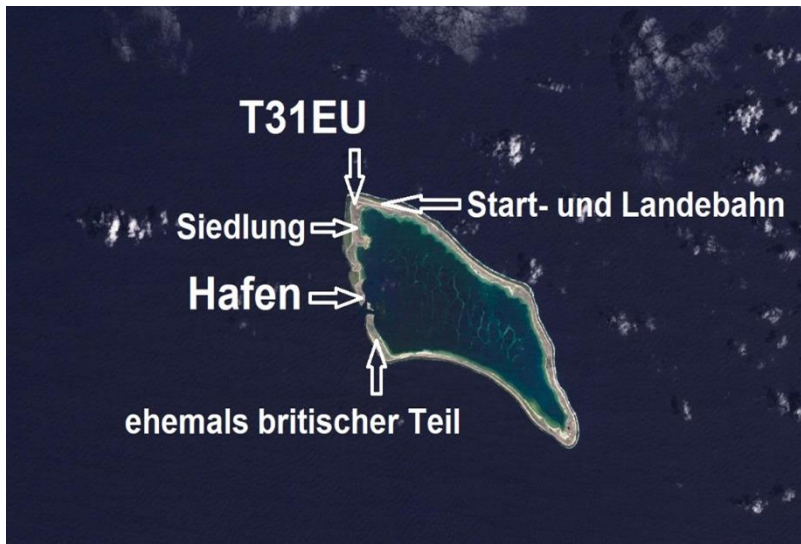
Das restliche Material: 3 Stationen mit PA, jede Menge Koaxkabel, die Antennen und viel wichtiges Zubehör wurde auf das Fluggepäck der 6 Teilnehmer verteilt. Für persönliche Dinge gab es ein striktes Gewichtslimit von 7 kg pro Person!

Neben Unterrichtsmaterial für die Schule auf Kanton und Gastgeschenken hatten wir auf besonderen Wunsch der Bewohner Kantons auch eine Gitarre im Gepäck.

Wegen der sehr eingeschränkten medizinischen Versorgung auf Kanton nahmen wir Notfall-Medikamente mit und ein Iridium-Telefon für eventuelle ärztliche Unterstützung über die Hotline des DRK. Beides haben wir glücklicher Weise nie in Gebrauch nehmen müssen.

Ohne unseren Verbindungsmann Chuck Corbett auf Tarawa, der Hauptstadt des Inselstaates Kiribati, wäre diese DXpedition kaum gelungen. Chuck organisierte u.a. den Charter-Flug von Tarawa nach Kanton, kaufte vor Ort ein Stromaggregat und orderte das oben aufgeführte Material auf ein Versorgungsschiff auf Christmas Island, nachdem sich der Abfahrtstermin des Schiffes von Tarawa nach Kanton immer weiter verschob und diese Transportmöglichkeit damit ausfiel. Zudem half er beim Erhalt der Lizenz und der Genehmigung zum Besuch der Phoenix-Inseln.

Kiribati, dem die DXCC Entities T30, T31, T32 und T33 zugeordnet sind, besteht aus 32 Atollen, auf denen insgesamt 110.000 Personen wohnen. Seit 2009 ist T31, den aus 8 Atollen bestehenden Phoenix-Inseln, UNESCO Weltnaturerbe. Nur das größte dieser Atolle, Kanton Island mit ca. 9 km<sup>2</sup> Landfläche, ist bewohnt. Hier leben zurzeit 38 Personen, davon 19 Kinder im schulpflichtigen Alter. Die meisten Erwachsenen sind nur für wenige Jahre im öffentlichen Auftrag hier tätig und kehren später wieder auf ihre Heimat-Atolle, in der Regel Tarawa, zurück. Es gibt einen Polizisten, einen Meteorologen, der gleichzeitig auch „Postbeamter“ ist, sowie zwei Mitarbeiter der PIPA (Phoenix Island Protected Area), einer Organisation, die das UNESCO Weltnaturerbe betreut und u.a. dafür sorgt, dass die Vorschriften zum Schutz der Umwelt



**Bild 1: Plätze, die wir auf Kanton besucht haben.**

auch eingehalten werden.

Die Kommunikation zur Außenwelt erfolgt tatsächlich noch über Kurzwellenfunk in SSB mit der Hauptstadt Tarawa (1700 km westlich von Kanton) und Christmas Island (1600 km östlich von Kanton) auf Frequenzen um 7 MHz. Bei unserer Ankunft war nur noch eine Kurzwellenantenne installiert, obwohl 3 Funkgeräte zur Verfügung stehen. Unser Angebot, die existierende Antenne zu verbessern und 2 weitere Antennen auf-

zubauen, wurde gerne angenommen. Der Meteorologe meldet üblicherweise alle 6 Stunden die Wetterdaten mit Hilfe seines Kurzwellen-Transceivers nach Tarawa. Mittels unserer Unterstützung besitzen nun auch der Polizeibeamte und die PIPA eine eigene Antenne.

Seit 2016 gibt es auch einen Satelliten-Link, der den Internet-Zugang innerhalb des PIPA-Gebäudes über WLAN ermöglicht. Die Übertragungsrate ist allerdings gering und die Kosten der Datenübertragung sind sehr hoch. Über diesen Internet-Zugang gelang es uns aber, fast täglich unser Log nach Clublog zu laden.

Doch zurück zum Anfang unserer abenteuerlichen Reise: Von Frankfurt aus flogen wir über Abu Dhabi nach Brisbane, übernachteten dort, und flogen weiter mit dem einzigen Düsenjet der Solomon Airlines mit dem Kennzeichen H4-BUS, einem Airbus 320 aus dem Jahre 1992, über Honiara nach Tarawa. Dort hatten wir einen 3-tägigen Aufenthalt einplant, um genügend Zeit zu haben zum Erhalt der erforderlichen Genehmigungen und zum Beladen des Charter-Flugzeuges, einer 9-sitzigen Beechcraft B200 aus dem Jahre 1983. Wegen schlechten Wetters auf der Strecke nach Kanton verzögerte sich der Abflug jedoch um einen weiteren Tag, sodass wir dann endlich am 17. Februar gegen 7 Uhr früh vom Airport Tarawa abhoben. Die Maschine war mit insgesamt 9 Personen (inkl. Pilot, Co-Pilot und Techniker), unserem gesamten Gepäck und - wie sich später herausstellte – Lebensmittel für unseren Aufenthalt, die normalerweise auf Kanton nicht zur Verfügung stehen, sowie Post für die Bewohner Kantons bereits schwer beladen. Da unklar war, ob uns vor Ort wirklich ein eigener Stromerzeuger zur Verfügung steht, erlaubte uns der Chief Pilot, zusätzlich unser 70 kg schweres Aggregat mit zu nehmen. Diese Entscheidung war ein Glücksfall, da der uns zugedachte Stromerzeuger vor Ort nicht funktionierte, und es uns auch nicht gelang, ihn wieder in Gang zu setzen.

Nach einem sehr ruhigen 4,5-stündigen Flug setzte die Maschine auf der doch fast 2 km langen Start- und Landebahn von Kanton sicher auf. Die Start- und Landebahn ist noch in einem recht guten Zustand und wird von den Bewohnern frei von Hindernissen gehalten. Es gibt aber keine funktionsfähigen technischen Einrichtungen mehr zur Navigationsunterstützung, Flugüberwachung oder Flugfeldbeleuchtung. Kanton diente bis in die sechziger Jahre als Zwischenstation für Linienflüge über den Pazifik und bis in die siebziger Jahre als Standort der NASA zur Unterstützung der Mercury, Gemini und Apollo-Missionen. Ein großer auf einem



**Bild 2: Parabolantenne auf Kanton**

Turm angebrachter Parabolspiegel zeugt noch heute von diesen Aktivitäten (Bild 2).

Auf dem Flugplatz erwartete uns nach der Landung u.a. schon der PIPA-Chef, der Polizist und eine Gruppe Schulkinder. Zum Betanken des Flugzeugs für den Rückflug standen 6 Fässer Kerosin bereit.

Noch während das Flugzeug entladen wurden suchten wir nach einem geeigneten Standort für unser Shack. Wir entschieden uns für ein neu errichtetes kleines Gebäude am Flugplatz, in dem die handbetriebenen Kerosinpumpen untergebracht sind und auf dessen Gelände Benzinfässer lagern. Der Polizist gab uns zögernd die Erlaubnis, nachdem er uns auf mögliche Gefahren hingewiesen hatte. Wie sich später herausstellte ist dieses Gebäude das wohl am besten geeignete auf der Insel, da es auch bei starkem Wind und Regen unserem Equipment guten Schutz bot. Um das Ge-

bäude herum ist ebenes Gelände fast ideal zum Antennenbau (Bild 4).

Nun ging es zu Fuß weiter mit unseren persönlichen Sachen ins etwas 1 km entfernte Dorf. Dort zeigte sich die katholische Mission schon bestens auf unseren Besuch vorbereitet. Man hatte bereits letztes Jahr 8 kleine Unterkünfte erstellt, die im Wesentlichen aus einem überdachten Bett mit Moskitonetz und Ablageplatz für persönliche Dinge bestehen (siehe Unterkunft auf dem Gruppenfoto). Eigens für uns erbaut waren zwei Toiletten und 3 Duschen, die aus einem Tank in etwa 3 m Höhe mit gesammeltem Regenwasser versorgt werden. Auf Kanton gibt es insgesamt 8 Wassertanks, die jeweils etwa 4 Kubikmeter Wasser fassen und ihr Wasser von den Wellblechdächern beziehen. Zwei dieser Tanks standen praktischer Weise in der Nähe unseres Shacks (s. Bild 3).

Kurz nach unserer Landung begann es heftig zu regnen. Die Inselbewohner waren hocherfreut, denn sie hatten lange auf Regen gewartet. „Ihr bringt uns Glück! Mit Euch kam der ersehnte Regen!“. Und während des Antennenaufbaus regnete es weiter in Strömen! Bei Temperaturen um 30 C° ist Regen aber auch oft recht erfrischend und damit eine angenehme Alternative zum Antennenbau in der prallen Sonne. Die Wassertanks waren in kurzer Zeit aufgefüllt und das Regenwasser lief sogar über (s. Bild 3). Süßwasser ist auf Kanton ein wertvolles Gut. Doch während der Regenzeit im Februar, März können die Bewohner aus dem Vollem schöpfen, was natürlich uns verwöhnten Europäern recht gelegen kam (tägliche Dusche usw.). Die Zeit bis November muss dann mit dem gesammelten Wasser überbrückt werden, weil es dann kaum noch regnet, wie man uns informierte. Es gibt keine Wasserentsalzungsanlage auf Kanton!



**Bild 3: Hans DL6JGN nutzt überlaufendes Regenwasser für eine ausgiebige Dusche**

Im Shack bauten wir 3 Stationen auf jeweils mit Transistor-PA. Zur Vermeidung gegenseitiger Störungen verwendeten wir Bandpassfilter. Eine 18-m-Fiberglasrute diente als  $\lambda/4$ -Vertikal für 80 m und bei Verlängerung des Strahlers als Inverted L für 160 m. Das Radialnetz für diese Antenne bauten wir aus etwa 2 km Aluminiumdraht, der normalerweise zum Binden von Blumen gedacht ist. Für 40 m errichteten wir eine „2 Element Phased Vertical“ mit

„Elevated Radials“, feste Strahlrichtung nach Norden. Eine 2-Element-VDA (Vertical Dipole Array) an einer 18-m-Fiberglasrute diente uns als Drehrichtstrahler für 30 m. Eine entsprechende Konstruktion an kürzeren Fiberglasruten verwendeten wir jeweils für 20 m und 17 m, 15 m, 12 m und 10 m schließlich bedienten wir über Vertikalstrahler mit „Elevated Radials“.



**Bild 4: Shack im umzäunten Bereich des Flughafens. Im Hintergrund die 30-m-Antenne.**

Die Antennen funktionierten alle recht gut. Auch der Störpegel war auf allen Bänder niedrig. Allerdings gab es in manchen Nächten extrem starke Gewitterstörungen auf 160 m. Zur Verbesserung der Empfangsbedingungen auf 80 m und 160 m baute Ronald eine ca. 200 m lange Beverage-Antenne Richtung Europa.

An dieser Stelle eine kurze Anmerkung zu den Ausbreitungsbedingungen nach Europa und insbesondere nach DL. Im Sonnenfleckenzyklus ist dies die ungünstigste Zeit für eine DXpedition nach T31. Während man im Sonnenfleckenmaximum auf 10 m bis 20 m auch mit Europa leicht tausende QSOs in allen Betriebsarten fahren kann, gelang z. B. während unseres Aufenthaltes kein einziges QSO mit DL auf den Bänder 10 m bis 17 m. Auf 17 m beispielsweise ging es leicht bis in den asiatischen Raum, kurz vor Sonnenuntergang dann auch bis UA4, aber weiter westlich ging es dann nicht mehr.

Selbst auf 20 m waren meist nur die Ränder von Europa erreichbar, aber Zentraleuropa war nicht zu hören. Auf 30 m und 40 m waren die Signale aus Zentraleuropa oft sehr verflattert und



**Bild 5: Funkbetrieb bei Nacht. Die Fenster sind zum Schutz vor Insekten mit Moskitonetzen behangen.**

erforderten in Telegrafie langsame Gebeweise, damit die Signale noch lesbar waren. Die Signale aus Japan und USA dagegen waren brüllend laut und ermöglichten Pile Ups mit hohen QSO-Raten. Auf 80 m und 160 m war Europa in den frühen Morgenstunden auf Kanton aber teilweise recht gut zu arbeiten, wenn es die Gewitterstörungen erlaubten.

T31 war besonders gefragt in „Digi Mode“. Mir selbst fehlen noch 11 DXCC Entities in den digitalen Betriebsarten, darunter Kanton. In der „Most Wanted“-Liste für Zentraleuropa belegt T31 für diese Betriebsarten bereits Platz Nr. 8. Daher lag der Schwerpunkt bei FT8- und RTTY-Betrieb, obwohl wir DXpeditions-Teilnehmer eher CW und SSB bevorzugen. So gelangen 15071 QSOs in FT8 und 1688 QSOs in RTTY, das entspricht einem Anteil von 43 % der Gesamt-QSO-Zahl von 39168! Das verschaffte vielen Anrufern ein neues DXCC und damit dürfte T31 in der Most-Wanted-Liste „Digi Mode“ deutlich zurückfallen.

T31 war besonders gefragt in „Digi Mode“. Mir selbst fehlen noch 11 DXCC Entities in den digitalen Betriebsarten, darunter Kanton.

Wir arbeiteten im Schichtbetrieb rund um die Uhr. Nur das Mittagessen wurde gemeinsam eingenommen, da um die Mittagszeit (Mitternacht in DL) nur wenige QSOs möglich waren.



**Bild 6: Tausende Krebse bevölkern das Atoll**

Die Dorfgemeinschaft (18 Erwachsene und 20 Kinder) besteht im Prinzip aus 10 Haushalten. Jeweils 2 Haushalte bekochten uns im Wechsel. Es gab ein einfaches Frühstück und warmes Mittags- und Abendessen. Generell muss gesagt werden, dass die Bewohner Kantons ein sehr einfaches und bescheidenes Leben führen. Bei vielen Dingen herrscht eine Art „Mangelwirtschaft“.

Über die sehr unregelmäßigen Material- und Lebensmittellieferungen per Schiff werden z.B. bestimmte Lebensmittel in kleinen Mengen angeliefert, die dann nach einiger Zeit ausgehen und auf die man dann bis zum nächsten Schiff verzichten muss, wenn dann das Produkt auch tatsächlich dabei ist. Ganz wichtig sind Vorräte an Reis, der in großen Säcken

angeliefert wird und Benzinvorräte, die man für den Betrieb der Motorräder und des Stromgenerators benötigt, der wiederum nur wenige Stunden am Tag u.a. einen Kühlschrank betreibt, in dem Lebensmittel aufbewahrt werden. Man ernährt sich fast ausschließlich von Reis und Fisch. Gelegentlich wird auch mal eins der ca. 30 Schweine und Hühner geschlachtet. Ist der Fisch aufgegessen, so geht man wieder mit einem einfachen Boot mit Außenbordmotor auf Fischfang. Dabei ist der Fischfang auch für die Bewohner Kantons nur in ganz bestimmten Gebieten erlaubt. Für alle anderen gilt ein generelles Fischfangverbot innerhalb des UNESCO Welterbes Phoenix Island. Gelegentlich fängt man auch Hummer. Diese werden in der Dunkelheit, bei Ebbe, im Riff aufgesammelt. So kam es, dass uns trotz der Mangelwirtschaft oft „Luxusgerichte“ wie Hummer oder roher Thunfisch serviert wurden.



**Bild 7: Schulkinder mit den beiden Lehrerinnen und dem T31EU-Team (von links: PA3EWP, DL6JGN, DL2AWG, DK5WL, DJ9RR, DF6FK). Das ist auch das Motiv der T31EU-QSL-Karte.**

Die 19 Schulkinder werden von 2 Lehrerinnen unterrichtet. Dies geschieht nach einem genauen Zeitplan und exakt nach den Vorgaben der Regierung des Inselstaates. Es sind nicht nur die Kinder der auf Kanton lebenden Erwachsenen, sondern auch Enkelkinder oder Kinder von Angehörigen, die auf anderen Inseln (meist auf Tarawa) leben. Sie werden für die Schulbildung nach Kanton „entsandt“ und kehren danach wieder zu ihren Eltern zurück. Die Schulen Kirbatí's werden vom australischen Staat mit Lehrmitteln unterstützt. Auch wir hatten Dank einer Spende des „Humanitarian Aid Fund“ der INDEXA und aus eigenen Mitteln Unterrichtsmaterial besorgt und Geld für dringende Reparaturen am Schulgebäude zur Verfügung gestellt.

Wir nahmen auch gerne die Möglichkeit an, den Schülern und Schülerinnen über unsere Familien und unsere Heimat zu berichten, sowie den Amateurfunk live zu erklären (Bild 8).



**Bild 8: Was ist Amateurfunk?**

Natürlich nutzten wir die freie Zeit, um mit den Leuten zu sprechen und die Insel zu erkunden. Sonntag morgens wird ein protestantischer und ein katholischer Gottesdienst abgehalten, an denen wir teilnehmen durften. Die katholische Missionsstation wird gelegentlich von einem Priester besucht, den unser Chief Pilot Jeff Jong, der selbst katholisch ist, mit seiner B200 nach Kanton mitbringt. Er hinterlässt geweihte Hostien für die dort

abgehaltenen Gottesdienste. Die protestantische Pfarrerin wohnt mit ihrem Mann auf Kanton.

Während des protestantischen Gottesdienstes entdeckte ich in der Kirche eine Inschrift in Morse-Code auf der Abschlussleiste unterhalb der Decke (Bild 10). Dort steht: „Kam na mauri“, was so viel heißt wie: „Hallo, herzlich willkommen“. Der Anstrich ist wohl über 20 Jahre alt. Daher kannte niemand die Bedeutung und keiner wusste, wer die geheimnisvollen Morsezeichen dort aufgemalt hatte.



**Bild 9: Das Innere der katholischen Kirche**



**Bild 10: Die Morsezeichen in der protestantischen Kirche**

Mit dem einzigen verfügbaren Boot auf der Insel unternahmen wir eine Fahrt zum ehemals britischen Teil des Atolls. Wie auf Bild 1 zu erkennen ist, besitzt das Atoll auf der westlichen Seite, etwa 5 km südlich der Landebahn, einen natürlichen Durchbruch, über den man von außen in die Lagune einfahren kann. Hier befindet sich daher auch der Hafen. Seit 4 Jahren gibt es auch einen weiteren Durchbruch, etwa 1 km nördlich des Hafens, der durch eine Sturmflut entstanden ist, und den man bei Ebbe zu Fuß mit Hilfe eines gespannten Seiles durchschreiten kann, wobei man



sich allerdings der Gefahr durch Haie aussetzt. In der Nähe dieses Durchbruchs habe ich selbst einige Schwarzspitzen-Riffhaie gesehen. Trotzdem sagte man uns aber, dass das Schwimmen im flachen Wasser der Lagune im Bereich unserer Unterkünfte gefahrlos möglich ist, was wir auch oft und gerne taten.

**Bild 11: Boots-Tour durch die Lagune zum ehemals britischen Teil des Atolls (von links: PA3EWP, DF6FK, DJ9RR und unser Bootsführer und Diakon)**

Wir fahren vom Dorf aus vorbei an Vogelkolonien mit tausenden Vögeln zum ehemals britischen Teil und legten dort an. Auch hier gibt es noch Überreste aus vergangener Zeit: Zerfallene Gebäude, Fahrzeugwracks, viele vor sich hin rostende Fässer.



**Bild 12: Auch alte Munition findet man ab und an**

An einem kleinen steinernen Leuchtturm ist eine Messingtafel mit folgender Inschrift angebracht:

„Dedicated by the United States Department of the Interior to the crew of Pan American Airways SAMOAN CLIPPER lost at sea on January 11, 1938 while surveying first pacific aerial trade route – Captain F. C. Musick, C. G. Sellers, F. J. MacLean, J. A. Brooks, P. S. Brunk Jr., J. W. Stickrod, T. J. Findley.“

Nachdem wir diesen

Bereich erkundet hatten, fuhren wir weiter zum Hafen auf der gegenüberliegenden Seite des Durchbruchs. Die Bewohner Kantons wohnen gelegentlich, auch über längere Zeit, im Hafenbereich, meistens wenn ein Versorgungsschiff erwartet wird. Hierzu wurden einige Hütten aufgebaut und es gibt sogar eine Schule. Nur zur Versorgung der Haustiere muss man zurück ins etwa 5 km entfernte Dorf.



**Bild 13: UNESCO Welterbe Phoenix Islands**





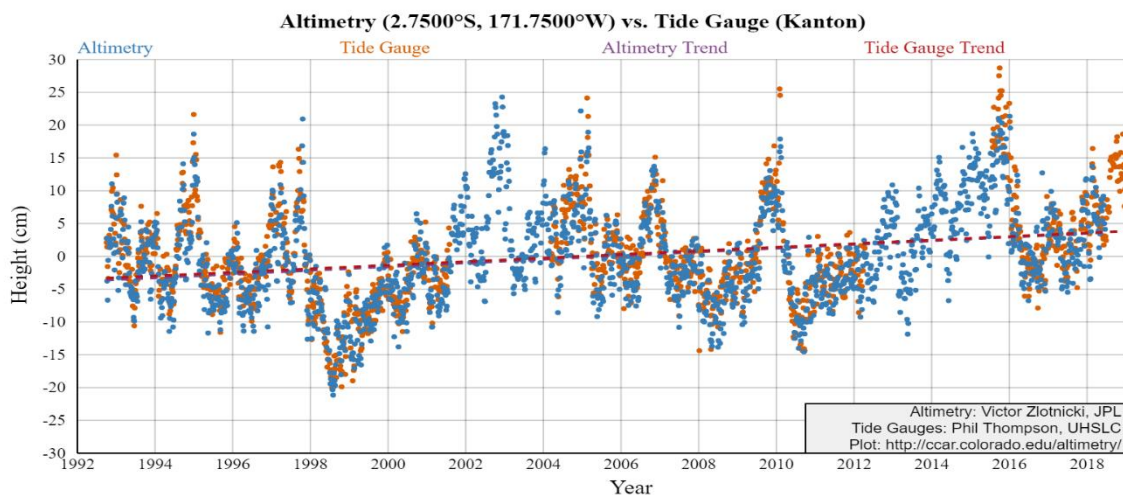
Auf dem Hafengelände lag unbeachtet das einzige Schild, das Kanton Island als UNESCO Welterbe ausweist (s. Bild 13).

Ebenfalls innerhalb des Hafengeländes hat die University of Hawaii eine weitgehend autarke Station zur Messung des Wasserpegels installiert. Die aktuellen Wasserstände werden über Satellit gemeldet (Bild 14). Die Stromversorgung erfolgt über Solarpanel. In monatlichem Rhythmus wartet der Meteorologe die Station. Hierzu wurde ihm eigens ein Laptop zur Verfügung gestellt.

Die Daten von dieser und vielen anderen Stationen weltweit kann man unter <https://ccar.colorado.edu/altimetry/> abrufen. Seit 1992 ist der Meeresspiegel bereits um 10 cm angestiegen (Bild 15). Man geht davon aus, dass bei Anstieg auf 50 cm die Atolle unbewohnbar werden und glaubt, dass das etwa in 30 bis 50 Jahren der Fall sein wird, obwohl viele der Einwohner dies nicht wahrhaben wollen.

**Bild 14: Sea Level Messstation der University of Hawaii am Hafen**

An unserem letzten Abend auf Kanton luden uns alle Bewohner zu einem großen Abschiedsfest ein. Die Schulkinder stellten sich einzeln vor und führten verschiedene kleine Theaterstücke



**Bild 15: Höhe des Meeresspiegels auf Kanton seit 1992**

auf. Dann wurde das Buffet eröffnet. Man hatte eigens ein Schwein geschlachtet und im Erdloch mit gesammeltem Brennholz gegart. Dazu gab es gekochten Hummer und Reis.

Mit den letzten Resten der auf Kanton noch verfügbaren Margarine hatte mir die Frau des



Polizisten einen Geburtstagskuchen gebacken (Bild 18). Ohne dass ich darauf hingewiesen habe, hatte man über unsere Anmelde-daten herausgefunden, dass jemand am letzten Abend Geburtstag hatte... Das war für mich natürlich eine riesige Überraschung, über die ich mich sehr freute und für die ich mich herzlich bedankte.

**Bild 16: Theateraufführung der Schulkinder**



**Bild 17: Abendveranstaltung zum Abschied (von links: DK5WL, DL6JGN, DF6FK, DJ9RR, DL2AWG)**



**Bild 18: Geburtstagstorte**

Die Schulkinder hatten mir außerdem eine Halskette aus Muscheln gebastelt und für jeden von uns gab es einen Kranz aus geflochtenen Blüten als Kopfbedeckung. Wir übergaben unsere Gastgeschenke und die Gitarre wurde „eingeweiht“. Mit Gitarrenmusik und einheimischen Gesängen beendeten wir den unvergesslichen Abend.

Wir hatten bereits nachmittags alle Antennen abgebaut mit Ausnahme der 160-m-Antenne, mit der wir bis zum Sonnenaufgang Betrieb machten. Leider waren die Gewitterstörungen in dieser Nacht extrem, weshalb nur noch wenige Stationen in unser Log fanden.



**Bild 19: „Einweihung“ der neuen Gitarre aus dem fernen Deutschland**

Geste, wie wir alle fanden.

Was mir übrigens nach einiger Zeit auf Kanton auffiel war, dass nie ein Flugzeug am Himmel zu sehen ist und auch kein Schiff auf dem Meer. Die Einwohner berichteten, dass gelegentlich nachts Boote in der Ferne zu sehen sind, die verbotenerweise im Schutzgebiet fischen. Flugzeuge überfliegen Kanton offenbar nur sehr selten.

So warteten wir gegen Mittag gespannt auf die B200 und beobachteten den Himmel über Kanton. Der Polizist hatte bereits die Landebahn mit seinem Motorrad abgefahren und mögliche Hindernisse entfernt. Es standen schon 6 Fässer Kerosin, unser Gepäck und einige Dinge, wie die Post, bereit für den Flug nach Tarawa.



**Bild 20: Kommunikations-Equipment in den Ruinen des ehemaligen Flughafengebäudes**

Jeff Jong war bereits zum Sonnenaufgang in Tarawa gestartet, um uns abzuholen. Die PIPA schenkte uns zum Abschied 6 Palmen, die wir in unserem ehemaligen Antennenfeld in einer Reihe, natürlich Richtung Europa, anpflanzen durften (Bild 21). Eine super Idee und sehr nette

Ich nutzte die verbleibende Zeit, um mir das zerfallende ehemalige Flughafengebäude anzuschauen (Bild 20).

Plötzlich entdeckten wir in der Ferne ein Licht. Es war die B200 im Landeanflug. Fast alle Bewohner von Kanton kamen zum Flugplatz, um uns zu verabschieden. Die Krankenschwester nahm ein dringend erwartetes Medikament entgegen. Dem Meteorologen und gleichzeitig Postbeamten wurde die Post und Briefmarken



**Bild 21: Heye DJ9RR beim Pflanzen seiner Palme im Antennenfeld**

übergeben, die er bestellt hatte.

Nachdem die Kerosinpumpen mit Sprühöl wieder gängig gemacht worden waren, betankte



**Bild 22: Mit Sprühöl wird die Kerosinpumpe wieder leichtgängig gemacht. Von links nach rechts: Die beiden Jungs, die uns beim Pflanzen der Palmen geholfen haben, der zur Crew gehörige Flugzeugtechniker, die Frau des Polizisten, Flugkapitän Jeff Jong, die Krankenschwester, Co-Pilot Michael (Jeff´s Sohn), der Polizist mit T31EU Poloshirt, Heye DJ9RR, der Meteorologe/Postbeamte/Radio Officer**

man die B200 und hob dann gegen 14 Uhr pünktlich, wie seit langem geplant, wieder ab, Richtung Tarawa.

Wir verbrachten noch eine Nacht in unserem bekannten Hotel auf Tarawa und aßen in unserem "Stamm-Restaurant" zusammen mit Chuck zu Abend. Dabei ließen wir es uns nicht entgehen, trotz meiner anfänglichen Bedenken, das traditionelle Kava-Getränk zu kosten. Chuck bestellte hierzu zwei "Experten", die uns das Getränk aus den Wurzeln der Kava-Pflanze, auch



Rauschpfeffer genannt, zubereiteten. Wer sich für die Wirkungen dieses Getränkes interessiert, kann dies unter "Kava" in Wikipedia im Detail nachlesen. So fand die DXpedition einen "würdigen Abschluss", bevor wir die lange Rückreise nach Europa antraten.

**Bild 23: Was ist Kava? (von links: DJ9RR, DL2AWG, Chuck Corbett)**

An dieser Stelle danken wir allen herzlich, die zum Gelingen von T31EU beigetragen haben, insbesondere

Chuck Corbett und den Bewohnern von Kanton, der GDXF als Hauptsponsor, sowie den vielen DX-Clubs und Individual-Sponsoren! Seit Ende April haben wir mit dem Versand der QSL-Karten begonnen und mit dem Log-Upload ins ARRL LOTW.