

Denguefieber, Erdbeben und andere Katastrophen

H44G und H44T März 2013

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 Salomon-Inseln 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.

Das Einchecken in Berlin-Tegel geschieht reibungslos, unser schwergewichtiges 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 21:00 Uhr sollte es weitergehen. Wegen eines technischen Problems verbrachten wir die Nacht im Hotel. Am nächsten Tag ging es mit Verspätung weiter. Die Route führt über den Indischen Ozean, über Indien, den Philippinen und letztlich über das gesamte Outback. Nun gilt es, sich die lange Zeit zu vertreiben, das Bordentertainment bietet eine Vielzahl von interessanten Spielfilmen an, auch kann man sich laufend über den gegenwärtigen Standort des Flugzeuges informieren.. Trotzdem verstreicht die Zeit sehr langsam. Nach einer weiteren - etwas verkürzten Nacht - wir fliegen ja der Sonne entgegen - erreichen wir nach 13 ½ Stunden Flugzeit Brisbane, die Metropole an der Ostküste Australiens. Nach der obligatorischen Paß- und Zollkontrolle wird unser Gepäck von einem „Drogenhund“ abgeschnüffelt, danach dürfen wir den Ankunftsbereich des Flugplatzes verlassen.

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 wird an einem separaten Schalter abgegeben. 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 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, die Hauptstadt von Guadalcanal, Honiara. 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 dem Zweiten Weltkrieg. Das damals umkämpfte Flugfeld ist heute der zivile Flughafen Honiaras, der Hauptstadt der Salomonen. 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.



Das H44G Team

Maggi H44MK, die einzige, aber nicht aktive Funkamateurin auf den Salomonen wartet bereits auf uns und begrüßt jeden einzelnen nach polynesischem Brauch mit einem Blütenkranz, was alle Fliegen im

näheren Umkreis dazu veranlaßt sich auf diese zu setzen. Es ist sehr schwül und feucht, es ist Regenzeit. 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.

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.. 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.

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 stark abschüssig 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.



Antennenaufbau

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 80m-Antenne errichtet und die 40m-Antenne bekommt einen günstigeren Standort verpaßt.

Das erste QSO gelingt am 9. März JR6GIM aus Yatsushiro City. 45.122 QSOs werden noch folgen. Die pileups 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 16160 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.

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. 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.



H44G - DL7UFR und DL4WK

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.

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.

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.



Die Dash-8 der Solomon Airlines

Georg DK7LX, hat bereits die Nase voll, seit Tagen ist alles ungewiß und er ist wegen der Situation total frustriert und tritt 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 dass sich das pileup 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. Dank guter Funkdisziplin und guter Betriebstechnik sind die QSO-Raten weiterhin hoch; so macht es Spaß, pileups abzuarbeiten.

Am Mittwoch haben wir bereits die ersten 10.000 QSOs geloggt. In den Abendstunden ist Europa auf 30- und 40 Meter gut zu erreichen, auch viele DL-Stationen finden den Weg ins pazifische Log. Störend macht sich aber der häufige Ausfall der Stromversorgung bemerkbar. Gibt es keinen Strom gibt es auch kein Wasser. Heute am Donnerstag, es ist der 14. März, sollten Sigi DL7DF, Frank DL7UFR, Leszek SP3DOI und Wolf DL4WK nach Temotu aufbrechen. Seit gestern ist es aber klar, das wird erst am Samstag passieren.



H44G Operating SP3DOI und SP3CYY

Während in Deutschland wieder der Frost regiert arbeiten wir in kurzen Shorts. Trägt man noch ein T-Shirt, so klebt es bald am Körper und der Gang unter die kalte Dusche bringt wieder erholsame Erfrischung. Im Shack herrschen meistens Temperaturen von 34 bis 35 Grad Celsius.

Heute am Freitag, den 15. März packen die vier Mitglieder der Temotugruppe die Kisten für den morgigen Flug, nur 16 kg sind frei beförderbar. Hoffentlich akzeptiert Solomon Airlines auch etwas Übergepäck. Spät am Nachmittag erscheint Karl in unserer Unterkunft. Er ist der Pilot, der die Gruppe nach Temotu fliegen soll. Karl ist Kölner Junge und flog 25 Jahre lang für eine Airline in Papua Neu Guinea. Er ist 73 Jahre alt, sieht sehr viel jünger aus und ist immer noch sehr engagiert. Er hat von dem Chaos mit uns erfahren und verspricht die Gruppe am Samstag samt Gepäck nach Lata auf Santa Cruz zu fliegen, falls nicht wieder das Wetter verrückt spielt. Am nächsten Morgen um 06:00 Uhr kommt die Gruppe mit einem Van vom Honiara-Hotel, schnappt sich das Gepäck und ein paar Weißbrote und fährt zum Airport.



Der Pilot, der Deutsche Karl Wagens

Jetzt sind wir nur noch zu viert in Honiara, Manfred DK1BT, wird uns außerdem schon am Montag aus beruflichen Gründen verlassen müssen. Um Mitternacht verzeichnet er jedoch die ersten Erfolge auf dem 6-Meterband, die plötzliche Bandöffnung bescheren ihm mehrere QSOs mit BA, BY, DU, KH6, JA und KH2. Später werden insgesamt 189 50-MHz QSOs geloggt sein.

Am Samstag, den 23. März gegen 13:00 Uhr treffen die Kollegen wieder aus Temotu ein. Der Abbau der Antennen - natürlich wieder im strömenden Regen - und der Rückflug verliefen planmäßig ohne Probleme. Sigi und die anderen haben viele interessante Dinge zu berichten:

„Auf dem Flug in die Temotuprovinz bot uns Flugkapitän Karl an im Cockpit mitzufiegen. Diese Einladung nahmen wir alle vier gern an. Dabei entstanden aufschlussreiche Filmaufnahmen, insbesondere die von der Landung auf Santa Cruz. Nun hatten wir auch die Gründe der Airline verstanden warum man nach intensiven Regenfällen nicht auf Santa Cruz landen kann. Bei starkem Regen steht nämlich das Wasser auf

der Graspiste und verwandelt den Untergrund in eine gefährliche Schlammwüste.



Runway von Santa Cruz

Nach Santa Cruz gibt es nur zwei Flüge in der Woche und so ist die Ankunft eines Flugzeuges immer ein Großereignis. Fast alle Einwohner der Insel versammeln sich dann am Flugplatz und verabschieden Familienmitglieder und Gäste oder begrüßen die Neuankömmlinge. Lionel, der Motelpwirt, erwartete uns auch bereits. Lata ist ein sehr kleiner Ort. Vom Flughafen bis zum Lata Motel sind es gerade einmal 500 Meter zu Fuß. Aber wer wollte bei dieser Hitze die 200 kg Gepäck schleppen? Mit dem Pickup war dieser Transport schnell erledigt.



Immigration Office von Santa Cruz

Auf Grund der Verschiebung der Flüge verkürzte sich unser Aufenthalt auf Santa Cruz leider auf nicht einmal eine Woche. Demzufolge hatten wir das ehrgeizige Ziel, am ersten Tag weitestgehend alle Antennen aufzubauen. Heftige langanhaltende Regenfälle machten aber alles zu Nichte. Das Abgleichen der Antennen gestaltete sich außerordentlich schwierig. Am ersten Tag wurden nur die Drahtantennen fertig. Der Beam konnte schließlich erst am zweiten Tag auf einen 10 Meter hohen Bambusstab gesetzt werden. Dabei half das komplette Hotelpersonal mit. Ein Wassertank aus Edelstahl wurde so platziert, dass sich der Drehpunkt des Spiderbeams in der Phase des Aufrichtens bereits fünf Meter über Grund befand. Mit Hilfe eines zweiten Bambusstabes wurde das kopflastige Gebilde schließlich aufgerichtet. Unsere Sorge, dass der Bambusstab dabei zerbrechen würde, löste sich zum Glück in Wohlgefallen auf.



Unterkunft

Nun konnte es endlich losgehen. H4ØT war mit vier Stationen in der Luft. Die Freude währte aber nicht lange, denn die 6m-Station störte, wie so oft bei vorherigen Dxpeditionen, den Funkbetrieb auf der Kurzwelle. Als Störquelle wurde ein Schaltnetzteil identifiziert. Das hatten wir in Berlin getestet und auf Honiara bereits genutzt. Dort waren die Störungen niemandem aufgefallen. Hier war der Grundstörpegel offensichtlich so gering, dass das Netzteil sofort auffiel. Gibt es doch nur wenige elektrische Geräte auf Santa Cruz Island.



Antennen beim Lata Motel

Das Grundstück des Lata Motels ist nicht sehr groß. Die Antennen standen dadurch sehr dicht beieinander. Störungen der Stationen untereinander waren trotz eingesetzter Filter unvermeidbar. Auch wurde die Abstrahlung in Richtung Nord durch einen Hügel behindert. Waren in dieser Situation auch noch die Signale nicht sehr laut, musste eine Station den Betrieb unterbrechen.

Die Stromversorgung auf Santa Cruz ist sehr stabil, vorausgesetzt man hat den Strom vorher bezahlt. Denn auf den Salomoninseln bezahlt man den Strom im Voraus. In der Nacht von Sonntag auf Montag kam der Chef des Lata Motels besorgt in die Funkstation und teilte uns mit, dass nur noch eine Einheit Strom zur Verfügung steht. Ist diese verbraucht, würde der Zähler den Strom im gesamten Motel abschalten. Um diesen Moment möglichst lange hinauszuzögern hatten wir alles, was nicht gebraucht wurde abgeschaltet. Und noch vor dem Morgengrauen trat dieses Ereignis ein.



Prepaid electricity supply system

Wie kommt man aber wieder zu Strom? In der Agentur des Stromversorgers in der Hyundai Mall in Honiara kann man Stromversorgungseinheiten kaufen. Nach der Bezahlung erhält man einen 20-stelligen Zahlencode, den man über die Tastatur des Stromzählers (Cashpower Prepayment Meter) eingeben kann. Glücklicherweise hatten wir ja noch unsere Gruppe in Honiara, die unter H44G funkte und wir hatten Dank der gekauften SIM Karten Verbindung über Mobilfunk. So hatten wir kurz vor Öffnung der Agentur des Stromversorgers Manfred angerufen und ihn gebeten Strom zu kaufen. Kurze Zeit später war das Problem aus der Welt.

Anfang Februar gab es 30 km westlich von Santa Cruz ein Erdbeben der Stärke 8,0. In der Folge entstand ein Tsunami, der die Häuser in drei Dörfern an der Westseite der Insel zerstörte. Um einen Eindruck von den Schäden zu bekommen machten wir einen Inselausflug. Busse gibt es auf Santa Cruz nicht. Lionel besorgte einen Pick-up. Vier Gartenstühle aus dem Motel auf der Ladefläche boten Platz für eine einigermaßen angenehme Fahrt. Der Weg zu den Tsunami-dörfern führte auch an der Polizeistation vorbei. Dieses besondere Ausflugsmobil stellte aber offensichtlich kein Problem dar. Im Gegenteil, man winkte uns ganz freundlich zu.

Bereits in dem Palmenwald vor der Landebahn am Flughafen sahen wir die ersten Schäden. Das Salzwasser hatte hier ganze Arbeit geleistet. Die Palmen standen noch, aber das gesamte Unterholz war tot. Bewohner der Inseln waren in diesem Bereich unterwegs und pflanzten neues Grün an.



Vom Tsunami zerstörte Orte

Die Schäden in den Dörfern kann man in drei Kategorien einteilen. Es gibt Häuser, die keine Schäden aufweisen. Das sind aber sehr wenige. Bei anderen Häusern war der Tsunami durch die untere Etage durchmarschiert, hatte alle Wände und Gegenstände mitgerissen. Die oberen Teile der Gebäude waren nahezu unversehrt. Der weitaus größte Teil der Häuser wurde aber völlig zerstört. Das betraf vor allem die Häuser, die im Wesentlichen aus wenigen Hölzern mit Dächern und Wänden aus Palmenblättern errichtet wurden.

Die Einwohner der Insel leben in einer tektonisch sehr aktiven Zone. Erdbeben gehören dort zum täglichen Leben. Auch wir blieben davon nicht verschont. Am 19. März gegen 21:15 Uhr Ortszeit bebte die Erde mit einer Stärke 4,9. Erst denkst man, warum rüttelt jemand an der Tür und kommt nicht herein. Dann schwankt auf einmal der Grund unter Dir. Es gibt einen Höllenlärm, man denkst das Haus stürzt ein; und dann ist alles wieder ruhig. Sehr ruhig sogar. Und die Ruhe hält über das Beben hinaus an. Um 22:25 und 22:41 Uhr folgten die nächsten Erdstöße. Das Haus schüttelte sich erneut. Langsam kehrte aus der Ruhe das Leben zurück.

Die Insulaner waren wieder auf der Straße, so wie an jedem Abend. Auch die Hilfsorganisation Worldvision fuhr hinaus und erkundete die Insel auf eventuelle Schäden. Zehn Minuten nach den letzten Erdstößen setzte ein heftiges Unwetter ein. Wir bangten um unsere Antennen. Doch dem Erdbeben und dem Unwetter zum Trotz entstand kein Schaden. Auch die Stromversorgung stand zum Glück ununterbrochen zur Verfügung.



Fruit Market auf Santa Cruz

Am Tag vor dem Abflug zurück nach Honiara entschlossen wir uns, die R7 und den Spiderbeam etwa eine Stunde vor Sonnenuntergang abzubauen. Wie bekommt man aber einen Spiderbeam von einem zehn Meter hohen Bambusstab ohne den Beam zu beschädigen wieder auf die Erde? Man kürzt den Stab mit einer Machete um handliche Ein-Meter-Stücke ein und schon kann man ihn ohne sich zu verrenken auseinanderbauen. Beam und R7 wurden noch am Abend in die Kartons verpackt. Die Drahtantennen hatten wir noch in der Nacht genutzt. Gegen 5:00 Uhr morgens

wurden die letzten Antennen bei völliger Dunkelheit abgebaut und ebenfalls versandfertig gemacht. So waren wir gegen 8:00 Uhr am Flugplatz. Wir waren die Ersten.



Bereit zum Rückflug nach Honiara

Das war auch um 9:00 Uhr noch so. Dann hatten wir noch genügend Zeit die Landebahn genauer zu inspizieren. Ein Landen auf der Graspiste nach einem Dauerregen ist hier tatsächlich völlig ausgeschlossen. Gegen 9:30 Uhr füllte sich langsam der Platz vor dem Terminal.



Airport Terminal Santa Cruz

Die Abfertigung begann. Kurz vor 10:00 Uhr sahen wir die Dash-8 kommen. Nach einer Platzrunde setzte die Maschine zur Landung an. Wie erwartet flog uns Kapitän Karl wieder. Die Wiedersehensfreude war natürlich sehr groß. Nach kurzem Aufenthalt flog das Flugzeug mit uns zurück nach Honiara und nun sind wir wieder hier.“



Das H44T Team



Zurück von Santa Cruz – Domestic Terminal Honiara

Am Sonntag beginnen wir schon langsam mit dem Abbau des Beams und der 160/80-Meterantenne, zwei Stationen bleiben noch in Betrieb, in der letzten Nacht nur noch eine. Immer noch herrscht großer Andrang nach H44G auf den Bändern.

Der letzte Logeintrag ist am Montag früh auf 30 Meter um 20:58 UTC mit IWØHEX Pasquale, aus Rom. Am Wir haben insgesamt 45.123 QSOs im Log, davon 33.613 in CW, 4.251 in SSB und 7.259 in RTTY. Auf 160 Meter gelangen 249 QSOs und auf 80 Meter 1.710. Die Two Entity DX-Pedition 2013 ist damit beendet.

Am Montag, den 25. März treten wir die Heimreise an. Der Flug ist um zwei Stunden verschoben worden, aber wie Frank im Online-Buchungssystem AMADEUS feststellt, stehen wir gar nicht auf der Passagierliste der Airline, nur Georg DK7LX, aber der ist bereits schon lange in Deutschland! Wir haben unwahrscheinliches Glück, dass die Boeing 737 der Nauru-Airline nicht ausgebucht ist und so gibt es dadurch keine Probleme beim Einchecken. Wir sind sehr zufrieden die Insel ohne Komplikationen verlassen zu haben.

Nach fast vier Stunden Flug müssen wir in Brisbane schon wieder unser Gepäck in Empfang nehmen. Es kann nicht nach Berlin durchgecheckt werden, weil wir einen längeren Aufenthalt als acht Stunden haben. So ordern wir ein Lastentaxi, das uns mit dem Gepäck in das in der Nähe befindliche IBIS-Hotel bringt, wo uns auch schon Catherine VK4GH und John VK4IO erwarten. Wir führen noch interessante Gespräche, essen eine Kleinigkeit und begeben uns dann auf unsere Zimmer.

Am nächsten Morgen gegen Mittag geht es zurück nach Berlin, über Singapur, Abu Dhabi und Mailand. Noch am Vormittag des nächsten Tages landen wir in Tegel. Fast hätte zum Schluß doch noch alles geklappt; aber leider kann Jan sein Gepäck nicht in Empfang nehmen, es war nicht mit in der Maschine.

(editiert für GDXF von Uwe DJ9HX)

