

Polar NEWS

Zeitschrift über polare Regionen

www.polar-news.com

Ausgabe 14 / Oktober 2011



Abenteuer Antarktis

Extremtourismus im Eis:
Wann hört der Spass auf?



100 Jahre Südpol

Amundsen gegen Scott:
Dramatischer Wettlauf



Sirene mit Stosszahn

Dicke Haut, weicher Kern:
Walrosse mögens gesellig

Expeditionsschiffsreisen an Bord MS Plancius, MS Ortelius, MS Antarctic Dream und SV Rembrandt van Rijn



Kleine Expeditionsschiffe – große Vorteile

- ✦ Kleine, moderne und nach höchsten Sicherheitsstandards ausgerüstete Polarschiffe
- ✦ Deutschsprachige Reisen, fachkundige Vorträge durch erfahrenes Expeditionsteam
- ✦ Je nach Wetterbedingungen täglich zwei Anlandungen: Vormittag und Nachmittag
- ✦ Kurze Seestrecken – viel Zeit an Land. Schnelle Ausbootung aller Passagiere
- ✦ Aktiv Natur erleben: Wandern, Kajak-, und Zodiacausflüge, Fotoworkshops
- ✦ Komfortable Unterbringung, sehr gute Verpflegung, exzellenter Service
- ✦ Flexible Reiserouten, legere und komfortable Atmosphäre an Bord



MS Plancius

MS Ortelius

MS Antarctic Dream

SV Rembrandt van Rijn



Oceanwide Expeditions: 'World's Leading Polar Expeditions Operator' prämiert mit dem 'World Travel Award 2010'

World's Leading Polar Expedition Operator

Photo credits: Rinie van Meurs; Hanneke Dallmeijer, Femke Wolfert, Gérard Regle, Franco Banfi, Oceanwide Expeditions

Liebe Leserin, lieber Leser

Was für eine Freude: Diese Ausgabe von PolarNEWS ist mit 68 Seiten die dickste, die je erschienen ist! Und es ist die erste mit einem Themenschwerpunkt, dem Nord- und dem Südpol. Denn einerseits jährt sich im Dezember zum 100. Mal die Eroberung des Südpols durch Roald Amundsen, der in einem wochen- und monatelangen Wettstreit ein dramatisches Rennen gegen Robert Falcon Scott gewann. Der mehrfach ausgezeichnete deutsche Journalist und Buchautor Wolf Schneider hat diese Geschichte spannend aufgearbeitet. Der österreichische Bergsteiger und Doktor der Geografie Christoph Höhenreich analysiert dazu den Südpol-Expeditions-Tourismus heute.

Andererseits war das PolarNEWS-Team am Nordpol unterwegs: Zum ersten Mal überhaupt wurde die aufwändige Logistik zum Aufbau des Camps Barneo auf dem 89. Längengrad filmisch dokumentiert. Dass dieser Auftrag ausgerechnet in die Schweiz vergeben wurde, sorgte in der patriotischen russischen Mannschaft für Unruhe. Wir wurden aber trotzdem wärmstens aufgenommen: Im plus 40 Grad heißen Zelt in der minus 40 Grad kalten Arktis. Dazu klären wir in unserer Serie «Vergessene Helden», wer denn wirklich und nachweislich der erste Mensch am Nordpol war.

Und wie gehts eigentlich den Eisbären? Peter Balwin, unser Mann an der Forschungsfront, hat die neusten Studien gelesen, wie der Klimawandel das Leben des Königs der Arktis verändert.

Viel Vergnügen, Spannung und viele überraschende Momente mit diesem Heft wünschen Ihnen

Rosamaria und Heiner Kubny



Inhalt Nr. 14, Oktober 2011

Zum Anfang 4

Rituale der Albatrosse zur Brutablösung – das Grosse liegt im Kleinen.

News aus der Polarforschung 12

Grauwale wechseln das Menü, Forscher kartieren Vulkane und Krill bringt Eisen.

Tierwelt: Wie gehts dem Eisbär? 14

Der König der Arktis ist durch den Klimawandel ernsthaft bedroht.



Service: Marktplatz 21

Postkarten, CDs, Foulards... Alles, was das Herz eines PolarNEWS-Fans begehrt.

Serie: Vergessene Helden 22

Der erste Mensch, der wirklich am Nordpol stand, war ein Russe: Iwan Papanin.

Geschichte: 100 Jahre Südpol 24

Scott und Amundsen lieferten sich einen dramatischen Wettlauf in der Antarktis.



Dies & Das / Impressum 34

Die Pole aus der Sicht von Reinhold Messner, Circus Stey führt den Eisbären spazieren.

Analyse: Abenteuer Antarctica 36

Bergführer und Geograf Christoph Höhenreich über Sinn und Unsinn von Expeditionen ins Eis.



Intern: Schweizer Meister 46

Werner Breiter ist der beste Amateurfilmer, PolarNEWS ist an den Ferienmessen.

Abenteuer: Barneos Logistik 48

Das PolarNEWS-Filmteam dokumentiert den Aufbau des Camps am 89. Längengrad.



Lexikon: Walross 58

Der massige Zahn-Läufer mag's gern gemütlich, solange man ihn nicht herausfordert.



Spezial: PolarNEWS-Reisen 62

Expeditionen in die Arktis und in die Antarktis. Exklusive PolarNEWS-Angebote.

PolarNEWS

Zum Titelbild

Rund 25'000 Eisbären leben in der Arktis, ihre Zukunft ist ungewiss: Wenn sich das Klima weiter aufwärmt, ist ihr Fortbestehen in den nächsten Jahrzehnten ernsthaft bedroht. Diese Eisbärenmutter durchstreift mit ihrem fast ausgewachsenen Jungtier die Eislandschaft nördlich von Spitzbergen auf der Suche nach Nahrung, hauptsächlich Robben. Bis zu zwei Jahre wird ein Jungtier von der Mutter behütet.

Bild: Rosamaria Kubny





Erntezeit in der Tundra

In der arktischen Tundra sind die Sommer kurz, der Vegetation bleibt nicht viel Zeit zu blühen und Früchte zu treiben. Trotzdem bringt sie reiche Ernte hervor: Die ersten Krähenbeeren sind bereits reif, sie hängen schwarz und schwer an den nur wenigen Zentimetern hohen Zweiglein. In einigen Tagen werden auch die roten, noch unreifen Krähenbeeren soweit sein. Als Vitamin-C-Bomben werden sie von Einheimischen gesammelt: Das Beerenmus, das sie daraus zubereiten, schmeckt köstlich. Mitten im engen Geflecht der Krähenbeeren macht sich eine Weide breit: Ihre Blätter leuchten in tiefem Rubinrot. Der Herbst ist auch in der Tundra die Zeit der satten Farben und prallen Früchte.

Bild: Heiner Kubny



Das grosse Halli-Hallo

Auf der hohen See, wo die Wanderalbatrosse die meiste Zeit leben, sind sie Einzelgänger. Aber wenn so ein Vogel mit etwa 10 Jahren geschlechtsreif wird und einen Partner gefunden hat, bleibt er diesem ein Leben lang treu – Wanderalbatrosse werden über 80 Jahre alt. Alle zwei Jahre, wenn in der Antarktis der Frühling beginnt, trifft sich das Paar fortan zum Brutgeschäft wie hier auf der Prion-Insel in Südgeorgien. Ein ganzes Jahr dauert es vom Nestbau bis zum Flügel-Werden der Jungen, elf Wochen nimmt alleine das Ausbrüten des einzigen Eis in Anspruch. Dabei wechseln sich die Elterntiere im Zweiwochen-Rhythmus ab. Zum Wiedersehen begrüßen sich die beiden ausführlich mit einer ritualisierten Abfolge von Posen, Gesten, Gesängen und Berührungen.

Bild: Priska Abbühl

Bärenstarke Reisen ins Eis

Exklusive Kontiki-Saga Spezialreisen:

- 13.06. – 22.06.12 Expedition Grönland
«Mit dem Segelschiff durch die Diskobucht»
05.08. – 15.08.12 Expedition Spitzbergen
«Auf den Spuren der Eisbären»

Begleitete Spezialreisen in Zusammenarbeit mit PolarNews:

- 23.06. – 01.07.12 Expedition Spitzbergen–Polar Bear Special
09.07. – 19.07.12 Expedition Spitzbergen
30.07. – 09.08.12 Expedition Spitzbergen
25.08. – 08.09.12 Höhepunkte Spitzbergen–Ostgrönland–Island
17.07. – 29.07.12 Eisbrecher-Abenteuer Franz-Josef-Land
12.04. – 16.04.12 Barneo Nordpol Camp
01.11. – 24.11.12 Expedition Antarktis
30.12. – 22.01.13 Expedition Antarktis
18.01. – 09.02.12 Expedition Antarktis

Oder entdecken Sie unsere zahlreichen individuellen Reisen: Bestellen Sie jetzt gratis den neuen Eiszeit-Katalog!



kontikisaga

Unser Partner:

Polar
NEWS

Ihr Kontiki-Saga Eiszeit-Team berät Sie gerne:
Telefon 056 203 66 11 · www.kontiki-eiszeit.ch

Schönheit liegt im Auge des Betrachters

Grösse ist in den Weiten der polaren Gebiete etwas Relatives: Sehen wir hier die Luftaufnahme eines Berges, an dessen Abhängen Gletscher ins offene Meer fliesen? Oder ist es nur ein Stein, der in einem gefrorenen Bach liegt? Es ist ein Kiesel, keine drei Zentimeter gross, irgendwo in einem namenlosen Bach irgendwo im Osten Russlands irgendwann im Herbst. Die Oberfläche des Wassers ist erst zart gefroren, die Tage sind noch warm. Darunter sieht man unscharf die Steine liegen. Die Bewegung des Wassers dazwischen und der stete Wind darüber haben feine Risse ins Eis gedrückt und geometrische Formen geschliffen. So beeindruckend gross die Arktis ist: Ihre Schönheit liegt auch im Kleinen.

Bild: Rosamaria Kubny





News aus der Polarforschung

Zusammengestellt von Peter Balwin

Die Ernährung umgestellt

In der Eiszeit vor 12'000 Jahren war die Beringsee vor Alaska zum grössten Teil eine steppenartige Landbrücke. Als eines der ökologisch produktivsten Meeresgebiete weltweit ist die Beringsee heute das bevorzugte Nahrungsgebiet von Tausenden von Pazifischen Grauwalen – wo aber fanden diese Wale am Ende der Eiszeit ihr Fressen? Und in den vielen Eiszeiten davor? Zwei US-amerikanische Forscher, ein Paläobiologe und ein Molluskenspezialist, fanden heraus, dass Grauwale das Zeitalter des Plei-

stozäns (2,58 Mio J. v. Chr. bis 9600 J. v. Chr.) einzig dadurch überlebt haben, weil sie zwischen unterschiedlichen Ernährungsweisen wechseln können. Gerade eben ist ein solcher Prozess zu beobachten: Etliche Grauwale bleiben das ganze Jahr über bei Vancouver Island, anstatt zwischen Alaska und dem Golf von Kalifornien hin und her zu wandern, und fressen Heringe anstatt Flohkrebse wie ihre Artverwandten vor Alaska.

Quelle: PlosOne

Der Eisbär – ein Ire?

Eine 18-köpfige Forschergruppe aus Biomathematikern, Genetikern und Evolutionsbiologen ist der Entstehungsgeschichte des Eisbären nachgegangen. Die Studie zeigt, dass sich die Abstammungslinie der Muttertiere heutiger Eisbären auf Mischlinge zwischen Eisbären und einer heute ausgestorbenen Population von Braunbären aus Grossbritannien und Irland zurückführen lässt. Jene Hybridbildung muss kurz vor oder während der letzten Eiszeit erfolgt sein.

Quelle: Current Biology

Neue Gletscherflüsse kartiert

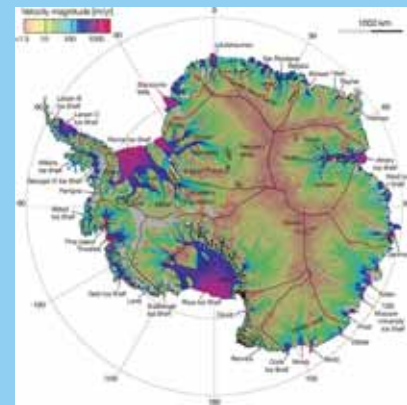
Amerikanische Wissenschaftler haben ein riesiges Netz von bisher unkartierten Gletschern auf dem Kontinent Antarktika entdeckt. Dabei kamen unglaublich riesige, bisher unbekannte Eisbewegungen zu Tage, vom Herz des Kontinents über tausende Kilometer hin zu den Küsten. Die Forscher entdeckten auch einen neuen Gebirgszug unter den Eismassen, welcher den fast 14 Millionen Quadratkilometer grossen Kontinent von Ost nach West durch-

kreuzt, sowie Eisbewegungen bis zu 250 Meter pro Jahr selbst auf den immensen Hochplateaus des Inlandeises.

Quelle: University of California, Irvine

Film zum Fluss der Gletscher unter: www.polar-news.ch/antarktis/forschung-umwelt/403-fliessende-gletscher-in-der-antarktis.html

Unterschiedlich schnell fliessende Gletscher.

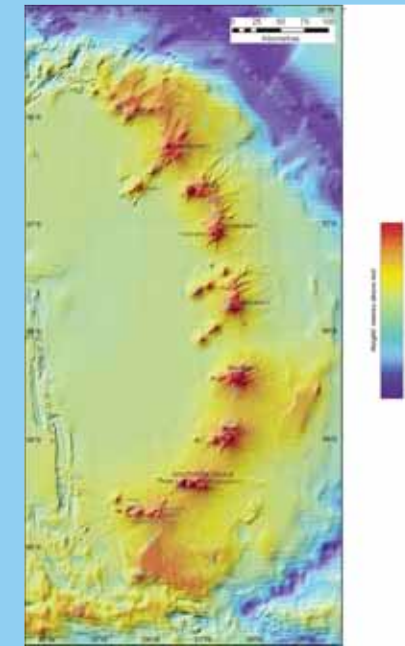


Zwölf Vulkane in der Antarktis entdeckt

Während einer Forschungsfahrt zu den Süd-Sandwich-Inseln in der Antarktis haben Wissenschaftler des British Antarctic Survey beim Kartieren des Meeresbodens 12 neue, bisher unbekannte untermeerische Vulkane entdeckt. Einige davon sind bis zu 3000 Meter hoch. Man fand auch einen eingestürzten Vulkankrater, dessen Durchmesser 5 Kilometer betrug. Diese Entdeckung trägt dazu bei herauszufinden, was passiert, wenn untermeerische Vulkane ausbrechen oder zusammenstürzen. Tsunamis könnten die Folge sein. Die eigenartige Tierwelt im vulkanisch aufgewärmten Wasser bietet neue Einblicke in die Entstehung von Leben auf der Erde.

Quelle: British Antarctic Survey BAS

Neue Tiefsee-Vulkane kartografiert.



Krill schafft Eisen an die Oberfläche

Bis zu 20 Prozent des Antarktischen Krills, der Basis der Nahrungspyramide in antarktischen Gewässern, wandert im freien Wasser ständig auf- und abwärts, wie eine Studie kürzlich belegte. Am Meeresgrund fressen die bis zu 6 Zentimeter grossen Ruderfusskrebseisenhaltige Partikel zerfallender Organismen. Mit einem Magen voll mit Eisen kehren die Krillkrebse zurück an die Meeresoberfläche, wo sie das Eisen ins Wasser bringen. Darauf hat das pflanzliche Plankton nur gewartet: Es verzehrt den Mikronährstoff Eisen. Auf diese Weise fällt dem Krill eine Schlüsselrolle bei der Eisendüngung des Südozeans zu.

Quelle: SciencePoles

Beim Alpenschneehuhn sind Schnellläufer gefragt

Während einer Studie über das Alpenschneehuhn auf der hocharktischen Inselgruppe Svalbard/Spitzbergen haben Ornithologen einer britischen Universität bemerkt, dass grosse Männchen viel effizienter und vor allem um bis zu 50 Prozent schneller rennen können als Weibchen. Wer gut und schnell laufen kann, verteidigt sein Territorium erfolgreicher gegen andere Männchen. Und prompt finden solche Schnellläufer schneller ein Weibchen.

Quelle: Science Daily



Bild: WWF

Dichtes Walross-Gedränge in Alaska.

Walrosse flüchten an Land

Weil die Tschuktschensee zwischen Russland und dem nördlichen Alaska auch diesen Sommer sehr früh eisfrei war, retteten sich Tausende von Walrossen an die Küsten Alaskas. Bis Mitte August hatten sich an einer Uferlinie bei der Siedlung Point Lay bereits an die 8000 Walrosse versammelt. Dieses durch die Klimaerwärmung erzwungene Verhalten war bereits 2010 beobachtet

worden; damals flüchteten rund 20'000 Walrosse wegen Eismangels an die Küsten Alaskas. Dieses Jahr trat dieses tragische Ereignis sogar drei Wochen früher ein als letztes Jahr. Durch die forcierten langen Schwimmstrecken und das grosse Gerangel an solch riesigen Ruheplätzen sind Weibchen mit Jungtieren stark gefährdet.

Quelle: WWF

Der Klimawandel bringt Regen ins Meereis

Als Folge des wärmeren Arktis Klimas fällt immer mehr Niederschlag in Form von Regen. Zunehmend fehlt dem arktischen Meereis somit jene Schneeschicht, die das Eis bisher dank einem Rückstrahlungsfaktor (Albedo) von 85 Prozent vor zuviel Sonnenlicht geschützt hat. Weil die abstrahlende Schneedecke abnimmt, ist immer mehr Meereis der direkten Sonneneinstrahlung ausgesetzt. Fazit: Das Eis schmilzt schneller.

Quelle: Science Daily



Wie weiter?

Der Eisbär ist zum Symbol des Klimawandels geworden. Doch während Forscher und Politiker weiterhin bloss debattieren statt handeln: Wie geht es eigentlich dem König der Arktis?

Von Peter Balwin (Text)

Der arktische Sommer war schon ziemlich weit fortgeschritten. Vor den Küsten Spitzbergens trieb keine einzige Eisscholle mehr; alles Meereis war seit Wochen geschmolzen, und die Eiskarten auf den Kreuzfahrtschiffen um die fast menschenleere hocharktische Inselgruppe herum zeigten die Packeisgrenze gute zweihundert Kilometer weiter nördlich von hier. So war es immer gewesen in den letzten paar Jahren im späten August: Die Inseln Spitzbergens lagen jetzt, am Ende des arktischen Sommers, in einem jeweils eisfreien Meer.

Sicherlich muss es ein enormes Hungergefühl gewesen sein, welches das mächtige, schäbig-schmutzig anzuschauende Eisbären-Männchen auf der Tundra im Woodfjord dazu bewogen hatte, sich mit aller Vorsicht den paar Eiderenten am Ufer zu nähern.

Seit zwei, vielleicht sogar seit drei oder mehr Monaten hatte dieser Eisbär nichts mehr in seinen riesigen Magen gekriegt. Irgendwie hatte er im Frühsommer den Anschluss verpasst. Das vereiste Meer hatte zu tauen begonnen, er aber versäumt es, mit der sich nach Norden verschiebenden Eiskante mitzuhalten – und sah sich plötzlich auf der erblühenden Tundra festsitzen. Einen Sommer lang ohne Nahrung! Die fetten Robben nämlich, das Lieblingsessen des Eisbären, waren dort, wo sich jetzt das Eis befand.

Trotz seiner imposanten Körperfülle gelang es dem Eisbären, sich auf wenige Dutzend Meter an die Wasservögel heranzumanövrieren. Die ruhenden Eiderenten schienen die Gefahr nicht zu bemerken, bis der Bär mit seinen letzten Kräften zu einem gewaltigen Sprint ansetzte. Blitzschnell stieben die Enten auseinander und flogen davon – bis auf eine; sie war noch in der Mauser und deshalb flugunfähig. Auf sie sauste mit roher Kraft eine Bärenpranke hernieder, mehrmals, wieder und wieder, bis von der flach geklopften Ente im sich bildenden Erdloch kaum etwas übrig blieb. Diese Beute wollte sich der Eisbär keinesfalls entgehen lassen, ein Amuse-bouche zwar nur, ein winziges Appetithäppchen für einen Bärenmagen, der ohne weiteres 70 Kilogramm auf einmal aufnehmen könnte.

Szenen wie diese vom Woodfjord in Spitzbergen spielen sich auch andernorts in der Arktis immer häufiger ab, seit der weltweite Klimawandel das Nordpolargebiet erwärmt. Den Eisbären schmilzt ihr ureigener Lebensraum, das Eis des Arktischen Ozeans, praktisch unter den Tatzen weg. Als eisbewohnender Jäger hängt der Eisbär vom Packeis ab. Seine Hauptbeute, Bart- und Ringelrobben, bekommt er nur dort zu fassen, an den Atemlöchern der Robben. Im mehrheitlich eisfreien Sommer hingegen, wenn ihm seine Nahrung buchstäblich davonschwimmen kann, ist fasten angesagt. Dann steht alles,

was irgendwie essbar erscheint, auf dem Speiseplan des grössten Landraubtieres der Erde: Vögel und deren Eier, Seetang, Aas und Siedlungsabfälle müssen erhalten, um den Eisbären irgendwie über die schwierige Sommerzeit zu bringen.

Forschung per Sender

Seit sich der Eisbär vor erst 150'000 Jahren vom Braunbären getrennt und zu einer eigenen Tierart entwickelt hat, ist *Ursus maritimus*, der «Meeresbär», auf das Packeis im Arktischen Ozean angewiesen. Damit hat er sich den wohl extremsten Lebensraum dieser Erde erobert, denn das Eis des Meeres verändert sich ständig. Es schmilzt und gefriert erneut, es bricht auf, verschiebt sich, oder türmt sich zu meterhohen Presseisrücken auf. Dies ist die Bühne des Lebens für die 20'000 bis 25'000 Eisbären, die es heute gibt. Nur hier finden sie ihre Nahrung, nur hier gelingt es ihnen, auf einen paarungswilligen Partner zu treffen und ihre Jungen aufzuziehen. Gleissend hell in den Monaten immerwährenden Tageslichtes im Sommer – bitterkalt und dunkel in der monatelangen Polarnacht: wer die endlose Eisfläche eines gefrorenen Meeres seine Heimat nennt, muss gut zu Fuss sein. Eisbären sind denn auch tatsächlich ständig unterwegs. Obwohl die Packeisfläche aus menschlicher Sicht keinerlei Anhaltspunkte zu bieten scheint, irren Eisbären nicht einfach ziellos umher.

Bei neueren Studien machen sich Zoologen vermehrt die Vorteile eines Satellitensenders zunutze. So gelingt es den Forschern, besondere Eisbären über Monate zu verfolgen und ihr Bewegungsmuster auf dem Eis auszuwerten. Erstaunlich, was dabei herauskommt! Es gibt Eisbären, die in einem Jahr nachweislich zwischen 3300 und 7100 Kilometer zurücklegten.

Bei ihren einsamen Wanderungen übers Eis bleiben die Bären zudem in einem angestammten Aktionsraum, Home Range genannt, dessen Grenzen sie nur selten überschreiten. Ein solches Aktivitätsgebiet, das eisige Reich des Königs der Arktis, misst oftmals zwischen 100'000 und 340'000 Quadratkilometer.

Und was macht ein Eisbär auf seinen langen Wanderstrecken?

Packeis und Eisbrücken

Die Suche nach den Atemlöchern von Robben, an denen irgendwann die ersehnte Nahrung in Form einer leckeren Bart- oder Ringelrobbe auftauchen muss, ist das eine. Das andere dient der Fortpflanzung: Als Einzelgänger müssen sich Eisbären gegenseitig auf dem Packeis suchen, wenn's zwischen März und Mai um die Zeugung von Nachwuchs geht.

Dank ihres herausragenden Riechvermögens können Männchen den Geruch paarungsbe-reiter Weibchen bereits über viele Kilometer wittern und der Duftspur folgen. Auch in einer solchen Lebensphase gilt: ohne Packeis keine Paarung.

Für trüchtige Eisbären-Weibchen sowie später für deren Junge spielt die Meereisdecke (und der Schnee) ebenfalls eine bedeutende Rolle. Die meisten trüchtigen Eisbärinnen der Arktis suchen zu Anfang des Winters bestimmte Landgebiete auf, um dort auf genügend Schnee zu warten und dann ihre Wurfhöhle im Triebschnee anzulegen.

Nur wenn das Meer rechtzeitig und ausreichend zufriert, können die künftigen Eisbärenmütter solche Geburtszentren, wie zum Beispiel die Kong-Karls-Inseln in Spitzbergen, die Wrangelinsel oder Franz-Joseph-Land in der russischen Arktis, einfach und energiesparend über die Eisbrücke erreichen. Und nur wenn ausreichend Schnee in optimaler Qualität fällt, gelingt es den Bärinnen, eine Geburtshöhle zu bauen, die bis in den nächsten Frühling hält.

Wie wichtig der Zeitpunkt des Gefrierens ist, zeigt sich am Beispiel der kleinen Insel Hopen im Südosten von Spitzbergen: Friert das Meer im Herbst zu spät zu, kommen die trüchtigen Weibchen nicht nach Hopen zum Gebären. Wie weit sich das Eis von den Landgebieten zurückgezogen hat im Verlaufe des Sommers, hat wiederum massgeblich



Bis zweieinhalb Jahre bleiben die Jungtiere bei ihrer Mutter. Findet die Mutter nicht genug Nahrung, sterben die Kleinen zuerst.

damit zu tun, wie stark und schnell das Meer im Sommer aufgetaut ist.

Die derzeitige klimatische Entwicklung weltweit wird den Eisbären nicht nur mit Blick auf die Erreichbarkeit der Wurfhöhlengebiete schwer zu schaffen machen. Auch beim arktischen Schnee, einer wichtigen Komponente zur Konstruktion einer dauerhaften, gut isolierenden Kinderstube, ist nichts mehr wie früher.

Schnee muss natürlich in ausreichender Menge fallen. Fällt er reichlich und zur rechten Zeit und bläst ihn der Wind zu tiefen Verwehungen an den Leeseiten von Gelände-unebenheiten zusammen, erst dann sind die optimalen Voraussetzungen für die Konstruktion einer Wurfhöhle gegeben.

Während die meisten Eisbärinnen rund um den Nordpol die Variante «Wurfhöhle an Land» bevorzugen, gibt es in der Beaufortsee Abweichterinnen von dieser Norm. Dort, im Eismeer vor den Küsten Nordalaskas und Kanadas, bleiben viele der trüchtigen Weibchen gleich auf dem Meereis. Sie wählen Schneehöhlen auf dem driftenden Packeis und auf dem Küsten-Festeis.

Schnee muss liegen bleiben

Aber dieses natürliche Bedürfnis der Eisbären in der Beaufortsee ist durch die Erderwärmung gestört. Zoologen haben herausgefunden, dass die Zahl jener Bärinnen, die sich ihre Wurfhöhle auf dem Packeis graben, in den letzten zwei Jahrzehnten von 62 Prozent auf 37 Prozent zurückgegangen ist. Grund hierfür ist einerseits die zeitliche

Verzögerung, mit welcher das Meer im Herbst zufriert, und andererseits die schlechtere Eisqualität.

Letztere führt dazu, dass sich das Packeis nicht mehr optimal zu Presseisrücken oder anderen Unebenheiten auftürmt. Damit sich der windverfrachtete Schnee aber hoch genug ansammeln kann, muss er sich an Hindernissen auf dem Packeis ablagern können. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass man jeweils im Herbst der vergangenen Jahre an den Ufern der Beaufortsee so viele Eisbären wie nie zuvor gesehen hat. Falls der Trend anhält und weiterhin wertvoller Eisbären-Lebensraum wegschmilzt, ist anzunehmen, dass die rund 2800 Eisbären der Beaufortsee-Region innerhalb der nächsten hundert Jahre aussterben werden.

Düstere Prognosen

In einer neuen Studie, welche im Februar dieses Jahres im wissenschaftlichen Online-Journal «Nature Communications» veröffentlicht wurde, gingen kanadische Zoologen der Frage nach, wie sich die Wurfgrösse beim Eisbären in der Zukunft entwickeln wird. Als Basis des Berechnungsmodells dienten die Eisbärinnen an der westlichen Hudson Bay in den frühen 1990er-Jahren. Damals schlug die Fortpflanzung bei fast 30 Prozent der dortigen Bärinnen aus energetischen Gründen (Nahrungsmangel) fehl. Würde nun das Eis infolge der Klimaerwärmung um einen Monat früher aufbrechen, so die Studie, dann könnten zwischen 40 und rund 70 Prozent der Bärinnen in der »



Als Allesfresser frisst der Eisbär auch Vogelei. Wenn er aber keine Robben mehr findet, reicht das nicht.

DEBRUNNER AG

SANITÄR HEIZUNG

BERATUNG
PLANUNG
AUSFÜHRUNG

NEUBAU
UMB AU
REPARATURSERVICE

Kyburgstrasse 29
8037 Zürich

Tel. 044 272 66 75
Fax 044 271 97 94

Gebr. Nötzli AG

BAUUNTERNEHMUNG

25 Jahre
Ihr Bau-Team

Maurerarbeiten • Gipserarbeiten • Plattenarbeiten • Kernbohrungen

Brunaustasse 91 • 8002 Zürich

Telefon 044 202 63 08 • Fax 044 202 63 61 • info@noetzliag.ch

www.noetzliag.ch



Ausgewachsene Eisbären schwimmen über sehr weite Distanzen. Jungtiere haben für so lange Strecken nicht genug Ausdauer.

westlichen Hudson Bay keine Jungen werfen oder diese nicht aufbringen.

Noch schlimmer ist das Szenario bei einer um zwei Monate früheren Eisschmelze: Die Hälfte bis alle Bärinnen würden ihre Jungen verlieren mangels verfügbarer Robben. Gleichzeitig würde sich die durchschnittliche Wurfgrösse im ersten Fall um ein bis zwei Drittel, im zweiten Fall um die Hälfte bis 100 Prozent reduzieren.

Dies jedoch bedeutet schlichtweg, dass die Eisbären-Subpopulation an der westlichen Hudson Bay unter den gegebenen Zukunftsaussichten nicht überleben wird.

Die Forscher gehen davon aus, dass bei über einem Drittel aller Eisbären in der Arktis mit ähnlichen Auswirkungen gerechnet werden muss, weil die Möglichkeit zur Nahrungssuche (und Energiespeicherung) auf dem Eis verkürzt und die Zeit des Fastens an Land verlängert wird.

Eis wird Mangelware

Wenn das Packeis früher als sonst auftaut und später im Jahr zufriert, verkürzt sich die Zeit, während der Eisbären Robben jagen können. Trächtige Weibchen haben dann Mühe, sich den dringend benötigten Fettvorrat für die lange Zeit in der Wurfhöhle anzufressen. Und Bärenweibchen mit Jungtieren, die im Frühling aus den Wurfhöhlen hervorkommen, finden bei ungünstigen Eisverhältnissen weniger Jungrobben – ei-

gentlich die Kraftnahrung für die kleinen Eisbärchen.

Weil das wenige Eis auch noch viel schneller wegschmilzt in den wärmeren Sommern, müssen viele Eisbären länger an Land ausharren, praktisch ohne Nahrung. Jene Bären allerdings, die im Sommer auf dem Meer eis bleiben, werden wegen des rapiden Abschmelzens mit dem Eis in weit nördliche Gebiete verfrachtet, in denen weniger (oder keine!) Robben mehr vorkommen.

Je früher und leichter die geschlossene Packeisdecke in einzelne Schollen (Treibeis) aufbricht, desto häufiger entstehen grosse offene Wasserflächen. Obwohl der Eisbär als Meeressäuger ein vortrefflicher Schwimmer ist, zehren weite und häufige Schwimmstrecken am Energiehaushalt. Für den Nachwuchs in den ersten Lebensmonaten sind weite Wasserrinnen im Eis tödlich – die Kleinen können nicht zu lange im kalten Wasser schwimmen.

Das arktische Packeis, ein faszinierender Lebensraum, ein vernetztes Ökosystem, ist in Bedrängnis. Viele aktuelle Beobachtungen quer durch die Arktis machen klar, dass der Bericht des Weltklimarates von 2007 das Tempo, mit dem das arktische Meereis schmilzt, drastisch unterschätzt hat.

Drei Bedrohungen

Diese drei grossen Veränderungen des Meereseis bedrohen das Leben der Eisbären:

- Rapide Abnahme der sommerlichen Minimalausdehnung: Jeweils im September hat das sommerliche Abschmelzen des Meereseis seinen Höhepunkt erreicht. Dann ist die Eisbedeckung im Arktischen Ozean natürlicherweise am geringsten, bevor sie kurz danach durch das neuerliche Zufrieren im Herbst und Winter wieder anwächst. Diese im September gemessene minimale Ausdehnung des Meereseis nimmt dramatisch ab, weil im Sommer mehr Eis wegschmilzt als je zuvor. Geht dies im gleichen Tempo weiter, wird der Arktische Ozean in 30, 40 Jahren im Sommer praktisch eisfrei bleiben. Ein warnendes Beispiel: 2008 waren die Nordost- und gleichzeitig die Nordwestpassage praktisch eisfrei – zum ersten Mal in der Geschichte.

- Verlust von mehrjährigem Meereis: Obwohl grosse Flächen des Arktischen Ozeans seit Urzeiten im Winter gefrieren und im Sommer auftauen, blieben bisher immer weite Teile dieses Polarmeeres von Eis bedeckt, welches einem oder mehreren sommerlichen Auftauprozessen widerstanden hatte und so zu mehrjährigem Eis wurde. Heute findet sich kaum noch älteres Meereis, und altes Eis, das fünf oder mehr Sommer überdauert hat, ist beinahe ganz aus der Arktis verschwunden.

- Geringere Dicke des Packeises: Die durchschnittliche Dicke der Eisdecke über dem Arktischen Ozean betrug im Jahre 1980 noch »



Der König der Arktis verkörpert Kraft, Stolz und Überlebenswillen. Allerdings muss zu letzterem auch das Klima mitspielen.

3,64 Meter. Seither hat sie um 1,75 Meter abgenommen und wird fürs Jahr 2008 mit 1,89 Meter angegeben.

Auch bei anderen Formen des Eises in der Arktis sind tragische Veränderungen im Gang. So stieg etwa die Temperatur des Permafrostes, des Dauerfrostbodens, um 2 Grad, und die Südgrenze der arktischen Permafrostböden hat sich in Russland und Kanada nach Norden verschoben.

Trauriger Rekord

Fressen, sich paaren, gebären – Eisbären sind in jeder Lebensphase auf ihr Packeis angewiesen. Ohne diesen eisigen Deckel, der im Winter bis zu 15 Millionen Quadratkilometer des Arktischen Ozeans bedeckt, können Eisbären nicht überleben – und mit ihnen zahlreiche andere Meeressäuger, für die das Meereis der Schlüssel zum Leben darstellt. Zu ihnen gehören das Walross und andere Robbenarten sowie Wale wie Beluga/Weisswal oder der Narwal.

Die weltweite Erwärmung des Klimas wird die Arktis besonders hart treffen. Das Nordpolargebiet wird sich stärker erwärmen als der Rest der Welt. Spricht man von einem mittleren Temperaturanstieg von 3 Grad auf globaler Basis, so rechnet man für die zentrale Arktis mit einer Erwärmung bis 4 Grad allein in den kommenden fünf Jahrzehnten. Bei den Wintertemperaturen wird ein Anstieg von bis zu 7 Grad bis im Jahr 2080 vorausgesagt.

Neuerliche Rekonstruktionen des uralten Arktisklimas zeigen, dass die Sommertemperaturen in der Arktis während der letzten paar Jahrzehnte höher lagen als jemals zuvor in den vergangenen zweitausend Jahren. Allein die sechs Jahre zwischen 2005 und 2010 brachten

die wärmsten Temperaturen, die man jemals in der Arktis gemessen hat.

Schleichende Vergiftung

Höhere Lufttemperaturen führen zu mehr Niederschlag in der Arktis: Die fünf feuchtesten Monate seit 1950 traten alle während der letzten zehn Jahre auf. Die Jahre nach 2000, und insbesondere seit 2004, fielen besonders feucht aus. Wenn es im Winter oder Vorfrühling neuerdings auf die Schneehöhlen regnet, in denen die Eisbärinnen ihre Jungen geworfen haben, kann die Höhle einstürzen. Klimatologen rechnen uns vor, dass die Niederschläge in der Arktis um rund 20 Prozent zunehmen werden.

Doch es ist nicht nur der Regen, welcher den Wurfhöhlen der Bärinnen zusetzt – es fehlt

immer häufiger an einer genügenden Menge Schnee zum Bau solcher Höhlen!

Bisher war die arktische Landschaft während acht bis zehn Monaten im Jahr von Schnee bedeckt. Doch auch die Dauer dieser Schneebedeckung verringert sich – es schneit später, es taut früher wieder weg, durchschnittlich um fast 14 Tage setzt die Schneeschmelze in den Landgebieten der Arktis heute früher ein als noch in den 1970er-Jahren. Kommt hinzu, dass der Schnee in immer weniger Gebieten liegen bleibt – die schneebedeckte Fläche in der Arktis ist in den letzten fünfzig Jahren um beinahe einen Fünftel kleiner geworden.

Eisschmelze, Wärmephasen, Regen, als ob solche klimatischen Veränderungen in der Arktis nicht schon jede für sich eine Hiobsbotschaft für den Eisbären bedeuten – es gibt eine noch perfidere Bedrohung. Jene mausernde Eiderente, die unser ausgehungertes Eisbär im spitzbergischen Woodfjord erhaschte und vor lauter Jagdeifer flach klopfte, hatte Umweltgifte in ihrem Körper aufgenommen.

So abgelegen die Arktis auf dem Globus auch scheinen mag, vor einer Chemiedusche aus unseren Breiten ist diese Region nicht gefeit. Der Eisbär jedoch thront an der Spitze der polaren Nahrungskette – in seinem Körper sammeln sich die Schadstoffe wie Quecksilber, PCB, Dioxine, DDT usw. in erhöhter Konzentration. Sollten die Eisbären wegen der Klimaerwärmung über immer längere Perioden fasten müssen, würden sie sich vermehrt mit langlebigen organischen Schadstoffen belasten, welche dann aus ihrem eigenen Fettgewebe freigesetzt würden. Der König der Arktis würde sich von innen her vergiften. Doch dies ist eine andere traurige Geschichte.

PolarNEWS



Riesenfüsse: Der Sohlengänger Eisbär hinterlässt bis zu dreissig Zentimeter lange Fussabdrücke. Ist das bald alles, was von ihm übrig bleibt?

Marktplatz



Reisebegleiter Antarktis

Beschrieben werden die Geografie, Klima, Geschichte, Tierwelt und Reiserouten der Falklands, Südgeorgiens und der Antarktischen Halbinsel.

Tierwelt der Antarktis

Beschrieben werden mit Text und Bild zur Erkennung die Tierwelt der Antarktis und der Subantarktis.

Preis: je Fr. 27.50
Beide zusammen Fr. 50.–



In unserem Shop finden Sie diverse DVDs

PolarNEWS Rucksack

Grösse: 31 x 49 x 22/16 cm

- 2 Aussenfächer mit Reissverschluss
- 1 Innenfach 20 x 20 cm für Ihre Reisedokumente
- 2 seitliche Netzsteckfächer mit Kordelzug

Preis: Fr. 20.–



Farben: Gelb / Schwarz, Blau / Schwarz

Seiden-Foulard

Grösse: 140 x 35 cm Preis: Fr. 39.–



Pinguine: weiss & grau



Eisbären – grau



Wale – hellblau



Delfine – hellgelb

Spitzbergen – Svalbard

Wissenswertes rund um die arktische Inselgruppe. Informationen zu Spitzbergen des langjährigen Expeditionsleiters Rolf Stange. Beschrieben werden die Geografie, Flora und Fauna, sowie die Reiserouten um Spitzbergen.

Das Buch ist ein unverzichtbarer Begleiter jedes Spitzbergenbesuchers.

560 Seiten / 21 x 15 cm

Preis: Fr. 42.50



Plüschtiere finden Sie in unserem Online-Shop unter www.pinguine.ch

Pinguin – Kalender 2012

Grösse: 30 x 42 cm



Preis: Fr. 18.–

Sämtliche Artikel können Sie im Polarshop bestellen: www.pinguine.ch
Tel. +41 44 342 36 60 / Fax +41 44 342 36 61

Vergessene Helden Teil X

Der erste Mensch am Nordpol

Wären die beiden ehrliche Abenteurer gewesen, hätten sich die Amerikaner Robert Peary und Frederick Cook ihr Gezanke sparen können: Denn keiner von beiden hatte 1909 den Nordpol wirklich erreicht, schon gar nicht als Erster, soviel gilt heute als erwiesen. Dummerweise wurde der Streit so laut ausgetragen, dass in Vergessenheit geriet, wer denn nun wirklich der erste Mensch am Nordpol war. Es war: Iwan Dmitrijewitsch Papanin. Er führte 1937, fast dreissig Jahre nach Peary und Cook, die Expedition N-1 an und driftete dabei so nahe am Nordpol vorbei, dass man sagen kann: Er war dort. Und das praktisch ohne körperliche Anstrengung.

Iwan Papanin wurde 1894 in Sewastopol geboren als Kind armer Eltern, der Vater war Matrose, die Mutter Näherin, drei seiner neun Geschwister überlebten die Kindheit nicht. Als Rotgardist leitete der gelernte Dreher zwei Jahre lang eine Panzer-Reparaturwerkstatt, schmuggelte anschliessend Waffen für die Partisanen und wurde schliesslich 1922

Kommissar der Hauptverwaltung Seetechnik und Seewirtschaft. Als Leiter der Zentralverwaltung für Post- und Fernmeldewesen kam er zum ersten Mal mit der Arktis in Berührung, 1932 wurde er zum Leiter der Polarstation in der Tichajabucht auf Franz-Joseph-Land ernannt. Dort kartografierte der stramme Kommunist die Inseln neu und entdeckte unter anderem magnetische Anomalien. Zwei Jahre später überwinterte er am Kap Tscheljuskin auf der Taymir-Halbinsel, erforschte das Wetter und heiratete seine Forscherkollegin Anna Viktorowna Fjodorow.

Papanins Aufstieg zum Helden der Sowjetunion begann, als das Politbüro 1936 beschloss, zum Anlass des 20-Jahr-Jubiläums der Oktoberrevolution eine Eisdrift-Station am Nordpol einzurichten – mit ihm als Expeditionsleiter.

Das Abenteuer beginnt am 21. Mai 1937: Eine Antonov-6 setzt die Teilnehmer auf 89°54' Nord 78°40' West aufs Eis, nur rund 20 Kilometer vom Nordpol entfernt. Weitere Flieger bringen zehn Tonnen Material, Zelte, Essen, Geräte, und als 17 Tage später die letzte Maschine startet, bleiben auf dem Eis zurück: Papanin, der Geophysiker und Meteorologe Jewgeni Konstantinowitsch Fjodorow, der Ozeanologe Pjotr Petrowitsch Schirchow und der



Iwan Dmitrijewitsch Papanin.

Funker Ernst Theodorowitsch Krenkel. Und Papanins Hund Freulich. Die Eisplatte, auf der sie sich befinden, ist 3200 Meter lang und 1600 Meter breit.

Ganze 274 Tage liessen sich die Forscher auf der Eisscholle treiben, bis sie am 19. Februar 1938 rund 2500 Kilometer entfernt an der Ostküste Grönlands vom Eisbrecher «Taymir» geborgen wurden. Da war die Eisscholle nur noch 30 Meter breit und weniger als 70 Meter lang und Papanin um 30 Kilogramm abgemagert.

Was die Männer auf dem driftenden Eis erforschten, war erstaunlich: Sie loteten die Meerestiefe aus und entdeckten einen Bergkamm auf dem Meeresgrund, dem sie auch gleich Bodenproben entnahmen. Sie massen das Wasser und entdeckten eine gegenläufige Strömung 100 Meter unter dem Wasserspiegel. Sie präzisierten die magnetische Deklination, mit deren Hilfe Magnetkompass funktionieren. Sie stellten mit Erstaunen fest, dass es auf dem Eis gelegentlich wärmer war als in Moskau. Sie

widerlegten Fridtjof Nansens Theorie, dass das nördliche Eismeer frei von tierischem Leben sei. Und sie waren die ersten Menschen, die so nahe am Nordpol standen.

Dafür wurde Papanin mit den höchsten Ehren ausgezeichnet, die die Sowjetunion zu vergeben hatte. Er wurde zum berühmtesten Prominenten seiner Zeit.

Einziger Wermutstropfen: Als im Februar ein Luftschiff auf der Kola-Halbinsel startete, um die Männer zu bergen, stürzte dieses ab, 13 Besatzungsmitglieder starben.

Papanin hingegen wurde zum Leiter der sowjetischen Forschungsflotte ernannt mit dem Auftrag, diese auszubauen, und lebte 20 Jahre an der Wolga als Leiter einer biologischen Station. Er starb 1986 im Alter von 91 Jahren in Moskau. Da war er schon fast in Vergessenheit geraten. Ein Eisbrecher, ein Kap auf der Taymirhalbinsel, ein Bergzug in der Antarktis und ein Unterwasserberg im Pazifischen Ozean tragen heute seinen Namen. Die deutsche Übersetzung seiner Memoiren über die Drifteis-Expedition Nordpol-1, «Leben auf der Eisscholle», ist nur noch antiquarisch erhältlich.

Greta Paulsdottir

PolarNEWS

Belcolor
Farbfoto

Mehr als 80 Format- und Material-Kombinationen
Poster / Boards

Das Online-Bestellen von Postern und Boards ist kinderleicht. Einfach ein Bild auswählen, hochladen und Material und Format wählen.



Papier



Acryl



Forex



Alu-Verbund



Leinwand



Klebefolie



www.belcolorfoto.ch

Belcolor AG • Fachlabor für Farbfotos • Sonneggstrasse 24a • CH-9642 Ebnat-Kappel • Tel. +41 (0)71 992 61 61 • service@belcolorfoto.ch

100% sicher. 100% dicht.



Ihr Partner in der Region

7304 Maienfeld GR

drytech-swiss.ch Tel. 081 300 40 90



Drytech
swiss

Bauwerksabdichtung in Perfektion

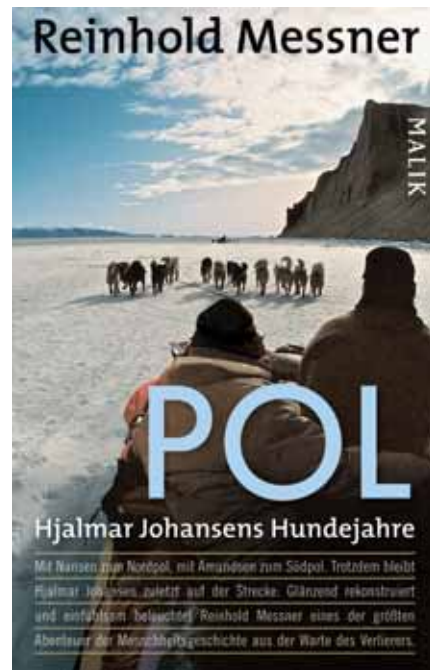
Aus neuer Sicht beschrieben

Nach unzähligen Büchern über sich selber und den Yeti fühlt sich der Extrembergsteiger Reinhold Messner in seinem neuen Buch in den Expeditionsteilnehmer Hjalmar Johansen hinein: Leichtfüssig erzählt und gut dokumentiert entwickelt der Autor ein berührendes Psychogramm des glücklosen Abenteurers.

«Ein tapferer, umgänglicher Mann, ein guter Kamerad, treuer Freund, so aufrichtig und natürlich, bescheiden und schweigsam, eine Seele, die keinen Verrat kannte.» So beschrieb der Polarforscher Fridtjof Nansen seinen Expeditionsteilnehmer Hjalmar Johansen. Alles Eigenschaften, die auch einen Mann wie Reinhold Messner, Bergsteiger-Pionier und Arktis-Durchquerer, beeindruckten. Deshalb widmet er sich in seinem neuen Buch «Pol – Hjalmar Johansens Hundejahre» ausschliesslich der Biografie von Johansen, in seiner Zeit der beste Turner und Skisportler Norwegens. Messner beschreibt in Ich-Form, wie Hjalmar 1893 bis 1896 mit Fridtjof Nansen beim Versuch scheitert, auf Skiern den Nordpol zu erreichen, und wie er 1911/1912 im Team von Roald Amundsen zum Südpol unterwegs ist. Johansen

stellt Entscheide Amundsens in Frage und wird von seinem Chef zurück ins Basislager geschickt. Der treue Helfer geht beide Male leer aus, den Ruhm ernten andere. 1913 erschoss sich Johansen in einem Park in Oslo, er war 45 Jahre alt. Messner stützt seine Erzählung gut dokumentiert auf Tagebücher verschiedener Expeditionsteilnehmer und hält sich dadurch streng an die historischen Fakten. Die Ich-Form erlaubt es dem Autor, einen Menschen zu beschreiben, von dem er selber tief beeindruckt ist. Ein spannendes, kurzweilig zu lesendes Buch mit vielen Original-Bildern der beschriebenen Expeditionen. Nicht nur für Pol-Freunde ein Vergnügen. Einziger winziger Makel: Das Buch-Cover geht komplett am Inhalt vorbei.

Christian Hug



Reinhold Messner: «Pol – Hjalmar Johansens Hundejahre». Malik-Verlag, 301 Seiten.

«Baby» geht mit Maxi spazieren

Ein kurioses Bild regt zum Nachdenken an. Über den Umgang der Menschen mit wilden Tieren – gestern und heute.

Gefunden im eben erst erschienenen Bildband «70er» (Aura-Verlag) des Luzerner Fotografen Emanuel Ammon, das in spannenden Bildern den Zeitgeist der 1970er-Jahre in der Schweiz dokumentiert: Tierpflegerin Maxi Niedermeyer führt den Eisbären «Baby» des Circus Stey in Rothenburg an der Leine spazieren. Neugierige Kinder folgen dem ungleichen Paar – was für eine Attraktion! Das Bild entstand 1976 und zeigt, wie unbedarft man Tiere damals zur Schau stellte und wie unvorsichtig man die Wildheit eines Eisbären und von Raubtieren allgemein falsch einschätzte. Auch wenn der Eisbär «Baby» hiess: Ein Schlag mit seinen Pranken

hätte genügt, und seine Pflegerin hätte selber einen Pfleger gebraucht. Wie gefährlich Eisbären auch in freier Wildbahn sind, zeigte der Angriff eines Bären auf ein Zeltlager englischer Jugendlicher vergangenen August in Spitzbergen: Obwohl die Lagerleiter bewaffnet waren, verletzte das Tier zwei Jugendliche und zwei Gruppenleiter und tötete einen Jugendlichen. Der Eisbär wurde schliesslich erschossen. Zuletzt war auf Spitzbergen im Jahr 1995 ein Mensch am Rand von Longyearbyen von einem Eisbären getötet worden.

Christian Hug



Eine aus heutiger Sicht bizarre Attraktion: Zirkus-Eisbär auf Dorfspaziergang, 1976.

Zwischen Fotoapparat und Pinsel

Eigentlich ist Karl-Heinz Hug Fotograf. In der Malerei entdeckt der Profi aber neue Möglichkeiten, seine Umwelt in Bildern festzuhalten. Aus der Spannung zwischen dem Festhalten des Moments und dem kreativen Arbeitsprozess entsteht Malerei und FotoArt – auch Bilder von arktischen Regionen aus der Vogelperspektive.

Als freischaffender Tier- und Werbefotograf ist Karl-Heinz Hug aus Barberêche im Kanton Freiburg oft auf Reisen unterwegs. Aus dem Flugzeug betrachtet er dann die Welt von oben und ist immer wieder fasziniert von den Formen und Farben, die sich tausende von Metern unter ihm offenbaren.

«An einem schönen Sonntag vor vier Jahren habe ich zu Hause das Malset hervorgeholt, das meine Frau vor langer Zeit gekauft, aber nie gebraucht hatte, und habe einfach angefangen zu malen», erzählt Karl-Heinz. Mit seiner Frau meint er übrigens Sadia, die Grafikerin von PolarNEWS. Im Gegensatz zur Fotografie sei die Malerei nicht das Einfangen eines Moments, sondern eine Entwicklung, ein Arbeitsprozess, «in den ich oft bis in die Nacht tief versunken bin». Sein erstes Bild war ein Portrait von Imo, seinem Schäferhund.

Karl-Heinz fand sehr schnell Gefallen an der Malerei, «weil man beim Malen immer an einen Punkt kommt, wo man nicht mehr weiter weiss». Dann muss er das Bild ruhen lassen, bis die zündende Idee kommt. Das dauere manchmal Tage, manchmal Monate. «Beim Fotografieren kann man sich zwar ausführlich vorbereiten, das Fotografieren selbst passiert aber im Moment, danach ist nichts mehr veränderbar», erklärt Karl-Heinz.

Neben Tierportraits fing er an, die Eindrücke von den Flügen umzusetzen. So entstand auch das Bild «Sibirien»: «Ich war auf dem Rückflug von Tokyo nach Zürich, und auf zehn Kilometern Höhe sah ich dieses Land in seiner schönsten Pracht.»

Seine Eindrücke von Sibirien hat er dann aber nicht mit Pinsel und Farbe auf eine Leinwand gebracht, sondern die digitale Fotografie mit mehreren Computerprogrammen bearbeitet und schliesslich im Grossformat auf Dibond gedruckt. FotoArt nennt er diese Form von Kunst.

Inzwischen zeigt Karl-Heinz seine Werke an Ausstellungen und bietet sie zum Verkauf an.

www.artoogole.ch/artist.php?I=1170730635

Rosamaria Kubny



«Sibirien», FotoArt auf Dibond, 200x100 Zentimeter.



«Polar». Acryl auf Leinwand, 190x190 Zentimeter.

Abenteuer Antarctica

Ein kritischer Überblick über das heutige Expeditionswesen
und die sportliche Erschliessungsgeschichte der Antarktis.

Die Freiheit, die Extrembergsteiger und Antarktis-Abenteurer meinen: Der Berg ist aus eigener Kraft bezwungen, die Aussicht über das Dronning-Maud-Land ist überwältigend.

Von Christoph Höbenreich
(Text und Bilder)

Das erste Fahrzeug des Konvois schiebt ein Radargerät an einem langen Auslegerarm vor sich her. Mit diesem Gerät können verborgene Gletscherspalten entdeckt werden. Auch wenn wir sie mit freiem Auge nicht erkennen, an unserem vereinbarten Abholungspunkt wimmelt es nur so von Spalten. So

bleiben die Fahrzeuge dann auch vor einem unsichtbaren, mehrere dutzend Meter tiefen und drei Meter breiten Spalt, der mit einer dicken Pressschneeschicht bedeckt ist, stehen. Für Skiläufer sind diese Spalten kein Problem, aber für Fahrzeuge doch ein Risiko. Die erste österreichische Expedition nach Dronning-Maud-Land, die ich im November 2009 leitete, geht zu Ende. Nirgendwo sonst ragen derart imposante Türme und Pfeiler

aus den horizontalen Eismassen Antarctic. Mit Ski und selbst gezogenen Pulkaschlitten durch die südpolare Eiswüste und Gebirgswelt zu reisen, war anstrengend und meditativ zugleich.

Nur auf der letzten Etappe unserer Expedition am nördlichen Ausläufer der Berge kamen in mir zwiespältige Gefühle auf. Als ich nämlich die Fahrzeuge und die herumstehenden Menschen erspähte, mischte sich neben die

Freude über das Wiedersehen nicht nur Wehmut über das Ende unserer Skireise: Die Fahrzeuge wirkten auf mich vielmehr wie Fremdkörper, die die Harmonie des Eises störten. Bei ihrem Anblick verlor ich das Gefühl, in der Wildnis zu sein, und fühlte mich mit einem Schlag zurück in die Zivilisation versetzt.

Gemeinsam mit den Expeditionsteilnehmern Paul Koller und Karl Pichler gelang es, auf

150 Kilometern Gehstrecke zahlreiche Gipfel von Bergen und kleinen Nunataks zu besteigen. Wir stiessen im Holtedahl-Gebirge in ein Gebiet vor, in dem vor uns noch nie Bergsteiger waren, und lernten diesen Teil der Antarktis im wahrsten Sinne als eine «Wundervolle» Welt kennen. Hier gibt es keine Wege, Spuren oder sonstige Zeichen von Menschen. In Dronning-Maud-Land ist der Mythos der Terra incognita noch überall spürbar. Und

was gibt es Schöneres, als unbekannte Gebirge und unbestiegene Berge zu erkunden? Eine Möglichkeit, die in den Alpen Bergsteiger zuletzt im 19. Jahrhundert hatten. Den von uns erstbestiegenen Bergen gaben wir dann in Übereinstimmung mit den einschlägigen Richtlinien zur Namensgebung in der Antarktis Namen wie «Österreichspitze», «Steirerturm», «Gipfel der Stille», «Kamelbuckel» oder «Galileoberg».

Mit Vollgas durch die Antarktis

Anfangs war ich über den Einsatz der Fahrzeuge für unsere Abholung nicht sehr erfreut. Nicht nur aus ökologischen Gründen, sondern auch deshalb, da ein Land, das man mit dem Auto bereisen kann, seinen Mythos und Abenteuerwert verliert. Doch meine Skepsis – zumindest was die Umweltfrage betrifft – wich ein wenig, als ich sah, wie sauber diese modernen Fahrzeuge gegenüber den oft jahrzehntealten Kettenfahrzeugen der Forschungsstationen sind, welche Ölsuren im Eis hinterlassen und sprichwörtlich Tonnen an Diesel verblasen.

Die Toyotas wurden in Island eigens für solche extremen Wintereinsätze adaptiert und mit dicken Ballonreifen samt Spikes ausgerüstet. Durch sie wurde es möglich, auch die modernen «Wettläufe zum Südpol» durchzuführen. In den letzten Jahren fuhren mehrmals Allradfahrzeuge zur Unterstützung dieser Rennen rund 2200 Kilometer von der Novo-Airbase bis zum Südpol und wieder zurück. Bis zu 80 km/h erreichen die Fahrer auf dem ebenen Polarplateau. Lediglich Sastrugifelder, das sind Gebiete mit sturmgefrästen Eiswellen, die einem erstarrten Meer gleichen, zwingen bisweilen zu Schritttempo.

Die moderne Technik hat ein neues Zeitalter des Transportwesens in Antarctica eingeläutet, dessen erste Versuche bis in die goldene Ära der Eroberungsexpeditionen zurückreichen. Bereits Ernest Shackleton versuchte auf der Nimrod-Expedition 1907-09 Kraftfahrzeuge einzusetzen, hatte dabei jedoch wenig Erfolg. Auch Robert Falcon Scott glaubte 1911 irrtümlicherweise, durch die Leistungsfähigkeit seiner Ketten-Autos den Wettlauf gegen Roald Amundsen und seine Schlittenhunde gewinnen zu können.

Und die kreative Technik des grossen Polarforschers Alfred Wegener, der in Grönland schon 1930 propellerbetriebene Schlittenfahrzeuge einsetzte, wurde 2010 im Zuge der Moon-Regan-Transantarctic-Expedition angewendet: Diese raste mit Allradfahrzeugen und einem dreiköpfigen Propellerschlitten in einer «Rekordzeit» von 303 Stunden von der neuen Landebasis am Union Glacier über den Südpol bis nach McMurdo. Und dann wieder retour. »

Polarabenteurer sehen solche Unternehmungen jedoch als Rückentwicklung oder Sackgasse, haben sie ja mit sportlicher Herausforderung und Naturerlebnis wenig zu tun.

Ob Amundsen, der mit seinen Begleitern am 14. Dezember 1911 als erster Mensch den Südpol erreichte, zu ahnen gewagt hat, dass der Südpol einmal bequem mit Allradfahrzeugen just for fun befahren wird?

Was würde er wohl sagen, wenn er wüsste, dass die USA 2006 sogar den 1450 Kilometer langen South Pole Highway, eine durchgehende Piste von der Ross-See bis zum Südpol, fertiggestellt und damit die neu errichtete Amundsen-Scott-Station durch eine Nabelschnur mit der Hauptbasis McMurdo am Kontinentalrand verbunden haben?

Auch wenn polartaugliche Flächenflugzeuge wie Twin-Otter, Basler DC-3, Hercules C-130 oder Iljushin IL-76 angesichts der riesigen Dimensionen des Kontinents wohl nie gänzlich durch Fahrzeuge ersetzt werden, so werden die Allradfahrzeuge in den kommenden Jahrzehnten der touristischen Erschliessung des Kontinents kräftig Vorschub leisten. Ein behutsamer Einsatz auf bestimmten Routen am Polarplateau wird dabei zu verkraften sein.

In den Gebirgen verhindern ohnehin die gefährlichen Spaltenzonen, dass hier Fahrzeuge kreuz und quer herumdüsen. Es bedarf

jedoch besonnener Köpfe, den Fahrzeugeneinsatz in der Antarktis zu beschränken, sonst zerstört der moderne Polartourismus letztlich genau das, was er sucht: Den Wildnischarakter dieser einzigartigen, abgechiedenen Welt.

Auf den Spuren von Helden

Die moderne Fahrzeugtechnik und Fluglogistik ermöglichen heute die touristische Erschliessung des Südpols. So werden Skilast-degree-Reisen durchgeführt, also auf die letzten ein, zwei oder drei Breitengrade (1° = 111 Kilometer Gehdistanz) reduzierte Skitouren bis zum Pol, aber auch Ballonfahrten, Marathons oder sonstige «Extremabenteurer» am südlichen Ende der Welt.

Eine ebenso clevere wie erfolgreiche Geschäftsidee hatte vor wenigen Jahren ein britischer Reiseveranstalter, indem er für gegeneinander antretende Teams mehrtägige Skirennen als «Wettläufe zum Südpol» organisiert. Von Fahrzeugen und Kamerateams begleitet, mit nicht allzu schwer beladenen Schlitten ausgerüstet (Proviant und Brennstoff wird ja nur für kurze Zeit benötigt) sowie zu einem Halbzeit-Zwischenstopp samt obligatorischem Medical check verpflichtet, kämpfen sich die Teams vom Flugzeuglandeplatz irgendwo am Polarplateau im abgesicherten und objektiv relativ gefahrlosen Bereich so schnell wie möglich durch die Eiswüste bis zum Pol.

So auch zum Jahreswechsel 2010/11, als sich ein österreichisches und ein deutsches Team bestehend aus je vier Personen im Auftrag der nationalen Fernsehanstalten ORF und ZDF bemühten, als Erstes die Ziellinie am Südpol zu erreichen. Für die modernen Rennläufer (darunter Ausdauersportler, Soldaten und ein Olympiasieger von Weltruhm, aber allesamt unerfahrene Polargänger) war es sicher die Reise ihres Lebens und eine extrem anstrengende Tour.

Die Naturverhältnisse sind ja heute immer noch die gleichen wie anno 1911/12. Und es ist eine respektable sportliche Leistung, eine Distanz von knapp 400 Kilometern in elf Tagen zu marschieren. Doch sonst hatte die moderne Veranstaltung – ohne diese diskreditieren zu wollen – mit der historischen Expedition kaum etwas gemein.

Amundsen und Scott starteten seinerzeit mit ihren Untergebenen nicht nur an der gegenüberliegenden Seite des Kontinents von der Küste des Ross-Eisschelfes und hatten bis zum Pol eine Distanz von knapp 1500 Kilometer und die gleiche Strecke wieder retour zurückzulegen. Sie stiessen vor allem in völlig unbekanntes Terrain und absolutes Neuland vor. Ihr Erfolg und selbst ihre heile Rückkehr waren mehr als ungewiss, wie es sich bei Scott bekanntlich tragisch bewahrheitete.

Dass die moderne Ausrüstung, die leichten Kunststoffschlitten, die sturmstabilen Zelte, die schnell trocknende, winddichte und warme Polarkleidung, die Hochleistungsbenzinkocher und die ebenso schmackhafte wie energiereiche Nahrung heute völlig andere Voraussetzungen bieten, liegt ohnehin auf der Hand.

Chance verpasst

Allein schon der Blick auf die Navigationsgeräte verzerrt jeden Vergleichsmaßstab. Sind heute alle Positionsdaten auf Knopfdruck vom GPS abrufbar, so mussten die Pioniere täglich ihre Position mühsam mit Sextanten bestimmen und mittels Tabellen errechnen. Und auch wenn der finanzielle und logistische Aufwand dafür enorm ist, aber Satellitentelefone und Allradfahrzeuge ermöglichen eine Evakuierung von jedem Punkt des Rennens. So konnte schliesslich auch ein verzweifertes Mitglied des österreichischen Teams bequem in eines der Begleitfahrzeuge einsteigen, als sich durch Unachtsamkeit leichte Erfrierungen an seinen Fingern abzeichneten.

Ist das eine würdige Hommage an den Wettlauf der historischen Kontrahenten? Wie würden Amundsen und Scott wohl reagieren, wenn sie wüssten, dass ihrer grossartigen Pionierleistungen zum Hundert-Jahr-Jubiläum durch ein teures Publicity-Projekt



Peinliche Veranstaltung: Die Fernseh-Show «Wettlauf zum Südpol» gab ein völlig falsches Bild der Antarktis wieder.

erinnert werden sollte, das bestenfalls Unterhaltung und Re-Kreation, nicht jedoch eine Expedition und schon gar nicht ein Vorstoss in etwas Neues war? 99 Jahre nach den dramatischen Entdeckungsreisen am Südpol diente die Antarktis einem für das Fernsehen geschickt in Szene gesetzten Sportevent als medienwirksame Bühne und der Mythos des Südpols als Marketing-Booster. Den modernen Wettbewerb aber in Verbindung mit dem zu setzen, was Amundsen oder gar Scott erlebt und durchgemacht haben, gerät zum Gegenteil einer Würdigung.

Viele Polarexperten sind sich einig: Das grosse Südpol-Jubiläum wäre die sprichwörtliche Jahrhundertchance für eine grossartige Pionierexpedition gewesen, die sich durch besondere Kreativität auszeichnet oder wirklich an der Grenze der menschlichen Leistungsfähigkeit und vor allem mit dem Risiko zu scheitern durchgeführt wird. Damit wäre es vor allem auch möglich geworden, einer breiten Öffentlichkeit das moderne polare Expeditionswesen seriös nahezubringen, das in seiner Königsklasse auch heute noch durchaus Parallelen zu den historischen Unternehmungen der Vergangenheit aufweist. Doch 2011/12 rüsten sich schon die nächsten Unerschrockenen für den Anpfiff zum nächsten «Race to the Pole». The show must go on!

In Zeiten, in denen selbst in der Antarktis durch Satellitenfernerkundung fast jeder Ort bekannt und kartiert ist, richtet sich der Blick nicht mehr auf geographisches Neuland, sondern vielmehr zurück auf die Zeiten der wahren Pioniere. Deren Ideen, Versuche und Erfolge lassen angesichts der Ungewissheiten und Entbehrungen, denen sie ausgesetzt waren, kalte Schauer über den Rücken laufen. Annähernd «auf den Spuren» von Amundsen und Scott waren 2006 ein briti-



Bild: Will Steger

6400 Kilometer mit Hundeschlitten in sieben Monaten: Die Mitglieder der «Transantarctica»-Expedition 1989/90 während einer Pause.

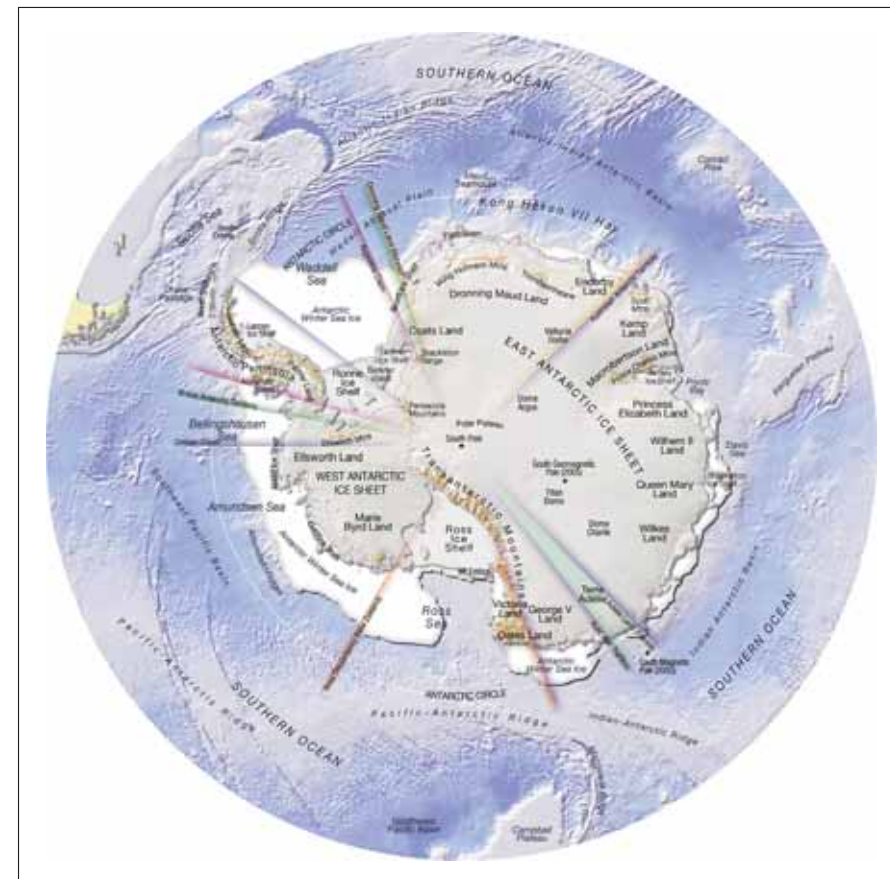
sches und ein norwegisches Team (letzteres unter der Führung von Rune Gjeldnes) im Rahmen einer BBC-Dokumentation, um die beiden historischen Expeditionen mit Originalausrüstung, -nahrung und -taktik so authentisch wie möglich nachzuvollziehen.

Auch das Wie entscheidet

Einziger Wermutstropfen: Aufgrund des Hundeverbots in der Antarktis konnte lediglich ein imaginärer «Südpol» auf dem grönländischen Inlandeis auf einer gleich langen Route und unter sehr ähnlichen Naturverhältnissen bezwungen werden. Die Erkenntnisse der Extremabenteurer waren erstaunlich und lassen höchsten Respekt vor den Mühsalen der historischen Eroberer zollen. Heute geht es bei sportlichen Polarexpeditionen längst nicht mehr um «Eroberungen» oder gar die Befriedigung nationaler

Interessen, sondern vielmehr um persönliche Ziele und alpinistische oder skiläuferische Herausforderungen. Dass dabei bisweilen bei manch einem sogar die Idee aufkommt, «Weltrekorde» aufstellen zu wollen, so als ob man Expeditionen mit Wettkämpfen auf normierten Rennbahnen vergleichen könnte, darf nicht verwundern und ist im Zirkus medienwirksamer Inszenierungen im Wettlauf um die Gunst ahnungsloser Grosssponsoren wohl leider nur allzu naheliegend.

Bei Polarläufen ist die zurückzulegende Distanz ein entscheidendes Kriterium. Der übliche Startpunkt für die meisten Südpolgeher liegt heute am Kontinentalrand des Ronne-Eisschelfes beim Hercules Inlet, immerhin rund 1130 Kilometer vom Pol entfernt. Dass der Startpunkt des TV-Events «Wettlauf zum Südpol» irgendwo mitten am »



Der Südpol im Zentrum des Kontinents Antarctica ist das Ziel aller Polarträume. Der Mount Vinson befindet sich am nördlichen Rand des Ellsworth-Lands.



Fehl am Platz: Touristen rasen mit modernsten Allrad-Fahrzeugen über die Weiten des ewigen Eises.

Polarplateau lag und mit dem Flugzeug erreicht wurde, relativiert die tatsächlichen Anforderungen dieses Projektes auch im Vergleich zu ernstzunehmenden modernen Südpolexpeditionen.

Da der Südpol an sich ja «nur» ein mathematischer Punkt auf der Erdoberfläche ist beziehungsweise durch die Rotationsachse der Erde bestimmt wird, fokussieren sich Leistungsexpeditionen zunehmend auf eine Durchquerung des Kontinents. Dabei gibt es unterschiedliche Ansätze, je nach dem, welche Route gewählt wird und ob beispielsweise die Schelfeiskante oder der landseitige Beginn eines Eisschelfes als Kontinentalrand gewertet wird, wie es Reinhold Messner und Arved Fuchs beim Ronne-Eisschelf oder Cecilie Skog und Ryan Waters beim Ross-Eisschelf definierten.

Sind die Unterschiede in den zurückzulegenden Gehdistanzen aber noch relativ leicht einsichtig, führen Ethik- und Stilfragen bei polaren Leistungsexpeditionen (ebenso wie beim Spitzenalpinismus) beinahe ins Esoterische und können fast nur mehr von Insidern richtig beurteilt werden.

Die allgemeine Öffentlichkeit hingegen kann die feinen, aber entscheidenden Stilunterschiede in der Regel kaum bis gar nicht mehr differenzieren: «unguided» oder «guided» (von einem Profi geführt), «unsupported» oder «supported» (bei der Fortbewegung unterstützt, zum Beispiel durch Windkraft, Hundeschlitten oder Motorfahrzeuge) sowie «unassisted» beziehungsweise «unsupplied» oder «assisted» beziehungsweise «supplied» (Hilfe von

aussen, zum Beispiel durch Luftunterstützung oder Depots).

Schuld an der kollektiven Orientierungslosigkeit sind aber die Aktiven bisweilen selbst, denn immer wieder lässt auch ihre eigene Berichterstattung (bewusst?) zu wünschen übrig. Wird der Einsatz von Zugschirmen oder Versorgungsflügen meist noch erwähnt, wird von den «Explorenern», wie sich Polreisende gerne nennen, vielfach in der öffentlichen Darstellung zum Beispiel geschickt unterdrückt oder ganz verschwiegen, dass sie von Profis geführt wurden.

So als ob das an ihrem «Ruhm» kratzen würde. Den modernen Polarführern kommt aber heute wohl eine ebenso wichtige Rolle für Erfolge zu wie den Sherpas bei Mount-Everest-Expeditionen. Und wie können schliesslich die Leistungen eines Messners, Stegers, Ouslands oder Gjeldnes' verstanden werden, wenn schon verkürzte Wettrennen oder andere touristische Unternehmungen als «das letzte grosse Abenteuer der Menschheit» dargestellt werden?

Transantarctica

Eine der spektakulärsten und für mich persönlich die schönste Antarktis-Expedition aller Zeiten war die «Transantarctica» 1989/90. Dem internationalen Team unter der Leitung von Will Steger (USA) und Jean-Louis Etienne (F) mit Victor Bojarski (UdSSR), Geoff Somers (GB), Keizo Funatsu (JP) und Qin Dahe (China) gelang mit drei Hundeschlittengespannen und 18 Depots die längste jemals durchgeführte Antarktis-Transversale. Sie führte von der

Spitze der Antarktischen Halbinsel am Vinson Massiv vorbei, über den Südpol und die Station Vostok bis zur Station Mirnyi in der Ostantarktis: Unvorstellbare 6400 Kilometer in sieben Monaten. Ein phantastisches Abenteuer, das seinesgleichen sucht.

Die erforderliche Logistik war gross angelegt. Es wurden nicht nur ein Jahr vorher 14 Tonnen Hundefutter und Nahrungsmittel auf der geplanten Route deponiert, sondern während der Expedition erschöpfte oder kranke Hunde zur Erholung ausgeflogen und durch frische ersetzt. Aufgrund der enormen Strecke war es sogar notwendig, bereits im Polarwinter und unter härtesten Witterungsbedingungen aufzubrechen.

Erstmals gelang es, den Kontinent ohne Motorfahrzeuge zu durchqueren – und das gleich auf der denkbar längstmöglichen Route. Und es war auch die letzte Expedition, die sich noch konventionell mit Sextanten anstatt mit der gerade aufkommenden Satellitennavigation orientierte, was eine ganz besondere Qualität des Abenteuers darstellte.

Die «Transantarctica» verfolgte aber nicht nur ein herausragendes sportliches Ziel, sondern schuf auch Bewusstsein für die grossartige Vision eines «Welparks Antarctica», der der gesamten Menschheit gehören sollte. Die «Transantarctica» ist jedoch nicht mehr wiederholbar. Das 1991 erlassene Umweltprotokoll zum Antarktisvertrag erlaubt nämlich keine Schlittenhunde am Kontinent mehr. Dass das Umweltprotokoll die eleganten Hundeschlittengespanne aus den Zeiten der Entdecker gerade aus Gründen des Umweltschutzes – und zwar zum Schutz der einheimischen Tierwelt vor übertragbaren Krankheiten – verbietet, ist zwar verständlich. Es erscheint mir aber doch irgendwie ironisch, dass dagegen Motorfahrzeuge aller Art zulässig sind.

Die traditionsreiche Ära der Entdeckung des Kontinents mit den Hundeschlittengespannen ist jedenfalls seit Anfang der 1990er-Jahre endgültig vorbei und damit ein grossartiges und für die beteiligten Wissenschaftler und Abenteurer ebenso spannendes wie emotionsvolles Kapitel der Erforschung des Kontinents.

Mit dem Wind über das Eis

In den letzten Jahren war ein Trend festzustellen, wonach anstelle des klassischen und zermürbenden «man-haulings» (das Schlittenziehen aus eigener Kraft war bereits für Scott das Ideal britischen Sportgeistes) lange Distanzen auf dem Polarplateau mit Hilfe von lenkbaren Windsegeln zurückgelegt werden, mit denen sich die Polarreisenden mit dem Pulkaschlitten im Schlepptau über das Eis ziehen lassen. »

«SSP KÄLTEPLANER AG; DIE FIRMA FÜR LÖSUNGEN IM KÄLTBEREICH»



SSP | KÄLTEPLANER.CH

Bittertenstrasse 15 | CH-4702 Oensingen | Tel +41 62 388 03 50
mail@kaelteplaner.ch | www.kaelteplaner.ch



Textor

Christian Hug
Bahnhofstrasse 1
6370 Stans

079 668 95 18
christian-hug@bluewin.ch

Ideen, Beratung, Konzepte, Begleitung
Texte, Broschüren, Bücher, Reden

Reinhold Messner und Arved Fuchs waren 1989/90 die Ersten, die diese modernen Kites mit Erfolg in ihrer 92 Tage dauernden, 2450 Kilometer langen Transversale in der Antarktis einsetzten. Die Expedition begann aufgrund logistischer Probleme bereits jenseits des Kontinentalrandes beim Ronne-Eisschelf und führte über den Südpol bis zur neuseeländischen Scott-Station an der Ross-See auf der anderen Seite des Kontinents. Der Bergsteiger und der Seemann liessen zwei Depots einrichten, um ihre Nahrungsmittel- und Brennstoffvorräte ergänzen zu können. Zum ersten Mal gelang eine derart lange Durchquerung in Antarctica ohne unmittelbare Hilfe von Fahrzeugen oder Schlittenhunden nur mit Ski, Pulkaschlitten und Zugschirmen.

Alain Hubert und Dixie Dansercoer haben die Segeltechnik dann im Südpolarsommer 1997/98 auf ihrer legendären und mit wissenschaftlicher Akribie vorbereiteten, 3924 Kilometer langen Durchquerung des Kontinents von Dronning-Maud-Land über den Südpol bis zur US-Polarstation McMurdo perfektioniert. Mit speziellen Powerkites legten die beiden Belgier die bis dahin zweitlängste Distanz auf dem Kontinent in nur 99 Tagen zurück. Sie erreichten dabei Tagesetappen von bis zu 271 Kilometern. Ein grosser Triumph wahren Abenteuergeistes!

Erstmals gänzlich auf jede Hilfe von aussen oder selbst eines Partners verzichtete bereits ein Jahr zuvor, 1996/97, der Norweger Børge Ousland, der als der König der Polarläufer schlechthin anzusehen ist. Ihm gelang mit Hilfe von Kitesegeln die erste Solo-Ski-durchquerung des Kontinents von der Schelfeiskante bei Berkner Island über den Südpol bis zur Ross-See: 2845 Kilometer in nur 64 Tagen, also im Schnitt über 44 Kilometer

pro Tag – und das ohne Versorgung aus der Luft oder durch Depots. Eine herausragende Leistung an der Grenze der physischen und psychischen Leistungsfähigkeit, die richtungsweisend für die nachfolgenden Hochleistungsexpeditionen sein sollte.

Moderne Polarathleten lernten von ihren Vorläufern und steigerten die zurückgelegten Distanzen. Den Norwegern scheint dabei das polare Skilaufen in die Wiege gelegt zu sein. Immer wieder haben die wohl leistungsstärksten Polarläufer der Welt grosse Marksteine an den Polen gesetzt, wie Fridtjof Nansen, Roald Amundsen, Erling Kagge, Børge Ousland oder Rune Gjeldnes, der 2005/06 eine sagenhafte Rekorddistanz von 4804 Kilometern von Dronning-Maud-Land über den Südpol und entlang des Transantarktischen Gebirges nach Viktorialand bis in die Terra-Nova-Bucht in nur 90 Tagen zurücklegte. Im Schnitt also über 53 Kilometer am Tag. Es ist die längste Skireise, die je ein Mensch in der Antarktis unternommen hat. Und das alleine!

Einsatz mit Ehre

So ist es auch nicht verwunderlich, dass der bislang letzte grosse Erfolg in der Antarktis ebenfalls eine norwegische Handschrift trägt und neuerdings zudem weiblich ist. Der Norwegerin Cecilie Skog und dem Amerikaner Ryan Waters gelang 2009/10 das erste «unassisted unsupported crossing» des Kontinents von Berkner Island über den Südpol bis zum Fusse des zerrissenen und gefährlichen Axel-Heiberg-Gletschers, der den Beginn des Ross-Eisschelfs und damit das Ende des Kontinents markiert.

Hier wurden sie per Flugzeug abgeholt. Die beiden schafften über 1800 Kilometer in 70 Tagen, wobei sie auf die Nutzung der Windkraft verzichteten und den Kontinent

erstmals ausschliesslich aus eigener Kraft durchquerten. Ohne jegliche physische Hilfe legten sie im Schnitt 25 Kilometer pro Tag zurück.

Dieser Stil gilt als die höchste Form des polaren «by fair means». Viele sehen nämlich die Verwendung von Zugschirmen ähnlich wie ein Segelboot bei einem Ruderbootrennen. Die zähe Norwegerin verwirklichte damit den grossen Traum ihres Ehemannes Rolf Bae, der 2008 bei einer gemeinsamen Expedition zum K2 ums Leben kam. Übrigens hält seit dem 13. Januar 2011 auch ein Norweger den «Weltrekord» auf der üblichen Skirennstrecke Hercules Inlet-Südpol: Der durchtrainierte Christian Eide rannte in einer Spitzenzeit von 24 Tagen, 1 Stunde und 13 Minuten, also mit einem Tagesschnitt von über 47 Kilometern, mit seinem Schlitten zum Pol.

Es wird somit nicht nur der olympischen Devise «schneller, höher, weiter» gefrönt. Auch die immer weitere Reduktion der Mittel ist an den Polen ein Entwicklungstrend: Gelangen die Durchquerungen zuerst mit Traktorenzügen (Vivian Fuchs und Edmund Hillary, 1957/58) und Skidoos (Ranulph Fiennes, Charles Burton und Oliver Shephard, 1980/81), dann wie dargestellt mit Hundeschlitten und mit Hilfe von Windsegeln, so gilt heute das Scottsche «man-hauling» als spartanischste und damit sportlich anstrengendste Form des Eisreisens.

Neue Ziele – neue Erfolge

Neue Expeditionserfolge werden mit Spannung erwartet. Offen ist zum Beispiel noch die erste komplette Durchquerung des Kontinents «unassisted unsupported» zur Gänze von einer bis zur anderen Schelfeiskante und vielleicht auch gleich noch solo. Dieses extrem schwierige Unterfangen könnte derzeit vielleicht noch als eines der tatsächlich «letzten grossen Abenteuer der Menschheit» am Südpol gelten.

Es macht sich aber bereits eine neue Generation von Polarabenteurern auf, sich ihre eigenen, ambitionierten Ziele an den Ende der Erde zu suchen und diese in ihrem eigenen Stil anzugehen, der durch Können und eine gewisse Leichtigkeit des Seins besticht: Allen voran die beiden Kanadier Sarah (24) und Eric McNair-Landry (26), deren Eltern Matty McNair und Paul Landry zu den erfahrensten und besten Polarführern der Welt gehören. Sie sind im grönländischen Iqaluit mit Schlittenhunden aufgewachsen, kiten seit Teenagertagen und haben als

Cecile Skog und Ryan Waters (im Bild Waters auf dem Axel-Heiberg-Gletscher) schafften die erste «unassisted unsupported» Zu-Fuss-Durchquerung des Kontinents 2010.



Sarah und Eric McNair Landry zeigen, was die junge Generation der Polarabenteurer im Eis drauf hat.

Jugendliche bereits Grönland durchquert, am Südpol als perfektes Team auf fast schon spielerische Weise neue Massstäbe gesetzt und zuletzt mit Ski und Zugschirmen auch die berühmte Nordwestpassage bewältigt. Aber egal ob extreme Solo-Skidurchquerungen, Kite-Expeditionen, pionierhafte Entdeckungsreisen und Vorstösse in alpines Neuland oder Skitouren auf verkürzten Rennstrecken im Rahmen kommerziell veranstalteter Events: Antarctica bietet genug Spielraum für alle und wird seine Anziehungskraft, die schon Männer vom Schlege eines Shackleton, Amundsen oder Scott in ihren Bann gezogen hat, auch für die heutigen Abenteuerreisenden mit all ihren unterschiedlichen Zielen, Motiven und Ansprüchen nicht so schnell verlieren. Ich würde mir dabei lediglich wünschen, dass die wahren sportlichen Leistungen der modernen Polarathleten und die wirklich innovativen Expeditionen, die dem Geist der Pioniere folgen, nicht noch mehr ins Abseits der öffentlichen Wahrnehmung rutschen und nur mehr Medienschows Gehör und somit Sponsorgelder zur Realisierung finden.

Der Berg ruft

Die alpinistische Entdeckungsgeschichte der Berge Antarcitas begann mit den Abenteurern, die sich einst mit Hunden und später mit Propellerflugzeugen aufgemacht haben, die hohen Drei- und Viertausender zu besteigen. Heute suchen die weltbesten Spitzenalpinisten waghalsige Kletterrouten an

schwierigsten Wänden und Pfeilern des Dronning-Maud-Lands oder der Antarktischen Halbinsel. Und dann gibt es natürlich die Masse der Bergsteiger, die vor allem ein Ziel haben: Den Mount Vinson, mit 4892 Meter der höchste Gipfel des Kontinents. Erst nachdem alle Achteausender längst bestiegen waren, wurde der schwer zu erreichende Gipfel des Vinson Massivs am 18. Dezember 1966 im Rahmen einer Expedition des American Alpine Club von Barry Corbet, John Evans, Bill Long und Pete Schoening erstmals bestiegen. Danach blieb es noch Jahre lang ruhig. Der Hype um den Bergriesen begann erst Mitte der 1980er-Jahre.

Die amerikanischen US-Dollar-Millionäre Dick Bass (Besitzer des Snowbird Ski Resorts) und Frank Wells (Präsident der Walt Disney Company) lösten mit ihrem Buch über ihren Traum der Seven Summits (die Besteigung des jeweils höchsten Berges aller sieben Kontinente) einen gigantischen Bergreiseboom aus, der sie selbst am meisten überrascht hat. Bass und Wells bezahlten Top-Alpinisten, sie auf die begehrten Gipfel zu führen.

1983 engagierten sie Chris Bonington und Rick Ridgeway für den Mount Vinson. Es war die erst dritte Besteigung des Berges und damals noch eine echte logistische Pionierleistung. Den Berg überhaupt zu erreichen, war damals viel schwieriger, als ihn zu besteigen. Sogar Reinhold Messner wollte teilnehmen. Er wurde jedoch ausgebootet, da

er den Amerikanern sonst als erster Mensch – und «richtiger» Alpinist – den Ruhm der Seven Summits weggeschnappt hätte.

Um die Vollendung der Seven Summits entstand ein beinhardter Wettlauf, der durch Pat Morrow noch angeheizt wurde. Der ambitionierte kanadische Alpinist führte mit der Carstens Pyramide in Australozanien (statt dem Mount Kosciusko in Australien) eine andere, heute allgemein gültige geographische Seven-Summits-Liste und sollte sie auch als Erster vollenden.

Der begnadete Polarpilote Giles Kershaw und der Outdoorspezialist Martyn Williams, dem mit Morrow gleich auch die erste Skiabfahrt vom Mount Vinson gelang, gründeten die «Adventure Network International». Das erste private Flugunternehmen beförderte fortan betuchte Alpinisten in die Antarktis und ermöglichte über zwei Jahrzehnte auch sämtliche private Südpolexpeditionen.

Gab es noch in den späten 1990er-Jahren nur eine Handvoll mutiger Bergreisveranstalter weltweit, die den Mount Vinson für ihre Kunden anboten, so sind es heute viele Dutzend. Die Seven Summits begründeten eine regelrechte Bergreiseindustrie rund um den Globus. Tausende Alpinisten und Bergreisende sind dem Charme der Idee erlegen, den jeweils höchsten Berg jedes Kontinents zu besteigen. Die Sammlung aller sieben in den verschiedensten Kulturkreisen und Klimazonen gelegenen Berge ergibt ja ein faszinierendes Reiseprojekt für Gipfelsammler. So erstaunt es nicht, dass sich auch »



Bild: Cecilie Skog



Mit PolarNEWS zum Nordpol einzige deutschsprachige Expedition 2012

18. Juli - 2. August 2012

PolarNEWS organisiert eine aussergewöhnliche Expedition mit dem stärksten Eisbrecher der Welt zum geografischen Nordpol. Verlangen Sie bei uns das Spezialprogramm unter:

www.polar-reisen.ch

T +41 (0)44 342 36 60

Der Mount Vinson (Gipfel rechts im Bild) ist mit 4892 Metern der höchste Berg der Antarktis und somit einer der Seven Summits.

am Mount Vinson mittlerweile jedes Jahr weit über 100 Bergsteiger tummeln. Und das nur in der kurzen Sommersaison von November bis Ende Januar.

Der Mount Vinson avancierte zu dem am häufigsten besuchten und bestiegenen Berg des Kontinents, sieht man einmal vom 230 Meter hohen Ausflughügel Observation Hill nahe der US-Polarstation McMurdo ab. Ich hatte vor zehn Jahren das Glück, zwei Mal die kleine US-Polarbasis Vinson Basecamp am Fusse des Berges leiten zu dürfen und den Bergriesen fünf Mal zu besteigen. Damals kamen lediglich ein paar Dutzend Bergsteiger.

Die Faszination bleibt

Die antarktische Stille und Ruhe schenken mir einige der intensivsten Erfahrungen meines Lebens. Seitdem hat sich aber am Berg viel getan. Die abenteuerlichen Zeiten, in denen man als einzelner Basecamp-Manager in diesem gewaltigen Massiv teilweise auf sich alleine gestellt war (ich einmal sogar 12 Tage am Stück), sind vorbei.

Seit der Übernahme der Pionierorganisation durch «Antarctic Logistics and Expeditions» wurde das Vinson Basecamp ausgebaut und mit mehreren Personen besetzt und auch das legendäre Landungs- und Ausgangslager bei den Patriot Hills durch ein neues und witterungsbegünstigteres am Union Glacier ersetzt. Am Mount Vinson selbst legt man

seit 2007 die «Normalroute» nicht mehr über die von Eisschlag bedrohte Headwall zum Vinson-Shinn-Sattel, sondern über einen steilen, aber objektiv sicheren Eishang entlang der Vinson-Westwand, wo Fixseile angebracht werden.

All das hat dem Berg nichts von seiner Faszination genommen. Das Glück auf diesem exklusiven Berg und die Ausblicke über die Ellsworth Mountains zu geniessen, lässt nach wie vor jedes Bergsteigerherz jubelieren!

Nur wenige Alpinisten machten sich aber bisher auf, die Gebirge Antarctica abseits des imageträchtigen Vinson-Massivs zu erforschen: Zu aufwändig die Logistik, zu hoch die Kosten, zu unbekannt die Bergwelt. Antarctica umfasst eine schier unüberschaubare Anzahl noch unbestiegener Berge: Vom Dach des Kontinents in der Sentinel Range über die einsamen Züge des Transantarktischen Gebirges, die schwindelerregenden Felstürme des Dronning-Maud-Lands und die komplexen Schönheiten der Antarktischen Halbinsel bis hin zu dem sturmumtosten Gipfeln des subpolaren Inseljuwels Südgeorgien im Südatlantik.

Die spektakulärsten und bizarrsten Berge des Kontinents sind in Dronning-Maud-Land zu finden. Erst eine Handvoll der Gipfel wurde von insgesamt knapp drei Dutzend Alpinisten bestiegen, darunter so bekannte Namen und Spitzenbergsteiger wie Robert Caspersen

und Ivar Tollefsen (1994 und 2006), Conrad Anker, Alex Lowe und Jon Krakauer (1997), Alain Hubert, Andre Georges und Ralf Dujmovits (2000), Cestmir Lukes (2000), Mike Libecky (2003 und 2006) oder Stefan Siegrist mit Thomas und Alex Huber (2008 – siehe PolarNEWS Nummer 9).

Die Pioniere unternahmen aber nicht nur grossartige kombinierte Eis- und Felstouren. Einigen der besten Kletterern der Welt gelangen sogar schwierigste Big-Wall-Klettereien unter den wohl härtesten Kletterbedingungen der Erde – an Bergen mit so klingenden Namen wie Ulvetanna (Wolfszahn), der auch als das Matterhorn der Antarktis gilt, Holtanna (Hohlzahn) oder Rakekniven (Rasierklinge).

Wertvolle Pionierarbeit leistete auch der Australier Damien Gildea, der über Jahre hinweg immer wieder in die Sentinel Range reiste, um die höchsten Berge zu besteigen und neu zu vermessen. Das alpinistische Potenzial des sechsten Kontinents wurde gerade erst entdeckt und bietet Neuland noch für ganze Generationen abenteuerhungriger Alpinisten.

PolarNEWS

Christoph Höhenreich, 43, ist promovierter Geograph und Sportpädagoge im Tirol. Er verbrachte auf 13 Expeditionen und Polarreisen über einhalb Jahre in Eis und Schnee der Arktis und Antarktis und gilt als Österreichs polarerfahrenster Berg- und Skiführer.

Fast täglich aufdatiert, finden Sie auf unserer Website die neusten Nachrichten aus den Gebieten rund um den Südpol und den Nordpol, Blogs, Bilder und natürlich sämtliche Ausgaben von PolarNEWS.



Besuchen Sie uns deshalb immer wieder und so oft sie möchten auf

www.polar-news.ch

PolarNEWS an den Ferienmessen

Bald ist es wieder soweit: Ab Januar heissen die Ferienmessen Aussteller, Gastländer und Besucher willkommen. In Luzern, Bern, Zürich, Basel und St. Gallen können Abenteuer- und Reiselustige am PolarNEWS-Stand Ferienluft schnuppern.

Alle lieben Ferien und Reisen. Und wer sich früh genug informieren und planen will, führt sich die ganze Angebotspalette verschiedener Anbieter zu Gemüte. Auf diese Weise garantiert man sich im voraus schon ein unvergessliches Urlaubserlebnis. Ob Golfen, Wandern, Surfen oder baden und relaxen. Ja warum nicht mal ein berauschendes Trekking oder eine abenteuerliche Reise in unberührte Gebiete? Vielleicht auch nur mal schnuppern, was es so gibt! Die Ferienmessen inspirieren die Besucher und schicken ihre Sinne schon im Januar auf Reisen.

Auch PolarNEWS wird wieder mit einem Stand vertreten sein. Wir bieten Ihnen vor Ort die Möglichkeit, sich über unsere Reisen ausführlich zu informieren. Oder Sie besuchen den Vortrag von Heiner Kubny und erfahren Wissenswertes über das Thema Arktis/Antarktis.



Am PolarNEWS-Stand der Ferienmessen zeigen die Kubnys auch grossformatige Fotografien aus ihrem langjährigen Schaffen.

Hier ist PolarNEWS dabei:

Travel Expo Luzern vom 6. bis 8. Januar 2012
Ferien Bern vom 19. bis 22. Januar 2012
Fespo Zürich vom 26. bis 29. Januar 2012

Ferienmesse Basel vom 3. bis 5. Februar 2012
Ferienmesse St. Gallen vom 10. bis 12. Februar 2012

Weitere Informationen zu den Messen unter www.polar-reisen.ch

Christian Hug

Werner Breiter ist Schweizer Meister

Gleich mit zwei Preisen wurde Werner Breiter vom PolarNEWS-Filmteam am jährlichen Swiss Movie, dem Wettbewerb der Schweizer Amateurfilmer, ausgezeichnet – mit einer Dokumentation über Tschukotka.

...and the winner is: Werner Breiter! Unser Mann an der Kamera sahnte am Swiss Movie mit seinem Film «Tschukotka – Das erstarrte Land» den ersten Preis in der Kategorie Dokumentarfilme ab. Fernsehmoderatorin Sabine Dahinden begründete das Urteil der Jury bei der Preisübergabe: «Schon im ersten Augenblick lässt mich der kalte Wind auf der Tonspur schauern und zieht mich mitten hinein in Tschukotka, das erstarrte Land. Es dominieren Weiss und Blau. Schnee und Eis.» Somit ist Werner offiziell Schweizer Meister der nicht professionellen Dokumentarfilmer. Damit nicht genug: Werner erhielt auch den Spezialpreis für aussergewöhnliche Kamera. Entstanden ist der Film während einer von PolarNEWS durchgeführten Tschukotka-

Expedition im April letzten Jahres. Es war Werners allererste Reise in eine Gegend, wo minus 35 Grad herrschen. Doch die Kälte hinderte ihn nicht daran, mit einem scharfen Auge die Essenz dieses Landes auf Film zu bannen. Wir gratulieren herzlich!

Der 30-minütige Film ist zu sehen unter www.polar-news.ch/filme/polarnews-filme/387-chukotka-das-erstarrte-land.html

Christian Hug

Werner Breiter holte sich neben Gold für den besten Schweizer Amateur-Dokumentarfilm auch den Sonderpreis für aussergewöhnliche Kamera.



PolarNEWS



Wir zeigen Ihnen den Weg ins Paradies.

Ferien.
Die Messe für Ferien und Reisen

19. – 22. Januar 2012
Messeplatz Bern
Do/Fr 13 – 20 Uhr, Sa/So 10 – 18 Uhr
www.ferienmesse.ch

FESPO.
Die grösste Messe für Ferien und Reisen

26. – 29. Januar 2012
Messe Zürich
Do/Fr 13 – 20 Uhr, Sa/So 10 – 18 Uhr
www.fespo.ch

Basler Ferienmesse.
Die grosse Messe für Ferien und Reisen

3. – 5. Februar 2012
Messe Basel
Fr 13 – 20 Uhr, Sa/So 10 – 18 Uhr
www.baslerferienmesse.ch



Messebau

Beschriftung

Display

www.ingenti.ch

Wie Barneo aufs Eis kommt

Der Aufbau des Camps Barneo auf dem 89. Längengrad ist eine logistische Meisterleistung. Das PolarNEWS-Filmteam hat diese in einem Dokumentarfilm festgehalten. Ein Tagebuch.



Eines muss man den Russen lassen: Sie schrecken vor nichts zurück. Auch nicht vor der verrückten Idee, mitten in der hohen Arktis ein Camp für Touristen, Forscher und Abenteurer einzurichten und diese mit dem Helikopter auch gleich zum Nordpol zu fliegen. Und das nur für jeweils sechs Wochen im Frühjahr, wenn das Wetter warm genug ist, dass einem nicht in Minutenschnelle die Finger abfrieren, und das Eis noch dick genug, dass eine rund 36 Tonnen schwere Antonov An-74 darauf landen kann. Camp Barneo heisst das Lager, das dieses Jahr bereits zum zehnten Mal auf dem 89. Längengrad aufgestellt wurde.

Das runde Jubiläum war den Veranstaltern Grund genug, über die aufwändige Logistik einen Dokumentarfilm zu drehen beziehungsweise drehen zu lassen. Den Auftrag dafür erhielt jedoch keine russische Fernsehstation, sondern – das PolarNEWS-Filmteam aus der Schweiz. Was für eine Freude, was für eine grosse Ehre.

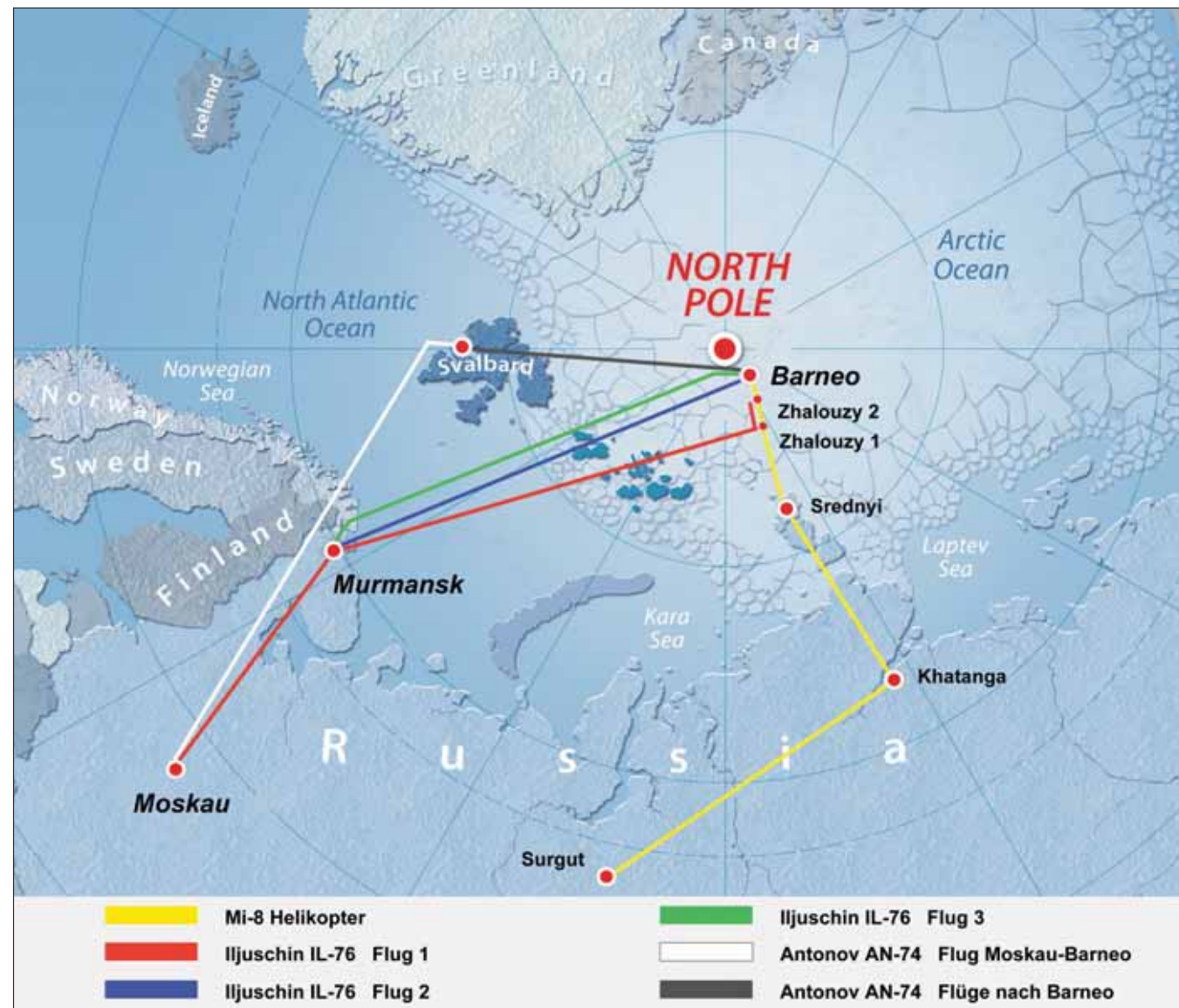
Unsere Freude erhielt dann aber einen ziemlichen Dämpfer, als wir die ganze Entstehungsweise von Camp Barneo näher unter die Lupe nahmen: Da wird mächtig viel geflogen! Zwei Mi-8-Helikopter fliegen von Surgut durch halb Russland in mehreren Etappen bis zum Platz, wo das Camp aufgestellt wird – eine Iljuschin Il-76 TD transportiert Material erst von Moskau nach Murmansk und versorgt dann von da aus in drei Flügen die Heli-Crew mit Material und Männern – und die besagte Antonov bringt von Longyearbyen in Spitzbergen in mehreren Flügen weitere Männer und noch mehr Material zum Camp.

Aber wie die Russen lassen auch wir uns von verrückten Ideen nicht abschrecken: Dieses Abenteuer sollte für uns eine besondere Herausforderung werden. Zumal wir aus Erfahrung wussten, dass in Russland zwar Pläne gemacht werden, dass aber am Ende kaum je etwas nach Plan läuft und also improvisieren und umdisponieren zur Tagesordnung gehören. Vielleicht schrecken Russen genau deshalb vor verrückten Ideen nicht zurück.

Der Plan wurde also mit den Veranstaltern Polus in Moskau ausgeheckt: Das PolarNEWS-Filmteam, bestehend aus Werner Breiter, Simon Usteri, Rosamaria und mir, trifft sich in Moskau mit den Organisatoren der Logistik und Alexander Orlov, dem Besitzer von Polus.

Ich werde anschliessend mit den Helikoptern mitfliegen (auf der Karte gelb eingezeichnet). Rosamaria, Simon und Werner dokumentieren den ersten Flug der Iljuschin von Moskau nach Murmansk und von dort zu den Zwischenstationen Zhalouzy I und II (rot). Rosamaria und Simon wechseln anschliessend nach Longyearbyen (weiss), um die Antonov und das dortige Materiallager im Auge zu behalten (schwarz). Werner sollte den zweiten Flug der Iljuschin von Murmansk zum Punkt Barneo filmen und über dem Abwurfpunkt mit den Fallschirmspringern landen (blau). In zehn bis vierzehn Tagen sollte die ganze Geschichte im Kasten sein.

Aber wie gesagt: Erstens kommt es anders, als zweitens die Russen denken.



In der Staatsduma in Moskau bereitet Werner den Politiker Artur Chilingarov für das Interview vor, bewacht von dessen Übersetzer Jurij Maximov.

10. März: Gut vorbereitet steigen wir in Zürich in den Flieger. Film-Ausrüstung und Gepäck wiegen insgesamt 260 Kilo! War das ein Theater, bis wir all die Koffer und Taschen endlich im Hotel in Moskau hatten. Kaum war alles Gepäck in unseren Zimmern verstaut, folgte bereits die erste Planänderung, für den Anfang allerdings eine überaus erfreuliche: Wir durften am folgenden Tag ein Interview machen mit Artur Chilingarov, und zwar im Gebäude der russischen Staatsduma, was unserem Bundeshaus entspricht. Chilingarov ist Staatspolitiker, Held der Sowjetunion, Held der Russischen Föderation, anerkannte Polarforschungs-Koryphäe und Berater von Präsident Dmitri Medwedew und Ministerpräsident Wladimir Putin in Arktis-Fragen. Er ist natürlich der Ansicht, dass der Nordpol den Russen gehört (siehe PolarNEWS Nr. 13 vom letzten Frühling).

14. März: Eigentlich hätte ich heute nach Khatanga fliegen sollen, um zu den Helikoptern zuzusteigen. Aber – Überraschung – es gibt da ein Problem: Unser Übersetzer meint, irgend etwas mit den Bewilligungen für die Helis sei nicht in Ordnung. Morgen gehe es dann los. Dasselbe sagt der Übersetzer morgen und übermorgen und überübermorgen. Wir warten und besorgen uns Bewilligungen, um am Flughafen Moskau-Vnukovo filmen zu dürfen. Wir dokumentieren das Beladen der gigantisch grossen Iljuschin Il-76 TD am Flughafen mit Material und Treibstoff für Barneo und die Zwischenstationen. Ach ja: Eine Besichtigung des Roten Platzes und diverser Museen ist auch ganz nett.

17. März. Heute sollen Rosamaria, Werner und Simon mit der Iljuschin nach Murmansk starten, sie werden am Morgen um neun vom Taxifahrer abgeholt. Ich begleite die drei zum Flughafen Moskau-Vnukovo, um mich dort von ihnen zu verabschieden. Kaum angekommen, stürmt der Übersetzer herbei: Mein Flug mit den Helis sei abgesagt, ich solle gleich mit in die Iljuschin steigen. Uups... mein Gepäck ist aber im Hotel auf der anderen Seite der Stadt. Macht nichts: Rosamaria steigt ins Express-Taxi, wir drei Männer filmen die letzten Vorbereitungen der Flugzeugcrew, und am Abend geht es endlich los. Die Iljuschin ist wahrlich ein Monster: 50,5 Meter misst die Flügelspannweite, 14,7 Meter ist sie hoch, und wenn sie vollbeladen und vollgetankt ist, startet sie mit einem Gewicht von 190 Tonnen. Angesichts der Dutzenden von Treibstoff-Fässern, Baumaschinen, Zelten, Balken und all dem Material fürs Eis sind unsere 260 Kilo Filmausrüstung kleines Handgepäck. Die Maschine ist so gross, dass einer von der Crew unterwegs gemütlich eine Kohlsuppe für die Mannschaft kochen kann. Die Operation Barneo scheint auch in Murmansk Gesprächsstoff zu sein: Schon auf der Rollbahn stehen Fernsehteams und Journalisten bereit. Wir allerdings müssen organisieren, wie wir unser Bagage in den Linienbus stopfen, der uns in die Stadt bringt.

18. März: Wir filmen, wie die Iljuschin komplett entladen und die Fracht für die drei geplanten Flüge zu Zhalouzy I und II und Barneo aufgeteilt wird. Die Treibstofffässer werden mit Kerosin aufgefüllt und doppel-

gig zu Sechserpaletten geschnürt. Schon beim ersten Flug sollen 26 Paletten am Fallschirm abgeworfen werden. Die Fässer sind aber nicht ganz gefüllt, damit sie beim Aufprall auf dem Eis nicht bersten. Kerosinfässer habens gut: Denen ist es wurscht, wenn sie aus der Luft abgeworfen werden – im Gegensatz zu mir. Doch ich greife vor...

Wieder beginnt das grosse Warten. Die «Probleme» mit den Helis werden immer diffuser. Am Sonntag, 21. März, erfahren wir, dass die beiden Helis auf dem Weg von Surgut nach Khatanga in einem Eisregen hängen geblieben sind.

22. März: Hurra, eine konkrete Meldung: Die Helis sind in Khatanga angekommen. Mit fünf Tagen Verspätung. Derweil verabschieden sich Rosamaria und Simon: Sie müssen zurück nach Moskau und von dort weiter nach Longyearbyen, um planmässig die Arbeiten im dortigen Materiallager zu filmen. Ihre geplante Begleitung des ersten Iljuschin-Fluges zu den Zwischenstationen Zhalouzy I und II fällt ins Wasser. Diesen Part werde ich übernehmen müssen – dafür inklusive Fallschirmabsprung. Und wie heisst es doch in Abenteuerromanen prophetisch: Die beiden werden den Nordpol nie erreichen...

23. März: Die Iljuschin ist für ihren ersten Versorgungsflug nach Zhalouzy bereit. Die Helis sitzen in Khatanga fest. Problem: schlechtes Wetter.

24. März: Wir warten.

26. März: Wir warten immer noch. »



400 Meter über dem Eis wirft die Iljuschin Treibstoff und Material für das Camp ab. Die Paletten gleiten auf Fallschirmen zu Boden.

29. März: Inzwischen haben Werner und ich so ziemlich alles gesehen und gefilmt, was es in Murmansk zu sehen und zu filmen gibt. Mit den Helis, so werden wir informiert, gibts neue Probleme. Diesmal sind es irgendwelche fehlenden Bewilligungen.

Rosamaria und Simon erledigen derweil in Longyearbyen ihren Job. Sie schwärmen, wie aufregend alles sei bei ihnen, während Werner und ich uns fast zu Tode langweilen.

30. März: Alexey Zhdanov, unser Übersetzer, ruft mich am Morgen um 9 Uhr an. Er möchte mit der Fallschirmspringer-Crew um 14.30 Uhr vorbeikommen, um uns bezüglich des Absprungs zu instruieren. So gegen 17 Uhr trudeln die Männer ein. Erstmals erfahren Werner und ich, wie der Ablauf stattfinden soll. Mir wird ganz bange. Zum Nachtessen vertrage ich heute nur etwas Leichtes. Auch Werner ist nervös: Er hat sich heute abend eine Mütze gekauft, damit sein werter Kopf am Fallschirm nicht einfriert.

Werner und ich gehen den Ablauf noch einmal ganz genau durch: Sobald die beiden Helipiloten alle Formalitäten am Zoll von Srednyi erledigt haben, fliegen sie mit ihren Mi-8 los, die mit je zwei Zusatz-Kerosintanks ausgestattet sind. Damit fliegen sie so weit ins Eis hinein, wie der Sprit reicht: Der Punkt, wo sie landen, wird Zhalouzy I genannt.

Dessen Position funken die Piloten nach Murmansk: Hier startet nun die Iljuschin mit Treibstoff, Material und Fallschirmspringern – und mir. Ohne zu landen, werden wir über Zhalouzy I Treibstoff für die Helipiloten abwerfen und gleich weiterfliegen Richtung Norden. Irgendwo werden dann die sechs Fallschirmspringer, noch mehr Treibstoff und zwei Mannschaftszelte abgeworfen: Das ist Zhalouzy II.

Während die Fallschirmspringer Zhalouzy II aufbauen, tanken die Helis auf und fliegen ebenfalls zu Zhalouzy II.

Die Aufgabe der Helipiloten ist es nun, um den 89. Längengrad herum eine Eisfläche zu suchen, die gross und stabil genug ist, um darauf das Camp Barneo aufzubauen. Das kann unter Umständen mehrere Tage dauern.

Haben sie einen geeigneten Ort gefunden, funken sie dessen Koordinaten nach Murmansk, wo die Iljuschin zum zweiten Mal startet: Diesmal wirft sie über dem definierten Barneo-Punkt weitere sechs Fallschirmspringer, Treibstoff, Zelte und Baumaterial, zwei Baumaschinen und Werner ab.



Geschafft! Nach dem Absprung aus 3500 Metern bei minus 56 Grad landen Heiner (links) und sein Tandempilot Sacha sicher auf dem Eis.

Die Männer von der Zwischenstation Zhalouzy II «zügeln» derweil zum Punkt Barneo, wo sie mit dem Aufbauen des Camps beginnen.

Mit ihrem dritten Flug transportiert die Iljuschin weiteres Material von Murmansk zum Camp Barneo.

Morgen solls losgehen. Gute Nacht, Werner. Gute Nacht, Heiner.

31. März: Die Nacht ist kurz, aber geschlafen habe ich vor lauter Aufregung sowieso kaum: 3 Uhr Tagwache. 3.45 Uhr Taxi. 4.30 Uhr Flughafen. Wieder drängeln ein paar Journalisten herum, rund um den Flieger herrscht das rege Treiben der letzten Vorbereitungen. Noch einmal Materialcheck. Zollkontrolle, 6 Uhr Start.

Werner und ich suchen gute Punkte an den Paletten, wo wir unsere Minikameras anbringen können. Der «Maître de Cabine» kocht eine Kohlsuppe mit Huhn. Dann machen sich die Fallschirmspringer langsam bereit.

Nach drei Stunden Flug sehen wir die beiden Helis in der endlosen Weite der Eiswüste stehen: Wir haben Zhalouzy I erreicht. Zweimal überfliegt unser Riesenvogel auf nur 400 Metern Höhe die beiden Helis, damit sich die Piloten ein Bild von der Gegend machen können. Am Boden haben die Helipiloten rote Signalfeuer gezündet. Der Qualm zeigt den Iljuschin-Piloten die Windrichtung an.

Beim dritten Überflug werden die Ladeluken geöffnet, die Piloten drücken aufs Gaspedal, der Flieger neigt sich im Steigflug, und fünf Treibstoff-Paletten rollen von alleine hinten raus ins Freie. Punkt Eins unserer Mission ist erfüllt.

Wir steigen auf 4000 Meter und fliegen weiter nordwärts. Nach 20 Minuten beschliessen die Piloten: Hier soll Zhalouzy II sein.

Wieder überfliegen sie die Gegend auf 400 Metern Höhe. Weil diesmal keine Helipiloten drunten stehen, die ein Leuchtf Feuer zünden können, wirft unser «Maître de Cabine» im Flug riesige Rauchpetarden aus der geöffneten Tür des Fliegers: Nun wissen die Piloten, woher der Wind weht. Es folgt dasselbe Prozedere nochmal: Ladeluke öffnen, Vollgas geben, Paletten rollen ins Leere und hängen bald an Fallschirmen. Wir brauchen zwei Tiefflüge, bis alle 21 Paletten aus dem Flieger sind.

Die Iljuschin steigt auf 3500 Meter. Das ist hoch genug, damit die Fallschirmspringer punktgenau die Abwurfstelle ansteuern können: Jetzt sind wir dran. Herrje, was bin ich aufgeregt! Das Adrenalin sprudelt mir förmlich aus den Ohren. Mein letzter grosser Sprung war vom 5-Meter-Brett in der Badi. Und auch das war vor vielen Jahren. Jetzt aber steht mir ein Tandem-Absprung aus 3500 Metern Höhe bei Minus 56 Grad bei einer Geschwindigkeit von 330 Stundenkilometern bevor (normalerweise jucken Fallschirmspringer bei weniger als der Hälfte dieser Geschwindigkeit aus dem Flieger – und bei wesentlich wärmeren Temperaturen).

Alexey Budnitskiy, der Fallschirmspringer-Kommandant, hat uns bei der Instruktion erzählt, das sei, als würde man im Sprint in eine Betonwand rennen... Wir befestigen Handschuhe und Mützen mit drei Lagen Klebeband, die Stiefel binden wir am Gurt an, weil uns die sonst augenblicklich abgerissen würden. Noch einmal kurz so tun, als würde man lächeln, und dann hü!

Das mit der Wand stimmt. Und saukalt ist es auch. Aber vor lauter Aufregung kriege ich davon nichts mit. Nach 1500 Metern freiem Fall öffnet sich der Fallschirm, vier Minuten später legt mein Fallschirmpilot Sacha eine Landung hin wie auf ein Federkissen.

Oh ja: die Landschaft ist wunderbar, schön, atemberaubend, grossartig, die Mitternachts-sonne hängt noch tief und verströmt warmes Licht! Wir allein im weiten Eis mit 21 Paletten Kerosin und Zelten. Aber dafür werde ich erst später Zeit und Aufmerksamkeit haben. Jetzt heisst es erstmal alle Paletten zusammensuchen, Zelte aufstellen, und zwar zackig, wir sind hier in der hohen Arktis, da kann trödeln tödlich sein. Vieles habe ich in der russischen Arktis schon gelernt. Neu dazu kommt: Dass sich Wodka bei einer Temperatur von minus 40 Grad auch als Brotaufstrich verwenden lässt. Und dass russische Fallschirmspringer ihre Zelte gerne auf 40 Grad plus heizen. Derart überhitzt, latschen sie in Trainerhosen und T-Shirt ins Toiletten-Iglu nebenan. »



Als erstes wird im Zwischenlager Zhalouzy II für die Mannschaft das Zelt aufgestellt und ein Materiallager eingerichtet.



Im Zelt wirds dank einem leistungsfähigen Ölofen schnell sehr warm. Da kommt sogar Sacha ins Schwitzen.



Die Paletten werden eingesammelt, ein Zwischenlager wird eingerichtet. Inzwischen sind auch die Helis nach Zhalouzy II gelangt.

1. April: Über Satellitentelefon erfahre ich, dass Rosamaria und Simon wohlbehütet wieder zurück in Zürich sind.

Ziemlich genau 24 Stunden nach unserer Landung treffen die beiden Helis in Zhalouzy II ein. Der eine landet neben dem Zelt, der andere fliegt gleich weiter, um eine genügend grosse Eisscholle zu suchen, auf der das Camp Barneo aufgebaut werden kann. Er wird schnell fündig. Über Funk erfahren wir nach zwei Stunden die Position: 89°10'38,8" N – 120°07'57,8" E. Hier soll in diesem Jahr das Camp Barneo errichtet werden.

Der erste Heli wird beladen, wir fliegen los. Noch ist Barneo nichts als weites, endloses Eis. Sofort werden zwei Zelte für die Heli-Crew und eines für uns Fallschirmspringer aufgestellt, während der andere Hubschrauber pausenlos hin und her fliegt und das gesamte Material von Zhalouzy II nach Barneo holt.

2. April: Über Nacht... das heisst: Während wir schliefen, denn hier herrscht ja um diese Jahreszeit Polarsommer, also: Während wir schliefen, ist nur rund 500 Meter von unserem Camp entfernt die Eisdecke aufgebrochen und hat eine offene Wasserstelle gebildet – das Eis der Arktis driftet, es ist immer in Bewegung. Für 11 Uhr ist die Iljuschin aus Murmansk mit ihrer zweiten Materiallieferung angekündigt, sie wird planmässig weitere sechs Fallschirmspringer, Material, Treibstoff, zwei Baumaschinen und Werner abwerfen. Bereits 20 Minuten vor elf arbeitet keiner mehr, alle stehen bereit, um das Abwurf-Prozedere zu beobachten.

Doch diesmal ist es schwierig. Die Wolkendecke hängt tief, es herrscht starker Wind, und wir befürchten, dass die Fallschirmspringer abgetrieben werden oder – noch schlimmer – im Wasser landen. Sicherheitshalber startet

einer der Helipiloten den Motor: Notfalls kann er abgetriebene Fallschirmspringer bergen.

Noch 5 Minuten, die Helipiloten stehen in Funkkontakt mit der Iljuschin, die Leuchtfeuer werden gezündet. Schliesslich erscheint das Flugzeug tief fliegend aus dem Nebel. Aus 600 Metern Höhe werden in zwei Anflügen die beiden Traktoren und zwei Plattformen mit Ausrüstungsgegenständen sowie weitere Treibstoffpaletten abgeworfen.

Der erste Abwurf wird vom Wind weit in Richtung offene Wasserstelle abgetrieben. Umgehend wird der Iljuschin-Piloten über Funk mitgeteilt, dass die zweite Baumaschine 500 Meter mehr in Richtung Westen abgeworfen werden soll. Doch die Meldung scheint nicht angekommen zu sein: Für ihren zweiten Überflug wählen die Iljuschin-Piloten exakt dieselbe Fluglinie.

Nun steigt der Flieger auf 3000 Meter, um das zusätzliche Personal und Werner abspringen zu lassen. Doch o weh: Wegen des heftigen Windes werden die Springer weit abgetrieben. Die meisten von ihnen, auch Werner, landen auf der anderen Seite der Wasserrinne. Sofort steigt der Heli hoch, um die vom Winde verwehten Männer zu bergen.

Wir anderen laufen zu den Traktoren, um diese startklar zu machen und den unglücklichen Fallschirmspringern zu Hilfe zu eilen. Als wir zu den Traktoren gelangen, stockt uns der Atem: Einer ist nur 20 Meter neben der Wasserkante gelandet, der andere liegt sogar nur 10 Meter vom offenen Wasser entfernt, seine Fallschirme liegen im Wasser. Es hätte nicht viel gefehlt, nur ein zusätzlicher Windstoss, und das Camp Barneo wäre dieses Jahr nicht aufgebaut worden...

Zwei Stunden später sind beide Kettenfahrzeuge einsatzbereit. Unverzüglich beginnen zwei Mann damit, Schnee wegzuschieben

und die Campfläche sowie die Landepiste zu planieren. Das Geratter der beiden uralten Maschinen dröhnt ohne Pause. Die Stimmung in der Mannschaft ist grossartig: Wer Schicht hat, arbeitet, in den Pausen wird rumgescherzt und gekocht, und natürlich trinken alle gern zu jeder Gelegenheit Wodka.

3. April: Es stürmt und schneit bei minus 26 Grad. Da möchte man lieber im warmen Zelt bleiben. Aber die Zeit drängt, das Camp soll so schnell als möglich bezugsbereit sein.

Um 10 Uhr begeben wir uns zur Stelle, wo die Materialplattformen gelandet sind. Camp-Kommandant Jury meint, dass wir zu Fuss auf die andere Seite der Wasserrinne gehen können, er hätte es in der Nacht krachen gehört, die offene Wasserstelle sollte demnach wieder geschlossen sein. Nach 20-minütigem Marsch sind wir dort, und ich staune: Da, wo gestern noch ein riesiges Wasserloch klaffte, türmen sich jetzt die Eisschollen etwa 8 Meter hoch auf.

Werner und ich klettern über die Eisklötze und beobachten die Arbeiter beim Bergen der Plattform. Nach einer Stunde kehren wir zurück und müssen feststellen, dass die Eisschollen wieder auseinander treiben. Nach einigem Suchen finden wir eine sichere Stelle und können über einige lose treibende Eisbrocken auf die andere Seite springen. Die Arbeiten im Camp laufen ununterbrochen auf Hochtouren.

4. April: Zum dritten und letzten Mal bringt die Iljuschin aus Murmansk Material, Sprit und weitere vier Fallschirmspringer. Das Prozedere kennen wir inzwischen, und dass das Einsammeln anstrengende Arbeit ist, haben mir meine schmerzenden Knochen klargemacht.

Am Nachmittag ist die Landebahn fertig, mit Schnee gefüllte schwarze Abfallsäcke markieren deren Verlauf. Schon am Abend landet darauf zum ersten Mal die Antonov An-74, die in Longyearbyen stationiert ist. Dieses Frachtflugzeug ist mit 36 Tonnen Startgewicht sehr viel kleiner als die Iljuschin und kann deshalb auf dem Eis landen. Ob dieses aber dem Gewicht standhält, konnte bei der ersten Landung niemand im Team garantieren...

Die Antonov bringt die blauen Zelte und Material für den Aufbau des eigentlichen Touristencamps. Und das Personal, das das Camp in den nächsten Wochen führen wird: Funker, Köche, Eisspezialisten und Victor Bojarsky: Der Mann, der als Mitglied der Expedition Transarctica 1989/90 die Antarktis zu Fuss durchquerte, übernimmt die Leitung des Camps.

Mit an Bord ist auch Alexander Orlov, der Big Boss der ganzen Unternehmung. Er ist sichtlich zufrieden mit der geleisteten Arbeit und fliegt zwei Stunden später, als die Maschine entladen ist, wieder zurück nach Longyearbyen.

Dort macht die Antonov keine Pause: Sie wird umgehend wieder beladen und fliegt zurück aufs Eis.

5. April: «Nachts» um 4 Uhr landet die Antonov zum zweiten Mal. Diesmal bringt sie auch den englischen Prinzen Harry mit, der sich hier mal umschaun will, wie er der ihn begleitenden Presse erzählt.

Die Antonov wird in den nächsten vier Wochen nichts anderes tun, als zweimal täglich von Longyearbyen zum Camp Barneo und wieder zurück zu fliegen: Denn mit ihr fliegen auch die Touristen ins Camp. Prinz Harry war der erste. Neben Touristen werden auch Forscher und Politiker kommen und Abenteurer, die den letzten Längengrad vom Camp zum Nordpol auf Skies bewältigen.

Im Fallschirmspringer-Camp, das etwas abseits vom Touristencamp steht, kommt langsam, aber sicher Aufbruchstimmung auf. Ihr Job ist getan, zu Hause warten Frau und Kinder. Und warmes Wetter. Wie üblich in der russischen Arktis will der Trupp seinen Einsatz mit einem Bad im Polarmeer beenden. Dazu haben eine Handvoll Männer schon am Vorabend begonnen, mit Pickel, Brechstangen und einer Motorsäge einen Pool ins Eis zu bauen. 5 Meter lang, 2 Meter breit und 2,5 Meter tief ist das Teil: Durch ein Loch im Boden drückt das Meerwasser durch und füllt den Pool innert Minuten.

Was nun folgt, erscheint mir surreal: Sämtliche Fallschirmspringer kommen in knappen Badehosen aus dem Zelt, lachen und johlen und hechten unerschrocken ins minus 2 Grad kalte Wasser. Doch damit nicht genug: Sie steigen aus dem Pool und johlen nun noch



Die Crew in Longyearbyen macht die Antonov startklar. Lager-Chefin Margarita überwacht das Verladen des Materials.



Die Arbeit ist getan: Unser Pilot dreht zum Abschied eine Ehrenrunde über dem fertig erstellten Camp Barneo.



Kaum sind die Kettentraktoren ausgepackt und funktionstüchtig, beginnt die Arbeit: Die Landepiste wird planiert.

mehr, «wir Ruskis haben Strom im Blut», schreit Kommandant Jury in den Wind hinein, «Kälte ist für uns harte Jungs kein Problem!» Und während er das sagt, bilden sich bei minus 26 Grad und Wind Eiszapfen auf seinem Brusthaar. Auf seiner roten Badehose prangen gross die Buchstaben CCCP.

Die ganze Fallschirmspringer-Crew, Werner und ich besteigen am Abend die Antonov nach Longyearbyen. Statt der geplanten zehn Tage Dreharbeiten waren wir sechs Wochen unterwegs...

Die beiden Helis mitsamt der Besatzung bleiben hier, sie werden in den nächsten Wochen die Touristen zum Nordpol fliegen.

Auf Spitzbergen trennen sich unsere Wege. Wehmütig nach dieser kurzen, aber intensiven Zeit fallen wir uns vor ihrem Weiterflug nach Moskau in die Arme. Jury, der Mann mit dem CCCP auf seiner Badehose, meint, seine Crew habe sich anfangs sehr geärgert, als sie erfahren habe, dass Ausländer diesen Film drehen

sollen. Jetzt aber sei er froh. Wir hätten, sagt Jury, einen guten Job gemacht. PolarNEWS

Mit PolarNEWS zum Nordpol

PolarNEWS organisiert 2012 zwei Expeditionsreisen zum Nordpol.

April 2012

10. – 16. April 2012
Mit dem Flugzeug über Longyearbyen zum Eiscamp Barneo

Juli 2012

18.7. – 2.8.2012
Mit dem stärksten Eisbrecher der Welt von Murmansk über Franz-Joseph-Land zum Nordpol.

Näheres erfahren Sie über:
www.polar-reisen.ch
oder Tel. +41 44 342 36 60



Mit PolarNEWS nach Ecuador und Galapagos

Entdecken Sie mit uns die Schönheit Ecuadors. Im Regenwald des Amazonas erwartet uns eine grosse Artenvielfalt. Ein weiteres Highlight ist der Cotopaxi-Nationalpark, mit dem höchsten aktiven Vulkan der Welt. Auf den Galapagos Inseln, an Bord unserer erstklassigen Motorkatamaran-Jacht ANAHI, erleben wir eine unvergessliche Woche rund um die «Arche Noah des Pazifiks», wie der Archipel im Südpazifik auch genannt wird. Eine einzigartige Tier- und Pflanzenvielfalt, grösstenteils sogar endemisch, bereichern täglich unsere Fotosammlung auf dieser unvergesslichen Expeditionsreise.

Termine

27. September bis 13. Oktober 2012

Reiseleitung

Dr. Michael Wenger, Meeresbiologe

Verlangen Sie detaillierte Unterlagen bei

PolarNEWS

Ackersteinstrasse 20, CH-8049 Zürich
Tel. +41 44 342 36 60
Fax +41 44 342 36 61



Motorkatamaran-Jacht «Anahi»



Dieser luxuriöse und komfortable Katamaran wurde 2006 in Guayaquil/ Ecuador erbaut. Die Jacht verfügt über 6 Doppelkabinen auf dem Hauptdeck und 2 Suiten auf dem Oberdeck. Alle Kabinen sind ausgestattet mit privatem Bad, Schrank und Klimaanlage. Es gibt ausreichend Platz zum Erholen, ein Sonnendeck, Bibliothek, ein TV- und DVD-Raum, einen komfortablen Speiseraum, eine Bar, Lounge und Jacuzzi. Durch die spezielle Bauweise ist Ihnen eine ruhige und entspannte Kreuzfahrt auf den Galapagos Inseln garantiert.

PREISE FÜR PolarNEWS – GALAPAGOS 2012

Alle Preise in CHF pro Person

Standard, Main Deck	CHF 10'240.–
Suite, Upper Deck	CHF 10'940.–
Einzelkabine Standard *	CHF 14'240.–

* Pro Reise steht nur eine Einzelkabine zur Verfügung.

Frühbucherrabatt bis 31.12.2011
jeweils CHF 300.– günstiger



Exklusive MCCM Polar NEWS Leserreise

- Schweizer Reiseleitung
- Kleingruppe, max 16 Teilnehmer
- CHF 300.– Frühbuchungsrabatt

Spezialpreise dank US\$-Tief

Ecuador & Galapagos

27. September – 13. Oktober 2012, eine Reise mit Dr. Michael Wenger

17 Tage ab CHF **9'940.–**
p.P. in Doppel-Aussenkabine, Standard

17 Tage ab CHF **10'640.–**
p.P. in Doppel-Aussenkabine, Suite

Reiseprogramm

Flug ab Zürich – Quito – Otavalo – Cotacachi – Amazonas- Banos – Riobamba – Cuenca – Guayaquil – Galapagos – Guayaquil – Rückflug nach Zürich

*Vorteile exkl. für MCCM/Polar NEWS Kunden:

- 8 Tage Rundreise Ecuador inkl. Frühstück (Vollpension in der Amazonas Lodge)
- 8 Tage Galapagos-Kreuzfahrt inkl. Vollpension an Bord der ANAHI
- Linienflüge mit IBERIA in Economy Class
- Preise inkl. Frühbuchungsrabatt bis 31.12.11

Nicht inbegriffen: allfällige Treibstoffzuschläge, lokale Flughafentaxen, Eintrittsgebühr Galapagos USD 100.–, zusätzliche Mahlzeiten resp. Ausgaben an Bord, Annullierungskosten-Versicherung



Highlights:

- Schweizer Reiseleitung, Dr. Michael Wenger
- Quito, UNESCO Weltkulturerbe
- Anden – Cotopaxi Nationalpark mit höchstem aktiven Vulkan der Welt
- Regenwaldgebiet des Amazonas
- Kolonialstadt Cuenca
- Einzigartige Natur- und Artenvielfalt der Galapagos-Inseln

Dr. Michael Wenger

Der Meeresbiologe widmet sich mit Hingabe der Unterwasserwelt und deren Schutz. Seine Tauchgänge führten ihn in alle 3 Ozeane und diverse Meere. Seit mehreren Jahren begleitet er Expeditionsreisen in die Regionen um den Nord- und Südpol sowie Galapagos.



MCCM Master Cruises – seit 20 Jahren

Profitieren Sie vom ausgewiesenen Fachwissen unserer Mitarbeiter und einer persönlichen Beratung vom führenden Spezialisten für Top-Class- und Expeditions-Kreuzfahrten.

Für Katalogbestellung, Beratung und Buchung

Tel. 044 211 30 00

MCCM Master Cruises C. Möhr AG

Nüscherstrasse 35, 8022 Zürich

E-Mail: info@mccm.ch, www.mccm.ch



Walross (Odobenus rosmarus)

Grösse: bis 3,5 Meter
Gewicht: bis 1500 Kilogramm
Lebenserwartung: bis 40 Jahre



Walross

Von Heiner Kubny (Text und Bilder)

Seemannsgarn von gestern: Im Meer, da schwimmen Seejungfrauen, liebäugeln aus dem Wasser und bezirzen die Matrosen mit schönem Gesang. Heute weiss man: Das waren Walrosse. Riesige runde Gesellen mit knuddeliger Schnauze und grossen Augen. Auch die lockenden Gesänge waren Wunschvorstellungen der Seefahrer, denn «singen» tun Walrosse nur unter Wasser: Sie machen Klopflaute, Klapper- und Pfeifgeräusche, die sie ähnlich einem Vogelgezwitscher zu verschiedenen Sequenzen zusammenfügen und diese ständig wiederholen. Männchen markieren so ihr Revier und locken damit Weibchen an. An Land hingegen klingen ihre Lautäusserungen mehr nach launischem Gegrünze.

Und wären die Seemänner tatsächlich den vermeintlichen Seejungfrauen über die Reling entgegengesprungen, hätte die Begegnung für sie wohl schlimm geendet – obwohl die Tiere den heutigen Touristen gegenüber in der Regel freundlich gestimmt sind. Walrosse beiderlei Geschlechts besitzen kräftige Stosszähne, sie können diese auch als tödliche Waffe einsetzen. Eisbären wissen das.

Eine Robbenart

Das Walross, Mehrzahl Walrosse oder Walrösser, der Ordnung der Raubtiere zugehörend, aufgeteilt in die Unterarten Atlanti-



Dank einer riesigen Fettschicht und einer 4 Zentimeter dicken Lederhaut sind Walrosse bestens gegen Kälte gefeit.

sches (Odobenus rosmarus rosmarus) und Pazifisches Walross (Odobenus rosmarus divergens), wahrscheinlich mit den Ohrenrobben verwandt (es läuft auf allen vier Flossen): Heimisch auf dem Treib- und Packeis rund um die Arktis, Anfang des 19. Jahrhunderts wegen seiner elfenbeinernen Stosszähne und als Ersatz für den unrentabel gewordenen Walfang bis an den Rand der Ausrottung bejagt, inzwischen aber wieder in grossen Beständen gesichert.

Vorläufig wenigstens, denn im Frühling dieses Jahres haben Forscher des US Geological Survey die amerikanische Regierung

aufgefordert, das Walross in die Liste der bedrohten Tierarten aufzunehmen. Wegen dem Klimawandel.

Etwas mehr als 1,5 Tonnen werden die grössten Bullen schwer, rund 800 Kilo die Kuh, ein Frischgeborenes bringt 45 Kilo auf die Waage. Letzteres nach einer Tragzeit von 12 Monaten und vor einer Säugezeit von bis zu eineinhalb Jahren. Solange das Kleine noch nicht selber schwimmen kann, drückt die Mutter das Baby im Wasser mit der Vorderflosse an sich und hält es fest. Sollte die Mutter sterben, wird das Junge von einem anderen Weibchen adoptiert. Bis zu



Streitereien sind die Ausnahme: Die Kolosse mögens gern gesellig mit ganz viel Körperkontakt.

fünf Weibchen hält sich übrigens ein Walrossbulle in seinem Harem, der im Notfall in blutigen Zweikämpfen verteidigt wird.

Viel Futter

Am liebsten fressen Walrosse Muscheln. Für die taucht es bis zu 80 Meter tief (es wurden schon Tauchtiefen von 180 Metern beobachtet), und dort herrscht ziemliche Dunkelheit. Aber das macht nichts: Mit seinen feinen Tasthaaren an der Schnauze spürt das Tier die Muscheln auf, schürzt seine massigen Lippen und spritzt einen feinen Wasserstrahl in den Sand, um die Muschel freizulegen. Oder es wedelt mit der Vorderflosse den Schlamm weg – meistens mit der rechten, weshalb diese Flosse grösser und länger ist als die linke. Wahrscheinlich, so vermuten Biologen, bringt der aufgewirbelte Schlamm viele Nährstoffe in Bewegung, was vielen anderen Tieren zugutekommt.

Muscheln alleine genügen aber nicht. Im Grunde ist das Walross ein Allesfresser: Schnecken, Krebse, Würmer, Seegurken, Tintenfische und langsame Fische werden kurzum verspiessen. Schliesslich fasst ein Walrossmagen mehr als 50 Kilogramm Nahrung.

An Land tun sie sich auch an frischem Aas gütlich. Vor allem ältere Männchen gehen hin und wieder auf Robbenjagd oder erlegen, allerdings nur selten, auch mal einen Vogel. Noch seltener wurde Kannibalismus beobachtet: Hält ein altes Tier den Hunger nicht mehr aus, kann es vorkommen, dass es einfach einen jüngeren Artgenossen verpeist.

Graben oder laufen?

Nicht ganz einig sind sich die Biologen über den Einsatz der mächtigen Hauer im Alltag. Die einen sagen, dass die Stosszähne nicht zum Ausgraben der Kleintiere im Meeresgrund eingesetzt werden. Andere sind der Ansicht: Doch, sehr wohl. Zum Beispiel zum Abschaben von Muscheln, die auf Steinen festgemacht sind. Dabei verkeilt sich manchmal ein Stosszahn in einer Felsspalte. Das würde erklären, warum man immer wieder Walrosse mit einem abgebrochenen Stosszahn sieht. In Zoos wurde schon mehrfach beobachtet, wie Walrosse gezielt mit den Stosszähnen am Boden ihres Wasserbeckens scharren.

Klar ist: Stosszähne sind ein Ausdruck des sozialen Rangs innerhalb einer Herde. Und sie sind eine effiziente Waffe. Ein vorsichtiger Eisbär wird damit mühelos durchbohrt.

Und sie werden als Fortbewegungsmittel eingesetzt: Sie ziehen sich damit auf eine Eisscholle hoch. Oder stützen sich darauf ab,



Die bis zu 450 Tasthaare des Borstenbarts sind sehr sensibel: Mit ihnen spürt das Walross Muscheln im Sand auf.

um ein Nickerchen zu halten. Daher rührt auch der wissenschaftliche Name des Walrosses, Odobenus. Das ist Griechisch und heisst Zahn-Läufer.

Die Stosszähne der Männchen sind länger und eher eckig, während diejenigen der Weibchen eher rund sind, dafür stärker gekrümmt. Sie werden in der Regel einen halben Meter lang, in Ausnahmefällen bis zu einem Meter.

Weil sie die Stosszähne abnutzen und im Alter spröde werden, kann es vorkommen, dass ein Zahn abbricht. Das wäre eine andere Erklärung, warum man hin und wieder Tiere mit nur eineinhalb Stosszähnen sieht.

K()eine Feinde

Feinde haben die Walrösser eigentlich keine: Zwar versuchen Eisbären manchmal,



Jungtiere bleiben bis zu fünf Jahre bei ihrer Mutter.

eine Herde zu verscheuchen, um sich auf ein zurückgebliebenes Tier zu stürzen, ein ganz altes oder ganz junges. Aber das ist, wie wir oben gesehen haben, ein gefährliches Unterfangen.

Forscher haben schon beobachtet, dass Walrosse von Killerwalen attackiert wurden. Dann siehts schlecht aus für unsere Freunde, auch wenn sie eine sprichwörtlich dicke Haut haben, durch die sich auch ein Killerwal erstmal durchbeissen muss: 4 Zentimeter dick ist das Leder, dann erst kommt die Fettschicht.

Winzige Parasiten wie Blutsaugende Läuse, Faden- und Kratzwürmer, Viren und Bakterien setzen den Walrössern viel mehr zu als die grossen Eisbären und Orcas. Der gefährlichste Feind bleibt jedoch der Mensch. Auch wenn die Walrossjagd und der Elfenbeinhandel weltweit aufs Strengste reglementiert sind.

Trauer um Antje

Das berühmteste Walross hiess übrigens Antje: Es lebte im Hamburger Tierpark Hagenbeck und verstarb 2003 friedlich im Alter von 27 Jahren. Viele Jahre lang war Antje ein Pausenfüller im Fernsehsender NDR: www.youtube.com/watch?v=95YPak90tvo&feature=related.

Und um nochmal auf die Gesänge der Meerjungfrauen zurückzukommen: Den berühmtesten Walross-Song haben die Beatles gesungen: «I Am The Walrus», 1967. Dummerweise kommt darin kein einziges Walross vor. Worum es darin geht, wissen nicht mal die Beatles genau. Polarnews



PolarNEWS-REISEN

PolarNEWS möchte seinen Leserinnen und Lesern ausgewählte Expeditionen in polare Regionen empfehlen. Kühle Gebiete sind unsere Leidenschaft. Wir waren da und können deshalb über diese abgelegenen Gegenden ausführlich berichten. Dank jahrelanger Erfahrung und fundiertem Wissen werden Sie kompetent beraten und begleitet.

Entdecken Sie zusammen mit den Polarfotografen Heiner und Rosamaria Kubny oder den Biologen Dr. Michael Wenger, Dr. Ruedi Abbühl, der Spitzbergen-Spezialistin Anja Fleig und Stefan Gerber zwei der letzten Naturparadiese dieser Welt – die Arktis und die Antarktis. Nirgendwo ist die Natur unberührter und andersartiger. Erleben Sie die schöpferische Kraft der Natur in ihrer ganzen Unberührtheit und magischen Schönheit.



Antarktis – Falkland – South Georgia – Antarktische Halbinsel 1. bis 24. November 2012

1. Tag: Flug – Buenos Aires

Flug von Zürich nach Buenos Aires mit der Lufthansa.

2. Tag: Buenos Aires

Transfer zum Hotel, am Nachmittag Stadtrundfahrt. Übernachtung mit Frühstück im Mittelklasse-Hotel.

3. Tag: Buenos Aires – Ushuaia

Flug von Buenos Aires nach Ushuaia, Transfer zur Einschiffung am Nachmittag.

4. Tag: Auf See

Fahrt in Richtung Falklandinseln. Wir geniessen die Ruhe auf Deck und die endlose Weite des südlichen Ozeans.

5./6. Tag: Falklandinseln

Ankunft auf den Falklands. Zum ersten Mal begegnen wir der vielfältigen einheimischen Tierwelt.

7./8. Tag: Auf See

Überfahrt nach South Georgia. Mit etwas Glück werden wir während der Überfahrt Wale sichten.

9.–12. Tag: South Georgia

Hier bietet sich eine einmalige Landschaftsszenerie bestehend aus Bergen und Gletschern. Wir besuchen Kolonien von Königspinguinen sowie Albatrosse und können Robben verschiedener Arten beobachten.

13. Tag: Auf See

Die ersten Eisberge und skurrile Eisskulpturen gleiten an uns vorbei.

14. Tag: South Orkney Island

Geplant ist ein Besuch auf der argentinischen Forschungsstation Orcadas.

15. Tag: Auf See

Wir sind unterwegs zum sechsten Kontinent.

16.–19. Tag: Antarktische Halbinsel

Je nach Wetterbedingungen werden verschiedene Orte angefahren, zum Beispiel die Vulkaninsel Deception, Paradise Bay, der Lemaire-Kanal oder Paulet Island.

20./21. Tag: Drake Passage

Wir verlassen die Antarktische Halbinsel und fahren durch die Drake Passage in Richtung Kap Hoorn.

22. Tag: Ushuaia – Buenos Aires

Am Morgen Ankunft in Ushuaia. Transfer zum Flugplatz und Inlandflug nach Buenos Aires. Übernachtung mit Frühstück im Mittelklasse-Hotel.

23. Tag: Buenos Aires – Zürich

Am Nachmittag Rückflug ab Buenos Aires via Frankfurt nach Zürich.

24. Tag: Zürich

Am frühen Nachmittag Ankunft in Zürich.

Programmänderungen wegen Wetter- und Eisbedingungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis: ab 13'450 Franken.

Reiseleitung:

Dr. Ruedi Abbühl, Meeresbiologe und Filmproduzent.

Eine PolarNEWS-Expedition in Zusammenarbeit mit Kontiki-Saga.

Antarktis – Falkland – South Georgia – Antarktische Halbinsel

30. Dezember 2012 bis 22. Januar 2013

Freuen wir uns auf die interessante Tierwelt mit Königs- und Adéliepinguinen, Seehunden, Albatrossen und vielleicht auch Wale. Und natürlich auf die einmaligen Landschaften mit kantigen Bergen und blauen Gletschern.



1. Tag: Flug – Buenos Aires

Flug von Zürich über Frankfurt nach Buenos Aires mit der Lufthansa.

2. Tag: Buenos Aires

Transfer zum Hotel, am Nachmittag Stadtrundfahrt. Übernachtung mit Frühstück im Mittelklasse-Hotel.

3. Tag: Buenos Aires

Ausflug ins Tigre-Delta, der Abend steht zur freien Verfügung.

4. Tag: Buenos Aires – Ushuaia

Flug von Buenos Aires nach Ushuaia, Transfer zur Einschiffung am Nachmittag.

5. Tag: Auf See

Fahrt in Richtung Falklandinseln. Wir geniessen die Ruhe auf Deck und die endlose Weite des südlichen Ozeans.

6./7. Tag: Falklandinseln

Geplant sind Anlandungen auf Carcass Island und Saunders Island. Am zweiten Tag besuchen wir den Hauptort Port Stanley.

8./9. Tag: Auf See

Überfahrt nach South Georgia, begleitet von der vielfältigen Vogelwelt des Südatlantik.

10.–13. Tag: South Georgia

Hier besuchen wir die grossen Kolonien der Königspinguine. Auf Prion Island nisten die Wanderalbatrosse. Im Süden der Insel durchfahren wir den Drygalski Fjord. Es werden auch verschiedene Wanderungen angeboten. In Grytviken besuchen wir das Museum und das Grab von Shackleton.

14. Tag: Auf See

Einen Tag dauert die Überfahrt nach South Orkney Island.

15. Tag: South Orkney Islands

Wir besuchen die argentinische Forschungsstation Orcadas. Diese wurde im Jahr 1903 gegründet und ist die älteste permanent besetzte Forschungsstation der Antarktis.

16. Tag: Auf See

Wir sind unterwegs zum sechsten Kontinent.

17.–19. Tag: Antarktische Halbinsel

Je nach Wetterbedingungen werden verschiedene Orte angefahren, zum Beispiel die Vulkaninsel Deception, Paradise Bay, der Lemaire-Kanal oder Paulet Island.

20./21. Tag: Drake Passage

Wir verlassen die Antarktische Halbinsel und fahren durch die Drake Passage in Richtung Kap Hoorn.

22. Tag: Ushuaia – Buenos Aires

Am Morgen Ankunft in Ushuaia. Transfer zum Flugplatz und Inlandflug nach Buenos Aires. Übernachtung mit Frühstück im Mittelklasse-Hotel.

23. Tag: Buenos Aires – Zürich

Am Nachmittag Rückflug ab Buenos Aires via Frankfurt nach Zürich.

24. Tag: Zürich

Am frühen Nachmittag Ankunft in Zürich.

Programmänderungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis: ab 15'975 Franken.

Reiseleitung:

Stefan Gerber, Fotograf und Polarkenner.

Eine PolarNEWS-Expedition in Zusammenarbeit mit Kontiki-Saga.

Antarktis – Falkland – South Georgia – Antarktische Halbinsel

18. Januar bis 9. Februar 2013

Eine Reise ins Tierparadies am südlichen Ende der Welt. Wir besuchen sieben verschiedene Pinguinarten, Seehunde und Albatrosse und sehen vielleicht Wale. Die pure Schönheit und Weite der Antarktis.

1. Tag: Zürich – Buenos Aires

Linienflug Zürich–Buenos Aires mit der Lufthansa, Transfer zum Hotel, Übernachtung mit Frühstück.

2. Tag: Buenos Aires

Am Morgen unternehmen wir eine Stadtrundfahrt, der Nachmittag steht zur freien Verfügung. Übernachtung mit Frühstück.

3. Tag: Buenos Aires – Ushuaia

Transfer zum Flughafen, Weiterflug nach Ushuaia. Nach der Landung Transfer zum Hafen, Einschiffung und Abfahrt in Richtung Falkland.

4. Tag: Auf See

Unterwegs nach Falkland.

5./6. Tag: Falklandinseln

Auf mehreren Ausflügen besuchen wir die faszinierende Tierwelt der Falklands.

7./8. Tag: Auf See

Auf der Überfahrt nach South Georgia passieren wir die Shag Rocks: Die fünf aus dem Meer ragenden Felspitzen sind die Vorboten South Georgias.

9.–12. Tag: South Georgia

Wir erreichen South Georgia, das Tierparadies im südlichen Atlantik. Hier brüten fünf verschiedene Pinguinarten. Während vier Tagen besuchen wir verschiedene Orte der Insel. In Grytviken, einer verlassenen Walfangstation, befinden sich das Grab von Sir Ernest Shackleton und ein Museum.

13. Tag: Auf See

Überfahrt zu den South Orkney Islands.

14. Tag: South Orkney Islands

Wir besuchen die argentinische Forschungsstation Orcadas. Vorbei an Signy Island und durch die Norman Strait halten wir Ausschau nach driftenden Eisbergen.

15. Tag: Auf See

Überfahrt zur Antarktischen Halbinsel.

16.–18. Tag: Antarktische Halbinsel

Je nach Wetterbedingungen werden verschiedene Orte angefahren, zum Beispiel die Vulkaninsel Deception,

Paradise Bay, der Lemaire-Kanal oder Peterman Island.

19./20. Tag: Drake Passage

Wir verlassen die Antarktische Halbinsel und fahren durch die Drake Passage in Richtung Kap Hoorn.

21. Tag: Ushuaia

Am Morgen erreichen wir Ushuaia. Transfer zum Flughafen und Inlandflug nach Buenos Aires. Übernachtung im Mittelklasse-Hotel.

22. Tag: Buenos Aires – Zürich

Am Nachmittag Rückflug ab Buenos Aires via Frankfurt nach Zürich.

23. Tag: Zürich

Am frühen Nachmittag landen wir in Zürich.

Programmänderungen wegen Wetter- und Eisbedingungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis: ab 15'690 Franken.

Reiseleitung:

Dr. Michael Wenger, Meeresbiologe.

Eine PolarNEWS-Expedition in Zusammenarbeit mit Kontiki-Saga.



Verlangen Sie detaillierte Unterlagen bei

PolarNEWS

Ackersteinstrasse 20, CH-8049 Zürich

Tel. +41 44 342 36 60

Fax +41 44 342 36 61

Mail: redaktion@polar-news.com

www.polar-reisen.ch



Arktis – Auf der Suche nach Eisbären 23. Juni bis 1. Juli 2012

Spitzbergen, das Land der Eisbären. Etwa 1500 von ihnen leben im Bereich dieser Inselgruppe an Land oder auf dem Packeis. Auf dieser Fahrt kommen vor allem die Fans des Königs der Arktis und Fotografen auf ihre Rechnung.

1. Tag: Zürich–Oslo–Longyearbyen

Am Morgen Flug von Zürich nach Oslo. Am Abend Weiterflug nach Longyearbyen, Übernachtung im Spitzbergen Hotel.

2. Tag: Longyearbyen

Am Morgen kulturelles und geschichtliches Treffen in Longyearbyen. Am frühen Abend Einschiffung und Fahrt durch den Isfjorden.

3. Tag: Westküste

Auf der Fahrt nach Norden, entlang der Westküste Spitzbergens, werden wir Sallyhamn erreichen. Dort wurde vor zwei Jahren ein toter Finnwal angeschwemmt, der zum Anziehungspunkt für Eisbären wurde. Später setzen wir die Reise in den Raudfjord fort, wo wir Bart- und Ringelrobben sowie viele Seevogelarten erwarten.

4. Tag: Liefdefjorden–Monacogletscher

Heute erreichen wir den Liefdefjorden und unternehmen eine Tundrawanderung auf der Insel Andøya. Eiderenten und Kurzschnabelgänse nisten hier. Bei günstigen Eisverhältnissen erreichen wir den Monacogletscher. Dreizehnmöwen fischen hier zu tausenden an der Abbruchkante, immer wieder lassen sich an der Gletscherkante Eisbären beobachten.

5. Tag: Hinlopenstrasse

Heute fahren wir in die Hinlopenstrasse, dem Territorium von Bart- und Ringelrobben, Eisbären und Elfenbeinmöwen. Ziel ist das Alkefjellet, ein Vogelfelsen, auf dem Tausende von Dickschnabellummen in spektakulärer Umgebung nisten.

6. Tag: Siebeninseln

Am Vormittag hoffen wir auf eine Anlandung auf Lågøya, hier vermuten wir Walrosse an ihren Lagerplätzen. Später steuern wir den nördlichsten Punkt unserer Reise an: Phippsøya auf den Siebeninseln, nördlich von Nordaustlandet gelegen. Eisbären und Elfenbeinmöwen bewohnen diese nördlichsten Inseln. Bei optimalen Bedingungen verbringen wir einige Stunden im Packeis.

7. Tag: Entlang der Eisgrenze

Wir folgen unserem Weg zurück nach Westen, wobei wir die meiste Zeit der Eisgrenze entlang fahren auf der steten Suche nach Eisbären und dem seltenen Grönlandwal.

8. Tag: Prinz Karls Forland

Wir landen an der Nordspitze von Prinz Karls Forland nahe Fuglehuken. Hier nisten Seevogel an den Klippen, und Polarfüchse suchen den Fuss der Felswände nach herabgestürzten Jungvögeln und Eiern ab. Spitzbergen-Rentiere grasen auf den relativ saftigen Weiden. In der Nacht erreichen wir Longyearbyen.

9. Tag: Longyearbyen–Zürich

Ausschiffung, Rückflug über Oslo nach Zürich.

Programmänderungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis: ab 5750 Franken.

Reiseleitung:

Heiner + Rosamaria Kubny.

Eine PolarNEWS-Expedition in Zusammenarbeit mit Kontiki-Saga.

Arktis – Spitzbergen

1. Reise: 9. bis 19. Juli 2012

2. Reise: 30. Juli bis 9. August 2012

Svalbard, wie Spitzbergen auch genannt wird, ist eine Inselgruppe zwischen dem 74. und 81. Grad nördlicher Breite. Sie setzt sich zusammen aus den Inseln Westspitzbergen, die als einzige bewohnt ist, Nordostland, Edge- und Barents-Insel, Prinz Karls Forland und benachbarte Inseln. Dank den Auswirkungen des Golfstromes findet man hier aber trotzdem 160 Pflanzenarten. Spitzbergen ist auch Heimat von 130 Vogelarten, Rentieren, Walrossen und Polarbären.



1. Tag: Zürich–Oslo–Longyearbyen

Am Morgen Flug von Zürich nach Oslo. Am Abend Weiterflug nach Longyearbyen, Übernachtung im Spitzbergen Hotel.

2. Tag: Longyearbyen

Am Morgen kulturelles und geschichtliches Treffen in Longyearbyen. Am frühen Abend Einschiffung und Fahrt durch den Isfjorden.

3. Tag: Krossfjord–Ny Ålesund

Am Morgen erleben wir die erste Zodiakfahrt entlang des spektakulären 14.-Juli-Gletschers. Am Nachmittag führt uns die Reise nach Ny Ålesund, der nördlichsten permanent bewohnten Siedlung der Erde.

4. Tag: Der 80. Breitengrad

Auf Amsterdamøya besuchen wir die Reste der niederländischen Walfangstation aus dem 17. Jahrhundert und auf Fuglesangen die Kolonie der Krabben-taucher. Auf dem Weg zur nahen Moffen-Insel, Heimat der Walrosse, überqueren wir den 80. Breitengrad.

5./6. Tag: Hinlopenstrasse

Die Lagøya in der nördlichen Einfahrt der Hinlopenstrasse bietet eine weitere Möglichkeit, Walrosse zu sehen. In der Hinlopenstrasse stehen die Chancen gut, Bart- und Ringelrobben, Polarbären und Elfenbeinmöwen zu beobachten.

7. Tag: Barents- und Edgøya-Insel

Auf der Barents-Insel besuchen wir am Morgen eine Trapperhütte, am Nachmittag unternehmen wir eine Zodiakfahrt zur Insel Edgøya und werden in der Diskobukta anlanden.

8. Tag: Bölscheøya-Insel

Besuch auf Bölscheøya und Aekongen, wo ein komplett zusammengesetztes Grönlandwalskelett am Strand zu besichtigen ist.

9. Tag: Südspitzbergen

Fahrt durch die zahlreichen Seitentfjorde des spektakulären Hornsundes.

10. Tag: Van-Keulen-Fjord

Landung auf Ahlstrandhalvøya an der Mündung des Van-Keulen-Fjords. Haufenweise liegen Skelette der Weisswale am Strand, die hier im 19. Jahrhundert gejagt wurden.

11. Tag: Longyearbyen–Zürich

Ausschiffung, Rückflug über Oslo nach Zürich. Am Nachmittag Ankomst in Zürich.

Programmänderungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis: ab 6340 Franken.

Reiseleitung:

1. Reise: Stefan Gerber, Polarfotograf.

2. Reise: Dr. Ruedi Abbühl, Biologe und Filmproduzent.



Arktis – Spitzbergen – Ostgrönland – Island 25. August bis 8. September 2012

Ostgrönland gehört weltweit zu den letzten Gebieten mit unberührter Natur. Durch die dicke Eisdecke im Winter und den breiten Treibeisgürtel im Frühling und im Sommer ist dieser Teil Grönlands weitgehend vom Rest der Welt abgeschnitten. Erst vor 100 Jahren kamen die ersten Europäer hierher.

1. Tag: Zürich–Oslo–Longyearbyen

Am Morgen Flug von Zürich nach Oslo. Am Abend Weiterflug nach Longyearbyen, Übernachtung im Spitzbergen Hotel.

2. Tag: Longyearbyen

Am Morgen kulturelles und geschichtliches Treffen in Longyearbyen. Am frühen Abend lichten wir den Anker und fahren durch den Isfjorden.

3. Tag: Raudfjord–Moffen Island

Wir fahren in den Raudfjord an der Nordostküste von Spitzbergen, ein schöner Fjord mit spektakulären Gletschern. Hier sind Ringelrobben und Bartrobben zu Hause. Von hier aus nehmen wir Kurs auf Moffen Island, wo meistens Walrosse am Strand versammelt sind.

4./5. Tag: Auf See

Mit Kurs West durchqueren wir die Grönlandsee und sehen vielleicht die Kante des Ostgrönlandeisstromes. Wir halten Ausschau nach Walen und Seevögeln.

6. Tag: Foster Bugt–Myggebugten

Wir nähern uns Grönland und versuchen durch das Eis in die Foster Bugt zu fahren, wo wir auf eine Anlandung bei Myggebugten hoffen. Wir steuern durch den Kaiser-Franz-Joseph-Fjord, ein fantastischer Ort, umringt von hohen Bergen zu beiden Seiten. Im Inneren des Fjordes sammeln sich sehr viele Eisberge.

7. Tag: Blomster Bugt und Ella Ø

Wir hoffen auf eine Anlandung an der Blomster Bugt, um dort die schönen geologischen Formationen zu besuchen. Schneehasen und seltene Vogelarten kann man hier zu sehen bekommen. Am Nachmittag nehmen wir Kurs entlang Teufelschloss und Ella Ø.

8. Tag: Antarcticahavn

Die erste Tageshälfte verbringen wir im Antarcticahavn, ein weitläufiges und ausgedehntes Tal, in dem man auch Gruppen von Moschusochsen begegnen kann. Zu dieser Zeit kann man die herbstlichen Farben der kargen arktischen Vegetation bestaunen.

9. Tag: Scoresby-Sund

Heute erreichen wir den Scoresby-Sund und fahren am Vormittag entlang der schroffen und vergletscherten Volquart-Boons-Küste. Wir hoffen auf einen Zodiakausflug entlang der Gletscherfront dieser Küstenlinie und können vielleicht in der Nähe des Maane-Gletschers an Land gehen. Später planen wir eine Anlandung auf Danmarks Ø, wo sich Ruinen einer Inuit-Siedlung befinden, die vor 200 Jahren verlassen wurde. Am Abend geht die Reise weiter durch schöne Fjorde gegen Westen, hier staut sich das Eis regelrecht.

10. Tag: Kap Hofmann Halvø

Wir gehen auf der Kap Hofmann Halvø an Land. In dieser Gegend weiden oft Moschusochsen. Auch Alpenschneehühner und Eistaucher können wir hier beobachten. Am Abend geht unsere Fahrt weiter durch den Fjord Richtung Scoresby Land. Die Tundra mit ihren warmen Herbstfarben und die hohen dunklen Berge im Hintergrund bilden ein wunderbares Panorama.

11. Tag: Nordwestfjord

Im Nordwestfjord in Scoresby Land treffen wir am Morgen auf gigantische Eisberge. Einige sind über 100 Meter hoch und mehr als 1 Kilometer lang. Wir gehen in der Nähe vom Sydkap an Land, um die Überreste eines Winterdorfs der Thulekultur zu besichtigen. Bis zu zwanzig Menschen fanden in diesen winzigen Behausungen Unterschlupf.

12. Tag: Ittoqqortoormiit

Wir erreichen Ittoqqortoormiit, mit 500 Einwohnern die einzige grössere Siedlung am Scoresby-Sund. Hier unternehmen wir einen ausgedehnten Erkundungs-Spaziergang durch das Dorf. Nach dem Abendessen nehmen wir Kurs nach Süden auf und passieren die atemberaubende Landschaft der Blossville-Küste.

13. Tag: Auf See

Auf der Fahrt nach Island durchqueren wir die Dänemarkstrasse und hoffen, Wale und Seevogel beobachten zu können. In der Nacht präsentiert sich vielleicht auch eine Aurora Borealis.

14. Tag: Akureyri–Reykjavik

Mit der Ankunft in Akureyri endet die Expeditionsschiffsreise. Mit dem Bus reisen wir über die weiten Hochflächen Nordislands und erreichen am Nachmittag unser Quartier in Reykjavik.

15. Tag: Reykjavik–Zürich

Rückflug über Kopenhagen nach Zürich. Ankomst am Nachmittag.

Programmänderungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis: ab 7480 Franken.

Reiseleitung:

Anja Fleig, Polar- und Spitzbergen-Spezialistin.

Eine PolarNEWS-Expedition in Zusammenarbeit mit Kontiki-Saga.

GRATIS

PolarNEWS bleibt gratis

Böse Zungen lästern, was keinen Preis habe, sei nichts Wert... PolarNEWS beweist das Gegenteil: Wir berichten über die polaren Gebiete dieser Erde und greifen vertieft Themen aus der Wissenschaft und der Tierforschung auf. Wir portraituren Menschen, die in der Kälte leben, veröffentlichten ergreifende Reiseberichte und, und – alles gratis.

Natürlich könnten wir einen Abonnementspreis erheben und das PolarNEWS am Kiosk verkaufen. Aber wir möchten insbesondere Jugendlichen und Schülern diese lehrreiche und brückenschlagende Lektüre nicht vorenthalten: Viele Schulklassen arbeiten im Unterricht mit PolarNEWS.



Dass viele Leserinnen und Leser trotzdem einen Beitrag an unsere Arbeit geben möchten, liegt nicht daran, dass unser Heft «keinen Wert» erhalten soll, sondern weil sie PolarNEWS unterstützen möchten. Wir haben uns deshalb entschlossen, diesen Support zu ermöglichen, indem wir an dieser Stelle eine Postkarte beilegen. Mit ihr kann man übrigens auch weitere Gratis-exemplare von PolarNEWS bestellen.

Redaktion PolarNEWS | Ackersteinstrasse 20 | 8049 Zürich | Mail: redaktion@polar-news.com

Telefon +41 44 342 36 60 oder Fax +41 44 342 36 61

www.polar-news.com

interior
innovation
award
2011

Winner

KÜCHEN FÜR PERSÖNLICHKEITEN

Seit über 35 Jahren kennen Sie unsere Küchen unter dem Namen Miele DIE KÜCHE. Die Erfahrung dieser langen Zeit fliesst nun ein in unsere neue Marke WARENDORF. Wir wissen: Eine gute Küche passt perfekt zu ihrem Besitzer. Sie ist individueller Lebensstil. Ob Sie eine kühle, funktionale Küche suchen oder die Küche als lebendiges Lebenszentrum inszenieren möchten – erfahren Sie mehr unter: www.warendorf-kuechen.ch

Besuchen Sie uns zur Messe „neue räume 11“:
1. bis 6. November 2011 / ABB event hall 550 / Zürich-Oerlikon



WARENDORF

Küchen für
Persönlichkeiten
seit 1973

Arktis – Antarktis



PolarNEWS und die Polarspezialisten Heiner und Rosamaria Kubny nehmen Sie mit in die faszinierende Welt der Arktis und Antarktis.



Verlangen Sie den
Spezialprospekt!

www.polar-reisen.ch

PolarNEWS
Heiner & Rosamaria Kubny
Ackersteinstrasse 20
CH-8049 Zürich

Telefon +41 44 342 36 60
Fax +41 44 342 36 61
Mail kubny@aol.com