

Erster Höhepunkt in Moskau

Das hat ja gut angefangen: Während den Dreharbeiten zum Dokumentarfilm über das Eiscamp Barneo traf das PolarNEWS-Filmteam den weltberühmten Polarforscher Arthur N. Chilingarov zum Interview.



Unverhofftes «Gipfeltreffen»: PolarNEWS-Fan Arthur N. Chilingarov (r.) mit Rosamaria und Heiner Kubny in dessen Büro in Moskau.

Text: Christian Hug

Bilder: PolarNEWS-Filmteam

Jedes Jahr aufs Neue wird auf der russischen Seite der Arktis das Eiscamp Barneo errichtet: Rund 100 Kilometer vom Nordpol entfernt steht das Zeltlager im Frühling für vier bis sechs Wochen auf dem Eis, bevor es wieder komplett abgebaut wird. Während dieser paar Wochen dient das Camp vor allem Touristen, die hier auf schönes Wetter hoffen. Denn dann ist ein Helikopterflug vom Eiscamp Barneo zum Nordpol möglich. Warum sind Touristen an so einem Ort? Während der Zeit der Sowjetunion wurden in arktischen Gebieten für wissenschaftliche und militärische Zwecke oft temporäre Stationen eingerichtet. Die kamen aber mit

der Öffnung Russlands Anfang der Neunziger-Jahre «aus der Mode». Mit dem Eiscamp Barneo wurde die Idee der zeitlich beschränkten Camps auf dem Drifteis vor rund zehn Jahren wiederbelebt, nur sind die Camps zur Freude aller Arktisfans diesmal öffentlich zugänglich.

Das mag etwas sonderbar erscheinen, macht aber durchaus Sinn: Im Camp Barneo sind nämlich immer auch Forscher anzutreffen, hauptsächlich russische.

Wesentlich spannender sind deshalb Fragen wie diese: Wie wird das Camp Barneo aufgebaut? Das Lager steht schliesslich mitten auf driftendem Eis, das heisst, der «Boden» ist ständig in Bewegung. Wer findet wie den idealen, sprich sichersten Platz im ewigen Eis? Wie kommt all das Material vom

Festland in die Eiswüste? Wie funktioniert der Nachschub? Kurz: Wir erbringt man eine dermassen gigantische logistische Leistung?

Lange Vorbereitungen

Heiner und Rosamaria Kubny gingen diesen Fragen nach. Und sie beschlossen, einen Dokumentarfilm über den Aufbau des Eiscamps Barneo zu drehen. Aufbauend auf ihren bereits bestehenden Kontakten zu russischen Abenteurern, Logistikern und Veranstaltern, knüpften Heiner und Rosamaria weitere Verbindungen und starteten schliesslich das Projekt Dokumentarfilm Barneo.

«Die grössten Schwierigkeiten ergaben sich beim Einholen der vielen nötigen Bewilligungen», erzählt Heiner Kubny,

«schliesslich bewegen wir uns zum Teil in Sperrgebieten. Zudem werden sämtliche Transporte mit Flugzeugen und Helikoptern durchgeführt, die der Armee unterstellt sind.»

Sechs Monate lang planten, insistierten und verhandelten Heiner und Rosamaria, bis das Projekt spruchreif war: PolarNEWS sollte das erste nicht-russische Filmteam stellen, das über das Errichten des Eiscamps Barneo einen Dokumentarfilm drehen darf. Vorgeesehen waren Interviews und Dreharbeiten in Moskau, Murmansk, auf Spitzbergen und Sewernaja Semlja und natürlich am Nordpol. Dafür wird sich das Viererteam der PolarNEWS-Filmmequipe auf drei Orte aufteilen.

Der Plan: Rosamaria Kubny und Simon Usteri dokumentieren die Touristenflüge, die von Spitzbergen ins Camp fliegen. Heiner wird den Aufbautrupps begleiten: Dieser fliegt von der nordsibirischen Stadt Khatanga zur Inselgruppe Sewernaja Semlja und von dort aus einen Tag lang über das offene Eis. Dort landen sie und rufen einen Transportflieger, der in Murmansk startet und über der Mannschaft im offenen Eis Treibstoff abwirft. Hier wird ein Treibstoffdepot eingerichtet, bevor die Crew weiterfliegt und rund 100 Kilometer vom Nordpol entfernt einen geeigneten Platz auf dem driftenden Eis sucht, wo das Lager aufgebaut werden kann. Erneut startet eine Iljuschin-76-Transportmaschine in Murmansk, um Zelte und Fahrzeuge über der definierten Stelle abzuwerfen. Auf diesem Flieger wird der PolarNEWS-Kameramann Werner Breiter mit an Bord sein und filmend mit einem Fallschirm über dem Camp abspringen.

Ein Treffen mit dem Helden

Anfang März dieses Jahres flogen Heiner und Rosamaria zusammen mit Werner Breiter und Simon Usteri von Zürich nach Moskau. Das Abenteuer begann. Und startete schon in Moskau, der ersten Station des Filmteams, mit einem unerwarteten Höhepunkt: Ein Interview mit dem weltweit renommierten Polarforscher und Politiker Arthur N. Chilingarov.

Der heute 72-jährige Arthur Chilingarov war der Leiter mehrerer russischer Arktis- und Antarktis-Expeditionen. Er ist korrespondierendes Mitglied der Russischen Akademie der Naturwissenschaften, erhielt den Titel «Held der Sowjetunion» im Jahr 1986 und den Titel «Held der Russischen Föderation» im Jahr 2008. Chilingarov ist seit 1993 auch Mitglied der Staatsduma und Mitglied der Partei «Einheitliches Russland».

Er war der Initiator und Leiter jenes Unternehmens im August 2007, das weltweit

zu reden gab: Die beiden Mini-U-Boote «Mir» 1 und 2, unter anderem mit Arthur Chilingarov an Bord, tauchten 4261 Meter tief unter das arktische Eis und setzten am Nordpol eine russische Flagge auf den Meeresgrund. Damit wollten die Russen ihren Besitzanspruch auf die Antarktis markieren (siehe «Wem gehört die Arktis?», PolarNEWS Nummer 11). «Die Arktis ist russisch», sagte Chilingarov nach der Tauchfahrt. «Wir müssen beweisen, dass der Nordpol eine Erweiterung der russischen Landmasse ist.»

In den ehrwürdigen Hallen der russischen Staatsduma, der ersten Kammer des Parlaments der russischen Föderation, traf das PolarNEWS-Team nach mehreren Sicherheits-Checks auf Arthur Chilingarov, die Koryphäe der russischen Polarforschung. Chilingarov unterstützt den Dokumentarfilm des PolarNEWS-Teams über das Eiscamp

Barneo. Er staunte, als ihm Heiner und Rosamaria Kubny einige Ausgaben von PolarNEWS schenkten. Und Heiner staunte, als er im Büro von Chilingarov ein Bild von einem Eisbären hängen sah, das er selber gemacht hatte!

Spätestens jetzt war natürlich das Eis gebrochen! Arthur Chilingarov bat Heiner, das Eisbär-Bild zu signieren, und dachte laut darüber nach, wie er das Magazin PolarNEWS in seine eigene wissenschaftliche Arbeit miteinbeziehen könnte.

Fortsetzung folgt

Ist das der Anfang einer neuen Zusammenarbeit? Hoffentlich! Dieses Interview war auf alle Fälle ein überaus freudiger und gelungener Auftakt eines spektakulären Abenteuers, über das wir in der nächsten Ausgabe von PolarNEWS ausführlich berichten werden.

PolarNEWS



Das PolarNEWS-Filmteam vor dem Abflug nach Moskau: (v.l.) Werner Breiter, Simon Usteri, Rosamaria und Heiner Kubny.



Überraschung: Arthur N. Chilingarov hat in seinem Büro ein Bild von Heiner Kubny hängen.

Im Provisorium

Man weiss nie, was kommt, wenn man im wilden Osten Russlands unterwegs ist. Deshalb machten wir uns auf die Suche nach jemandem, der aus jeder Situation das Beste machen kann.



Von Rosamaria Kubny (Text)
und Heiner Kubny (Bilder)

Die Reise: Tschukotka

Wann: 12.–28. September 2010

Teilnehmer: Rosamaria und Heiner Kubny
Werner Breiter, PolarNEWS-Kameramann
Sara Leuthold, SF-DRS-Kamerafrau

Vielleicht wäre alles gut geworden, wenn dieser Orkan in Anadyr nicht gewesen wäre. Dann hätten wir pünktlich von Moskau nach Anadyr weiterfliegen können und von dort nach Egvekinot, und alles wäre nach Plan gelaufen. Aber erstens kommt es anders, als man denkt, und zweitens in Russland sowie so. Und in Tschukotka ganz besonders.

Genau deshalb aber waren wir unterwegs dorthin, zum östlichsten Zipfel Russlands, dem wilden Osten an der Beringstrasse: Wir wollten einen örtlichen Reiseveranstalter testen, ob dieser fähig sei, trotz den in Russland üblichen Zwischenfällen und unvorhergesehenen Ereignissen eine aus westeuropäischer Sicht ordentliche Touristenreise durchzuführen.

Denn unser bisheriger Partner für PolarNEWS-Reisen konnte das nicht mehr. Deshalb nahmen wir Kontakt auf mit dem tschukotkischen Reisebüro Nortoco. Die Aufgaben, die wir stellten, klangen einfach: ein Besuch der Walrosskolonie in Vankarem sowie ein Trip zu den Rentierzüchtern in der Tundra bei Amguema. Und dazwischen heil durch die Tundra kommen.

Doch vorläufig setzt uns dieser Orkan in Moskau fest: Heiner und mich, den PolarNEWS-Filmer Werner Breiter und die Kamerafrau Sara Leuthold, die uns im Auftrag des Schweizer Fernsehens begleitet, um uns bei dieser Testreise zu filmen (siehe PolarNEWS Nummer 13 vom letzten Herbst).

Stundenlang warten wir auf dem Flughafen auf weitere Meldungen, bis wir in einem klapprigen Bus in ein noch klapprigeres Hotel gefahren werden, wo wir notdürftig übernachten und uns für die auf den morgigen Tag angekündigte Weiterreise vorbereiten.

Freudiges Wiedersehen

Nach einem neunstündigen Nachtflug und mit einem Tag Verspätung werden wir in Anadyr schliesslich von Natalia Belokoneva, einer Vertreterin des Reisebüros Nortoco, in Empfang genommen. Doch wie sich herausstellt, spricht sie kein Wort Englisch. Ein Minuspunkt für Nortoco.

Zum Glück wartet am Flughafen auch Nikolai Etyne auf uns: Er ist seit unserer ersten Reise nach Tschukotka vor drei Jahren unser treuer und vor allem verlässlicher Begleiter und wird auch diesmal mit von der Partie sein – und er spricht Englisch.

Nikolai erklärt uns, dass von hier aus nur einmal pro Woche ein Flieger nach Egvekinot abhebt und dieser eigentlich gestern gestartet wäre, aber wegen Windstürmen storniert wurde, was allerdings nicht bedeute, dass der Flug morgen durchgeführt werde.

Welcome to Russia! Wir schalten auf «Russland-Modus», was nichts anderes bedeutet, als dass die nächsten Stunden mit Warten, Telefonieren und Besprechen vergehen. Für Natalia ist das zugleich die erste Ernstfallprobe: Findet sie eine Lösung für unser Problem?

Sie findet: Für den Nachmittag organisiert sie kurzfristig einen Ausflug nach Gudym. Ein Pluspunkt für Nortoco. Nikolai schafft es derweil, in einem Hotel für uns ein Zimmer zu buchen, obwohl dieses schon komplett ausgebucht ist.

Die geheime Stadt Gudym

Ungeplanter Ausflug Nummer eins: Mit einem kleinen Bus fahren wir zehn Kilometer nach Gudym, der geheimsten Stadt Russlands. Während des kalten Krieges in den Siebziger-Jahren trieben russische Militärs ein riesiges Tunnel- und Bunkernetz in die umliegenden Berge und lagerten darin eine nicht bekannte Zahl Raketen mit atomaren Sprengköpfen. Im Ernstfall hätten die Soldaten der 99. motorisierten Schützen-Division die Raketen vom Flughafen Anadyr aus auf die 800 Kilometer entfernten USA abgefeuert.

Damals wohnten rund 10'000 Menschen in Gudym, heute ist es eine zerfallende Geisterstadt und immer noch militärische Hochsicherheitszone. Nur eine Handvoll Offiziere wissen, was heute noch in den Anlagen gebunkert wird.

Wir treffen einige Arbeiter, die damit beschäftigt sind, die Ruinen der Anlagen abzu-



Es wabert und wühlt und wuselt: Die Walrosskolonie bei Vankarem ist eine der grössten der Welt.

brechen. Natalia ermöglicht uns einen Rundgang durchs Gelände, danach begeben wir uns mit unserem Bus direkt in einen der bombensicheren Tunnels. Ein mulmiges Gefühl befällt mich in dem düster-dunklen Stollen angesichts der meterdicken, 40 Tonnen schweren Türen, mit welchen die Tunnels geschlossen werden konnten. Ein winziger, aber umso beunruhigenderer Einblick in die unantastbare Welt des russischen Militärs... Und ein weiterer Pluspunkt für Nortoco.

Am nächsten Morgen begeben wir uns wieder in die Abflughalle, um uns zu erkunden, ob der Flug nach Egvekinot heute durchgeführt oder erneut verschoben wird. Wir warten. Und telefonieren. Und besprechen. Drei ganze Tage lang. Eine alte Frau erzählt Nikolai, dass sie hier nun schon seit zwei Wochen auf einen Flug wartet, der aus verschiedensten Gründen immer wieder verschoben wurde. Natalia hilft! Sie hilft: In Tschukotka gibt es zwar keine Eisenbahn und nur sehr wenige Strassen, aber von hier aus fährt ein Schiff ins 300 Kilometer entfernte Egvekinot. Natalia besorgt uns Karten und entlässt uns auf die Weiterreise. Ein Pluspunkt für Nortoco. Inzwischen haben wir mit Nortoco die Reise um vier Tage verlängert, damit wir wieder im Plan sind.

Auf der «Kapitan Sotnikov»

Ungeplanter Ausflug Nummer zwei: Mit uns warten am Quai noch mindestens 200 weitere Fahrgäste, die meisten sind bekannte Gesichter vom Flughafen. Die «Kapitan Sotnikov» trifft pünktlich um 17 Uhr im

Hafen ein. Dieses eher leicht gebaute Schiff macht den Eindruck, als sei es für den Einsatz auf Binnenseen gedacht. Jetzt aber soll die Fahrt durch die unruhige Beringstrasse gehen – das deutet auf eine abenteuerliche Seereise hin, 170 Seemeilen und 16 Stunden lang. Sollten alle hier wartenden Passagiere mitgenommen werden, wäre das Schiff masslos überfüllt. Das Militär achtet akribisch auf gültige Dokumente der zusteigenden Passagiere. Als wir ablegen, bleibt trotzdem nur eine Handvoll Gäste am Quai zurück. Na dann Schiff ahoi!

Entsprechend gross ist das Gedränge auf allen Decks. Sara und ich verkümmeln uns unter einer Treppe. Die drei Vertreter des starken Geschlechts ziehen Wind und Wetter auf dem Aussendeck vor, vorläufig wenigstens. Ausgerechnet in diesem Durcheinander hat einer der Passagiere ganz offensichtlich ein Auge auf mich geworfen: Er bietet uns allen erst Getränke und Essen an, dann zückt er die obligate Wodkaflasche, und nach genügend exgetrunkenen Gläsern fragt er Heiner unverblümt, ob er «seine Tochter» heiraten dürfe. Dieser Mann weiss, wie man Frauen schmeichelt – und Heiner aus der Bahn wirft. Derweil übergibt sich der eine und andere Passagier infolge Seekrankheit. Mehr oder weniger wohlbehalten treffen wir am nächsten Morgen in Egvekinot ein. Endlich.

Die beiden einheimischen Tourguides Sergey Gurkin und Igor Ostraniza holen uns im Auftrag von Nortoco am Hafen ab, fahren uns in ihrem Jeep ins 80 Kilometer entfernte

Amguema und quartieren uns ein in einem kleinen, schlichten Häuschen. Wie sich herausstellt, müssen wir den Proviant für die kommenden Tage selber einkaufen, denn Nortoco hat nicht an unsere Verpflegung gedacht. Der Kandidat kriegt gleich zwei Minuspunkte.

Es rumpelt im Vestochot

Am nächsten morgen um halb sieben besteigen wir zwei Raupenfahrzeuge, die aussehen wie Schützenpanzer und von den Russen Vestochot genannt werden: Ab hier gibt es keine Strassen mehr, nur noch Tundra, für uns Passagiere im Vestochot nur sichtbar durch kleine, gepanzerte Scheiben.

Dafür rumpelt und rasselt es während der 16-stündigen Fahrt über Stock und Stein ganz gewaltig. Wir werden kräftig durchgeschüttelt, der Motorlärm ist ohrenbetäubend. Ohrenstöpsel sind hilfreich. Immerhin legen die Fahrer regelmässig Zwischenstopps ein, an denen wir uns kurz erholen können. Sergey und Igor bieten uns selber geräucherter Fischspezialitäten an, sie machen unsere Strapazen ein bisschen erträglicher.

Ganz abenteuerlich wird die Fahrt, als die beiden Vestochots vor einem riesigen See zu stehen kommen. Der sei vor zwei Wochen noch nicht dagewesen, erklären Sergey und Igor. Sie müssen es wissen, denn sie unternehmen regelmässig Transporte durch diese Gegend. Was also tun? Irgendwie müssen wir da durch. Igor versucht es mit seinem Vestochot als erster: Sachte rollt er ins Wasser, langsam, »



Beim Anblick der «Kapitan Sotnikov» wird's uns mulmig: So viele Leute sollen auf so einem kleinen Schiff durch die Beringstrasse fahren?



Das macht dann 254 Rubel: Im Lebensmittelgeschäft in Kanchalan wird noch mit dem Rechenschieber abgerechnet.



Bitte umsteigen: Vom Luftkissenboot wechseln wir in ein Kettenfahrzeug, das uns zur Rentierherde bringt.



Überraschung: Unterwegs von Egvekinot nach Amguema kreuzen wir den Weg eines mächtigen Braunbären.



Die beste Wahl: Unser treuer Freund Nikolai Ettyne wird der neue Partner für PolarNEWS-Reisen in Tschukotka.

aber stur wie ein Panzer tankt er sich buchstäblich durch die riesige Wassermasse, verschwindet fast im See und kommt nach einigen Minuten schliesslich unbeschadet am anderen Ufer an.

Jetzt wir. Mit derselben Vorsicht, denn dass Igor es geschafft hat, bedeutet nicht automatisch, dass wir ebenfalls heil rüber kommen. Unter Wasser könnten Löcher oder Gräben sein. Schotten dicht und rein. Das Wasser steht bis fast an den oberen Rand der Fenster, ein kurliges U-Boot-Gefühl, aber wir schaffen es ebenfalls. Igor meint, ein Vestochot würde problemlos auch komplett unter Wasser fahren. Das wollen wir aber lieber nicht ausprobieren... Wir möchten schnell weiter nach Vankarem und dort übernachten.

Bei den Walrössern

Und dann, endlich, endlich: Die Walrossherde! Unglaubliche 12'000 Tiere machen hier Pause auf ihrer Reise von Wrangel Island in den Süden durch die Beringstrasse. Alles Land, das wir sehen, ist von den kolossalen Tieren bedeckt, es röhelt und schnarrt und brüllt und brummt, es dampft, es wabert, es pulsiert, es ist schlicht und einfach umwerfend schön. Das ist eine der grössten Walrosskolonien überhaupt auf der Erde.

Zwei Eisbären sind in der Nähe der Herde. Der eine trottet bald davon, der andere schläft ausgebreitet in einer gemütlichen Mulde. Der hat offensichtlich schon gegessen und lässt sich durch unsere Anwesenheit nicht stören, er ist nicht neugierig. Doch wir sind sehr auf der Hut. Unser Begleiter, der gleichzeitig der örtliche Vertreter des WWF ist, hat seine Waffe geladen... Was für ein wunderbarer, endlos schöner Tag. Dafür haben sich alle bisherigen Strapazen gelohnt.

Am nächsten Tag schauen wir uns im 220-Seelen-Dorf Vankarem um. Die sanitären Anlagen sind in aller Regel in einem Zustand, dass ich einen kleinen Abstecher zum Strand bevorzuge. Ein Lebensmittelgeschäft bietet nicht viel mehr als vier Kartoffel und eine Flasche Coca-Cola an, die seit über einem Jahr abgelaufen ist.

Das Leben ist karg und aus unserer Sicht kurlig in Tschukotka. Aber die Menschen sind freundlich, spontan und guten Herzens. Irgendwie mag ich beides: Das Leben in der Wildnis und den Charakter, der sich daraus bei den Einheimischen ergibt.

Zum Nachtessen gibt es übrigens Fleisch und Innereien vom Walross... Wie das schmeckt? Genau so, wie das Land ist, nämlich ziemlich sonderbar.

Eigentlich war laut Reiseprogramm auf dem Weg zurück nach Amguema ein eintägiger Abstecher zu den Rentierzüchtern geplant. Doch wir erfahren, dass die Vestochot-Fahrer vom Reiseveranstalter Nortoco für diesen Extratag nicht bezahlt wurden. Auch unser Walrosskolonie-Begleiter wurde von Nortoco nicht entschädigt. Das haben wir dann übernommen. Und die Lebensmittel mussten wir schon wieder selber einkaufen. Wir verzichten deshalb auf den Ausflug zur Rentierfarm und notieren für Nortoco eine riesige Menge Minuspunkte – plus einen Extra-Minuspunkt dafür, dass eine kleine Bootsfahrt bei der Walrosskolonie satte 800 Franken gekostet hätte.

Lauter Improvisationen

Dafür kommt's zum ungeplanten Ausflug Nummer drei: Statt mit dem Flieger legen wir die Strecke Egvekinot–Anadyr erneut auf einem Schiff zurück, diesmal auf dem Kohlefrachter «Anatolij Torchiv». Immerhin sind wir die einzigen Passagiere an Bord und werden vom Kapitän sogar zum Dinner eingeladen.

Zurück in unsrem Ausgangspunkt Anadyr sind wir schliesslich ein paar Tage früher als geplant. Natalia von Nortoco, die sich hier

wieder um uns kümmert, schlägt uns vor, einen Ausflug mit dem Luftkissenboot den Fluss Anadyr hoch zum Vorzeigeort Kanchalan zu unternehmen. Selbstverständlich nehmen wir gerne an, wir haben ja kaum eine Alternative.

So kommts zum ungeplanten Ausflug Nummer vier: Die dreistündige Flussreise ist wunderschön, wir bestaunen die raue Gegend, sehen viele Tiere und die schöne Tundra-Flora. Aber weshalb die öde Siedlung Kanchalan ein Vorzeigeort sein soll, wie Natalia uns vorgeschwärmt hat, bleibt mir ein Rätsel.

Immerhin lernen wir hier Arkady Makuskyn kennen: Er ist der Chef der örtlichen Rentierbrigade Nr. 5 – Brigaden sind teilweise sehr grosse, nach kommunistischen Idealen strukturierte Rentierzüchter-Kommunen.

Doch noch Rentiere

Natürlich dürfen wir «seine» Rentierherde besuchen, so übersetzt eine Dame in gebrochenem Englisch, aber das sei erst morgen möglich und koste ein bisschen was. Spontan nehmen wir sein Angebot an. Wir sind ohne Proviant und völlig unvorbereitet hier, zudem berappen wir diesen Ausflug aus eigener Tasche, aber so eine Chance können wir uns nicht entgehen lassen. Längst haben wir aufgehört, die Minuspunkte für Nortoco zu notieren. Wir übernachteten im einzigen Hotel des Ortes, es besteht nur aus zwei Zimmern: eines für Männer und eines für Frauen. Beiden gemeinsam sind uralte, verrostete, durchhängende Betten.

Da es hier kein Restaurant gibt, organisieren wir im örtlichen Laden Lebensmittel. Nikolai, unser treuer Begleiter, ist um ein bisschen Komfort besorgt. Dazu gehört natürlich auch ein Gläschen Wodka. Oder zwei.

Früh am Morgen um sechs gehts los: Wir fahren zuerst ein paar Stunden mit dem Boot flussaufwärts, dann eine weitere Stunde übers Land mit einem Kettenfahrzeug, in dem sich vier Schlafkojen, Kochutensilien und ein Fass mit einem bestialisch stinkenden Brei darin befinden.

Die Rentierherde ist ein grandioses Erlebnis: Die Menschen hier sind freundlich und hilfe-reich, sie fangen für uns besonders schöne Tiere mit dem Lasso ein, sie treiben mit ihren Hunden die Herde so zusammen, dass wir die schönsten Bilder kriegen. Einmal treiben sie die Tiere sogar rund um uns herum, wir sind mitten in diesem Schwarm von Rentieren, ein aufregendes Gefühl. Rund 2000 Tiere umfasst diese Herde, allesamt schöne, stolze, anmutige Tundrabewohner, die so wunderbar in diese Landschaft passen.

Die Zeit vergeht im Flug. Es ist schon spät, als wir zurück beim Rentierbrigaden-Chef in Kanchalan sind: Arkady Makuskyn lädt uns zum Essen ein, aber nicht bei sich zu Hause in der warmen Stube, sondern in seiner aus Blech und Holz gezimmerten Garage. Hier serviert er uns delikaten geräucherten Fisch, Brot und verschiedenes leckeres Eingemachtes. Eine helle Freude, diese für uns ungewohnten Spezialitäten zu geniessen.

Erst spät in der kalten Nacht, Arkady hat mir für die Heimfahrt ein Paar Fellhandschuhe geschenkt, erreichen wir Anadyr und fallen todmüde, aber überglücklich in unsere quiet-schenden Betten.

Wir entscheiden uns

Heute ist unser letzter Tag in Tschukotka. Wir packen unsere Siebensachen und resümieren den eigentlichen Grund unserer Reise: Nortoco hat es nicht geschafft, uns zu überzeugen, unser neuer Reisepartner in Tschukotka zu werden. Sie brachten es nicht fertig, das «russisch-Standard-Chaos» zu ordnen, sie haben im Gegenteil oft sogar das Chaos erst ausgelöst.

Stattdessen gehen wir mit unserem bewährten Freund Nikolai alle Details nochmal durch – und fragen ihn am Ende des Gesprächs, ob er zukünftig der offizielle Partner für PolarNEWS-Reisen sein möchte. Nikolai sagt zu. Wir freuen uns sehr.

So kommt am Ende doch noch alles zum Guten: PolarNEWS hat einen neuen Partner. Heiner und ich konnten viele grossartige Fotos machen. Werner Breiter hat genügend Szenen unseres Abenteuers zusammen, um daraus den nächsten PolarNEWS-Film zu schneiden. Und Sara Leuthold wird zu Hause ihre gefilmten Szenen dem Schweizer Fernsehen präsentieren. Unser Abenteuer soll im kommenden Herbst im Schweizer Fernsehen SF DRS ausgestrahlt werden.

Und, ach ja: Wir kamen allesamt ohne irgendwelche weiteren Probleme zurück in die Schweiz.

Polarnews



Was für ein Prachtskerl: Dieser Rentier-Bulle bringt wohl an die 300 Kilogramm auf die Waage.

Der Vogelfels

Jeden Frühling wird der Alkefjellen in Spitzbergen zum Brutplatz von rund 200'000 Dickschnabellummen. Was da jeweils abgeht, ist ein wahres Naturspektakel.

Von Stefan Stoll (Text und Bilder)
und Christian Hug (Bilder)

Mein erster Blick heute Morgen aus dem Fenster meine Kajüte zeigt, dass das Wetter sich geändert hat. Zum ersten Mal auf dieser Reise ist unser Schiff in dicken Nebel gehüllt. Wir kommen aus dem Packeis nördlich von Spitzbergen und haben in den letzten Tagen Jagd auf Eisbären gemacht – nur mit dem Fotoapparat versteht sich. Nun sind wir auf Kurs nach Süden, wir befinden uns in der Hinlopenstrasse. Diesen Vormittag wollen wir das Alkefjell besuchen, eine der grössten und sicherlich eine der spektakulärsten Vogelklippen im Archipel von Spitzbergen.

Die Vogelschwärme, die nahe über der Wasseroberfläche unser Schiff passieren, werden während des Frühstücks dichter. Es sind Dickschnabellummen, die in langen Reihen an uns vorbeifliegen. Zu den Lummen in der Luft kommen Gruppen von Lummen, die auf dem Wasser sitzen.

Nach dem Frühstück versammeln wir uns alle auf dem Vorderdeck. Von dort kann man die Lummen im Wasser und in der Luft am besten beobachten. Plötzlich schält sich eine senkrechte schwarze Felswand aus dem Nebel. Wir haben das Alkefjell erreicht, eine mehrere Kilometer breite und bis zu hundert Meter hohe Basaltklippe mitten im Meer.

Vorsehen mit grossen turmartigen Säulen, die zum Teil aus der Wand herauswachsen, zum Teil einzeln stehend aus dem Wasser vor der Klippe aufragen, erinnert die Szenerie an ein Stadtbild aus Wolkenkratzen. Wissenschaftler schätzen, dass hier rund 100'000 Paare Dickschnabellummen brüten. Dieses Manhattan der Lummen wollen wir heute Morgen genauer erkunden.

Zudem ermöglicht der Alkefjell spannende Einblicke in die Geologie. Oberhalb und unterhalb der Basaltklippe sind noch die älteren weissen Kalksteinschichten erkennbar, die in der Kontaktzone zum Basalt durch Hitze zu Marmor umkristallisiert wurden. Der harte Basalt blieb als senkrechte Wand stehen, während das umliegende weichere Gestein schnell-

er verwitterte und sanft geneigte Küsten ergab. Solche Bereiche mit hartem Gestein, das Klippen bildet, wenn es verwittert, sind selten auf Spitzbergen.

Pulsierendes Leben

Das Expeditionsteam an Bord des Schiffs lässt die Zodiaks zu Wasser. In diesen sehr robusten Schlauchbooten gleiten wir nahe an die Klippen heran. Der schnarrende Ruf der Vögel schwillt zu ohrenbetäubender Lautstärke an. Der Geruch der Kolonie ist, im wahrsten Sinne des Wortes, atemberaubend. In den senkrechten Basaltwänden ist jede noch so kleine Nische von Dickschnabellummen besetzt. Tausende und abertausende von Vögeln haben sich aus einem weiten Umkreis hier versammelt, um in einem riesigen Schwarm zu brüten.

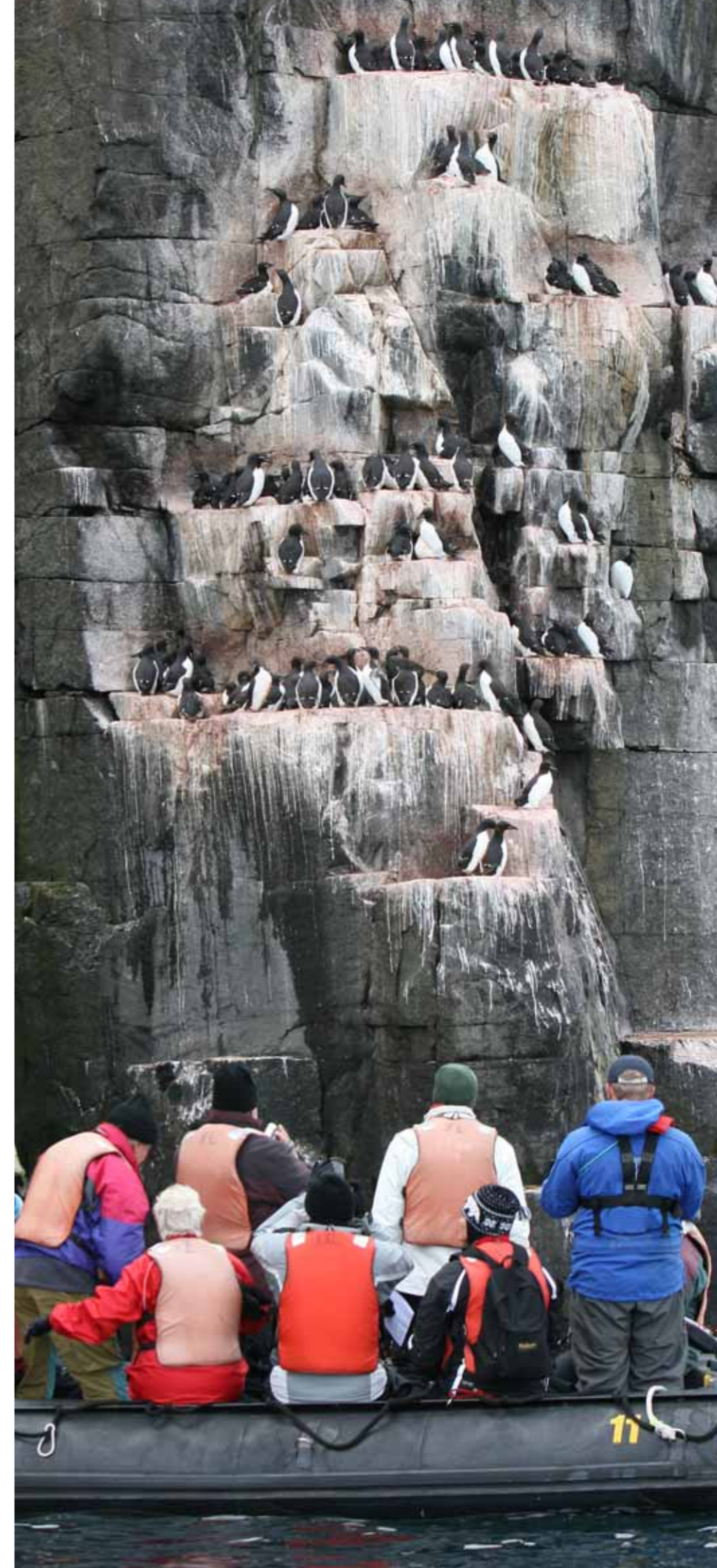
Dicht an Vater oder Mutter gedrängt (bei den Lummen kann man die Geschlechter nicht am Federkleid unterscheiden), sitzt immer ein Junges bei einem Altvogel. Die Eltern wechseln sich beim Wärmen des Kükens und bei der Futtersuche ab.

Die beiden Elterntiere können nicht gleichzeitig auf Futtersuche gehen, denn das Küken könnte sich nicht alleine gegen die Angriffe der allgegenwärtigen räuberischen Möwen verteidigen. Vor allem zwei Arten machen den Lummen das Leben schwer: die Eismöwen sowie die grossen Raubmöwen, die auch Skuas genannt werden.

Während der Sommermonate sind sie ganz auf die Nahrungssuche in der Lummenkolonie spezialisiert. Sie brüten selbst am Rand der Kolonie und haben in ihrem Nest derzeit auch drei bis fünf hungrige Schnäbel zu stopfen. Die Möwen patrouillieren deshalb ständig vor der Klippe, immer bereit, einer unaufmerksamen Lumme das Ei oder das Küken zu stehlen. Das Brüten in einer solchen Vogelklippe erforderte von den Lummen einige spezielle Anpassungen, die uns unser Guide erläutert, während er das Zodiak an der Felswand entlang steuert. Zur Illustration des Problems hat er ein hartgekochtes Hühnerei vom Frühstücksbuffet mitgebracht und legt es auf die »

Eine geologische Seltenheit: Wie Türme ragen die harten Basaltfelsen senkrecht aus dem Meer.

Keine Scheu: Die Dickschnabellummen lassen sich von den Besuchern im Kajak nicht beirren.





Dicht gedrängt: Rund 100'000 Dickschnabellummen-Paare treffen sich am Alkefjellen zum gemeinsamen Brutgeschäft.



Effizient: Jeder noch so kleine Felsvorsprung ist zum Brüten geeignet. Für Nester fehlt das Material in der Umgebung.

Innenfläche seiner ausgestreckten Hand. Die Vorsprünge in der Felswand, auf denen die Lummen brüten, sind nicht breiter als seine Hand. Bekommt das Hühnerchen nun einen kleinen Stoss, so rollt es auf geradem Wege. Das Hühnerchen würde sofort von den schmalen Vorsprüngen der Klippe fallen. Das Lummenei dagegen hat eine andere Form, es hat eine spitze und eine stumpfe Seite und sieht fast aus wie ein Kegel. Bekommt das Lummenei einen kleinen Stoss, dreht es sich im Kreis und stürzt nicht von der Klippe.

Wer zuerst kommt...

Eine erfolgreiche Brut am Alkefjell muss auch gut vorbereitet werden. Dazu finden sich die

Lummen bereits Ende April, einen ganzen Monat, bevor sie mit dem Brutgeschäft beginnen, am Alkefjell ein. So früh im Jahr ist der Fels noch tief verschneit. Aber bereits jetzt nehmen die Vögel ihre Brutplätze in Besitz und warten, bis der Schnee geschmolzen ist. Denn nur die Lummen, die zuerst in der Kolonie ankommen, können sich die besten Plätze sichern. Die begehrtesten Plätze sind diejenigen im Zentrum der Kolonie in den oberen Etagen. Denn in der Mitte sind die Möwen am weitesten entfernt. Und je weiter oben der Nistplatz liegt, desto weniger werden die Vögel vom Kot vorbeifliegender und darüber brütender anderer Lummen getroffen. Da der Kot

Krankheitserreger enthalten kann, wirkt sich die höhere Lage auch positiv auf die Gesundheit und das Überleben aus. Auf unserer Fahrt entlang der Klippe sind auch wir in den Zodiakbooten bald von einigen «Glücksbringern» verziert... Wir tuckern in nördlicher Richtung am Alkefjell entlang und gelangen in einen Bereich, wo die Basaltwand nicht direkt aus dem Meer aufragt, sondern sich am Fuss der Felswand ein Schutthang angesammelt hat. Im unteren Teil besteht dieser Schutt aus groben Felsbrocken, weiter oben wird das Material feiner.

Fuchs in Sicht

Plötzlich stoppt unser Guide den Zodiak. Hat sich da oben im Hang etwas bewegt? Der Guide legt das Fernglas an, und ja, wir haben einen weiteren Bewohner der Vogelkolonie gefunden: den Polarfuchs. In seinem braunen Sommerpelz ist der Polarfuchs im Schutthang gut getarnt. Den Sommer über leben die Füchse zumeist in der Nähe von Vogelkolonien, aus denen sie sich ernähren. Denn am Boden finden sie den ganzen Sommer über Eier und Jungtiere, die trotz aller Vorsichtsmassnahmen von der Klippe gefallen sind. Hier ist quasi ein Selbstbedienungsrestaurant für Polarfüchse. Nach kurzer Zeit hat auch unser Fuchs ein Küken gefunden – und macht plötzlich kehrt. Unser Guide ist elektrisiert. Er weiss: Der Fuchs zieht im Sommer ebenfalls Nachwuchs gross, und dieses Küken ist für seinen Nachwuchs bestimmt. Die jungen Füchse wollen wir sehen! Wir heften uns dem Fuchs an die Fersen und folgen ihm im Zodiak, während er den Hang entlang läuft. Mit Leichtigkeit passiert der Fuchs Schotterfelder und steilste Passagen. Er läuft sehr schnell und ist nicht leicht im Auge zu behalten. An einer grasigen Anhöhe stoppt



Geschichtsbuch: Die verschiedenen Steinschichten am Alkefjellen erzählen den Geologen viele Geschichten über die Entstehung der Erde.



Reich gedeckter Tisch: Während der Brutzeit der Vögel muss der Polarfuchs nie hungern. Er zieht in diesen Wochen seinerseits Junge gross.



Vitamin-C-Bombe: Für das Gebräuchliche Löffelkraut ist der Boden wunderbar gedüngt. Seefahrer assen das Kraut gegen Skorbut.

er abrupt. Aus einem Loch kommen vier Junge, dicht gefolgt vom anderen Elternteil, zum Vorschein! In der Sonne balgen sich die Kleinen um das Lummeküken, bevor eines der Elterntiere die Beute wieder an sich nimmt und damit im Bau verschwindet. Die Jungen und das zweite Elternteil folgen. Die Fuchsshow ist für uns beendet. Wir nehmen wieder Kurs nach Süden ins Zentrum des Alkefjell.

Die grosse Flugschau

Auf dem Weg berichtet der Guide, dass «unsere» Füchse in wenigen Wochen für ein paar Tage wie im Schlaraffenland leben werden, denn dann kommt die Zeit des

Lummensprungs. Bis in die ersten Augusttage werden die Lummeküken an ihrem Nestplatz in der Klippe gefüttert. Je grösser die Küken werden, desto mehr Fisch müssen die Eltern für ihre Jungen von der Packeisgrenze herbeischaffen. Dort jagen die Dickschnabellummen Fische, vor allem die bis zu 20 Zentimeter langen Polardorsche, die in den Spalten und Löchern an den zerklüfteten Unterseiten von Eisschollen leben. Ab einer bestimmten Körpergrösse benötigen die Küken aber so viel Fisch, dass der Transport von Fisch zu den Küken nicht mehr in ausreichenden Mengen zu bewerkstelligen ist. Und wenn das Futter nicht mehr zu den Küken kommen kann, dann müssen eben die

Küken zum Futter gehen. Beziehungsweise runterflattern. Denn obwohl sie zu diesem Zeitpunkt noch nicht flugfähig sind, müssen die halbwüchsigen Lummen jetzt die Felswand verlassen. Mit weit gespreizten Flügelchen springen sie nun heftig flatternd von der Klippe, teilweise aus einer Höhe von fast 100 Metern über dem Meer! In jenem Teil der Klippe, der senkrecht aus dem Meer ragt, legen die jungen Lummen dabei einen mehr oder weniger kontrollierten Absturz ins Meer hin. Auf dem Wasser werden sie vom Vater, der mit seinem Jungen mitfliegt, in Empfang genommen. Er wird sich ab jetzt alleine um das Küken kümmern, bis es flugfähig ist. »



Vogel frisst Vogel: Ohne jede Hast tut sich eine Eismöwe an einer verendeten Dickschnabellumme gütlich.

Dort allerdings, wo sich unter der Klippe ein Schutthang gebildet hat, gestaltet sich der Weg ins Meer zum wartenden Vater schwieriger. Die Jungen sind in ihrem Federkleid zwar sehr gut gepolstert und überstehen den Aufprall auf dem Hang trotz spektakulärer Überschläge zumeist unverletzt.

Doch nun beginnt der gefährliche Teil ihres Umzugs ins Meer. Sie müssen durch das Geröll zu Fuss bis zum Wasser gehen und sind dabei komplett ungeschützt. Diese Chance lassen sich die Füchse nicht entgehen: Sie schnappen sich so viele Lummén, wie sie nur können.

In dieser Zeit des Überflusses verstecken die Füchse einen grossen Teil ihrer Beute in Nischen zwischen Felsen und Permafrostboden und legen sich auf diese Weise Vorräte für die Zeit an, wenn die Lummén das Alkefjell wieder verlassen haben. Von diesen Reserven werden die Füchse zehren, bis im November oder Dezember das Meer gefriert und sie auf das Packeis wandern können. Im Winter folgen sie dort den Eisbären und ernähren sich von den Resten von dessen Mahlzeiten.

Nützliches Timing

Doch auch die Lummén haben Strategien entwickelt, um die Überlebens-Chancen der Jungtiere beim Lumménsprung zu erhöhen: Alle Lummén in der Kolonie springen innerhalb sehr kurzer Zeit von der Klippe. Dadurch haben die Füchse in einer sehr kurzen Zeitspanne ein so grosses Futterangebot, dass sie nicht mehr nachkommen, die Lumménküken alle einzusammeln und für später zu verstecken. Räuberübersättigung nennen Biologen diese Methode, sich für ein gefährliches Unternehmen zeitlich abzustimmen, erklärt unser Guide. Und das ist auch der Grund, warum sich all die Vögel hier zur gleichen Zeit am gleichen Felsen versammeln.

Während wir weiter entlang der Klippen fahren und die ein- und ausfliegenden Lummén beobachten, kommt die Frage auf, warum gerade auf dem Schutt unterhalb der Kolonie die Vegetation besonders kräftig grün gefärbt ist. Das liege an der guten Düngung, antwortet der Guide.

Besonders gut wächst hier das Gebräuchliche Löffelkraut, eine Pflanze mit nierenförmigen, fleischig-dunkelgrünen Blättern und weissen Blüten. Wegen dieser Pflanze legten schon im 17. Jahrhundert Walfänger in Vogelkolonien wie dem Alkefjell einen Zwischenhalt ein. Denn die Seefahrer wussten, dass man sich mit dem Genuss dieser Pflanze den Skorbut vom Leibe halten konnte.

Über die Ursachen dieser Krankheit und warum diese Pflanze heilende Kräfte besass, war damals noch nichts bekannt – heute ist klar, dass das Gebräuchliche Löffelkraut viel



Wild und romantisch zugleich: Am frühen Morgen ist der Alkefjellen noch nebelverhangen, doch die Sonnenstrahlen drücken bereits durch. In der Luft fliegen hunderte von Vögeln.

Vitamin C enthält und so vor der Vitaminmangelkrankheit Skorbut schützen kann.

Taucher und Flieger

Nochmal führt unser Guide das Zodiak hin zu einem Bereich der Kolonie, in dem die Lummén bis dicht ans Wasser brüten. Wir gleiten langsam vorbei an Gruppen erwachsener Lummén, die auf dem Wasser sitzen und sich ausruhen. Einige kommen neugierig näher und tauchen unter unserem Zodiak hindurch.

Das sieht aus, als ob die Lummén unter Wasser fliegen. So machen das auch die am

anderen Ende der Welt lebenden Pinguine, allerdings haben sich die Pinguine ganz ans Leben im Wasser umgestellt und können ihre Flügel inzwischen nicht mehr zum Fliegen einsetzen. Den Verzicht aufs Fliegen konnten sich die Pinguine im Laufe ihrer Entwicklungsgeschichte leisten. In der Antarktis gibt es keine bodenlebenden Räuber, und die Pinguine können ihre Nester auf ebener Erde bauen. Die Lummén dagegen, die Polarfuchs und Eisbär zu fürchten haben, müssen ihre Nester an unzugänglicheren Orten anlegen, die sich nur fliegend erreichen lassen. Darum konnten sich die Lummén keine so radikalen

Anpassungen an das Leben im Wasser erlauben wie die Pinguine.

Die Lummén sind Grenzgänger, die in ihrem Körperbau Anpassungen an das Leben in der Luft und das Leben im Wasser miteinander verbinden: Die Flügel sind verhältnismässig kurz und schmal. In dieser Form sind sie starke Paddel, müssen aber sehr schnell geschlagen werden, um das Körpergewicht in die Luft zu heben. Das kostet viel Energie.

Um wiederum beim Fliegen Energie zu sparen, ist der Körper bei Lummén, wie bei allen fliegenden Vögeln, in Leichtbauweise gefertigt. Lummén haben hohle Knochen und

Luftsäcke im Körper verteilt. Die eingelagerte Luft verursacht unter Wasser aber Auftrieb, gegen den die Lummén ständig anschwimmen müssen. Diese unterschiedlichsten Anforderungen machen das Leben der Lummén aus energetischer Sicht zum Balanceakt.

Unklare Bedrohung

Darum reagieren die Dickschnabellummén auch sehr empfindlich auf Veränderungen in ihrer Umgebung. In den letzten Jahren ist der Bestand auf Spitzbergen leider erheblich zurückgegangen, seit 2010 steht die Art auf der Roten Liste von Norwegen.

Was den Lummén genau zusetzt – Überfischung in ihrem Sommer- oder ihrem Winterquartier, weniger Meereis oder andere Gründe –, ist bisher nicht genau bekannt.

Unser Guide schaltet den tuckernden Motor des Zodiaks ab und gönnt uns ein paar Minuten, in denen wir die Lumménkolonie am Alkefjell mit allen Sinnen geniessen können. Es ist faszinierend zu erleben, wie inmitten der kargen kalten Wildnis der Arktis das Leben an einem Ort wie diesem förmlich explodiert. Schliesslich sagen wir den Lummén Lebewohl, und unser Guide dreht das Zodiak ab, zurück zu unserem Schiff.

Lesestoff für Einsteiger

Mit ihrem neuen Buch nehmen Knauer und Viering vor allem Kälte-Neulinge mit auf eine so heitere wie spannende Reise durch polare Gegenden und Themen.

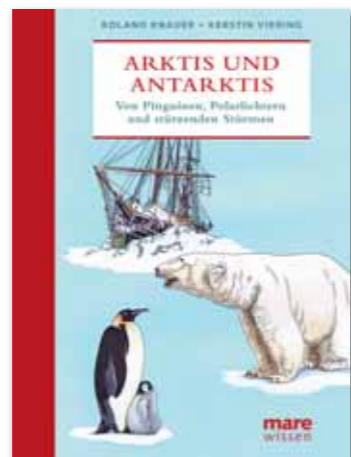
Schon mehr als zehn Sachbücher haben der Molekularbiologin Roland Knauer und die Biologin Kerstin Viering gemeinsam veröffentlicht: Beide sind nicht nur erfahrene und begeisterte Polarzonen-Freunde, sondern auch fundiert arbeitende Wissenschaftler. Und sie pflegen darüber hinaus einen leicht verständlichen, flüssigen Schreibstil. Diese Kombination kommt selten genug vor und sollte deshalb umso mehr geschätzt werden.

In ihrem neuen, mit dem schlichten Titel «Arktis und Antarktis» versehenen Buch erzählen die beiden in durchaus heiterem Plauderton allerlei Geschichten aus dem hohen Norden und dem tiefen Süden. Das liest sich zwar auch in diesem Buch sehr heiter und flockig, eröffnet dem erfahrenen Polar-Fan allerdings kaum neue Aspekte oder Einsichten.

Für Polarzonen-Neulinge hingegen sind die in 13 Themenbereiche beziehungsweise Kapitel eingeteilten Streifzüge ein idealer Einstieg in dieses bereichernde und begeisternde Thema. Zumal die beiden Autoren immer wieder aktuelle Betrachtungsweisen und Forschungsergebnisse ein-

fließen lassen. Die Pinguine kriegen selbstverständlich ein ganzes Kapitel für sich alleine. Das Buch ist ausführlich in eher einfachen Zeichnungen illustriert vom deutschen Zeichner Jürgen Willbarth.

Christian Hug



Roland Knauer, Kerstin Viering: «Arktis und Antarktis». Mare-Verlag, 335 Seiten.

IMPRESSUM

Auflage: 50'000

Herausgeber

Kubny Art
Ackersteinstr. 20
8049 Zürich
Tel. +41 44 342 36 60
Fax +41 44 342 36 61
Mail: redaktion@polar-news.com
Web www.polar-news.com

Redaktion

Heiner Kubny
Christian Hug
Rosamaria Kubny

Blattmacher

Christian Hug
6370 Stans

Korrektorat

Riccardo Caravina

Layout

Hug Design
Sadia Hug
Petit-Vivy
1783 Barberèche

Druck

Vogt-Schild Druck AG
Gutenbergstrasse 1
4552 Derendingen

Anzeigen

Kubny Art
8049 Zürich
Tel. +41 44 342 36 60
Fax +41 44 342 36 61
Mail: redaktion@polar-news.com

Mitarbeiter dieser Ausgabe

Priska Abbühl
Marcus Lindenlaub
Peter Balwin
Greta Paulsdottir
Stefan Stoll
Sandra Floreano

Das erste Mail ist geschickt

Das Projekt Mailfreundschaft zwischen der Gesamtklasse in Vankarem und einer Schulklasse aus der Schweiz ist ins Rollen gekommen: Das erste Mail der zweiten und dritten Primarklasse in Muolen ist nach Russland verschickt worden.

In der letzten Ausgabe von PolarNEWS haben wir einen Aufruf an alle Schulklassen der Schweiz veröffentlicht: Die Schulkinder der Gesamtklasse der Schule in Vankarem im äussersten Osten Russlands waren auf der Suche nach Brieffreunden aus der Schweiz. Deren Lehrerin Lidia Bolshakova hatte Heiner und mich gebeten, Kontakte herzustellen, als wir im Rahmen einer Reise durch Tschukotka ihre Schulklasse besuchten.

Das haben wir natürlich sehr gerne getan – und eine Brieffreundschaft-Schulklasse gefunden. Vier Lehrerinnen und Lehrer aus verschiedensten Ecken der Schweiz haben sich bei PolarNEWS gemeldet. Wir entschieden uns für die Doppelklasse der zweiten und dritten Primarklasse von Sarah Noger im sanktgallischen Muolen. Sie unterrichtet insgesamt 19 Kinder und war von der Idee einer Briefbeziehungsweise Mailfreundschaft mit den sieben Kindern der Gesamtklasse in Vankarem hellauf begeistert.

Das erste Kontaktaufnahme-Mail ist längst geschrieben, ins Russische übersetzt und an die Klasse von Lidia Bolshakova in Vankarem gemailt. Wir warten gespannt auf Antwort – und bleiben am Ball.

Rosamaria Kubny



Haben elektronische Post aus Muolen SG gekriegt: Die Kinder der Gesamtklasse in Vankarem.

PolarNEWS wieder an der BEA

Nach dem grossen Erfolg vom letzten Jahr wird PolarNEWS auch dieses Jahr mit einer Sonderausstellung inklusive eigenem Kino an der Ausstellung BEA in Bern präsent sein – vom 29. April bis 8. Mai.

Bisher war PolarNEWS an den grossen Ferienmessen der Schweiz vertreten. Letztes Jahr betrauten Heiner und Rosamaria Kubny Expo-Neuland: Sie präsentierten ihre neuen Bilder und Filme zum ersten Mal auch an der BEA in Bern, der Ausstellung für Landwirtschaft, Gewerbe und Industrie.

«Wir wurden von den Organisatoren der BEA angefragt, ob wir in Rahmen einer Sonderschau die Regionen der Arktis und Antarktis vorstellen möchten», erklärt Heiner Kubny, «da konnten wir als passionierte Fans dieser Gegenden der Erde natürlich nicht nein sagen.» Rosamaria ergänzt: «Und wir waren noch nie an einer Ausstellung, an der es nicht ums Reisen geht. So konnten wir für unseren Stand an der BEA ein ganz neues Konzept entwickeln.»

Die auf 200 Quadratmetern gezeigte Ausstellung wurde zum vollen Erfolg: Tausende von Messebesuchern verweilten am PolarNEWS-Stand und liessen sich von der Bilderausstellung, dem Kino und natürlich in Gesprächen mit

Heiner und Rosamaria begeistern. Auch die BEA-Leitung war angetan von dieser neuen Ausstellungs-Attraktion und fragte Rosamaria und Heiner umgehend an, ob sie nächstes Jahr wieder dabei sein möchten. «Natürlich wollen wir», sagt Rosamaria mit einem breiten Lächeln im Gesicht, «denn wir waren von der BEA genauso begeistert.»

Nun wird also PolarNEWS erneut mit der Sonderschau «Arktis/Antarktis» an der BEA vertreten sein. Die Ausstellung dauert vom 29. April bis 8. Mai. PolarNEWS zeigt grossformatige, auf Akrylglas gedruckte Bilder in der Ausstellung. Im «hauseigenen» Polarkino werden im viertelstündlichen Turnus die Kurzfilme «Expedition zu den Kaiserpinguinen», «Abenteuer Antarktis», «Eisbären in Spitzbergen» und «Tschukotka – geheimnisvolles Land im Osten Russlands» gezeigt.

Auch die Kunstgalerie Cerny Inuit Collection aus Bern ist wieder mit dabei. Sie zeigt Stein- und Holzskulpturen sowie Schnitzereien aus Fischbein,



Highlight: Das eigene Kino.

Walross-Elfenbein und Rentiergeweih, allesamt erschaffen von Inuit.

Es gibt also einiges zu sehen und zu erleben an der Sonderausstellung «Arktis/Antarktis» an der BEA in Bern. Und wer zum Thema oder zu den Exponaten Fragen hat: Selbstverständlich werden Heiner und Rosamaria Kubny während der ganzen Ausstellung persönlich anwesend sein. Besucher finden die beiden in der Halle 220 am Stand D 014.

Christian Hug



Textor

Christian Hug
Bahnhofstrasse 1
6370 Stans

079 668 95 18
christian-hug@bluewin.ch

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

Eselspinguin (*Pygoscelis papua*)

Grösse: bis zu 90 Zentimeter
Gewicht: bis 7 Kilogramm
Alter: bis 10 Jahre



Eselspinguin

Wenn wieder eine Gruppe von Eselspinguinen von der gemeinsamen Jagd im Meer zurück zur Brutkolonie kommt, geht schon bald ein einzigartiges Schauspiel los: Mit einem Tempo, das man diesen Watschlern nie und nimmer zugetraut hätte, sprintet das erwachsene Tier kreuz und quer durch die Kolonie – dicht gefolgt von seinen beiden halbwüchsigen Jungtieren. Oft dauern solche Sprints mehr als eine Minute. Warum die Elterntiere vor ihren Jungen davonrennen und die Kleinen hintennach, das hat man bisher noch nicht zweifelsfrei geklärt.

Für die einen Beobachter sieht es aus, als sei der mit Fisch, Krill und Tintenfisch gefüllte Kropf des Elterntieres geleert und die hungrigen Jungen bar jeder guten Kinderstube weiterhin dermassen aufdringlich, dass die Eltern lieber das Weite suchen, und zwar eiligst. Andere Forscher meinen, das Gerenne sei ein von den Elterntieren inszenierter Wettlauf: Nur das stärkere der beiden Jungvögel überlebe diese Hetzerei.

Die letztere Ansicht lässt sich aber nur schwer in Einklang bringen mit der Beobachtung, dass sich von allen Pinguinarten ausgerechnet die Eselspinguine am

meisten Mühe geben, beide Jungtiere mit gleich grossem Engagement über die Runden zu bringen.

Rang und Namen

Was wir aber mit Bestimmtheit wissen: Mit 70 bis maximal 90 Zentimetern Körpergrösse ist der Eselspinguin nach dem Kaiser- und dem Königspinguin der drittgrösste aller 17 Pinguinarten. Sie leben in grossen Kolonien in der ganzen subantarktischen Zone sowie auf der Antarktischen Halbinsel. Und den Namen Eselspinguin haben die gekriegt, weil ihre Rufe vor allem während der Brut- und Brunftzeit an das I-A eines Esels erinnern (Hörprobe unter www.soundarchiv.com/Geraeusche/Download/419/Eselspinguin_Drohfauchen).

Dieses schnarrende ah-aha-aha rufen sie oft und laut, so wie sie überhaupt laute und mitteilende Tiere sind. Ornithologen nennen diese Eigenschaft «ruffreudig».

Ihr Name schreibt sich übrigens mit einem Binde-S, also Eselspinguin. Vielleicht dachte der deutsche Wissenschaftler, Vogelkundler und Zeichner Johann Reinhold Forster, so spreche sich der Name eleganter aus, als er 1781 zum ersten Mal überhaupt den Eselspinguin wissenschaftlich beschrieb. Dieses

Tier wurde auf den Falklandinseln abgemerkt und nach London zu Forsters Arbeitszimmer geschifft.

Etwas neutraler ist der Name Rotschnabelpinguin, weil der Eselspinguin der einzige Pinguin mit dermassen leuchtendem Rot an den Seiten seines Schnabels ist.

Nicht ganz klar ist übrigens sein englischer Name Gentoo Penguin: Um 1600 nannten die Kolonialmächte in Indien die Hindus Gentoo, um sie von den Moslems zu unterscheiden. Inwiefern das mit einem Pinguin zu tun hat, darüber forschen die Sprachwissenschaftler immer noch.

Lange Geschichte

Apropos Wissenschaftler: Evolutionsbiologen und DNA-Forscher wissen, dass sich vor rund 40 Millionen Jahren die Gattung der Grosspinguine (Aptenodytes) entwickelte, von denen sich 2 Millionen Jahre später die Gattung der Langschwanzpinguine abspaltete, lateinisch Pygoscelis. Vor 19 Millionen Jahren bildete sich aus dieser Gattung die Art der Adélie-Pinguine, vor 14 Millionen Jahren entwickelten sich die Arten Zügel- und Eselspinguin, wobei von letzteren die beiden Unterarten Pygoscelis papua und Pygoscelis



Günstige Gelegenheit: Da ein brütender Pinguin nicht von seinen Eiern weggeht, kann man ihm problemlos einen Kieselstein klauen.



Schwere Arbeit: Solange die Jungen in der Mauser sind, können sie nicht ins Wasser. Ihr Appetit ist aber jetzt am grössten.



Willkommen auf der Erde: Nach 34 Tagen Brutzeit schlüpft das erste Junge aus dem Ei, liebevoll umsorgt von einem Elternteil.

papua ellsworthii unterschieden werden. Womit die Adélie- und die Zügel-Pinguine die nächsten Verwandten der Eselspinguine sind. Die drei Arten teilen sich auch denselben Lebensraum, und ihre Kolonien sind oft ganz dicht beieinander. Entsprechend «teilen» sich die drei Arten auch ihre Fressfeinde, die aber in der südpolaren Gegend sowieso zu den «üblichen Verdächtigen» gehören: Seelöwe, Seeleopard und Orca. An Land sind erwachsene Tiere so gut wie sicher. Sollten es aussergewöhnlich dreiste oder besonders hungrige Seelöwen wagen, sie auch am Strand zu verfolgen, verlegen die Eselspinguine einfach ihre Kolonie bis zu zwei Kilometer ins Landesinnere. Bei dieser Distanz warten sogar die Seelöwen lieber im Wasser... Küken laufen Gefahr, von einer Raubmöwe erwischt zu werden.

Eselspinguine teilen ihre Kolonieplätze zwar gerne mit ihren nahen Verwandten, und in der Regel bleiben sie ihren Brutplätzen treu. Aber hin und wieder kommt es vor, dass eine ganze Eselspinguin-Kolonie von einem Jahr aufs andere ihren Brutplatz um mehrere Kilometer verschiebt. Warum die das tun, und wie sich die Pinguine innerhalb einer Kolonie absprechen und koordinieren, darüber rätseln Wissenschaftler noch.

Die Forscher können auch nicht erklären, warum die Eselspinguine (sofern sie nicht ganz umziehen) ihre Nester jedes Jahr ein paar Meter neben ihren letztjährigen neu aufbauen.

Brut und Aufzucht

Diese Nester bestehen aus Steinchen, die sie in der Umgebung sammeln und damit «Burgen» von 25 Zentimetern Durchmesser und bis zu 20 Zentimetern Höhe stapeln. Wobei die Tiere sich mit grosser Ausdauer gegenseitig beklauen. Die Kunst des Steinestapelns ist übrigens entscheidend: Schlecht

gebaute Nester werden weniger durchlüftet, die Steine fangen an zu schimmeln, was zum Tod der Küken führen kann.

In der Regel legen die Weibchen zwei Eier, die je rund 130 Gramm schwer sind und rund 35 Tage lang abwechselnd von beiden Altvögeln ausgebrütet werden. Nach dem Schlüpfen bleiben die Jungen rund 30 Tage in ihren Nestern. Dann wächst ihnen das Vor-erwachsenen-Gefieder, das sie bis zu 100 Tage lang tragen, bevor sie erneut mausern und endlich tauchfähig sind.

Die Elternvögel nutzen die letzten Tage der «Teenager-Phase» ihrer Jungen, sich im Meer nochmal richtig satt zu fressen, um dann ihrerseits mit der jährlichen Mauser zu beginnen.

Tauchen und schwimmen

Sind die Vögel wieder wassertauglich, gehen sie wieder raus ins Meer. Sie tun das in der Regel zum ersten Mal zwischen 5 und 7 Uhr morgens und bleiben bis etwa 10 oder 11 Uhr

im Wasser. Dabei entfernen sie sich in der Regel nicht weiter als 40 Kilometer von ihrer Kolonie. Es wurden jedoch schon Vögel beobachtet, die 105 Kilometer von ihrer Brutkolonie auf Nahrungssuche waren.

Eselspinguine sind von allen Pinguinarten die dynamischsten unter Wasser. Sie erreichen Geschwindigkeiten von bis zu 27 Stundenkilometern. Andere Quellen berichten gar von 36 Stundenkilometern.

Sechs bis zehn Stunden täglich sind die Tiere im Wasser. In dieser Zeit unternehmen sie bis zu 450 Tauchgänge, die meisten in einer Tiefe von um die 20 Meter. Es wurden jedoch schon Tauchtiefen von 170 Metern gemessen.

Wenn das Brutgeschäft erledigt ist und die Jungen selbständig geworden sind, beginnt für die Eselspinguine die maritime Phase. Dann bleiben sie für drei bis fünf Monate im Meer. Was die Tiere in dieser Zeit tun, auch darüber wissen die Forscher noch recht wenig.

Polarnews



Sicherheitsmassnahme: Eselspinguine gehen in Gruppen ins Wasser und auf die Jagd. Das erhöht für das einzelne Tier den Schutz vor Fressfeinden.



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 ihrer ganzen Unberührtheit und magischen Schönheit.



Falkland – South Georgia – Antarktische Halbinsel 30. Oktober bis 22. November 2011

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

1. Tag: Flug – Buenos Aires

Flug von Zürich nach Buenos Aires über Frankfurt 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./14. Tag: Auf See

Die ersten Eisberge und skurrile Eisskulpturen gleiten an uns vorbei.

15.–18. Tag: Antarktische Halbinsel

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

19./20. Tag: Drake Passage

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

21. Tag: Ushuaia – Buenos Aires

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

22. Tag: Buenos Aires – Zürich

Am Nachmittag Rückflug ab Buenos Aires via Frankfurt nach Zürich.

23. Tag: Zürich

Am frühen Nachmittag Ankunft in Zürich.

Programmänderungen wegen Wetter- und Eisbedingungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.



Preis: ab 13'990 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

Antarktis – Falkland – South Georgia – Antarktische Halbinsel

8. bis 30. Januar 2012

Falkland – South Georgia – South Orkney – Antarktische Halbinsel. Eine Reise ins Tierparadies am südlichen Ende der Welt. Zu Besuch bei sieben verschiedenen Pinguinearten, Seehunden, Albatrossen und vielleicht auch Walen. Geniessen Sie die Ruhe und Schönheit der Antarktis.



1. Tag: Abflug

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 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 nach 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.–19. Tag: Antarktische Halbinsel

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

20./21. Tag: Drake Passage

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

22. Tag: Ushuaia

Am Morgen erreichen wir Ushuaia. Transfer zum Flughafen und Inlandflug nach Buenos Aires. Abends Rückflug ab Buenos Aires via Frankfurt nach Zürich.

23. Tag: Ankunft in Zürich

Am frühen Nachmittag landen wir in Zürich.

Programmänderungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis: ab 16'990 Franken.

Reiseleitung:

Dr. Ruedi Abbühl,
Biologe und Filmproduzent.

Eine PolarNEWS-Expedition in Zusammenarbeit mit Kontiki-Saga.



Antarktis – Antarktische Halbinsel – Basecamp Plancius

25. Februar bis 11. März 2012

Action und Erlebnisse sind angesagt: Das Motorschiff «Plancius» wird zum Basislager für verschiedenste Exkursionen und Abenteuer, vom Klettern bis zum Campieren an verschiedenen Plätzen der Antarktischen Halbinsel. Natürlich kann man diese Reise auch ganz gemütlich geniessen.

1. Tag: Zürich – Buenos Aires
Linienflug nach Buenos Aires mit der Lufthansa.

2. Tag: Buenos Aires
Ankunft am Morgen, Transfer zum Hotel. Am Nachmittag Stadtrundfahrt. Übernachtung mit Frühstück.

3. Tag: Buenos Aires – Ushuaia
Transfer zum Flughafen, Weiterflug nach Ushuaia. Nach der Landung Transfer zum Hafen, Einschiffung und Abfahrt Richtung Antarktis.

4./5. Tag: Drake Passage, auf See
Wir fahren vorbei an Kap Hoorn durch die Drake in Richtung Antarktische Halbinsel und geniessen die herrliche Weite des südpolaren Meeres.

6.–11. Tag: Antarktische Halbinsel
Das Schiff wird zu unserem Basislager für die aktiven Gäste. Ein Basislager ist per Definition ein Lagerort und Ausgangspunkt, von dem aus eine Aktivität beginnt – in unserem Fall sind es Tagesexkursionen «von Küste zu Berg». Das Schiff wird zu sorgfältig ausgesuchten Plätzen der Antarktis gesteuert. In diesen Gebieten wird es zwei bis drei Tage verweilen und dient dort als komfortables Basislager und Drehkreuz für unser Aktivprogramm: Bergsteiger und Wanderer erklimmen

Gipfel und Aussichtspunkte, Fotografen erkunden Fotomöglichkeiten, Camper verbringen in Anlandungsnähe die Nacht im Zelt, Kajakfahrer und Zodiakfahrgäste entdecken die Küstenlinie und Buchten, in die das Schiff nicht vordringen kann. Gäste, die nicht körperlich aktiv werden wollen, können an gemütlichen Landausflügen teilnehmen. Wir bieten unter anderem auch die Möglichkeit an, sich einem Foto-Workshop anzuschliessen.

12./13. Tag: Drake Passage
Wir verlassen die Antarktische Halbinsel und fahren durch die Drake Passage in Richtung Kap Hoorn.

14. Tag: Ushuaia
Am Morgen erreichen wir Ushuaia. Transfer zum Flughafen und Inlandflug nach Buenos Aires. Am Abend Rückflug via Frankfurt nach Zürich.

15. Tag: Zürich
Am frühen Nachmittag landen wir in Zürich.

Programmänderungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis: ab 10'990 Franken.

Eine PolarNEWS-Expedition in Zusammenarbeit mit Kontiki-Saga.





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

Am Morgen Flug von Zürich nach Oslo. Am Nachmittag Stadtrundfahrt in 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 Seevögelarten 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 Fuglehukun. Hier nisten Seevögel 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 5990 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

Am Morgen Flug von Zürich nach Oslo. Am Nachmittag Stadtrundfahrt in 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 Maffen-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 Seitenfjorde 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 Ankunft in Zürich.

Programmänderungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis: ab 7390 Franken.

Reiseleitung:

1. Reise: Stefan Gerber, Polarfotograf.
2. Reise: Dr. Ruedi Abbühl, Biologe und Filmproduzent.



Arktis – Spitzbergen – Ostgrönland – Island 25. August bis 8. September 2011

Ostgrönland gehört weltweit zu den letzten Gebieten mit unberührter Natur. Durch die dicke Eiskecke 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 Nachmittag Stadtrundfahrt in 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 – Maffen 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 Maffen 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: Antarticahavn

Die erste Tageshälfte verbringen wir im Antarticahavn, 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. Die Landschaft ist ausgesprochen schön. 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 Seevögel 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. Ankunft im Verlauf des Nachmittags.

Programmänderungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis: ab 7990 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 «einen 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

Ihr Partner für mehr!



Elektro

Telekom

Informatik

Multimedia

Wir planen mit Ihnen und für Sie! Ob in Neu- oder Umbauten, Wohn- oder Geschäftsbauten: wir planen mit Weitsicht und Umsicht. Von Elektroplanung über Telekom-Installationen bis hin zu modernsten Multimedia-Lösungen für den Privathaushalt oder fürs Büro.

Wir sind Ihr Partner - Ihr Partner für mehr!

www.hustech.ch, Tel 044 936 64 64



KÜCHEN FÜR PERSÖNLICHKEITEN

Päivi Karvela tourt als erfolgreiche Avantgarde-Komponistin und Jazz-Bassistin durch die ganze Welt. Zuhause gibt ihr modernes Atelier den Ton an. Mittendrin ihre außergewöhnliche Küche: eine WARENDORF. Wie soll Ihre persönliche Küche aussehen? Wir freuen uns, mit Ihnen zu planen. Erfahren Sie mehr unter: www.arendorf.eu



WARENDORF

Küchen für Persönlichkeiten seit 1973

WARENDORF | Flagshipstore Zürich | Hardturmstrasse 135 | 8005 Zürich

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