

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.

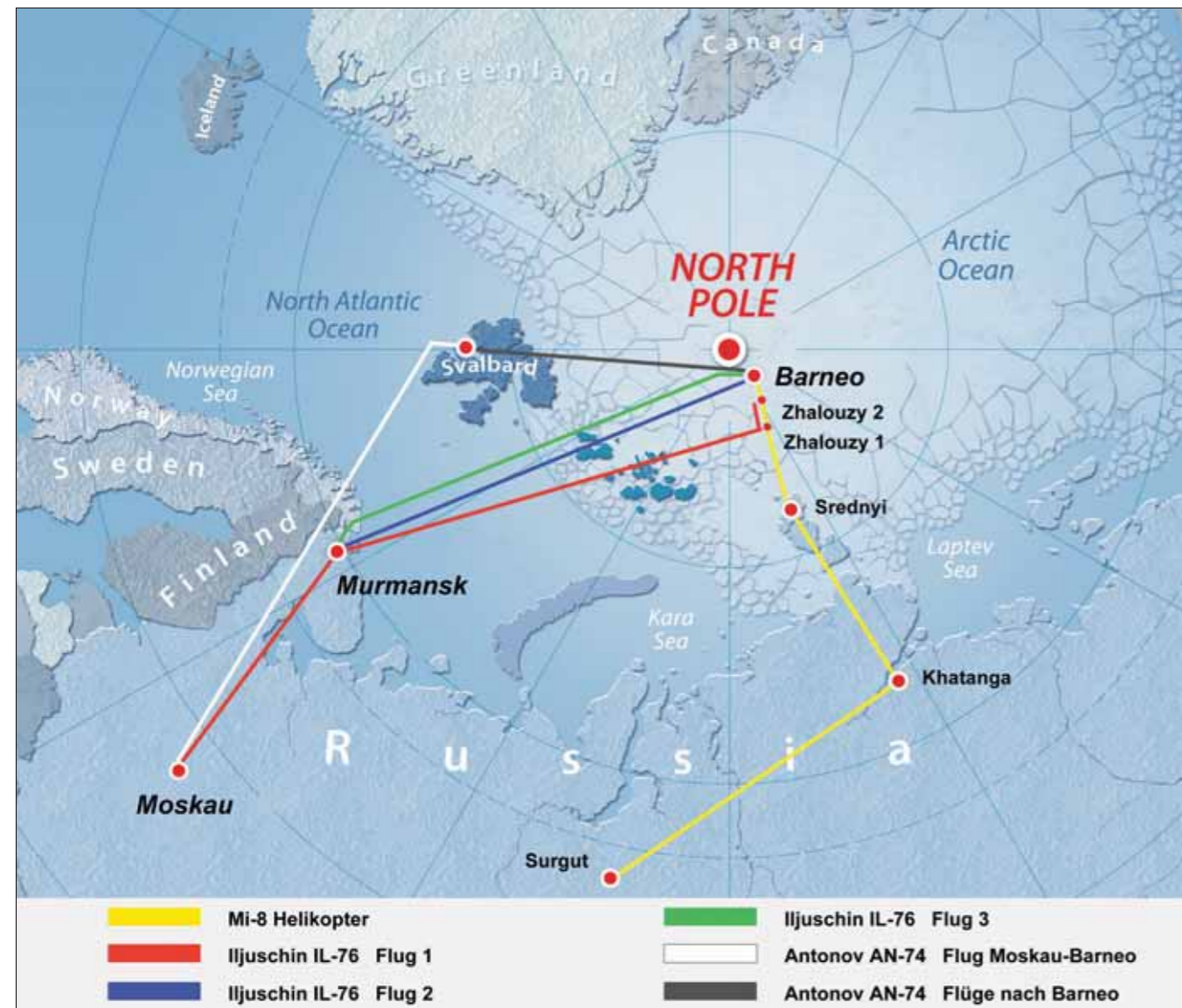
Unsere Freude erhielt dann aber einen ziemlichen Dämpfer, als wir die ganze Entstehungsweise von Camp Barneo näher unter die Lupe nahmen: Da wird mächtig viel geflogen! Zwei Mi-8-Helikopter fliegen von Surgut durch halb Russland in mehreren Etappen bis zum Platz, wo das Camp aufgestellt wird – eine Iljuschin 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 doppella-

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 Wolken-decke 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 den 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 rumgeschertzt 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

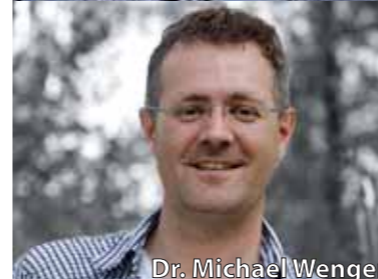


Highlights:

- 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 Tastaaren 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 verspiesen. 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 Tastaare 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 Walen. 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 Seitendiforde 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 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 Eisdicke 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. Ankunft 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