

Polar NEWS

Zeitschrift über polare Regionen

www.polar-news.com

Ausgabe 7 / Juni 2008

Auflage 50'000



Tschukotka

Eine Reise auf Motorschlitten wird zur Abenteuer-Fahrt



Schiffsuntergang

Peter Kunz aus Zürich überlebt den Untergang der «Explorer»



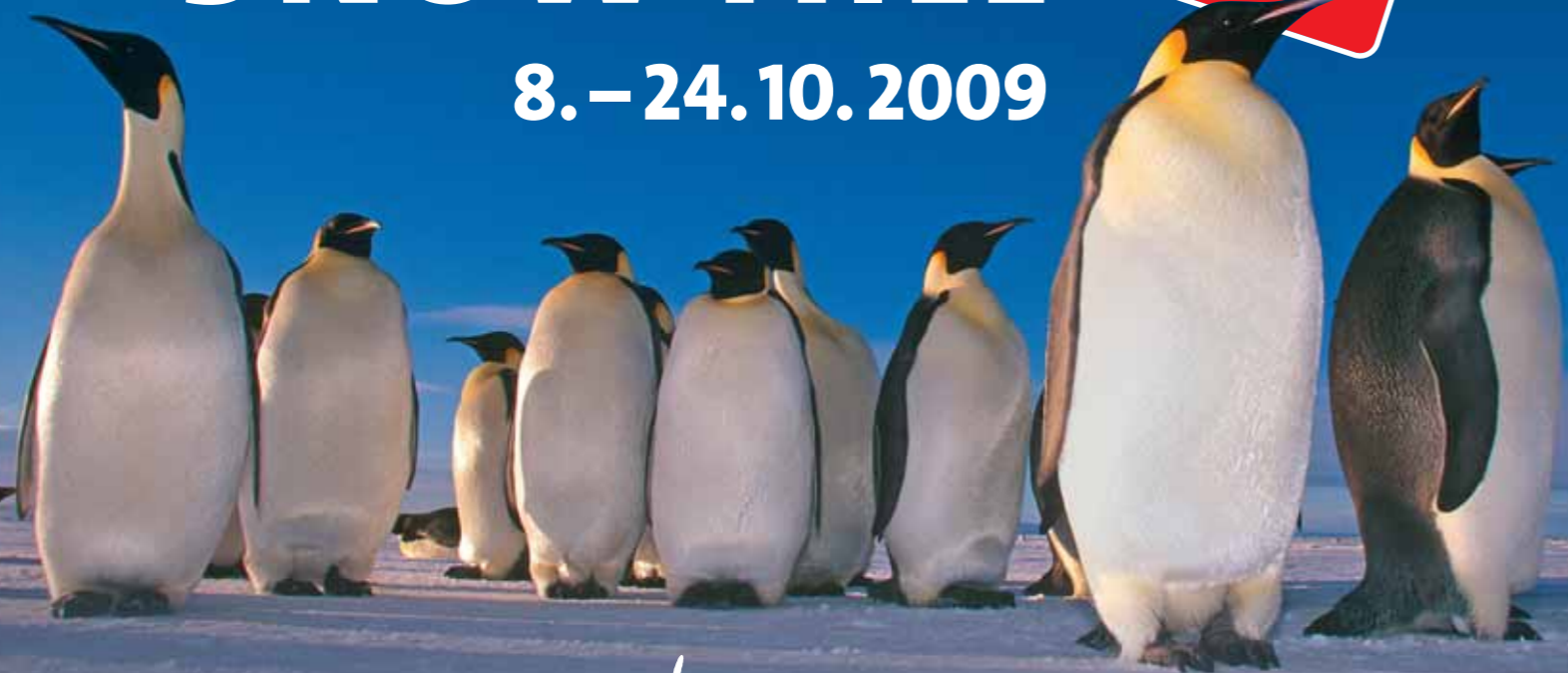
Dinosaurier

Das «Monster» aus Spitzbergen entpuppt sich als Sensation

EXPEDITION KAISERPINGUIN SNOW HILL

8. – 24. 10. 2009

Exklusive Leserreise
mit PolarNews und
Kontiki-Saga



Für Astronauten ist es der Mond. Für mich sind es die Kaiserpinguine auf Snow Hill. Für Pinguin-Fans einfach das Spektakulärste.
Heiner Kubny

kontikisaga

Polar NEWS

DAS ULTIMATIVE ERLEBNIS JEDES PINGUIN-FANS!

Sichern Sie sich jetzt Ihren Logenplatz beim grossen Kaiserpinguin-Konzert. Jetzt buchen: Die Plätze sind auf dieser einzigartigen Reise beschränkt. Lesen Sie mehr auf der Seite 41.

DETAILINFOS

www.kontiki-eiszeit.ch · 056 203 66 11
www.polar-reisen.ch · 044 342 36 60

IHR BEGLEITER



Polarspezialist und Fotograf Heiner Kubny.

IHR ZUHAUSE



Der Eisbrecher Kapitan Khlebnikov.

IHR ABENTEUER



Mit dem Helikopter zur Kaiserpinguin-kolonie.

Liebe Leserin, lieber Leser

Wieder mal ist es soweit, Sie halten die neueste Ausgabe von PolarNEWS in Ihren Händen. Viel Lob erhielten wir für die letzte Ausgabe, es soll bis anhin die beste gewesen sein! Solches Lob tut gut, machen wir doch PolarNEWS mit viel Liebe zum Detail. Jedesmal erhalten wir viel Post – vor allem jene von Kindern lässt uns im Glauben, unsere Arbeit gut zu machen. Wir möchten mit PolarNEWS weiterhin die Schönheit der polaren Regionen, aber auch deren Probleme unseren Lesern näher bringen.

Erinnern Sie sich an Pia? Sie suchte in der letzten Ausgabe einen Mann, der mit ihr ein Jahr in einer Trapperhütte auf Spitzbergen leben möchte. Nun, einen Mann hat sie zwar gefunden. Aber jetzt will sie mit ihm lieber vor dem warmen Kaminfeuer kuscheln als auf der Jagd nach Rentieren frieren. Ist auch eine gute Lösung. Herzwärme ist immer eine gute Lösung! Bloss aus unserer geplanten Abenteuer Geschichte wird jetzt nichts. Aber vielleicht melden sich andere Waghalsige bei uns. Wir wären bereit.

Echte Dramatik erlebten die Passagiere auf der «Explorer», und zwar so, wie man sich das nie im Leben wünscht: Das Schiff schlug in der Antarktis leck und sank, Besatzung und Gäste mussten evakuiert werden und auf ihre Rettung warten. Lesen Sie ab Seite 14 den Bericht von Peter Kunz, der an Bord der «Explorer» war. Und lesen Sie anschliessend den Bericht von Arne Kertelhein: Er gehörte als Crew-Mitglied der «Nordnorge» zu jenem Schiff, das die «Explorer»-Passagiere aus dem Wasser zog. Ein Drama gleichermassen aus der Sicht der zur Rettenden als auch der Retter...

Neue Gebiete erforschen: PolarNEWS macht's möglich! Im April war ich mit dabei, als zum ersten Mal überhaupt Fremde offiziell das Landesinnere von Tschukotka besuchen durften. Fasziniert vom Land und den Menschen ganz im Osten von Russland, entstand mein Reisebericht (ab Seite 32). Bereits im kommenden August wird PolarNEWS mit einer grösseren Reise-gruppe diese Gegend besuchen.

Wir haben also wieder mal viele spannende Geschichten für Sie zusammengetragen: Viel Spass beim Lesen!

Rosamaria und Heiner Kubny



Inhaltsverzeichnis

News aus der Polarforschung 4

Alte Eisbären, resistente Tundravögel, tief-tauchender Krill und die wichtigsten Downloads.

Tierwelt: Das Walross 6



Die Pfundskerle fressen fast nur Muscheln. Aber nicht mit ihren Stosszähnen.

Serie: Vergessene Helden 12

Der deutsche Klimaforscher Alfred Wegener entdeckte Pangäa und fand in Grönland den Tod.

Drama: Untergang der «Explorer» 14

Ein Geretteter und ein Retter erzählen, wie sie die Katastrophe in der Antarktis erlebten.

Service: Marktplatz 27

Von Karten bis Foulards: Alles, was das Herz eines PolarNEWS-Fans begehrt.

Tierwelt: Pinguin-Mauser 28



Zum Wechseln ihres Federkleids haben Pinguine wenig Zeit. Eine effiziente Lösung tut Not.

PolarNEWS

Seit mehr als 25 Jahren reise ich mehrmals jährlich in die kanadische Arktis. Diesmal war ich mit einem erfahrenen Inuitjäger in einem kleinen Fiberglasboot unterwegs. In der Nähe von Igloolik (Nunavut) näherten wir uns kurz nach Mitternacht der Walrossmutter, die auf einer kleinen Eisscholle kurz vorher ihr Junges geboren hatte. So gelang mir eines meiner besten Walrossbilder.

Norbert Rosing

Zum Titelbild



Abenteuer: Tschukotka 32



Heiner Kubny war einer der allerersten Touristen ganz im wilden Osten von Russland.

Reisen: PolarNEWS-Reisen 40

Expeditionen in die Antarktis und die Arktis: Exklusive Angebote für PolarNEWS-Leser.

Wissenschaft: Dinosaurier 42



Der Fund eines Pliosauriers in Spitzbergen entwickelt sich zur wissenschaftlichen Sensation.

Dies & Das / Impressum 53

Globi wird endlich zum Polarforscher. Den Film dazu macht allerdings die PolarNEWS-Crew.

Lexikon: Antarktische Pelzrobbe 54

Sie waren einst fast ausgerottet. Jetzt balzen die Antarktischen Seebären wieder.

Die Crew: Ruedi und Priska Abbühl 58

Das Ehepaar ist für die Swiss mit der Kamera im ewigen Eis unterwegs.



News aus der Polarforschung

Zusammengestellt von Peter Balwin

Tundravögel entwickeln Resistenz gegen Antibiotika

Selbst Vögel, die auf der menschenleeren Tundra der Arktis leben, sind resistent gegen Antibiotika. Dies belegt eine Studie der Universität Uppsala. Die schwedischen Forscher nahmen Kotproben von 97 Tundravögeln aus dem Norden Sibiriens, aus Nordalaska und dem nördlichen Grönland, unter anderen von Berg- und Alpenstrandläufer, Eis- und Polarmöwe und Schneegans. Spezialisten für Infektionskrankheiten staunten nicht schlecht, als sie in diesen Proben antibiotikaresistente Colibakterien fanden – schliesslich stammen die Vögel aus extrem abgelegenen Tundragebieten, wo Kontakte

zu Menschen ausgeschlossen sind. Die Vögel zeigten Resistenzen auf 14 von den insgesamt 17 getesteten Antibiotiktypen. Als die wahrscheinlichste von mehreren Erklärungen wird angeführt, dass Vögel aus diesen Regionen den Winter auf sechs verschiedenen Kontinenten verbringen und auf ihrem Zugweg antibiotikaresistente Bakterien aufnehmen und in die Arktis transportieren. Diese Funde bestätigen einmal mehr, dass die Antibiotikaresistenz zu einem weltweiten Phänomen geworden ist. Und dass alle Regionen der Erde davon betroffen sind – ausgenommen möglicherweise die Antarktis.

(Quelle: *Emerging Infectious Diseases*, Januar 2008)



Eisbär ist älter als gedacht



Der Fund eines alten Kieferknochens auf Spitzbergen lässt die Lebensgeschichte des Eisbären in neuem Licht erscheinen. Der Knochen lag eingebettet in die Sedimentschichten bei Poolepynten auf Prins Karls Forland, wo er durch Wissenschaftler der Universität von Island gefunden wurde. Der 23 Zentimeter lange Kieferknochen liess sich eindeutig einem Eisbären zuordnen. Sein Alter wurde auf maximal 130'000 Jahre bestimmt, was ihn rund doppelt so alt macht wie der bisher älteste (vermeintliche) Eisbärenknochen aus London. Der Fund zeigt, dass der Eisbär seit gut 100'000 Jahren eine morphologisch ausgeprägte Tierart darstellt, und trägt deshalb dazu bei, der noch ungelösten Frage einen Schritt näher zu kommen: Wann genau begann sich der Eisbär als eigene Art zu entwickeln und von seinem Artverwandten, dem Braunbären, zu trennen?

(Quelle: *BBC News*)

Antarktischer Krill taucht Tiefenrekord

Die Kapitel über Lebensweise und Tiefenverteilung des Antarktischen Krills müssen neu geschrieben werden, nachdem Wissenschaftler des British Antarctic Survey entlang der Antarktischen Halbinsel ausgewachsenen Krill (*Euphausia superba*) in einer Meerestiefe von 3000 Metern gefunden haben. Bisher ist man davon ausgegangen, dass diese bis 6 Zentimeter lange Leuchtgarnele mehrheitlich in den obersten 150 Metern der Wassersäule vorkommt. Krill ist eine der grössten Proteinquellen der Erde und stellt ein wichtiges Glied in der Nahrungskette des Südozeans dar: Von ihm ernähren sich Pinguine, Fische, Bartenwale und Robben. Seit den siebziger Jahren scheint die Menge an Krill um 80 Prozent zurückgegangen zu sein, was auf die steigenden Temperaturen zurückgeführt wird – an der Antarktischen Halbinsel allein werden 2,5 Grad höhere Jahrestemperaturen gemessen als noch vor 50 Jahren.

(Quelle: *Current Biology*)

UN-Report zum Downloaden

Das Umweltprogramm der Vereinten Nationen (Unep) hat einen 64-seitigen Bericht publiziert über die Gefahren der Klimaerwärmung für arktische Gewässer. Das Gutachten formuliert auch den weltweiten Einfluss von Verschmutzung, Raubbau, gebietsfremden Arten und Klimaveränderung auf die Weltmeere. Download in englischer Sprache unter www.unep.org/pdf/InDeadWater_LR.pdf.

(Quelle: *WWF und Unep*)

Grundlagen kurz und bündig

Der WWF International stellt auf der Webseite zu seinem Arktisprogramm zahlreiche hochinteressante Grundlagenpapiere über aktuelle Themen der Arktis zum Download zur Verfügung. Die in englischer Sprache geschriebenen Berichte fassen das Wichtigste über Klimaveränderungen in der Arktis, Eisbären, Ölverschmutzung, Wale und weitere Themen auf wenigen Seiten zusammen. Zu finden unter diesem Link: www.panda.org/arctic/publications.

(Quelle: *WWF Arctic Bulletin*)

Weddellrobbe sammelt Daten

Sie wiegen 100 Gramm, kosten je 15'000 Franken und sollen mithelfen, die Geheimnisse des gefrorenen Südozeans im Winter zu lüften: kleine Satellitensender. Natürlich haben sich die Zoologen der Universität von Tasmanien auch nach einem geeigneten «Transporteur» umgesehen: die Weddellrobbe. Diese antarktische Robbenart lebt im Packeis und taucht bis über 800 Meter Tiefe hinab. Die Sender, welche mit Leim am Kopf der Weddellrobbe befestigt werden, sammeln bei diesen Tauchgängen Daten über Bewegungsmuster, Verhalten und Nutzung des Lebensraums. Auch ozeanografische Werte werden gemessen wie Temperatur und Salzgehalt des Wassers. Zoologen wie auch Meeresforscher hatten bisher noch keine Möglichkeit, Daten von unterhalb des winterlichen Packeises zu



erhalten, weil diese Region während dieser Zeit für Schiffe unerschaffbar ist. Die Weddellrobbe, das südlichste Säugetier der Erde, hilft jetzt also mit, spannende Fragen zu lösen. So interessiert zum Beispiel, wie Tiere an der Spitze der Nahrungskette auf klimabedingte Veränderungen des Meereises reagieren.

(Quelle: *University of Tasmania*)



Bauplatz Südpol

Am geografischen Südpol mitten in der Antarktis haben die USA im Januar eine brandneue Forschungsstation eingeweiht. Dies ist das dritte Bauwerk seit 1957 am südlichen Ende der Erdachse. Die neue Amundsen-Scott-Südpolstation ist grösser, moderner, sicherer und gilt als architektonisch schöner als deren Vorgänger. Die Bauzeit betrug 12 Südsommer. Mit 925 Materialflügen wurden rund 1100 Tonnen Baumaterialien herangeschafft.

(Quelle: *National Science Foundation NSF*)

Baffininsel ist bald eisfrei

Auf der kanadischen Baffininsel, der fünfgrössten Insel der Erde, schmelzen die Eiskappen. Über 20 kleinere Eiskappen mit bis zu 7 Kilometern Ausdehnung und rund 100 Metern Dicke im nördlichen Teil dieser Arktisinsel sind jetzt kleiner als jemals zuvor in den vergangenen 1600 Jahren. In den letzten fünfzig Jahren sind sie um die Hälfte geschrumpft. Man befürchtet, dass die globale Erwärmung diese Eisfelder bis zur Mitte unseres Jahrhunderts gänzlich zum Verschwinden gebracht haben wird.

(Quelle: *University of Colorado at Boulder/UCB*)

Der sanfte Koloss

Walrosse ernähren sich fast nur von kleinen Muscheln. Wie bringen sie die aus dem Boden? Mit ihren Stosszähnen, vermutete man bisher. Das stimmt nicht.



Von Peter Balwin (Text)
und Norbert Rosing (Bilder)

Rund um den Nordpol lebt ein Tier, das es dem Menschen schon immer angetan hat – im guten wie im schlechten Sinne. Dabei kennen wir Mitteleuropäer dieses arktische Charaktertier seit erst fünfhundert Jahren. Vielen, denen es vergönnt war, diesem Tier wenigstens einmal im Leben gegenüber zu stehen, begegnen ihm heute noch mit einer undefinierbaren Mischung aus Neugierde, Abneigung, Faszination und einem kleinen bisschen widerwilligem Schaudern vielleicht: das Walross!

Die grösste Robbe der nördlichen Halbkugel erhielt von Anbeginn ihrer Kontakte zu europäischen Seefahrern des 16. Jahrhunderts keine löblichen Attribute zugesprochen. Der erste Eindruck von einem Walross sei «kein günstiger», wusste Tierforscher Alfred Brehm selbst noch in den 1870er-Jahren in seinem berühmten «Thierleben» zu berichten. Das «ozeanische Monsterschwein» oder die «Meereskuh» trug «stachelige Bürsten rund um sein Ochsenmaul» (1671) und regte die Phantasie der damaligen Entdecker regelrecht an. Das «Seepferd mit zwei langen, abstehenden Zähnen» (Holland, 1578) «klettert mit seinen Zähnen auf die Gipfel der Felsen, von wo es sich wieder zurück ins Meer wälzt – falls es nicht an den Felsen hängen bleibt, vom Schlafe überrascht» (Olaus Magnus, 1539).

Bis zum ausgehenden 16. Jahrhundert hatte noch kaum jemand bei uns ein echtes Walross gesehen – oder als solches erkannt. Die markanten Stosszähne dieser riesigen Robbe hingegen waren seit dem 9.

Jahrhundert begehrte Handelsobjekte. So etwa zahlte das Bistum der Wikinger auf Grönland 1282 seinen Zehnten an Rom in Ochsenhäuten, Robbenfellen und – Walrosszähnen. Im Jahre 1520 wollte ein Bischof im norwegischen Trondheim wohl besonders gut dastehen, indem er nicht nur die Zähne des Walrosses nach Rom lieferte, sondern gleich den ganzen eingesalzenen Kopf an Papst Leo X. spedierte. Jener Walrosskopf, unterwegs in die Heilige Stadt, wurde via Strassburg befördert, wo ihn der Maler Albrecht Dürer meisterhaft abzeichnete und so den wissbegierigen Menschen Europas zum ersten Mal eine brauchbare Darstellung dieses «Ungeheuers» lieferte.

Mit der Suche nach einem schnelleren Weg zu den Gewürzinseln im Fernen Osten stachen im 16. und 17. Jahrhundert immer mehr europäische Expeditionen in See und nahmen Kurs in die Arktis. Den ersehnten Durchschlupf nach Japan fanden sie allerdings dann noch nicht, aber jede dieser oft tragisch verlaufenden Schiffsreisen lüftete den Schleier des Unbekannten über der Arktis mehr und mehr. Geschichten über neue Inseln, fremdartige Menschen und seltsame Tiere erreichten die Handelsherren in Europa. Und die ersten gefangenen «Walpferde» fanden ihren Weg wiederholt und unfreiwillig zu den staunenden Aristokraten, das erste nachweislich im Jahre 1608.

Damals jedoch versetzte nicht das Walross die Kommerzialräte, Navigatoren und Companien in Aufregung, sondern die Meldung von arktischen Meeren, in denen es vor lauter Wal-Leibern zu brodeln schien. Die Jagd auf Wale in Spitzbergen und Grönland galt damit als eröffnet, mit den bekannten tragi-

schen Konsequenzen für die Walpopulationen, die wir heute, 400 Jahre später, immer noch deutlich wahrnehmen können. Erst als es bald keine Wale mehr zu erlegen gab, wandte man sich notgedrungen anderen Tierarten zu – und das Walross geriet ins Visier der erbarmungslosen Robbenjäger. «Sie werden alleine um der Zähne gefangen», gibt Friderich Martens in seiner Reisebeschreibung von 1671 zu. Und weiter schreibt er: «Wann der Wall Ross getödtet ist, hauet man ihm den Kopf abe, den Leib lassen sie liegen oder lassen ihn im Wasser treiben. Den Kopf nehmen sie mit an das Schiff, da werden die Zähne aussgehauen, die zwo grossen Zahn gehören den Redern oder Kauffleuten des Schiffes, die kleinen Backen-Zahn werden wenig geachtet.»

Der Zahnläufer als Zielscheibe

Die Gier nach diesen beiden hauerartig verlängerten oberen Eckzähnen machte den Walrossen beinahe den Garaus. Diese Zähne lieferten das von alters her begehrte Elfenbein für Schnitzereien, welches über Jahrhunderte hinweg gesucht war, weshalb das Walross weit oben stehen blieb auf der Jagdliste europäischer und nordamerikanischer Geschäftsleute. Man schätzt, dass es in Nordamerika und dem europäischen Nordpolargebiet viele hunderttausend Walrosse gegeben haben musste, bevor die Europäer die Neue Welt entdeckten.

Im späten 18. Jahrhundert, als der Walfang zu Ende ging, begann die kommerzielle Jagd auf Walrosse. Nicht nur das Elfenbein der Hauer war begehrte. Walrosse mit ihrer bis zu zehn Zentimeter dicken Speckschicht lieferten Öl. Und auch die zwei bis vier Zenti-

meter starke Haut wurde verwertet; unter anderem stellte man daraus Treibriemen für Maschinen her. Sechzig oder mehr Männer könnten an einem Walross-Lederriemen ziehen, ohne ihn zu zerreißen, heisst es in einem Dokument aus dem 13. Jahrhundert. Das Abschachten nahm ein ungeheuerliches Ausmass an. Bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts ist die gesamte Population des Atlantischen Walrosses (*Odobenus rosmarus rosmarus*) in jedem Winkel seines Verbreitungsgebietes beinahe völlig ausgerottet worden. Die Gesetze zum Schutz dieser charakteristischen Robbe in den verschiedenen Anrainerstaaten der Arktis kamen fast zu spät. Als Erste erkannten die Russen den Ernst der Lage und erliessen bereits 1921 Jagdvorschriften, welche 1956 noch ausgeweitet wurden, so dass seither nur noch die Ureinwohner Russlands, für welche die Jagd Lebensgrundlage ist, dort in beschränktem Masse Walrossen nachstellen dürfen.

Ähnliches gilt auch für Grönland, an dessen wilder Ostküste 1956 ein vollständiges Jagdverbot für Walrosse verhängt wurde. Trotzdem werden heute noch jedes Jahr 20 bis 30 dieser Tiere erlegt. An der grönländischen Westküste hingegen ist eine nachhaltige Jagd für Einheimische erlaubt. Kanada zog Anfang der dreissiger Jahre nach, und in Alaska ist die Jagd heute den Ureinwohnern (Indianern, Aleuten und Eskimos) vorbehalten. In Spitzbergen sind diese Tiere seit 1952 vollständig geschützt, als klar wurde, dass damals dort gerade mal rund hundert Walrosse das Gemetzel überlebt hatten. Abgesehen von denjenigen Walrossen, die heute noch Jagdopfer der indigenen Völker werden, kann sich der urtümliche «Zahnläufer», wie *Odobenus* auf Griechisch heisst, heute endlich wieder unbekümmert an den Stränden der kalten Küsten ausruhen. Seit gut einem dreiviertel Jahrhundert stehen die Vertreter der beiden Walross-Unterarten, des Atlantischen und des Pazifischen, mehr oder minder unter Schutz.

Schwergewichtige Unterarten

Und jetzt bemerken wir Menschen, dass wir von diesem Tier, das so lange verfolgt wurde, noch gar nicht alles aus seinem spannenden Leben kennen. Dabei tummelten sich die ersten Walrosse bereits vor 18 Millionen Jahren in den Gewässern des frühen Miozäns. Noch vor etwa 2000 Jahren gehörte das Walross zur ganz normalen Tierwelt der Nordsee, wohin es sich, nota bene, hin und wieder immer noch zurück verirrt: Aus dem 20. Jahrhundert gibt es sechs gemeldete Walross-Beobachtungen aus der Nordsee. Während Zoologen – hätte es sie dann schon gegeben – in prähistorischer Zeit 13 Arten des Walrosses hätten unterscheiden können,



Brehm beschrieb die Tastaare einst abschätzig als «stachelige Bürsten rund um sein Ochsenmaul». Richtig ist: Sie sind ein hochsensibles Instrument für die Nahrungssuche.

kommt heute nur mehr eine Art vor, das Walross eben, oder *Odobenus rosmarus*. Allerdings unterscheiden Fachleute zwei Unterarten, deren Trennung gute 500'000 bis 785'000 Jahre zurück liegt und deren körperliche Unterschiede selbst für Laien erkennbar sind.

Da sind zum einen die 20'000 bis 30'000 Individuen des Atlantischen Walrosses (*Odobenus rosmarus rosmarus*) «unserer» Region. Sein Lebensraum reicht von der zentralen kanadischen Arktis über Grönland und Spitzbergen bis zur russischen Karasee östlich von Nowaja Semlja. Während die 3,5 Meter langen Männchen bis 1500 Kilogramm auf die Waage bringen, scheinen die Weibchen mit ihrer Körperlänge von 2,5 Metern und einem Gewicht von 700 bis 900 Kilogramm geradezu zierlich. Noch weiter östlich an der Nordküste Sibiriens stösst man auf das Laptev-Walross (*Odobenus rosmarus laptevi*), welches manchmal als dritte Unterart angeführt wird.

Zum anderen leben in der Region der Beringstrasse zwischen Russland und Alaska etwa 200'000 Tiere, die zur Unterart des Pazifischen Walrosses (*Odobenus rosmarus divergens*) gehören. Sie sind merklich grösser als ihre europäischen Artverwandten. Ein Männchen bringt dort schnell mal 1700 Kilogramm auf die Waage und erreicht eine Körperlänge von 4 Metern. Auch die Zähne sind beim Pazifischen Walross länger und erscheinen deshalb schön auseinander gebogen oder weggedreht (lateinisch *divergens*). Typisch für diese Unterart sind die Fotos, die wir alle schon irgendwo einmal gesehen haben: Weite Strände, von denen man eigentlich gar nichts sieht – weil jeder Quadratmeter von einem dicken, rosaroten

Walross belegt ist und sich Tausende dieser Tiere ins Bild drängeln...

Wedeln beim Essen

Walrosse ernähren sich hauptsächlich von eher kleinen Lebewesen des Meeresgrundes (des Benthals). So stehen etwa benthische Wirbellose wie zweischalige Muscheln (zum Beispiel die Felsenbohnmuschel, auch Nordischer Steinbohrer genannt) ganz oben auf der Menükarte. Für Abwechslung auf dem Speisezettel sorgen Tintenfische, Polardorsch, Würmer, Krabben und Flohkrebse, Seegurken – und ab und zu eine Ringelrobbe.

Nichts geht einem Walross aber über seine geliebten Muscheln. Schätzungen zufolge konsumiert ein Walross durchschnittlich 6,2 Prozent seines Körpergewichtes durch den Verzehr von wirbellosen Tieren des Meeresgrundes. Umgerechnet heisst das, dass ein 1000 Kilogramm wiegendes Walross jeden Tag 180 bis 240 Kilogramm an Muscheln ausschürfen muss, um an die notwendige tägliche Ration von 60 Kilogramm weichem Muschelfleisch zu gelangen. Zu diesem Zweck muss ein Walross zwischen 4000 und 6000 Muscheln pro Tag aufspüren. Führen wir dieses Unterwasserrechnen noch etwas weiter, so kommen wir auf die stolze Zahl von 8900 Tonnen Nahrung, welche allein die gesamte Population des Pazifischen Walrosses in der Region des Beringmeeres jeden Tag verschlingt – oder 3,2 Millionen Tonnen pro Jahr.

Weil sich die Mahlzeiten in den obersten, schlammigen Schichten des Meeresbodens verstecken, muss ein Walross gehörig Staub aufwirbeln, um an sein Mittagessen zu gelangen. Die Nahrungssuche des Walrosses »



Wenn sich ein Eisbär einer Walrossherde nähert, kann schon mal Panik ausbrechen. Dann stürzen sich die Tiere Hals über Kopf ins Wasser.



Antarktis-Expeditionsreise

7. bis 26. Februar 2009

Mit dem neuen Luxus-Schiff von Silversea, der «Prinz Albert II»

Exklusiv mit Kuoni-Reiseleitung ab/bis Schweiz

Die beliebte «World Discoverer» ist zurück! Renoviert und verschönert fährt Sie ab sofort für die bekannte Luxus-Reederei Silversea. Kommen Sie mit an Bord und entdecken Sie die einzigartigen Naturschönheiten der Antarktis.

Highlights:

- Besuch der antarktischen Halbinsel
- Majestätische Eisberge
- Einzigartige Tierwelt
- Kuoni-Reiseleitung ab/bis Schweiz

SILVERSEA



Ihr Reiseprogramm:

- 7.2.09 Zürich–Buenos Aires mit Lufthansa
2 Übernachtungen in Buenos Aires
- 9.2.09 Buenos Aires – Ushuaia
Einschiffung auf die Prinz Albert II
- 11./12.2.09 Falkland Inseln inkl. Stanley
- 15./16.2.09 Südgeorgien
- 18./19.2.09 Südorkney-/Südshetland-Inseln
- 20.–22.2.09 Antarktische Halbinsel
- 23./24.2.09 Drake Passage
- 25.2.09 Ausschiffung in Ushuaia.
Flug nach Buenos Aires – Zürich
(Ankunft 26.2.09)

Alle nicht genannten Tage sind Seetage.



Preise:

Buchungscode: ISL ANTARC

Suiten-Kategorie	Deck	Preis / Person
View Suite	Deck 3	Fr. 17990.–
Vista Suite	Deck 4	Fr. 18590.–

Weitere Kategorien und Suiten zur Alleinbenützung gegen Zuschlag auf Anfrage möglich. Preisänderungen vorbehalten.

Im Preis inbegriffen:

- An- und Rückreise Zürich–Buenos Aires–Zürich sowie alle benötigten Transfers
- Hotelunterkunft in Buenos Aires
- Charterflug Buenos Aires–Ushuaia (retour)
- Unterkunft in der gebuchten Suiten-Kategorie mit Vollpension
- Kuoni-Reiseleitung ab/bis Schweiz (ab 15 P.)
- Lektorenvorträge an Bord
- Halbtägige Stadtrundfahrt in Buenos Aires
- Teils kostenlose, geführte Landausflüge
- Getränke an Bord (inkl. Champagner/Weine)
- Hafentaxen und Trinkgelder

Im Preis nicht inbegriffen:

- Anwendungen im Spa Bereich
- Oblig. Annullationskosten-Versicherung
- Evtl. Buchungsgebühren Ihrer Buchungsstelle

Es gelten die «Allgemeinen Reise- und Vertragsbedingungen» der Reederei sowie der Kuoni Reisen AG.



An Land wirken Walrosse plump und schwerfällig. Doch im Wasser manövrieren sie flink und schnell. Dann geht man ihnen sicherheitshalber besser aus dem Weg.

am Meeresgrund führt deshalb ganz nebenbei dazu, dass grosse Mengen der oberen Sedimentschicht stark umgepflügt werden. Dies wiederum könnte wesentlich dazu beitragen, dass die Produktivität in den Nahrungsgebieten der Walrosse mächtig angeheizt wird, weil durch das Pflügen Nährstoffe freigesetzt werden. Ohne das Zutun der Walrosse würden diese Stoffe im Bodenschlick eingeschlossen bleiben.

Für ein Walross heisst essen also gleichzeitig auch tauchen. Das Meer sollte aber nicht tiefer als rund 80 Meter sein. Am Meeresgrund angekommen, bringt das Walross ein weiteres Merkmal seines urchigen Aussehens ins Spiel, die Tastborsten auf der Nase, auch Vibrissae genannt. 600 bis 700 solcher Nasenhaare – mehr als bei anderen Robbenarten – zieren eine Walrossschnauze und geben dem Tier sein typisch unrasiertes Äusseres.

Diese Borsten sind empfindliche Organe, jede einzelne ist mit Nerven und Blutbahnen versorgt und an kleine Muskeln angehängt. Walrosse können die Tastaare also gruppenweise bewegen und mit ihrer Hilfe Form und Grösse ihrer Beute erkennen. Dank

Filmaufnahmen durch wissenschaftliche Taucher vor Ostgrönland konnte vor ein paar Jahren erstmals nachgewiesen werden, wie denn nun ein Walross an seine Nahrung gelangt.

Erstaunliches Ergebnis dieses Forschungsprojektes: Walrosse neigen dazu, während der Nahrungssuche vor allem die rechte Vorderflosse zu benutzen. Damit wedeln sie die Sedimentschicht weg und legen so die Muscheln frei. Diese Beobachtung wurde noch erhärtet durch Messungen an gut zwei Dutzend Walrossskeletten aus Museums-sammlungen. Tatsächlich, bei allen waren die vorderen Gliedmassen (Schulterblatt, Oberarmknochen, Elle) rechts bedeutend länger als links.

Neben dieser bevorzugten Methode, ihre Nahrung freizulegen, benutzen Walrosse auch öfters mal die linke Vorderflosse, produzieren mit dem Mund einen extrem starken Wasserstrahl oder rutschen auf der Schnauze durchs Sediment – womit man den alten Griechen wieder Recht geben muss: Odobenus, der Zahnläufer...

Und die Hauer? Die alte Meinung, Walrosse würden ihre Nahrung mit den mächtigen

Eckzähnen ausgraben, ist falsch und längst widerlegt. Die Zähne dienen als Waffen, haben eine soziale Signalfunktion, sind dienlich beim Heraushieven auf eine Eisscholle, vergrössern im Nu ein Atemloch im Packeis oder geben ein praktisches «Kopfkissen» ab bei plötzlichen Müdigkeitsanfällen an Land. Und dorthin kommt ein Walross nur, um sich auszuruhen, denn das Leben ausserhalb des Wassers ist für eine derart schwere, plumpe Robbe gar nicht lustig. Walross-Ruheplätze findet man denn auch nur an flachen arktischen Stränden, meist nahe bei guten Nahrungsgebieten in seichten Meeresregionen und nur wenige Dutzend Meter vom Meer entfernt.

Lange Tragzeit und Aufzucht

Im Sommer kehren diese leistungsstarken Schwimmer nach einem opulenten Muschelmahl beinahe weisshäutig zu einem Ruheplatz zurück, wo sie dicht an dicht gedrängt, zu Dutzenden bis zu Tausenden friedlich an der arktischen Sonne dösen. Schon nach kurzer Zeit sind die dicken Speck- und Hautschichten wieder wohligh durchblutet, und die Tiere nehmen eine rosarote Farbe an. Im Winter allerdings leben Walrosse südlich ihrer dann vereisten Sommerplätze, weit im Meer, an der Grenze des Packeises.

Irgendwo dort draussen im Eismeer, während des düster-dämmrigen Polarwinters, paaren sich die Walrosse. Es dauert 15 bis 16 Monate, bis das Walrossbaby geboren wird, worauf es gute zwei Jahre gestillt wird – mit ein Grund, weshalb Walross-Weibchen nur alle zwei bis drei Jahre ein Junges austragen können. Bei keiner anderen Robbenart ist die Fortpflanzungsrate derart tief.

Und wenn man nun einem Walross lange genug in seine kleinen, kurzsichtigen, roten Augen blickt, an seine traurige Geschichte und sein faszinierendes Leben denkt, dann wird man «diese ungeheuerlichste aller Robben» (Brehms «Thierleben») unwillkürlich in sein Herz schliessen.

PolarNEWS

Walross-Webtipps:

Auf einer Internetseite des US Geological Survey lassen sich kürzlich besenderte Walrosse im Beringmeer verfolgen: <http://alaska.usgs.gov/science/biology/walrus/2008animation.html>.

Zurzeit können im Internet unter www.biomedcentral.com/1472-6785/3/9, dort im Kapitel «Results», zwei Filmsequenzen herunter geladen werden, welche die eigentümliche Nahrungssuche eines Walrosses auf dem Meeresgrund vor Ostgrönland veranschaulichen.

Wir beraten Sie gerne per Telefon: 044 277 49 36 (Mo-Fr 9-18 Uhr),
in Ihrer Kuoni Filiale oder in jedem anderen guten Reisebüro.



A World of Difference

Vergessene Helden Teil III

Der Welt-Versteher

Es dauerte Hunderte von Jahren, bis die Menschheit fähig war, das Antlitz unseres Planeten als exakte Landkarte wiederzugeben. Und auch dann verstrich viel Zeit, bis endlich jemand genau hinschaute und bemerkte, dass die Ostküste Südamerikas wie ein Puzzleteil an die Westküste Afrikas passte. Es war der Deutsche Alfred Wegener, 1880 als Pfarrerssohn geboren, Wetter- und Weltallforscher, Physiker und Familienvater und einer, der die Welt in den ganz grossen Zusammenhängen zu verstehen versuchte.

Wenn also, so dachte Wegener, Südamerika und Afrika zusammenpassen, dann kann es ja sein, dass sämtliche Kontinente einst eine einzige Landmasse bildeten. Wegener nannte diesen Urkontinent Pangäa. Doch, o weh, seine Wissenschaftlerkollegen lachten ihn bloss aus, nannten seine Idee den «Taum eines Poeten» und ihn selber einen «von der Polsubseuche schwer Befallenen». Wegener solle sich doch lieber wieder dem zuwenden, was er kann: Der Meteorologie.

Als erster Forscher beschrieb Wegener nämlich Turbulenzen in der Erdatmosphäre, veröffentlichte Arbeiten über die Entstehung von Zirruswolken und teilte als erster Forscher die Atmosphäre in verschiedene Schichten auf – was ihn zur wissenschaftlichen Erklärung über die Entstehung von Fata Morgana führte. Bloss dass seine Idee eines Urkontinents keine Fata Morgana war, das konnte er nie hinreichend beweisen. Immerhin: Wegener reiste durch die Kontinente und fand überall dieselben Gesteinsarten.

Sein liebstes Forschungsgebiet aber war Grönland. Hierhin war Wegener 1906 zum ersten Mal gereist als Teilnehmer einer 28-köpfigen Expedition, die den Auftrag hatte, die Ostküste Grönlands zu erkunden und Daten über das Wetter zu sammeln. Zwei Jahre dauerte diese Expedition, und was er (unter vielem anderem) herausfand, stützte seinen Urkontinent-Theorie: Man fand Fossilien von Bäumen, die heute am Mittelmeer wachsen.

Auf seiner zweiten Grönlandreise durchquerte er mit seinen Kameraden zum ersten Mal überhaupt die grösste Insel der Welt von Küste zu Küste auf dem ewigen Eis. Eine dritte Expedition 1929 diente zur Vorbereitung



Alfred Wegener.

der vierten Reise, die ein Jahr später losging. Wegener war sich der Gefahren des ewigen Eises durchaus bewusst: Auf seinem ersten Grönlandtrip starben der Expeditionsleiter und zwei seiner Kollegen. Die zweite Reise geriet zum Fiasko, die Menschen hatten bereits alle Ponys und Hunde notgeschlachtet und wurden erst im allerletzten Moment von einem Missionar vor dem Erfrieren gerettet. Dass Wegener als Reserveoffizier während des Ersten Weltkrieges zweimal an der Front verletzt wurde, war dagegen eine Bagatelle. Immerhin: Die dritte Expedition verlief ohne Zwischenfälle. Aber seine vierte war dann definitiv seine letzte: Auf dem Rückweg von einer Station zur anderen starb Alfred Lothar Wegener, vermutlich am 16. November 1930 und ebenso vermutlich an einem Herzversagen infolge Überanstrengung, definitiv nur ein paar Tage nach seinem fünfzigsten Geburtstag. Ein Jahr später fand man sein sauber hergerichtete Grab. Von seinem damaligen grönländischen Begleiter Rasmus Villumsen, der ihn wohl begraben hat, fehlt bis heute jede Spur. Und mit ihm bleibt leider auch Wegeners Tagebuch verschollen.

So ist es halt: Helden sterben einsam. Vor allem in Grönland. Zum Trost: Ein Superheld wurde Wegener Jahrzehnte später: Seit den 70er-Jahren gilt seine Urkontinent-Theorie als wissenschaftlich anerkannt. Und damit auch Wegeners Ansicht, dass die Bergmassive am Meeresboden eine Folge der Kontinentalverschiebung sind. Sogar seine Theorie, dass die Mondkrater eine Folge von Meteoreinschlägen sind, gilt heute als Selbstverständlichkeit. Nach ihm ist heute das Alfred-Wegener-Institut in Bremerhaven benannt, weltweit eines der wichtigsten Zentren für Polar- und Meeresforschung. Und, ach ja: Für die Teilnehmer an seinen letzten Grönlandexpeditionen entwarf Wegener Spezialkleidung nach dem Vorbild des grönländischen Anoraks. Das Modell wurde später im Wesentlichen von der europäischen Wintersportmode übernommen.

Greta Paulsdottir

PolarNEWS



Schlaflabor.

2700 Meter Höhe. Minus 15 Grad. Das Mammut-Team testet den Ajungilak Altitude. Bekommen die Teilnehmer auch unter härtesten Bedingungen keine kalten Füsse? Ist der Schlafsack für Extrembedingungen wirklich extrem gut? Alles über den Test und Anmeldungen für das nächste Testevent mit Mammut-Fans und Freunden unter:

www.mammut.ch/testevent





Schiffsuntergang

Am 23. November 2007 ramnte das Kreuzfahrtschiff «Explorer» vor der Antarktischen Halbinsel einen Eisberg und sank. Alle 154 Passagiere und Besatzungsmitglieder konnten gerettet werden. Der Zürcher Peter Kunz war einer von ihnen. Hier sein Bericht.





Da war noch klar Schiff: Die «Explorer» vor der Antarktischen Halbinsel. Baujahr 1969, Tiefgang 4,2 Meter, 72,8 Meter lang, 14 Meter breit. Geschwindigkeit: 11 Knoten.

Von Peter Kunz (Text und Bilder) und Arne Kertelheim (Bilder)

Nach elf Uhr gehen meine Partnerin Dora und ich zu Bett. Wir hören in der Kabine, wie schon so oft, wie das Eis kratzend um den Bug herum gedrückt und weggepresst wird. Zweimal allerdings knallt es so laut, dass wir uns fragen, ob wir diese Nacht werden schlafen können. Ich habe eben das Licht gelöscht, als die Alarmglocke das Notsignal gibt. Was ist los? Es folgt die Lautsprecherdurchsage des Kapitäns: Besammlung mit Schwimmwesten im offiziellen Meetingpoint im obersten Aufenthaltsraum, wie am ersten Tag geübt. Einige Minuten später folgt der beruhigende Durchsage-Zusatz, es sei im untersten Deck aus noch unbekannter Ursache etwas Wasser eingedrungen, die Pumpen seien jedoch aktiviert worden; aus Sicherheitsgründen möge man sich aber dennoch ankleiden und sich aufs obere Deck begeben. Meine Partnerin Dora ist ziemlich rasch bereit und eilt nach oben. Ich dagegen bin etwas verärgert: Ich weiss zwar, dass Sicherheit hier stets das oberste Gebot ist und allen anderen Überlegungen vorangestellt wird. Aber mitten in der Nacht ist's lästig, weil es jetzt wohl zwei bis drei Stunden dauern wird, bis wir in unsere Kabine zurück können. Ich lasse mir deshalb Zeit und kleide mich voll an, wie für einen Zodiakausflug mit Stiefeln und dicker Jacke. Denn falls wir aufs

Freideck müssen, wird's kalt. Ich gehe in den Korridor und schaue im Treppenhaus hinunter zum unteren Kabinendeck: Da steht tatsächlich etwa eine Handbreit hoch Wasser im Gang. Ich suche in unserer Kabine also noch die Chips hervor, auf denen alle Fotos unserer Reise gespeichert sind, und greife zu den Pillen, die ich täglich einnehmen muss. Sicher ist sicher. Am Besammlungsort herrscht eine sonderbare Stimmung. Einige sind sehr still, andere machen Spässe. Es herrscht Unsicherheit. Die Crew beantwortet Fragen und regt an, Witze ins Mikrofon zu sprechen – man kennt sich ja mittlerweile recht gut. Mit den voluminösen Schwimmwesten, die wir anziehen müssen, sind deren Träger in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt, man kann damit kaum bequem sitzen. Die Situation ist nicht extrem angespannt: Alle glauben, bald wieder in der Kabine zu sein, um so mehr, als der Kapitän nun persönlich erscheint und versichert, dass die Pumpen funktionieren und das Wasser zurückgeht. Ich lege mich in einer dunklen Ecke auf den Boden und versuche zu dösen, nachdem ich das verantwortliche Crewmitglied informiert habe, dass es mir gut geht, dass ich nur müde bin. Das nächste, was ich mitbekomme, ist die Meldung, dass es sich beim Schaden am Schiff zwar nur um ein faustgrosses Leck handle, dass die Pumpen aber dennoch Mühe hätten, das eindringende Wasser wieder hin-

auszubefördern, denn das alte Schiff hat keine Doppelwandung. Einer der Passagiere erzählt, er sei erwacht, als es ihm auf den Kopf tropfte und das eiskalte Wasser schon knöcheltief im Kabinenboden stand. Dann geht es nicht mehr lange, bis der Kapitän wieder persönlich erscheint und informiert, dass er – natürlich nur aus Sicherheitsgründen – «Mayday» abgegeben hat. Dieser Funkspruch, erklärt er, werde global ausgesendet, er habe Reaktionen sogar aus dem Mittelmeer erhalten. Ein Schwesterschiff der «Explorer» sei 10 Stunden entfernt, zwei andere nur etwa 5 Stunden. Sie alle hätten ihren Kurs geändert und eilten herbei.

Zurück in die Kabine

Doch sowas tut man nicht nur sicherheitshalber, sondern meiner Meinung nach nur im Ernstfall. Okay: Ab jetzt wird's konkret... Die Leute werden leiser. Das Schiff liegt schon bedenklich schräg im Wasser. Ich will aufs Salondeck hinunter zur Toilette, was eine Sondererlaubnis vom Personal erfordert, da niemand mehr zu den unteren Decks darf. Ich kriege die Erlaubnis. Die quer im Schiff liegende Treppe ist inzwischen enorm steil geworden. Tatsächlich will ich jedoch zu unserer Kabine hinunter, um den Tresorschlüssel zu holen, denn dort liegt unsere ganze Barschaft. Über die Treppen und durch die Korridore auf dem Kabinendeck ziehen sich Schläuche, Mannschaft rennt herum, im untersten Deck steht

das Wasser jetzt deutlich über einen Meter hoch. Das sieht nicht gut aus... In unserer Kabine angelangt, ziehe ich, um den Rucksack zu durchwühlen, die störende Schwimmweste aus, finde endlich den Tresorschlüssel, schmeisse noch einige nützliche Dinge in den Rucksack – da wird's plötzlich stockdunkel. Schlechtes Zeichen. Die Maschine oder wenigstens die elektrische Anlage steht unter Wasser, das verschärft die Situation erheblich. Nur noch im Dunkeln den halboffenen Rucksack schnappen. Ich taste mich zur Treppe, und dann rasch hinauf.

Als ich im Salondeck ankomme, brennt wieder Licht. Ich stosse auf den Purser, wie der Versorgungsoffizier in der Schiffssprache heisst, und bitte ihn, zusammen mit seinem Schlüssel meinen Tresor zu öffnen. Doch dafür hat er nun gar kein Musikgehör: keine Zeit! Die Wertsachen aller Passagiere werden aufgegeben! Wieder am Meetingpoint, sehe ich, dass die vier Rettungsboote bis zum obersten Deck hinuntergelassen und für die Evakuierung bereitgestellt worden sind. Mit Schrecken stelle ich ebenfalls fest, dass ich meine Rettungsweste in der dunklen Kabine liegen gelassen habe. Hinunter kann ich nicht mehr, und ein Ersatz ist nicht aufzutreiben hier oben.

Immer mehr Schlagseite

Immerhin: Ich entdecke eine Weste für Zodiakboote, die zwar viel kleiner ist als die Rettungs-Schwimmwesten, aber mir dafür mehr Bewegungsfreiheit gibt. Das macht allerdings kaum einen Unterschied: Wer hier ins Wasser fällt, ist nach spätestens drei Minuten ohnehin weggetreten, mit oder ohne Weste. Das Schiff hat nun merklich mehr Schlagseite. Wie ich später erfahre, dringt wegen



Kurz von Mitternacht rammt die «Explorer» wahrscheinlich einen Eisberg und schlägt leck. Es dringt mehr Wasser ins Schiff, als die Pumpen wieder rausbefördern können.

der extremen Schräglage Wasser durch die Toiletten ins obere Kabinendeck, sozusagen aus vollen Rohren. Als der Kapitän, nachdem auch die Steuerung ausgefallen ist, «abandon ship» erklärt, besetzen wir die Rettungsboote. Das geht ganz unspektakulär, ohne Panik und nach dem System «first come, first served». Glücklicherweise stehen wir im Besammlungsraum vorne bei der Türe. Es gibt kein Gedränge und keine Panik, aber der Rucksack wird mir weggenommen: Mit allen Klamotten am Leibe und mit den Schwimmwesten wird's ohnehin grauenhaft eng. Im Rettungsboot sitzen 35 Passagiere so eng zusammen wie Kaiserpinguine während der Brutzeit – und das ist vorteilhaft. Denn der Wind bläst kalt. Nach zwanzig Minuten werde ich langsam unruhig. Wieso lässt nie-

mand unser Boot zu Wasser? Bei dieser Schräglage können wir schon längst nicht mehr senkrecht hinunter gelassen werden, sondern nur dem Bug entlang hinunterschauen. Sofern das überhaupt noch geht!

Nur ein Boot funktioniert

Einige Philippinos aus der Mannschaft werkeln ununterbrochen am Motor unseres Bootes. Mal geht wieder einer weg, mal kommt einer. Später erfahren wir die Ursache: Obwohl vor jeder Fahrt routinemässig alle Boote geprüft werden, lässt sich ausgerechnet jetzt von den vier Booten der «Explorer» nur in einem einzigen der Motor starten... Der Kapitän will die Boote aber erst wassern, wenn die Motoren laufen, damit sie auf dem Wasser sofort vom Schiff wegkommen. »



Eilt mit voller Kraft dem Unfallort entgegen: Die «Endavour» ist zum Zeitpunkt des Unfalls 150 Kilometer von der «Explorer» entfernt.



Die «Explorer» ist evakuiert, sämtliche Wertsachen bleiben an Bord. Das Schiff hat schon stark Schlagseite: Sein Untergang ist bereits besiegelt.

Das ist wichtig, denn ein Eisberg treibt auf das nicht mehr manövrierfähige Schiff zu. Der ist zwar nicht sehr gross, aber gross genug, um ein schon gewässertes, aber noch nicht abgelegtes Boot am Schiffsrumpf zu zerquetschen.

Jetzt entscheidet der Kapitän, auch die acht Zodiaks, die je zwölf bis 15 Passagiere fassen, vom obersten Deck hinunterzulassen. Die Benzintanks der Aussenbordmotoren sind gefüllt. Doch die schweren Zodiaks können nicht wie die Rettungsboote manuell gewässert werden, dafür benötigt man Strom. Und der ist jetzt nicht mehr da. Wenigstens nicht dort, wo man ihn bräuchte. Der Chefingenieur arbeitet sich deshalb nochmals zum Maschinenraum durch – das Wasser steht ihm bis zur Brust.

Es gelingt ihm, alle noch verfügbaren Stromquellen zusammenzufassen und zur Zodiakstation umzuleiten. Der Strom sollte für 20 Minuten reichen, lässt der Ingenieur verlauten. Bis dann müssen alle Boote unten sein. Es ist 1.15 Uhr.

Endlich werden die Rettungsboote runtergelassen. Allerdings ohne laufende Motoren. Es ist deshalb extrem schwierig, vom Schiff wegzukommen, die Wellen schlagen es immer wieder zurück, es besteht die Gefahr des Kenterns. Wir stossen uns mit den beiden langen Holzrudern wie Besessene von der Schiffswand weg.

Endlich sind wir frei, aber immer noch viel zu nahe am Schiff. Das Boot stellt sich quer, so dass die Wellen an die Breitseite des

Bootes klatschen. Es schaukelt bedenklich, und ich rufe, ob denn nicht vorne und hinten einer mit den Holzrudern das Schiff in die richtige Richtung bringen könne. Das funktioniert aber nicht, ein lächerliches Untergehen bei diesem Seegang.

Auf dem Wasser

Gottlob eilen die Zodiaks, die inzwischen gewässert sind, herbei, binden Seile an die Rettungsboote, ziehen sie vom Schiff weg und richten sie gegen die Wellen aus. An jedem Rettungsboot muss permanent ein Zodiak ziehen – solange das Benzin reicht. Bis jetzt scheint alles gut gegangen zu sein. Einige der Passagiere, die offenbar in den Rettungsbooten keinen Platz fanden, hocken in den Zodiaks. Dort spritzt jede Welle das ganze Boot voll, viel schlimmer als bei uns. Ausserdem sind Zodiaks bei rauem Wetter (bei dem man keine Landungen machen würde) nicht sicher und deshalb auch nicht als Ersatz für Rettungsboote zugelassen.

Ich sitze in einer Montur vergleichbar etwa mit derjenigen, die Neil Armstrong bei der Mondlandung getragen hat, hautnah neben Dora auf der einen und ebenso hautnah neben einer üppigen Holländerin auf der anderen Seite. Auch am Boden ist keine «Fussfreiheit». Das Adrenalin ist in Strömen geflossen, das verhindert wohl die Seekrankheit, und man leidet trotz der Nässe nicht so sehr unter der Kälte. Ausgenommen jene, die beim Alarm sehr rasch auf Deck sein wollten und nun zu leicht bekleidet sind. Und jene,

bei denen das Wasser schon in der Kabine stand, als sie geweckt wurden, und deshalb verständlicherweise ein wenig in Eile gerieten.

Das kleine Boot schaukelt und schlingert entsetzlich und unaufhörlich, mir schmerzt bald der Rücken, weil die Auf- und Abwärtsbewegungen immer ausgeglichen werden müssen, stundenlang. Wird es ein Massenerbrechen geben? Man beginnt, sich auf eine lange Nacht einzurichten. Dunkel ist es nicht. Kälte und Nässe greifen um sich, Windstärke 4, keine hohen, aber trotzdem harte Wellen aus allen Richtungen.

Angst kommt zumindest in unserem Boot nicht spürbar auf, dazu bleibt gar keine Zeit. Jeder und jede ist unaufhörlich damit beschäftigt zu überlegen, welche Massnahmen man noch ergreifen könnte, um die Situation, besonders wenn sie länger dauern wird, zu verbessern. Und man denkt sich Szenarien aus, was uns bevorstehen könnte: Stärkerer Wind, schlimmstenfalls ein Sturm, das Kentern eines Bootes, weil den Zodiaks der Treibstoff ausgeht und sie die motorlos dahin treibenden Nusschalen nicht mehr ausrichten können. Oder – eine ernsthafte Gefahr – das Erscheinen unüberschaubarer Mengen von Eisbergen. Und wahrscheinlich denkt jeder irgendwann mal an die «Titanic»...

Doch für den Augenblick stehen unsere Chancen nicht schlecht: Das Wetter ist für antarktische Verhältnisse gut, und der Kapitän hat ja noch auf dem Schiff infor-

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, veröffentlichen 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

iROXIROX, die Schweizer Marke
mit innovativen Messgeräten
für Sport und Umwelt**i-CLIMBER ER
with
Vertic-Log®**Informationen und Bezugsquellen: 031 951 71 81 oder www.irox.ch

Das grosse Aufatmen: Die «Nordnorge» und die «Endeavour» sind beide beim Unfallort eingetroffen. Jetzt sind die Schiffbrüchigen so gut wie in Sicherheit.

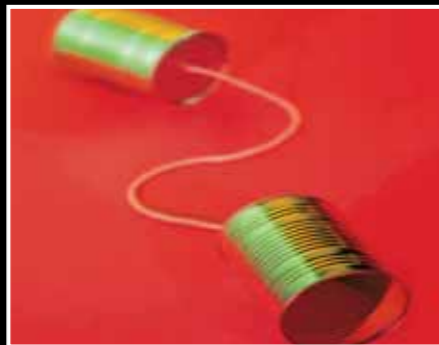
Das ganze Know-how aus einer Hand!

Elektroinstallation



... damit die Kabel dort hin-
kommen, wo sie heute und
auch in ein paar Jahren
gebraucht werden!

Telekommunikation



... damit Ihre Telefonanlage
dieselbe Sprache spricht wie
Sie!

Informatik



... damit Sie immer und überall
optimal und sicher vernetzt sind!

Tel. 044 936 64 64, Fax 044 936 64 65
Industriestrasse 37, 8625 Gossau, info@hustech.ch, www.hustech.ch

 **HUSTECH**
ELEKTRO TELEKOM INFORMATIK

miert, dass Hilfe unterwegs sei. Bei der verständlichen Tendenz zur Beschönigung der Situation muss man sich aber realistischere Weise darauf einstellen, dass es sehr wohl auch länger als fünf Stunden dauern könnte, bis wir gerettet werden.

Auch nachdem die Sonne untergegangen ist, bleibt in dieser Jahreszeit in diesen Breitengraden ein heller Streifen am Horizont. Alle Boote haben deshalb Sichtkontakt zueinander – vermute ich jedenfalls, denn sich umdrehen und selber nachschauen kann keiner in dieser Enge. Es werden jetzt hauchdünne, folienbeschichtete Rettungsmäntel aus der Notkiste jedes Bootes ausgegeben, aber nur die wenigsten können sie anziehen, weil man auch mit den Füßen beziehungsweise den Stiefeln hineinsteigen müsste, und so viel Raum hat kaum einer. Aber man kann die Folie über den Rücken legen und auch den Kopf vor dem Spritzwasser schützen – das ist doch schon etwas.

Immer schön die Füsse, die Hände und die Schultern bewegen, unablässig, dann bleibt's warm.

Eng, kalt und peinlich

Es wird wenig gesprochen. Die Holländerin ist ohnehin nicht ansprechbar, sie starrt nur geradeaus, realisiert kaum, dass ich ihr den

Rettungsmantel über die Schulter lege, was nicht so einfach ist, wie es klingt.

Dann etwas Wunderschönes: Um 3.30 Uhr geht die Sonne auf, zwischen einigen kleineren Wolken. Prächtig. Viele denken jetzt sicher: «Das letzte Mal.» Auf der einen Seite die aufgehende Sonne, auf der andern das sinkende, schräg im Wasser liegende Schiff, dazwischen einige kleinere Eisplatten, weit verstreut die Rettungsboote und die Zodiaks. Es gelingt mir, unter meinen Kleiderschichten die Kamera herauszugraben und einige Fotos von der Sonne und dem Schiff zu machen. Bilder, die man nicht vergessen wird. Auf der einen Seite des Horizonts ist der Himmel ganz schwarz. Wenn das nur nicht ein herannahender Sturm ist!

Eigentlich könnte man jetzt fürs erste mal tief durchatmen. Doch schon bald ergeben sich neue Probleme: Ich müsste dringend mal pinkeln... Schwankend kann ich aufstehen und mich um eine Achteldrehung von der Holländerin wegbewegen zum Bootsrand hin. Aber das ist keineswegs nahe genug.

Leute halten mich. Ich arbeite mich durch vier Paar Hosen und den Rettungsmantel hindurch. Die Rettungsmäntel waren in Plastiksäcklein eingepackt. Es gelingt mir, eine solche Tüte zu füllen und den Inhalt dann ins Wasser zu leeren. Das ist peinlich. Jeder bemüht sich wegzuschauen, aber wirklich

abwenden kann sich keiner. Kurz nach mir ist die Holländerin in der gleichen Lage, später auch Dora. Die Frauen benutzen den Platz, den es eigentlich gar nicht gibt, auf dem Bootsboden und pinkeln einfach zwischen die Lattung hindurch. Wenn die Not grösser ist als die Scham...

Wir fühlen uns jetzt verhältnismässig ziemlich wohl: Solange kein Sturm aufkommt und uns kein Eisberg zu nahe kommt, kann eigentlich nicht viel passieren. Es ist nur unangenehm. Gegen halb sechs Uhr hören wir dann einen Helikopter. Wir sind erleichtert, alle haben das Gefühl, «gefunden» worden zu sein. Es ist die chilenische Luftwaffe. Dann fliegt ein zweiter Helikopter herbei, er trägt keine militärischen Kennzeichen: Es muss also einer von einem Schiff sein. Das bedeutet, dass unser Rettungsschiff nicht mehr weit weg ist.

Endlich an Bord...

Tatsächlich: Eine halbe Stunde später dringen Blinksignale eines Schiffes durch die mittlerweile dunklen Wolken am Horizont. Es ist die «Endeavour». Welch eine Erleichterung! Und gleich hinter der «Endeavour» naht die «Nordnorge», ein sehr grosses, luxuriöses Kreuzfahrtschiff. Jetzt ändert die Stimmung! Leute, die bisher erstarrt im Boot sassen und nicht ansprechbar waren, brechen in Tränen aus. »



Endlich in Sicherheit: Auf der «Nordnorge» werden die Schiffbrüchigen erstmal mit warmen Decken und heissen Getränken versorgt.



Ein Hangar der Militärstation wird zur Notunterkunft umfunktioniert. Die Hälfte der Schiffbrüchigen wird hier untergebracht.

Die «Endeavour» übernimmt die Passagiere der Zodiaks; die Schiffbrüchigen in den Rettungsbooten sollen bei der «Nordnorge» an Bord. Das geht natürlich nicht ohne die Hilfe der Zodiaks, teilweise auch jener der «Nordnorge». Denn Rettungsboote können nicht direkt am Schiff anlegen. Wir müssen uns einer nach dem anderen auf die schaukelnden, nassen Schlauchboote «hinüberwerfen» und werden dann an den Landungssteg der «Nordnorge» gebracht. Nach fünf Stunden auf offenem Meer sind wir endlich in Sicherheit.

Jetzt geht alles wie am Schnürchen: Toiletten, Handtücher, trockene Kleider, heisser Kaffee. Die Schiffsärzte haben nicht viel zu tun: Ausser einigen Schockbehandlungen fällt für sie nichts an. Einer hat sich den Knöchel gebrochen. Bei einem Appell erweist sich, dass niemand fehlt. Ein Paar aus Dänemark hat sich im Rettungsboot verlobt. Wir werden auf einem eleganten Panoramadeck untergebracht, von wo aus wir den «Todeskampf» der sinkenden «Explorer» betrachten können, während wir uns aus den Klamotten schälen und aufwärmen. Sie war ein gutes Schiff; sie tut uns leid. Die Passagiere der «Nordnorge» sind – dafür, dass wir ihr Reiseprogramm ruiniert haben – sehr freundlich, teilnahmsvoll und zuvorkommend. Sie haben sogar eine Kleidersammlung organisiert, jeder von uns kann sich etwas davon nehmen. Ausserdem erhalten wir von der Schiffsboutique neue, warme Sachen. Enorm grosszügig. Ein ganz grosses, feines Frühstücksbuffet ist aufgetischt, später auch ein Lunchbuffet mit leckeren skandinavischen Spezialitäten. Uns geht's gut! Die Passagiere nehmen herzlich Anteil. Auch darf jeder Schiffbrüchige eine Minute lang telefonieren – sofern er die Telefonnummer auswendig kennt. Jetzt erst wird Dora und mir bewusst, dass wir über keinerlei Nummern, Angaben oder Adressen mehr verfügen. Wir

können niemanden anrufen. Internet ist nur sehr beschränkt vorhanden, viel zu wenig für alle und streng rationiert.

Die «Nordnorge» nimmt Fahrt auf und erreicht am Nachmittag den Eduardo Frei/Marsh-Stützpunkt, eine chilenische Militär- und Forschungsbasis auf den South Shetlands. Dort sollten wir an Land gehen, können aber mit den Zodiaks nicht ablegen, weil der Wind stark zugenommen hat. Es hat inzwischen angefangen zu schneien, der Schnee fegt jetzt horizontal übers Wasser. Gottlob war das am Morgen nicht so.

...und wieder an Land

Wir erfahren, dass die «Nordnorge» zur Zeit des Notrufs in der Drake-Passage steckte, bei Windstärke 9 und 7 Meter hohen Wellen... Wir hätten sowas nicht überlebt. Niemals. Erst um 18 Uhr können wir einen Anlandeversuch machen mit den stabileren und stärker motorisierten Zodiaks der «Nordnorge». Einige der Schiffbrüchigen haben grosse Mühe, wieder in die Boote zu steigen, besonders unter den gegenwärtigen Wetterbedingungen. Aber es gibt keine Alternative. Sie haben schliesslich eine Expeditionsreise gebucht...

An Land dann eine halbe Stunde durch den Neuschnee stapfen, jeder mit einem Plastiksack mit den neu erstandenen Habseligkeiten in der Hand. Das Militär erwartet uns in einem riesigen Hangar, wo man erst mal unsere Personalien aufnimmt. Auch Militärmedien sind schon da. Die eine Hälfte von uns und die Besatzung schlafen im geheizten Hangar auf Pritschen; Dora und ich gehören zu jenen, denen «VIP-Behandlung» in einer Forschungsstation zuteil wird. Was aber bedeutet, dass wir uns mit einem Pistenfahrzeug erneut durch Schnee und Wind kämpfen müssen.

Auf der Station empfängt uns eine perfekt Englisch sprechende Wissenschaftlerin. Alle



Setzt sich medienwirksam in Szene, hilft aber effizient: Der Luftwaffengeneral der Militärbasis.

werden in verhältnismässig komfortablen Doppelzimmern untergebracht, Gemeinschaftsduschen, gute Verpflegung. Das Fernsehen zeigt die letzten Minuten der Explorer, die inzwischen gesunken ist.

Wann wir ausfliegen können, weiss noch niemand. Auch Fliegen ist hier extrem vom Wetter abhängig. Es könnte Tage dauern. Doch schon am nächsten Tag kann die erste Hälfte der Geretteten starten – wir gehören dazu. Die Armee schickt einen Herkules-C130-Transporter und fliegt sogar den Luftwaffengeneral ein, der sich hier jedem persönlich mit Händeschütteln vorstellt und uns anschliessend mit einer Ansprache auch noch medienwirksam begrüsst. Wahrscheinlich ist der General und nicht das Wetter die Ursache, dass wir erst am Nachmittag abfliegen können.

Der Flug nach Punta Arenas in Chile dauert fast drei Stunden. Gegen Ende der Reise bahne ich mir den Weg zwischen den fast so eng wie im Rettungsboot sitzenden Passagieren hindurch. Unten stehen zwei Offiziere als Wache an der Treppe, oben sind die zwei Piloten, der Navigator und noch zwei Uniformierte – ach ja, den einen kenne ich, es ist der General. Er zeigt mir sehr freundlich und sehr ausführlich die Instrumente und Karten, erlaubt mir zu fotografieren, auch ihn selber. Ich kann mich fast nicht mehr zurückziehen.

Zum Dank frage ich ihn schliesslich, ob er sich fotografieren lassen wolle mit dem dänischen Pärchen, das sich im Rettungsboot verlobt hat. Der Däne hat den Diamantring in seiner Brusttasche. Damit will ich dem lieben »



Abflug von der Militärbasis Richtung Punta Arenas. Die erste Gruppe der Geretteten besteigt die Herkules C-130.



Kaum in Punta Arenas angekommen, geht der ganz grosse Medienrummel los.

General die Möglichkeit geben, ein schönes Bild in die Presse zu bringen. Dass genau dieses Bild später um die Welt gehen würde, kann ich ja nicht ahnen... Schon als wir in Punta Arenas ankommen, wirft sich die gesamte versammelte Pressemeute auf das dänische Pärchen, natürlich mit dem wohlwollenden General daneben stehend, der seine Popularität stündlich wachsen sieht. Im Flughafengebäude begrüsst uns die Stellvertreterin der Präsidentin der Nation, und schliesslich werden wir zu einem guten Hotel an der Maghelastrait gefahren. Jetzt kommen neue Sorgen auf uns zu: Wir haben keinen Rappen Bargeld und keine Kreditkarten. Was tun? Vor dem Hotel steht die Reportermeute. Ich gewähre der Reporterin der englischen Boulevardzeitung «Sun» ein Interview und verkaufe ihr meine Bilder aus

dem Rettungsboot für 200 Dollar. Das ist schon mal ein Anfang.

Zurück nach Hause

Die Leute des Reiseveranstalters GAP (Great Adventure People; den Namen haben sie verdient, auch wenn sie nicht jedes Mal ein Schiff versenken können) machen einen fantastischen Job: Hundert Leute müssen heute Abend untergebracht und gepflegt werden. Die meisten von ihnen haben nicht einmal Schuhe, da sie in den kniehohen Wellington-Boots im Boot sass. Alle wollen sie ihre Lieben informieren. Praktisch keiner hat Geld oder Kreditkarten. Jeder hat andere Bedürfnisse, Wünsche und Ansprüche. Und morgen früh wird bereits die zweite Hälfte der Passagiere mit der Herkules eingeflogen. Beim Nachtessen kommt der Kapitän der «Explorer», der als letzter von Bord gegangen war, ins Restaurant. Er wird jubelnd begrüsst und beklatscht, alle mögen ihn und alle wissen, dass er eine schwierige Zeit vor sich hat. Am nächsten Tag, es ist ein Sonntag, erhalten wir die Möglichkeit, die wichtigsten Dinge einzukaufen. Alle Geschäfte in Punta Arenas sind heute geschlossen, aber die GAP hat erreicht, dass ein Warenhaus ausschliesslich für uns das Verkaufspersonal zusammentrommelt und seine Türen öffnet. Mit Kleinbussen werden wir gruppenweise hingefahren. Wir benötigen vor allem Schuhe, Socken, Toilettenartikel, Gepäckstücke, Lesebrillen, Hemden und T-Shirts



Peter Kunz

Peter Kunz, 70, wohnt mit seiner Partnerin Dora Senn in Zürich. Bis zu seiner Pensionierung arbeitete er als Versicherungsberater bei der «Zürich», seither frönt er mit Dora dem gemeinsamen Hobby Reisen. Ihr Trip mit der «Explorer» war nicht Peters erster Ausflug in die Antarktis. Aber sicher sein aufregendster.

oder eine Jacke. Ein Arzt steht zur Verfügung und stellt Rezepte aus. Gestaffelt fliegen die Leute nun nach Hause, die meisten über Santiago und von dort weiter an die Zieldestination. Alle Tickets müssen neu gebucht werden. Nach zwei Tagen ist weit über die Hälfte der Leute bereits ausgeflogen, Dora und ich sind inzwischen in Buenos Aires angekommen. Hier warten wir im Hotel auf den Weiterflug nach Zürich. In Punta Arenas sind noch die zumeist philippinischen Besatzungsmitglieder zurückgeblieben. Sie sind sehr frustriert und traurig. Einige arbeiteten schon seit Jahren auf der «Explorer»; jetzt haben sie keine Stelle mehr, müssen nach Hause, und es ist schwierig, wieder einen Job zu kriegen, besonders einen so guten auf einem Schiff. In Buenos Aires empfängt uns der Schweizer Botschafter; wir erhalten ein paar hundert Franken «Notgeld». Nun können wir noch einige Einkäufe machen. Wir freuen uns, bald wieder zu Hause zu sein. Was wir erlebt haben, kommt mir vor wie ein Traum, und ich denke: unglaublich! Ich bin sehr dankbar, dass wir diesen Unfall nicht mit dem Leben bezahlt haben. So schnell hätte es vorbei sein können. Und trotzdem: Was wir bisher von der Antarktis gesehen haben, war so faszinierend, dass wir auf jeden Fall so bald wie möglich nochmals hin wollen.

Polarnews



Der Flug in der Herkules dauert drei Stunden. Es ist sehr eng. Aber das stört niemanden.

Rettung

Arne Kertelhein begleitet als Wissenschaftler Schiffsreisen in alle Welt, vorzugsweise in polare Gegenden. Als die «Explorer» unterging, befand er sich auf der «Nordnorge» und beteiligte sich an der Bergung der Schiffbrüchigen. Hier sein Bericht aus der Sicht des Retters.



Ich war in der Nacht wach geworden und hatte aus dem Fenster geschaut, um schon mal die Wetterverhältnisse des neuen Tages zu begutachten. Dabei wunderte ich mich, dass wir recht gute Fahrt machten und scheinbar auf dem offenen Meer unterwegs waren. Nachdem wir gestern Nachmittag Halfmoon Island bei Livingston Island auf den Südshetlands besucht hatten und für heute Vormittag nur Yankee Harbour auf der anderen Seite der McFarlane Strait auf dem Programm stand, war das sehr merkwürdig, schliesslich war das keine grosse Entfernung, man kann da sozusagen hinsehen. Kurz darauf – es wird etwa 3:30 Uhr gewesen sein – klingelte mein Telefon. Marco, ein Kollege aus dem Expeditionsteam, sagte nur knapp: «Die „Explorer“ sinkt. Mach dich fertig und komm auf die Brücke.» Nun war mir klar, warum wir nicht mehr auf unserer Position waren. Auf der Brücke besprachen der Kapitän, einige Offiziere und unser Expeditionsleiter die Situation. Schon gegen 2:00 Uhr hatten sie den Hilferuf der «Explorer» empfangen und sich sofort auf den Weg gemacht. Die «Nordnorge» fuhr mit Höchstgeschwindigkeit, da man wusste, dass Passagiere und Crew die «Explorer» bereits verlassen hatten und in den Rettungsbooten auf Hilfe warteten. Aber trotzdem würden wir nicht vor 7:00 Uhr am mehr als 150 Kilometer entfernten Unglücksort südöstlich von King

George Island eintreffen können – genug Zeit aber auch, um das weitere Vorgehen genau zu planen. Wir wussten, dass auch die «Endeavour» auf dem Weg zum Havaristen war, aber sie war nicht so schnell wie wir. Bald konnten wir sie sehen und hatten sie dann auch recht schnell eingeholt. Wir würden also als erstes Schiff bei der «Explorer» sein und uns um die Schiffbrüchigen kümmern müssen. Natürlich spekulierten wir auch eifrig darüber, wie es zu einem solchen Unglück hatte kommen können, denn die See war in dieser Nacht nicht besonders rauh gewesen – und dass hier Eis im Wasser treibt, ist ja auch bekannt, die Schiffe sind entsprechend verstärkt und ausgerüstet. Wir mussten noch ein grosses Treibeisfeld umrunden und hielten dann eifrig Ausschau nach einem Schiff. Schliesslich konnten wir die «Explorer» entfernt im Morgendunst ausmachen: Das Schiff hatte schon recht stark Schlagseite, und in einiger Entfernung dümpelten die Rettungsboote und Zodiaks auf den Wellen. Das war ein Anblick, bei dem mir mulmig wurde. Umgeben von all der modernen Technik der Schiffe glaubt man sich doch recht sicher und absolviert die obligatorische Rettungsübung am Beginn jeder Fahrt in der Meinung, dass es einen wirklichen Ernstfall nie geben wird. Aber hier schaukelten nun 150 durchgefrorene Menschen fernab vom Land zwischen den Eisbergen neben ihrem sinkenden Schiff in diesen absolut

altertümlichen offenen Rettungsbooten... Wenn das Wetter nicht so ruhig gewesen wäre, hätte man in den scheinbar manövrierunfähigen Booten (sie mussten von den Zodiaks geschleppt werden) eine noch wesentlich schlimmere Zeit durchlebt. Um die Schiffbrüchigen möglichst schnell aufnehmen zu können, liessen wir eins unserer Rettungsboote zu Wasser, die Zodiaks manövierten ein Rettungsboot nach dem anderen längsseits, die Leute kletterten herüber, und dann schwebten sie wie mit einem Fahrstuhl rauf auf Deck 5. Von hier ging es in den Panorama-Salon, wo die neuen Gäste mit warmen Decken versehen und gepflegt wurden. Die meisten machten trotz der langen Zeit in den Booten einen munteren Eindruck, niemand war ernsthaft verletzt oder bedrohlich geschwächt. Als alle an Bord waren, drehten wir noch eine Abschiedsrunde um die sich immer weiter auf die Seite neigende «Explorer». Die geretteten Passagiere hatten nichts mitnehmen können ausser der Kleidung, die sie am Leibe trugen, und ich dachte etwas wehmütig daran, wie viele erstklassige Kameraausrüstungen dort nun demnächst auf den Grund des Meeres sinken würden... Anschliessend machten wir uns dann auf den Weg zur chilenischen Basis auf King George Island, von wo aus die Schiffbrüchigen am nächsten Tag ausgeflogen werden sollten. Das Unglück hatte sich in der Welt sehr rasch herumgesprochen,

ständig riefen Journalisten in unserem Büro an, aber der Kapitän hatte ein generelles Telefon- und Internetverbot erlassen, da er die verfügbare Sendekapazität brauchte, um die weiteren Rettungsmaßnahmen mit den chilenischen, argentinischen und britischen Behörden zu koordinieren. Alle drei Länder beanspruchen nämlich dieses Territorium der Antarktis für sich und meinten somit allein zuständig zu sein – was die Sache sicher nicht vereinfachte. Unsere Gäste auf der «Nordnorge» akzeptierten den geänderten Tagesablauf ohne Murren, denn schliesslich war allen klar, dass man in einer solchen Notsituation ohne Diskussion zu aller Hilfe verpflichtet war – viele gaben den durchgefrorenen und nassen «Explorer»-Gästen etwas von ihrer Kleidung ab. Ausserdem würde es Pinguinkolonien ja auch noch am nächsten Tag geben: Die sinkende «Explorer» aber war ein dramatischer Anblick, den man so ähnlich sicher nicht noch einmal erleben würde. Vor diesem Tag hatte ich es immer besonders genossen, wenn wir weit und breit das einzige Schiff in antarktischen oder arktischen Gewässern gewesen waren. Allerdings ist dann auch niemand in der Nähe, der einem zu Hilfe kommen kann... Da sieht man die anderen Schiffe nach so einem Erlebnis doch auch mit anderen Augen!

Arne Kertelhein