



Ali Schneider Marathon Reisen

Expeditions-Reisebericht

Süd-Shetland-Inseln und Antarktische Halbinsel

15. bis 22. Februar 2007

M/V Aleksey Maryshev

М/В АЛЕКСЕЙ МАРЫШЕВ



Die *Aleksey Maryshev* fuhr als Forschungsschiff für die russische Akademie der Wissenschaften und ist nun langfristig von *Oceanwide Expeditions* gechartert. Das Schiff wurde 1990 in Finnland gebaut und hat einen doppelten, eisverstärkten Rumpf. Die *Maryshev* ist 210 Fuss (66 m) lang, hat 12 Fuss (3,5 m) Tiefgang und erreicht eine Geschwindigkeit von bis zu 12,5 Knoten. Sie hat eine Passagierkapazität von 48. Dazu hat sie eine 19-köpfige russische Mannschaft sowie 3 Mitarbeiter im Hotelbereich, 3 internationale, polar-erfahrene Führer inklusive Fahrtleiter sowie einen Bordarzt.

mit

Captain – Yuriy Gorodnik Und seiner russischen Mannschaft

Darunter

1st Mate: Sergey Glazunov
2nd Mate - Gennadiy Vishnevskiy
3rd Mate - Pavel Kulinich
Radio Officer - Zodiac Driver: Sergey (Marconi) Polyak
Bootsmann: Andrey Kochanov
Decksmatrose - Zodiac Driver: Sergey Ushakov
Decksmatrose - Zodiac Driver: Eduard Skarina
Kabinen-Stewardess: Valentina Lokhovinia
Kabinen-Stewardess: Elena Ushakova
Wäscherei-Stewardess: Tatyana Zaromyanyuk
Speiseraum-Stewardess: Olga Filimonova
Speiseraum-Stewardess: Lyubov Demchenko

sowie

Expeditionsleiter – Rolf Stange (Deutschland)
Historiker/Lektor – John Harrison (Grossbritannien)
Biologe/Lektor – Rupert Krapp (D./Norwegen)
Hotel Manager – Alan Hogan (Kanada)
Küchenchef – Frank Metselaar (Niederlande)
Schiffskoch – Beverley Howlett (Schottland / Orkney Inseln)
Schiffsarzt – Dr. Johannes Verfuert (Deutschland)

Und dazu kamen wir 42 aus Deutschland, der Schweiz und Frankreich

Donnerstag, 15. Februar 2007 – Ushuaia / Tierra del Fuego, Argentina.

Position 54°45' S / 68°30' W

Temperature Air: 12°C, Water 8°C,

Sunshine with a few showers.

Mit einer rasch anwachsenden Einwohnerzahl von derzeit über 55.000 ist **Ushuaia** eine blühende Hafenstadt mit einer erheblichen Fischereiflotte, vor allem auf Krabben (hier besser bekannt als *centolla* oder *centoya*). Ausserdem gibt es weitere Industriezweige, die von der Steueroase Feuerland profitieren, vor allem die Elektronikindustrie. Durch die zahlreichen Neubauten erhält die Stadt den Eindruck eines Wachstumszentrums, aber es gibt auch einige schöne ältere Gebäude. Darunter ist die grosse Holzvillea, die vom Hafen gut zu sehen ist, Casa Beban. Der erste Eigentümer erwarb sie vor über hundert Jahren. Es gibt auch ein sehr schönes Museum im ehemaligen Gefängnis.

Endlich hatten wir Ushuaia erreicht, das "Ende der Welt", zumindest kam es uns nach unserer Anreise so vor. Diese Stadt liegt malerisch in einer Bucht des Beagle-Kanals, und ist umringt von Berggipfeln, die selbst nun im Hochsommer noch eine Schneedecke tragen.

Um vier Uhr nachmittags kam unsere Reisegruppe in einem Bus auf der Pier neben unserem Expeditionsschiff an, und wir wurden von unserem Expeditionsleiter und seinem Team freundlich in Empfang genommen. Unser Reiseleiter, Ali, hatte diese Tour ja schon einmal für uns auskundschaftet und wurde daher von dem Oceanwide-Team wie ein alter Bekannter begrüsst, auch unser Schiffsdoktor hatte schon mehrerer solcher Fahrten hinter sich und kannte sich daher bestens aus.

Wir liessen unser Gepäck mit der Kabinennummer markieren und gingen dann, nur mit unserem Handgepäck, an Bord um unsere Zimmernummern, oder auch „Kammern“ wie man auf Schiffen sagt, zu finden.

Nachdem wir uns zurechtgefunden hatten und unsere grossen Gepäckstücke auf wunderbarer Weise ihren Weg in unsere Räumlichkeiten gefunden hatten, teilweise schon bevor wir selbst dort angekommen waren, ging es schon los mit dem Leben an Bord. Erster Programmpunkt war die Begrüssung und Vorstellung des Schiffes durch unser Expeditionsteam.

Rolf Stange, unser Expeditionsleiter, ist studierter Geograph, Buchautor und mittlerweile hauptberuflicher Expeditionsreiseleiter in Arktis und Antarktis. Rupert Krapp, einer unserer Lektoren und Reisebegleiter, ist Meeresbiologe mit Spezialisierung auf Polarökologie,



und arbeitet an seiner Doktorarbeit, wenn er nicht gerade für Oceanwide Expeditions auf Seereisen in der Arktis oder der Antarktis unterwegs ist. Als dritter im Bunde lernten wir John Harrison kennen, einen beschlagenen Polarhistoriker, der vor einigen Jahren der Faszination der Polargebiete verfallen war. Mit ihm würden wir unser Englisch etwas verfeinern und üben können, den John sprach neben Englisch zwar noch etliche weitere Sprachen, aber kein Deutsch.

Dem dreiköpfigen Expeditionsteam stand ein ebenfalls dreiköpfiges Hotelteam zur Seite, geführt von Alan Hogan, der zusammen mit den Köchen Frank Metselaar und Beverley Howlett für unser leibliches Wohl an Bord sorgen würde. Dazu kam schliesslich noch unser Expeditionsarzt, Johannes Verfuerrth, den wir ja schon kennengelernt hatten.

Wir hatten noch einen weiteren Termin an diesem Anreisetag, und dies war sogar ein Pflichttermin: Sergey, unser hünenhafter erster Offizier, wies uns mit der übersetzerischen Hilfe von Rolf in die Vorschriften und Verhaltensregeln für die Rettungsbootübung ein. Diese theoretische Einführung wurde recht bald nach dem Auslaufen von einer praktischen Übung gefolgt, und wir mussten alle mit unseren Rettungswesten auf der Musterstation erscheinen, wo wir zum Abschluss auch die Gelegenheit erhielten, die Rettungsboote zu besteigen und deren Ausrüstung zu besichtigen.

Dann war es endlich Zeit für unser erstes Dinner *chez Maryshev*!

Freitag, 16. Februar 2007 – In der Drake- Passage

Position um 07.30h: 55°57.8' S / 65°19' W

133 nautische Meilen (nm) seti Ushuaia, 455 nm zu den Süd-Shetland Inseln

Aussentemperatur: 8-9°C, leichte Brise, umlaufend



Wir begannen unsere Seetage mit einer „Ausbildung zum Steuermann/-frau“. Während einer Brückenführungen mit Rolf, John und Rupert lernten wir die Brücke mit ihren Einrichtungen kennen sowie einiges über unser Schiff.

Schliesslich war es Zeit für Vorträge zur Einstimmung und Vorbereitung unseres Antarktis-Aufenthalts. Rolf machte den Anfang mit „Alter und Geschichte der Steine - Erdgeschichte“, gefolgt von Rupert, der über das „Leben auf einem Eisbrecher – drei Monaten im Weddellmeer“ berichtete.

Abends rundete unser Schiffsarzt Johannes den

Tag mit der Vorführung eines Films ab, den er während einer Antarktis-Reise vor einem Jahr gemacht hatte. Wir erkannten die *Grigoriy Mikheev* als Schwesternschiff unserer *Maryshev* wieder sowie unseren Fahrleiter Rolf – die Welt war doch klein in den Polargebieten!

Samstag, 17. Februar 2007 - In der Drake-Passage.

Position um 07.30h: 59°51' S / 61°45' W

Aussentemperatur: 3-4°C, frische Brise von Südwest

Wir genossen die aussergewöhnlich ruhige Fahrt durch die Drake-Passage – wenn einzelne auch berechnete Einwände gegen die Formulierung „ruhig“ hatten, jedoch gegenwärtig ausserstande waren, diese öffentlich zu artikulieren.

Über den Tag hinweg wurde das Vortragsprogramm fortgesetzt. Zunächst lieferte Rolf die Teile 2 und 3 seiner Vortragsreihe über die Erdgeschichte der Antarktis. Später gab Rupert uns eine Zusammenfassung der Forschungsergebnisse aus dem Eis: „Leben im Eis – ein einzigartiger Lebensraum in polaren Meeren“. Schliesslich war es Zeit für die Besprechung unserer Pläne für die kommenden Tage. Neben einem organisatorischen Überblick gab Rolf uns in „Gutes Benehmen im Pinguinland“ auch gleich einen Einblick in den „Antarktis-Knigge“, damit während unseres Aufenthaltes weder die Natur unter uns noch wir unter der Natur leiden sollten.

Sonntag, 18. Februar 2007 – Süd-Shetland Inseln.

King George Island: Artigas Station (Uruguay) / Greenwich Island: Yankee Harbour

Position um 0600h.: 62°11' S / 58°53' W

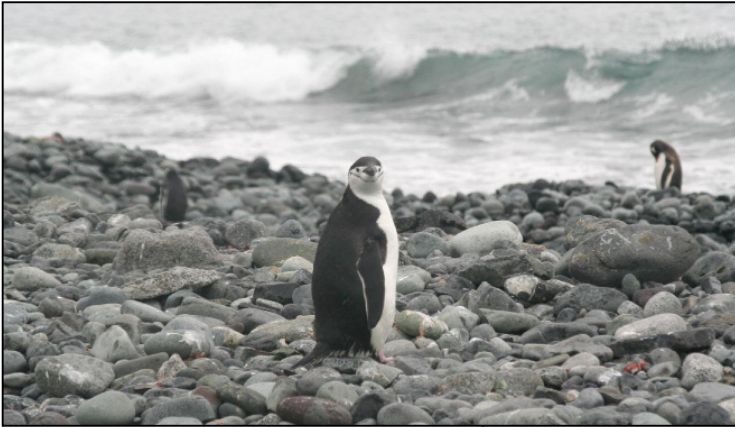
Aussentemperatur: 3°C, bedeckt, windstill



Gegen 0800 war es schliesslich soweit: unsere erste Landung in der Antarktis! Wir hatten eine Einladung von der Station „General Artigas“ der Uruguayos auf King George Island und wurden herzlichst empfangen. Es gab in ihrer Messe ein zweites Frühstück mit allerlei Köstlichkeiten und heisser Schokolade, Kaffee, Tee, Wasser, Coca-Cola usw. Die ortskundige Stationsmannschaft hatte auch bereits eine Route festgelegt, so

dass unserem Antarktis-Marathon nichts im Wege stand: in Begleitung von 2 Stationsmitgliedern sowie eines Kettenfahrzeugs mit Arzt trabten wir los, in die mondlandschaftsähnliche antarktische Wildnis. Nachdem wir die Strecke von 50 000 erlebnisreichen Dezimetern bewältigt hatten, fanden wir uns wieder in der Station ein. Für viele von uns war mit diesem Lauf in der Antarktis ein lange gehegter Traum wahr





Zeit zur Erholung, denn bis zur nächsten Landestelle hatten wir fast 50 Seemeilen zurückzulegen. Dafür lernten wir am späteren Nachmittag in Yankee Harbour auf der Greenwich Insel eine ganze Spannweite der antarktischen Tierwelt kennen. Die



nicht nehmen, diese jedem einzeln persönlich zu überreichen. Dazu stiessen wir mit einem Glas Sekt an. Später gingen Gerüchte, dass diese offiziellen Feierlichkeiten in der Bar noch eine länger andauernde Fortsetzung fanden.

geworden! Wir hatten noch Zeit, um diverse Souvenirs einzukaufen und um den Erfolg mit einer spontanen Party zu feiern, zu der die Uruguayos einige grosse Trommeln hervorholten und uns mit tropischen Rhythmen vergessen liessen, wo wir uns tatsächlich befanden.

Pünktlich zum Mittagessen fanden wir uns wieder an Bord ein. Danach hatten wir etwas



Hauptattraktion waren mehrere 1000 Brutpaare Eselspinguine, aber es befanden sich auch einige Kehlstreifpinguine dort sowie Skuas und Pelzrobben. Obwohl sich die Wolke zwischenzeitlich gesenkt hatte, war es ein fantastisches, antarktisches Natur-Erlebnis.

Während des Abendessens setzten wir Kurs nach Süden, auf die Antarktische Halbinsel. Wir feierten den gelungenen Tag mit einer kleinen Zeremonie. Ali hatte für jeden erfolgreichen Antarktis-Läufer eine schöne Kristall-Medaille vorbereitet und liess es sich

Montag, 19. Februar 2007 – Antarktische Halbinsel: Portal Point / Wilhelmina Bay; Melchior Islands

Position um 07.30h: 64°20' S / 61°42' W - In der Gerlache Strait, nur noch 10 nm von Portal Point entfernt
Aussentemperatur: 3°C, klar und sonnig

Heute morgen war es endlich soweit: wir wollten unsere gummistiefelbewehrten Füsse auf den Kontinent setzen! Unser Landeplatz, Portal Point, war bereits mit einem Empfangskomitee aus Pelzrobben und Skuas besetzt, die uns aber nach anfänglichem Widerwillen duldeten. Alan, unser Hotelmanager, stand ebenfalls schon bereit mit einem Vodka, den wir auf unseren ersten „echten“ antarktischen Felsen, einem feinkörnigen Granit (echte kontinentale Kruste!), zur Feier des Anlasses zu uns nehmen konnten. Antarctic Vodka on the



Rocks!

Wir genossen die sagenhafte Aussicht auf den Gletscherhang, der wie eine Rampe auf das Eisplateau führt, sowie auf die um uns herumtreibenden Eisberge in allen möglichen Formen. Diese Rampe, die hier zwar steil, aber ungebrochen von der Wasserlinie bis auf die Gletscher hinaufführt, war sowohl namensgebend als auch ausschlaggebend gewesen, als hier von

der englischen Forschungseinrichtung FIDS (= *Falkland Islands Dependency Survey*), der Vorläuferorganisation der *British Antarctic Survey* (BAS) eine Hütte errichtet wurde. Diese Hütte war Ausgangspunkt für viele Hundeschlitten-Expeditionen ins Innere der Antarktischen Halbinsel, dem so genannten *Graham Land*, und da dieser Punkt nun sowohl von See als auch vom Innenland relativ leicht zugänglich war, bekam er den Namen „Portal Point“. Von der Hütte selbst befand sich auch nur noch das Fundament vor Ort, alles andere steht heute im Museum in Stanley (Falkland Inseln).



Für uns mussten sich die Ausflüge auf das Landesinnere leider auf die eisfreien Felsen beschränken, da wir weder Zeit noch die notwendige Eisausrüstung mitgeführt hatten. Ein paar Schlittenhunde wären auch nicht schlecht gewesen, um die notwendigen Vorräte, Zelte und Instrumente den Hang hinaufzuschleppen!

Es blieb uns jedoch genug Zeit für ein Gruppenfoto vor spektakulärer Gletscherkulisse, sowie ein paar stille



Momente, während derer wir uns etwas verteilt auf die Felsen setzten und die Szenerie still genossen. Als wir dann schweren Herzens zurück zu der Landestelle trotteten, hatte Rolf nochmal ein weiteren Trumpf in der Tasche: anstatt direkt zurück zum Schiff zu fahren, würden uns die Zodiacs noch eine Weile um die Eisberge herum fahren! Das nahmen wir natürlich alle gerne an, und tatsächlich waren die Eisberge aus der Nähe betrachtet noch eindrucksvoller als erwartet. Alle möglichen Oberflächen, Strukturen und Formen hatten Wind, Wellen und Untergrund in diese riesigen Eisblöcke geschlagen, und diese wurden ausgiebig aus allen Winkeln bestaunt. Zum Schluss

gab es dann noch eine Möglichkeit, das Schiff, unsere *Aleksey Maryshev* vor diesem Hintergrund mit den Kameras festzuhalten, und dann ging es schliesslich weiter.

Einige blieben nach der obligatorischen Nummernkontrolle gleich wieder draussen, andere zogen sich schnell um und gingen dann gleich wieder an Deck oder auf die Brücke, um unsere weitere Passage durch die Wilhelmina Bay zu beobachten. Und diese Eile sollte nicht vergebens sein: kaum waren wir unterwegs, wurden auch schon wieder Wale gemeldet!

Wir hatten noch reichlich Gelegenheit, sowohl Zwergwale, Buckelwale und Eisschollen zu bestaunen, denn das Schiff durchfuhr nun noch die berühmte Wilhelmina Bay. Hier konnten wir nun auch endlich eine weitere Robbe entdecken, auf die einige schon tagelang gewartet hatten: ein Seeleopard lag entspannt auf einer Eisscholle und liess sich von unserem Schiff nur zu einem trägen Heben des mächtigen Kopfes bewegen, um dann





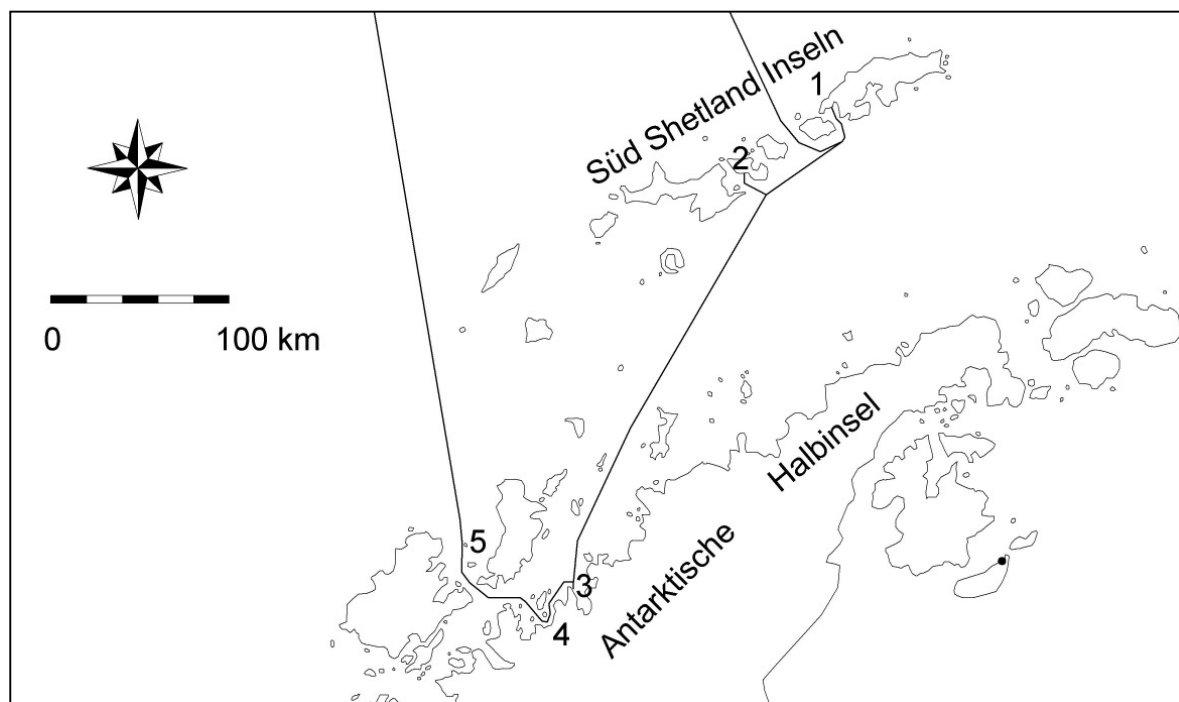
gleich weiter zu dösen. Wir passierten auch ein Schlauchboot mit kanadischer Flagge und einer Art Auguckskorb am Bug, aber da sich unsere Kommunikation auf freundliches Winken begrenzte, konnten wir leider nicht ermitteln, zu welchem Zweck und von welcher Basis oder zu welchem Mutterschiff sie unterwegs waren. Das heutige Mittagessen sollte einmal in etwas entspannterem Rahmen stattfinden, es gab Grillfleisch, Salate und allerlei Köstlichkeiten in einem Buffet im Speiseraum, und dazu hatte Alan uns alle zu einem Glas Wein eingeladen.

Nachmittags durchfuhren wir noch die Melchior-Inseln, unsere letzte Sichtung von Land bis wir in zwei Tagen in den Beagle-Kanal einlaufen würden. Eine seit kurzem wieder besetzte Station der Argentinier rief uns über Funk und bestellte uns gute Wünsche für die



Weiterfahrt. Man stelle sich mal vor, ein Jahr und mehr auf solch einem exponierten Felsen vor der Küste der Antarktis zu verbringen! Da fuhren wir doch lieber unter tagelangem Geschaukel zurück nach Südamerika, von wo wir unsere weiteren Abenteuer in Angriff nehmen würden.

1. Artigas Station (King George Island)
2. Yankee Harbour (Greenwich Island)
3. Portal Point (Antarktische Halbinsel)
4. Wilhelmina Bay
5. Melchior Islands



Dienstag, 20. Februar 2007 – Auf dem Rückweg durch die Drake-Passage

Position um 07.30h: 61°35' S / 63°57' W

424 nm zum Beagle-Kanal, 10 kn aktuelle Geschwindigkeit

Lufttemperatur: 4°C, Frische Brise aus Nordost, zunehmend

Allzu schnell war die Zeit für die Rückreise gekommen, und so fanden wir uns heute morgen schon wieder mitten auf offener See, in der Drake-Passage. Die Nacht war relativ ruhig geblieben, das Schiff kam gut voran und wir konnten ungestört ruhen, aber jetzt im Laufe des Vormittags nahm die See dann doch etwas zu, und wir mussten uns schnell wieder unsere guten Seemannsregeln – nicht laufen, immer eine Hand frei halten, nicht in Türrahmen fassen, alle Dinge sicher stauen – in Erinnerung rufen.

Rolf begann das Vortragsprogramm der Rückfahrt mit dem ersten Teil seiner zweiteiligen Präsentation über Gletscher am Vormittag.

Um die Mittagszeit nahm der Wind zu und wühlte schliesslich mit einer konstanten Stärke um 9 auf der Beaufort Skala die Drake Passage auf, was unsere *Alexey Maryshev* in beträchtliche Schwankungen versetzte. Immerhin hielten wir eine Geschwindigkeit von 9 Knoten, aber das Leben an Bord wurde durch das Schaukeln deutlich weniger angenehm, und um keine Unfälle zu provozieren, verschob Rolf das Vortragsprogramm einstweilig. Die See-festen unter uns verbrachten den Nachmittag auf der Brücke, um die dramatischen Eindrücke der stürmischen See aufzunehmen, andere brachten sich in der Bar auf andere Gedanken, wieder andere warteten in der Koje auf bessere Zeiten.

Dennoch liessen unsere Köche es sich nicht nehmen, für uns argentinisches Steak zuzubereiten – bei dem Seegang ein nicht ganz ungefährliches Unterfangen, aber alle, die sich in Restaurant aufgemacht hatten, fanden, dass es sich auf jeden Fall lohnte. Andere bekamen eine Kleinigkeit auf die Kabine gebracht, um zumindest den wichtigen Wasserhaushalt aufrecht zu erhalten.

Mittwoch, 21. Februar 2007 – Auf dem Rückweg durch die Drake-Passage

Position um 07.30h: 57°39' S / 64°31' W – 190 nm zum Beagle Kanal, Geschwindigkeit 10,5 kn.

Lufttemperatur: 4°C, Südwestwind Stärke 6-7

Die Drake Passage

Die Drake Passage entstand vor 22-30 Millionen Jahren, als Südamerika und die Antarktische Halbinsel sich durch tektonische Vorgänge trennten. Sie verbindet den Atlantik mit dem Pazifik. Die südliche Grenze sind die Süd Shetland Inseln, fast 900 km südlich von Tierra del Fuego (Feuerland). Vor der Öffnung des Panama-Kanals (1914) spielte die Drake Passage eine wichtige Rolle als Handelsweg. Die stürmischen Gewässer machten den Weg um das Kap Horn allerdings zu einem Härtetest für Schiffe und Mannschaften, vor allem, solange Segel als Hauptantrieb dienten.

Obwohl die Drake Passage den Namen des berühmten englischen Seefahrers und Entdeckers Sir Francis Drake (16. Jahrhundert) trägt, wurde sie 1616 von der flämischen Expedition von Willem Schouten erstmalig durchfahren. Sir Francis Drake segelte stattdessen weiter nördlich durch die Magellanstraße.

Die Drake Passage hat eine durchschnittliche Tiefe von 3400 m, maximal 4800 m. Die Winde wehen meistens aus westlicher Richtung und sind in der Nordhälfte, in der Kap Horn Region, durchschnittlich am stärksten. Die Jahresdurchschnittstemperatur schwankt von 5°C im Norden bis

-3°C im Süden. Die Wassertemperaturen (Oberfläche) variieren von 6°C bis -1°C, um 60°S Breite gibt es einen recht scharfen Temperatursprung. Diese Übergangszone ist die Antarktische Konvergenz, auch Polarfront genannt. Sie trennt die sub-antarktischen Oberflächenwasser von den kälteren, antarktischen Oberflächenwassern. In Tiefen von 500 bis 3000 m gibt es eine relativ warme, salzreiche Schicht.

Die maximale Eisbedeckung wird im September erreicht. Das mehr oder weniger dichte Treibeis reicht bis 60°S nach Norden, einzelne Eisschollen driften gelegentlich bis zum Kap Horn.

Die übergeordnete Strömung um den Kontinent Antarktis ist als Antarktischer Zirkumpolarstrom bekannt. Diese Meeresströmung transportiert das größte Volumen weltweit, die Transportrate wird auf 950-1500 Millionen Kubikkilometer pro Sekunde geschätzt. Die generelle Transportrichtung ist West-Ost, im Bereich der Drake Passage vom Pazifik in den Atlantik.

Immerhin hatte der Wind etwas nachgelassen und wir machten nach wie vor recht gute Geschwindigkeit. Dennoch war die Nacht den meisten von uns als bewegendes Erlebnis in Erinnerung.

Da wir uns mittlerweile recht gut an die Schaukelei gewöhnt hatten, wurde das Vortragsprogramm wieder aufgenommen, und John, Rolf und Rupert lieferten ihre Beiträge zur Geschichte, Geographie und Biologie der Region. Rolf gab uns einige Informationen zu den Details der bevorstehenden Abreise und nutzte die Gelegenheit, allen zu danken, die zum Erfolg der Reise beigetragen hatten: allen vorweg Kapitän Yury Gorodnik und seiner Mannschaft, aber auch allen Mitarbeitern, unserem Bordarzt Johannes Verfuhrer und natürlich Ali Schneider, der uns schliesslich ans südliche Ende der Welt gebracht hatte!

Trotz der rauen Passage der letzten 2 Tage waren sich viele von uns schon heute sicher, dass dies nicht der letzte Besuch in den Polregionen gewesen sein sollte.

Donnerstag, 22. Februar 2007 – Ushuaia

Position um 0800h: 54°50'S / 68°20'W

Temperatur: Deutlich wärmer als in der Antarktis!

In den frühen Morgenstunden erreichte unser Schiff die Pier in Ushuaia, unter der kundigen und routinierten Anleitung unseres Kapitäns, und unsere Reise in die Antarktis nahm damit ein Ende. Wir liessen unser Hauptgepäck vor den Kabinen stehen und nahmen unser letztes Frühstück an Bord ein. Dann war es Zeit Abschied zu nehmen, und wir gingen von Bord, nachdem wir uns von unseren Reisebegleitern verabschiedet hatten. Unser Gepäck wurde uns wieder von der freundlichen russischen Besatzung an die Pier gebracht, und dann ging es weiter zu dem nächsten Ziel unserer Gruppenreise, Buenos Aires!

Wir hatten es geschafft, sowohl unser Lauf in der Antarktis als der Besuch einer Forschungsstation war ein voller Erfolg und eine einmaliges Erlebnis, und auch die Pinguinkolonie und schliesslich unsere Landung auf dem antarktischen Kontinent sollten uns noch lange in Erinnerung bleiben.



Gesamtlänge der Reise (Ushuaia – Ushuaia): 1325 nm = 2451 km

Im Namen von Oceanwide Expeditions danken wir Euch dafür, dass Ihr Eure aussergewöhnlichen Träume mit uns verwirklicht habt! Wir wünschen wir Euch eine gute Heimreise – vielleicht auf Wiedersehen, bei den Polen oder irgendwo dazwischen!

<http://www.oceanwide-expeditions.com>

Dieses Log wurde erstellt von: Rupert Krapp, Rolf Stange
Bilder, Karten, Layout: Rolf Stange
Artenliste: Rupert Krapp

Dieses Reisetagebuch könnt Ihr in Farbe und mit Bildern herunterladen von folgender Adresse:

<http://www.spitzbergen.de>

Fliegen und Klimaschutz

Der Treibstoffverbrauch pro Flugpassagier und Flugmeile ist gewaltig, und somit auch die direkt in höhere Atmosphärenschichten eingebrachte Menge Kohlendioxid. Der Zusammenhang zwischen diesem CO₂ und dem Klima ist kompliziert, aber es ist kaum noch umstritten, dass wir damit zu den schon beobachteten Stürmen, Hochwässern, Dürren und Waldbränden usw. beitragen, die alle schon an Stärke und Häufigkeit zugenommen haben und dies noch weiter tun werden, gleichwo auf der Welt. Damit werden wir uns das Leben in einem Maße erschweren, von dem viele wohl heute noch keine Vorstellung haben - überall auf der Erde. Distanz- und Emissionsbeispiel:

- **Frankfurt-Buenos Aires-Ushuaia:** 13 880 km (einfacher Flug, Hin- und Rückflug: 27 760 km), **CO₂-Emission (Hin- und Rückflug): Über 5000 kg.**

Wer fliegt, trägt zur Klimaerwärmung bei, keine Frage. Man kann aber einen Ausgleich leisten, indem man andererseits Projekte unterstützt, die direkt zur Verringerung des CO₂-Aufkommens beitragen. Manche Projekte wirken schnell (z.B. Finanzierung von Solaranlagen in Entwicklungsländern), andere sind eher langfristig angelegt (z.B. Baumpflanzungen). Im Endeffekt macht es der Mix aus verschiedenen Projekten. Wer in die Arktis oder gar die fernere Antarktis fliegt und sich für den Schutz dieser einzigartigen und global so wichtigen Ökosysteme interessiert, kommt daran doch gar nicht vorbei, oder?

Projekte:

- "Climate friendly", auch vom WWF empfohlen. www.climatefriendly.com
- Atmosfair, mit deutschsprachiger Webseite. www.atmosfair.de
- MyClimate, in Zürich ansässig. <http://myclimate.co.uk>

Liste der Vorträge und Präsentationen:

Donnerstag, 15.02.:	<i>Willkommen an Bord</i> <i>Rettungsboot-Einweisung</i>	Rolf Stange, Allan Hogan Sergey Glazunov, 1 st mate
Freitag 16.02.:	<i>Brückenführungen</i> <i>Alter und Geschichte der Steine</i> <i>Leben auf einem Eisbrecher</i> <i>Gutes Benehmen im Pinguinland</i>	Rolf, John, Rupert Rolf Rupert Rolf
Samstag 17.02.:	<i>Plattentektonik 1 + 2</i> <i>Lebensraum Meereis</i>	Rolf Rupert
Dienstag 20.02.:	<i>Gletscher der Antarktis (Teil 1)</i>	Rolf
Mittwoch 21.02.:	<i>Gletscher der Antarktis (Teil 2)</i> <i>Robben der Antarktis</i> <i>Sailing ships around Cape Horn</i> <i>Die Arktis – Spitzbergen und Grönland</i>	Rolf Rupert John (Rupert Simultanübersetzung) Rolf
	Details zur Abreise	

Artenliste:

Ushuaia Süd-Shetlands-Antarktische Halbinsel 15. bis 22. Februar 2007

Seevögel:

<i>Pygoscelis papua</i>	Eselspinguin
<i>Pygoscelis antarctica</i>	Kehlstreifpinguin
<i>Diomedea exulans</i>	Wander-Albatross
<i>Diomedea melanophris</i>	Schwarzbrauen-Albatross
<i>Macronectes giganteus</i>	Südlicher Riesensturmvogel
<i>Macronectes halli</i>	Nördlicher Riesensturmvogel
<i>Fulmarus glacialis</i>	Südlicher Eissturmvogel
<i>Daption capense</i>	Kaptaube, Kapsturmvogel
<i>Procellaria aequinoctialis</i>	Weisskinn-Sturmvogel
<i>Oceanites oceanicus</i>	Buntfuss-Sturmschwalbe
<i>Pelecanoides urinatrix</i>	Lummen-Sturmvogel
<i>Phalacrocorax atriceps</i>	Blauaugen-Scharbe
<i>Chionis alba</i>	Weissgesichts-Scheidenschnabel
<i>Catharacta maccormicki</i>	Südliche Skua
<i>Larus dominicanus</i>	Dominikanermöwe
<i>Sterna paradisaea</i>	Küstenseeschwalbe
<i>Sterna vittata</i>	Antarktische Seeschwalbe

Meeressäuger:

<i>Balaenoptera physalus</i>	Finnwal
<i>Balaenoptera bonaerensis</i>	Antarktischer Zergwal, Minkwal
<i>Megaptera novaeangliae</i>	Buckelwal
<i>Hydrurga leptonyx</i>	Seeleopard
<i>Lobodon carcinophaga</i>	Krabbenfresser-Robbe
<i>Arctocephalus gazella</i>	Kerguelen-Seebär, Südliche Pelzrobbe