Spitzbergen, Ostgrönland und Jan Mayen

Reiselogbuch bild der wissenschaft *Leserreise*

15. August – 04. September 2007

an Bord der M/V Professor Multanovskiy

Die *Professor Multanovskiy* ist ein ehemaliges Forschungsschiff des Arktis-Antarktis-Instituts in St. Petersburg, Russland. Sie wurde 1983 in Finnland als Schiff mit der Eisklasse A gebaut. Ihre Tonnage beträgt 2140 t. Ihre Länge mißt 71,6 m und die Breite 12,8 m. Der Tiefgang beläuft sich auf 4,5 m, was es dem Schiff ermöglicht, auch in relativ flacherem Gewässer zu manövrieren. Für das Management und für Schiffsoperationen der *Professor Multanovskiy* ist Oceanwide Expeditions in Vlissingen, Niederlande, zuständig.
Professor Boris Pompeevich Multanovskiy wurde 1876 in Russland geboren. Er war ein berühmter Meteorologe für Langzeitvorhersagen. Nicht nur dieses Schiff wurde nach ihm benannt, sondern auch ein wunderschöner Berg auf der Halbinsel Kamtschatka. 1938 starb er in der UdSSR.

mit

Kapitän: Igor Stetsun

und seiner 19-köpfigen Mannschaft aus St. Petersburg, Russland

Expeditionsleiter: Rolf Stange, Deutschland

Redaktion *bild der wissenschaft*: Thomas Willke, Deutschland

Tundraführer/Ornithologe: Peter Balwin, Schweiz

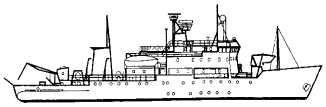
Tundraführer/Biologe: Matthias Kopp, Deutschland

Lektor/Meeresgeologe AWI: Dr. Hannes Grobe

Hotel Manager: Charly Gores

Köche: Jocelyn Wilson, Neuseeland & Marcelo Canel, Argentinien

Schiffsarzt: Dr. Andreas Bleser, Deutschland



15. August 2007 – Longyearbyen

1600 Position: 78º13‘N/ 15º36’E, vor Anker im Adventfjord, Lufttemperatur 12ºC, überwiegend bewölkt, windig

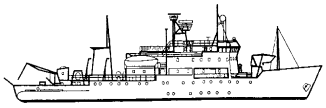
Schon der Flug über Spitzbergen bei sehr klarem Wetter hatte eine große Vorfreude entstehen lassen, die sich bei der Ankunft am frühen Nachmittag im kleinen Flugplatz von Longyearbyen sogar noch steigerte. Nach einem Bustransfer und einen Bummel durch die hocharktische Metropole Longyearbyen spazierten wir zum Hafen und konnten dort ab 16 Uhr auf der *Professor Multanovskiy* einschiffen – unser Zuhause für die kommenden 21 Tage.

Kurz vor dem Ablegen vom Pier wurden wir von unserem Expeditionsleiter Rolf Stange und unserem Hotelmanager Charly in das Leben auf dem Schiff eingewiesen. Wir lernten auch unsere Guides kennen: Rolf Stange, Peter Balwin und Matthias Kopp würden auf der Tundra für Sicherheit und Information sorgen.

Nach diesem ersten Teil der Informationsrunde hatten wir Gelegenheit, von den Außendecks das Ablegen um 18 Uhr mitzuverfolgen und die Ausfahrt in den weiten Isfjord mitzuerleben. Kurz darauf versammelten wir uns erneut in der Bar für die obligatorische Einweisung in die Sicherheitsvorkehrungen und den Gebrauch der Rettungsboote, was wir anschließend bei einer Übung in die Praxis umsetzten. Wir konnten uns davon überzeugen, dass Schiff und Mannschaft sehr gut auf eventuelle Notsituationen vorbereitet waren. Trotzdem würden wir eine Fortsetzung der Reise an Bord unseres Schiffes derjenigen in einem Rettungsboot vorziehen.

Bei der Abfahrt unseres Schiffes aus dem Adventfjord präsentierte sich Longyearbyen im schönsten Abendlicht.

Nach dem Abendessen, welches vorzüglich von unseren beiden Köchen Jocelyn aus Neuseeland und Marcelo aus Argentinien zubereitet wurde, beobachteten wir von der Brücke aus die Fahrt durch den Isfjord ins Nordpolarmeer hinaus. Barentsburg, die russische Bergbausiedlung, sowie kurz darauf Isfjord Radio, die ehemalige Funkstation, waren am Südufer zu sehen. Der Wind hatte etwas aufgefrischt und blies uns steif entgegen – einigen bereiteten die schaukelnden Bewegungen des Schiffes (erste) Schwierigkeiten. Pflaster wurden hinter die Ohren geklebt, erste Tabletten eingenommen ...
Müde und mit vielen Erwartungen fielen wir dann ins Bett und wurden mehr oder weniger sanft in den Schlaf gewiegt. Das Abenteuer Hocharktis konnte beginnen!



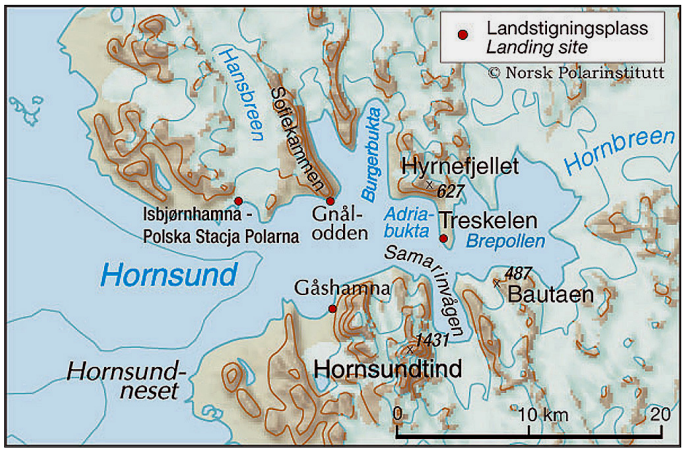
16. August 2007 – Hornsund

0700 Position: 76º58'N/ 15º27'E, Luft 6ºC, Einfahrt in den Hornsund. Wind 4 Beaufort aus NW – Sonne!

In der „Nacht" half uns der starke Nordwestwind dabei, die Fahrtstrecke entlang der südlichen Westküste Spitzbergens schnell hinter uns zu bringen. Geschoben vom Wind, konnten die Wellen unsere *Professor Multanovskiy* (zum Glück!) kaum mehr stark bewegen. Und als wir um 7 Uhr, genau im Moment des morgendlichen Weckrufes, nach Osten abdrehten und in den Hornsund einbogen, hatten wir wieder ruhiges Fahrwasser erreicht.
Der Hornsund ist der südlichste der Fjorde an Spitzbergens Westküste und auch einer der schönsten. Mehrere große und eine ganze Menge kleinerer Gletscher befinden sich überall um ihn herum, wie auch der Hornsundtind, mit 1431 Metern der höchste Berg Südspitzbergens, und einige weitere Berge mit spektakulären Formen und Farben. Während des Frühstücks ankerten wir in Gåshamna, der Gänsebucht auf der Südseite des Hornsundes – das Ziel unserer ersten Tundra-Exkursion.

Bei ausgezeichnetem Wetter unternahmen wir in der Gåshamna im Hornsund unsere erste Tundra-Exkursion dieser Reise.

Noch einmal war der ersehnten Landung eine wichtige Theorie vorangestellt, die uns durch Peter in der Bar, unserem täglichen Treffpunkt, erläutert wurde: es ging um Sicherheit im Land der Eisbären sowie den Umgang mit den Schlauchbooten, den Zodiacs.
Dann war es endlich so weit: nichts wie ab in die Gummihosen, Windjacken und Stiefel, Rettungsweste umgelegt (mit wahrlich meisterhaften individuellen Abweichungen vom vorgeschriebenen Prozedere) und los ging's auf unserer ersten Zodiacfahrt an den weiten Kiesstrand von Gåshamna. An der Landestelle angekommen, durchwateten wir zunächst einige der vielen Verzweigungen eines Gletscherflusses. Nach wenigen hundert Metern erreichten wir einige Ruinen und Fundamente von Häusern. Neben einer noch stehenden Hütte jüngeren Datums befanden sich Fundamente und Ziegelreste eines Hauses, das seinerzeit erstaunlich groß gewesen sein musste. Das Rätsel löste sich, als Rolf uns mitteilte, dass sich hier einmal eines der Hauptquartiere der Russisch-Schwedischen Gradmessungsexpedition (1899-1902) befunden hatte. In der Bucht Gåshamna befand sich in der Saison 1899-1900 das russische Hauptquartier. Dieses gut geplante und erfolgreich durchgeführte internationale Projekt hatte



detaillierte topographische Vermessungen in Spitzbergen von den Sjuøyane im Norden bis hin zum Südkap Spitzbergens zur Aufgabe, um den Abstand zwischen zwei Breitengraden zu bestimmen und das Ergebnis mit ähnlichen Untersuchungen in Äquatornähe zu vergleichen. Das Resultat war der endgültige Nachweis, dass die Erde an den Polen leicht abgeflacht ist, wodurch der Abstand zwischen zwei Breitengraden an den Polen etwas geringer ist als in den Tropen. In Spitzbergen hatte diese Expedition zwei Hauptstationen: im Sorgfjord im Nordosten Spitzbergens und hier im Hornsund.

Dann war es Zeit, in die Tundra zu ziehen. Eine Gruppe mit Rolf und Matthias wanderte über die weite Tundra und den Hang hinauf zur Moräne, um einen guten Blick auf das Tal sowie den im Inland gelegenen Gåsbreen (Gänsegletscher) zu erhalten. Unterwegs begegneten sie drei Rentieren, die in dieser kargen Umgebung nach Nahrung suchten. Andere wandten sich eine Stufe gemütlicher auf einem Spaziergang mit Peter der Tundra zu, bestaunten zuerst ein kleines Gräberfeld aus der Walfängerzeit des 17. Jahrhunderts, schauten einer Schmarotzerraubmöwe zu und wunderten sich über die mannigfaltigen Formen der Frostmusterböden. Der Fetthennensteinbrech war fast der einzige Vertreter der Blütenpflanzen und überzog den Tundraboden stellenweise noch wie kleine Teppiche mit seinen gelben Blüten.

Während des Essens fuhren wir tiefer in den Hornsund hinein in Richtung Brepollen, dorthin, wo sich der Sund zu einem großen Becken öffnet, in welches mehrere mächtige Gletscher münden. Eine Stunde oder zwei verdeckte hohe Bewölkung die Sonne; trotzdem war der nadelspitze, 487 Meter hohe Bautaen in seiner ganzen Größe und Einmaligkeit zu sehen. Danach spannte sich wieder ein tiefblauer Himmel über Südspitzbergen.

Kaum war das Mittagessen beendet, ging es gleich weiter mit den grandiosen landschaftlichen Attraktionen: Das Schiff driftete bereits im Abstand von etwa 700 Metern vor der zwei Kilometer breiten Gletscherkante des Mendeleejevbreen. Etliche große Eisstücke brachen explosionsartig knallend aus dem Gletschertor ab, vor welchem unsere ersten Elfenbeinmöwen kreisten.

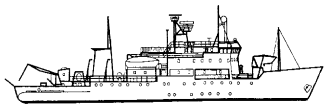
Das Schiff verließ danach den Brepollen wieder, um kurze Zeit später in die Östliche Burgerbukta einzubiegen. Vor dem imposanten Mühlbacherbreen wollten wir eine Zodiacfahrt durchführen. Während wir bereits wie Profis in die Schlauchboote stiegen, brach weit hinten am Gletscher das gesammte Gletschertor krachend in sich zusammen! Das Meer war in diesem Seitenarm des Hornsundes mit vielen Eisstücken aller Größenklassen bedeckt, so dass wir mit den Booten nur langsam vorwärts kamen. Die begehrtesten Fotomotive stellten aber die großen Eisberge dar, welche erst vor wenigen Tagen – wenn nicht Stunden – vom Gletscher gekalbt worden waren.

Zurück an Bord staunten wir dank der Expertise und dem Know-how zweier unserer Passagierinnen über die Schönheiten des Kleinsten: Plankton aus der Burgerbukta stand unter dem von UNIS (der Universität in Longyearbyen) zur Verfügung gestellten Mikroskop zur allgemeinen Betrachtung in der Bar bereit!

Nach der Unterbreitung der Vorhaben des nächsten Tages, welche sich wie immer sehr vielversprechend anhörten, gab es Abendbrot, während die *Professor Multanovskiy* mit gut 11 Knoten Geschwindigkeit aus dem Hornsund hinausfuhr und Kurs auf das Südkap Spitzbergens nahm.

Bei wundervollem Abendlicht umfuhren wir das Südkap Spitzbergens gegen Mitternacht. Zu so später Stunde waren nur noch wenige wach, um dieses unglaubliche Lichterspiel zwischen den Bergen am nördlichen Horizont (Mitternachtssonne, nota bene!) mitzuverfolgen.

14 mächtige Gletscher ergiessen ihre Eisströme in den Hornsund und seine Seitenfjorde. Besonders imposant ist die ungewöhnliche Form des Berges Bautaen (links). Das schöne Wetter und die tolle Umgebung förderte auch die kreativen Kräfte: eine aus dem Lehm der Ankerkette geformte Robbe lässt sich am Vorderdeck bestaunen (links, unten). Der Höhepunkt: eine Schlauchboottour vor der riesigen Abbruchkante des Mühlbachergletschers in der Burgerbukta (unten).



17. August 2007
Edgeøya: Dolerittneset/Kapp Lee & Barentsøya: Sundneset am Freemansund

0730 Position: 77º48'N/ 20º38'E, Luft 5ºC, 18 Seemeilen vor Kapp Lee, Wolkendecke, gute Sicht, ruhige See

Rolfs Weckruf um 7.30 Uhr brachte das ganze Schiff wieder auf die Beine – wir waren dank guter Fahrt schon weit im nördlichen Storfjord angelangt, kurz vor unserem Ankerplatz beim Dolerittneset. Nach einem wiederum herzhaften Frühstück zogen wir uns um für die Exkursion auf der Edge-Insel. Das Wetter hatte sich leider etwas verschlechtert, gegen einen ablandigen Wind kämpften sich die Boote gegen die Wellen der verheißungsvollen Insel entgegen. Die Zodiacs chauffierten uns dieses Mal an einen Sandstrand vor drei seltsamen alten Hütten am Kapp Lee im Nordwesten der Edgeøya. Dort erklärte uns Rolf die grausame Geschichte der Walrossjagd, die u.a. von diesen Hütten ausgegangen war. Ein Sammelsurium an Walross- und Eisbärenknochen lag hier verstreut auf der Tundra. Heute noch werden diese Hütten genutzt – jetzt natürlich zu friedlichen Zwecken: als Unterkünfte bei diversen Forschungsaktivitäten.

Einige Exemplare des Svalbardmohns blühen noch am Dolerittneset, Edgeøya. Im Hintergrund stehen die alten Jägerhütten, um die sich grauselige Geschichten ranken.

Wir erklommen den Basalthügel hinter den Hütten, auf dem Peter bereits einen Eisbären-Spähposten bezogen hatte, und trennten uns dort in eine Wandergruppe und in eine Gruppe von Tundraspaziergängern.

Rolf und Matthias übernahmen die Gruppe der „Vernünftigen", während sich Peter mit den Wanderern in Richtung des Rosenbergdalen begab, einem weit geöffneten Tal mit spektakulär schöner Tundravegetation. Beide Gruppen stießen fast auf Schritt und Tritt auf Knochen: Eisbärenschädel, Walrossbecken, Rentierläufe, Walkiefer etc. Doch es gab auch Lebendiges zu bestaunen wie etwa kleine Trupps von Meerstrandläufern, oder Gryllteisten an ihrem senkrechten Doleritt-Brutfelsen, oder Rentiere weit entfernt auf der unermesslich weiten Tundra. Die Routen führten auch vorbei an Eiskeilen, welche Risse und somit Muster im Boden verursachten und zu den ganz typischen Phänomenen der arktischen Tundraböden gehören.

Bei der Rückfahrt zum Schiff hatte sich der Wind glücklicherweise etwas gelegt. Wieder an Bord angekommen, gab es alsbald das lang ersehnte Mittagessen und kurz darauf setzte sich die *Professor Multanovskiy* in Bewegung, mit Kurs auf die nahe gelegene Barentsøya.

Rolf hatte für uns eine Landestelle bei Sundneset auf der Südseite dieser Insel ausgewählt, an den Ufern des Freemansundes, welcher die Barents- von der Edgeøya trennt. Auch hier besteht die Küstenregion aus dem basaltartigen Doleritt – für Geologen ebenso interessant wie für Eisbären, denen es hinter den windgeschützten Rücken und den unübersichtlichen Felsformationen oft sehr wohl ist. Aus diesem Grunde kundschafteten Rolf und Peter das Gebiet vor der eigentlichen Anlandung aus, gaben jedoch bald Entwarnung, so dass wir uns umziehen und schließlich landen konnten.

Als wir bei Sundneset auf der Barentsøya diesen Tundrafluss überquerten, wussten wir noch nicht, dass oben am Hang zwei Bären schliefen…

Zuerst nahmen wir einen kleinen Wasserfall unter die Lupe, teilten uns dann wie gewöhnlich in zwei Gruppen auf und zogen aus, die weite, weiche Tundra der Barentsøya zu erkunden. Während die einen auf eine kleine Schlucht am Abhang zuhielten und an einzelnen Rentieren vorbeikamen, bewunderten die anderen den Rundblick von

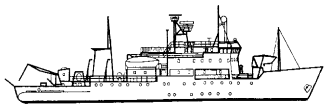
den kleinen Dolerithügeln in Ufernähe und inspizierten urururalte Walknochen – weitab der Küste und gute 20 Meter über Meer gelegen, also ein untrügliches Zeichen für die Landhebung nach dem Rückzug der eiszeitlichen Gletscher. Plötzlich erspähte die eine Gruppe einen verdächtig gelblichen Fleck hoch oben am Hang im Bereich der Schlucht. Nach ein paar Metern wurde aus etwas anderer Perspektive klar, dass es sich um zwei schlafende Eisbären handeln musste. Selbstverständlich passten wir darauf hin unsere Exkursionspläne der neuen Situation an, kürzten den Rundgang und hielten mehrere wachsame Augen auf den Berghang gerichtet.

Die Rückfahrt zum Schiff, welches im Freemansund vor Anker lag, gestaltete sich für die ersten beiden Boote als recht kompliziert und abenteuerlich. Schuld daran war die enorme Gezeitenströmung von beinahe 6 Kilometern pro Stunde, welche das Wasser in diesem schmalen Sund „zum Kochen“ brachte.

Schließlich waren wir alle wieder gut an Bord zurückgekehrt, etwas durchfroren vielleicht vom kalten, alles durchdringenden Wind. Keine zwei Seemeilen weiter – das Schiff hielt bereits Kurs Ost in Richtung der Olgastraße und die längst fällige Kaffeetasse war noch nicht einmal ganz geleert – als die nächsten Eisbären angekündigt wurden. Drei Bären kraxelten in ungewöhnlicher Lage an den steilen Hängen der südlichen Barentsøya herum!

Als wir die eindrückliche Zunge des Freemangletschers passierten, wurden wir nach der Besprechung der morgigen Pläne zum Abendessen gerufen. Wie immer hatten wir zwischen einem vegetarischen Menu und einem Fleischgericht wählen können.

Frisch gestärkt fanden wir uns kurze Zeit später in der Bar ein, um charakteristische Formen auf der Tundra zu diskutieren wie Eiskeile und Landhebung, und natürlich mussten in diesem Zusammenhang auch die Eiszeiten genauer betrachtet werden. Zum Abschluss dieses ereignisreichen Tages bescherten uns das schöne Abendlicht und die ruhige See ein paar weitere unvergessliche, arktische Eindrücke.



18. August 2007 –Hinlopenstraße: Torellneset und Alkefjellet

0705 Position: 79º22’N/ 20º38’E, kurz vor dem Ankerplatz Augustabukta, Luft 4ºC, bedeckt, gute Sicht, leichte Brise

Heute morgen stand eine Fahrt zu den wenigen Bewohnern des großen, vergletscherten Nordostlandes auf dem Programm, zu den Walrossen an deren Ruheplatz am Torellneset. Still war das Schiff in den frühen Morgenstunden von Süden her in die Hinlopenstraße eingelaufen und hatte im Halbkreis der Augustabukta geankert.

Um 9 Uhr standen wir alle dick vermummt am Kiesstrand des Torellneset – und hatten somit auch das Nordaustlandet zum ersten und wohl letzten Mal betreten. Schon vom Schiff aus hatte Rolf eine Walrossherde am Ufer ausgemacht. Jetzt folgten seine genauen Instruktionen, wie wir uns näher an die ruhenden Tiere heranbegeben sollten, damit der Besuch für die Tiere störungsfrei und für uns erfolgreich ablaufen konnte. Aufgereiht in einer Linie mit Matthias und Peter auf je einer Seite und Rolf in der Mitte gingen wir in Richtung des lebhaften Haufens dort vor uns am Ufer los. Langsam, schweigsam und mit zahlreichen Beobachtungsstopps hielten wir auf die Tiere zu. Um die Windrichtung und die Perspektive optimal für unsere Zwecke zu nutzen, querten wir das kiesige Vorland. Da die Walrosse nicht auf unsere bunte Gruppe reagierten, kamen wir schließlich bis auf gut 40 Meter an diese Charaktertiere der Arktis heran. Es lagen hier gegen 30 Walrosse an ihrem Ruheplatz, und etwa 5 weitere tummelten sich im Wasser.

Wir verharrten ruhig und beobachtend eine gute Viertelstunde an dieser Position, bis Rolf zum Rückzug blies. Weit genug von den Walrossen entfernt, gratulierte uns Rolf zu dem vorbildlichen Verhalten: Den weiterhin ungestört schnarchenden Walrossen blieben wir höchstens als bunt zusammengewürfelte, kurzzeitige Silhouette in Erinnerung …

Aufgeteilt in zwei Gruppen, widmeten wir uns nun der faszinierenden, hocharktischen Kältewüste. Was von weitem wie eine kalte Einöde erschienen war, offenbarte sich vor unseren Gummistiefeln als spannendes Mosaik

Diese Walrossherde am Torellneset auf Nordaustlandet nahm ihren bunt gekleideten Besuch aus dem tiefen Süden (Bild nächste Seite) gar nicht wahr…

der Kleinigkeiten: Treibholz (sibirisch), Walknochen (uralt), Moospolster (überraschend grün), Kieswüste (unheimlich-schön), Hornkraut (alpin-vertraut) – und dazu eine sagenhafte Aussicht auf Spitzbergen, der Hauptinsel jenseits der Hinlopenstraße. Die eine Gruppe erreichte sogar die Eiskappe von Austfonna! Der Gletscherrand erwies sich durch Moränen, die aus aufgestauchten, alten Strandwällen mit Walknochen bestanden und teilweise von ungestörten Meeresboden-Ablagerungen mit Muscheln in Originalposition unterlagert waren, als kleines Freilichtmuseum der Glazialgeologie.

Der ganze Morgen war farblich eingehüllt in wunderschöne Pastelltöne, akzentuiert durch ein blendend helles Lichterspiel der Sonnenstrahlen auf dem Meer vor dem dunkelblauen Wolkenband am südlichen Horizont.

Während wir im Bordrestaurant hungrig unsere *Multanovskiy*-Pizza verzehrten, kämpfte sich das Schiff durch einen starken Gegenwind unserem Ziel entgegen, dem großen Vogelfelsen Alkefjellet. Dank einer längeren Fahrtstrecke und wegen des Gegenwindes kamen wir in der ersten Nachmittagshälfte zu einer kleinen Siesta – Zeit zu reflektieren, Zeit auch, die eigenen Eindrücke zu ordnen und in Tagebüchern festzuhalten.

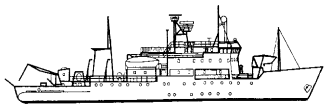
Bald werden diese Dickschnabellummen ihren Brutfelsen Alkefjellet verlassen und südwestwärts in ihr Winterquartier ziehen.

Gegen 16 Uhr erreichten wir den Vogelfelsen Alkefjellet, der sich auf der Nordostseite von Spitzbergen südlich des Lomfjordes befindet. Mit jedem Meter beruhigte sich die aufgewühlte Hinlopenstraße. Wir ließen uns – der vorherrschenden Windrichtung entsprechend – vom nördlichen Ende dieser Basaltwand bis zu deren Südende treiben. Obwohl schätzungsweise die Hälfte der zur Brutzeit anwesenden Dickschnabellummen bereits in Richtung Winterquartiere weggezogen waren (im Hochsommer bevölkern rund 100.000 Individuen das Alkefjellet!) beindruckte der Flugverkehr vor den rund 80 bis 100 Meter hohen Basaltwänden und -säulen. Dickschnabellummen, wohin man auch schaute! Anblick, Geräuschkulisse und Geruch waren überwältigend! Es war kaum zu glauben, auf wie schmalen Simsen sich die Lummen noch halten konnten, vom langwierigen Brutgeschäft ganz zu schweigen. Viele Jungvögel, zur Zeit des vor rund 10 Tagen erfolgten „Lummensprungs“ noch flugunfähig, schwammen kläglich rufend vor den senkrecht aus der Hinlopenstraße herausragenden Felsen. Bald werden die Kleinen zusammen mit einem der beiden Elternvögeln, meistens mit dem Vater, schwimmend nach Südgrönland aufbrechen.

An einer weniger steilen Stelle der Vogelkolonie, wo sich dank der immensen Düngung regelrechte Wiesen bilden konnten, erspähten wir zwei Eisfüchse; einer davon trug seine Beute quer über den Hang.

Den Abschluss der Zodiac-Exkursion ins Reich der Lummen bildete ein Kurzbesuch beim einem imposanten Wasserfall eines Schmelzwasserbaches, von wo aus die Schlauchbootflotte Kurs aufs Mutterschiff nahm, das sich uns nun wieder näherte. Die recht stürmische See hatte sich etwas beruhigt, gekonnt und routiniert stiegen wir am Fallreep aus den Zodiacs und wärmten uns alsbald in der Bar bei Kaffee und Tee.

Bei unserer traditionellen Versammlung in der Bar zur Besprechung der Pläne für Morgen ergriff Peter die Gelegenheit, uns kurz theoretisch in das Leben der Dickschnabellummen einzuführen.



19. August 2007 – Sjuøyane/Siebeninseln: Phippsøya & Eistag

0700 Position: 80º38'N/ 20º57'E, Anfahrt Ankerplatz Isflakbukta, Luft 1ºC, Schneefall, geringe Sicht, Brise aus West

Der Expeditionshahn krähte wieder um 7 Uhr – langsam gewöhnten wir uns an diese für einen Urlaub ungewöhnliche Zeit – und pünktlich erschienen wir alle zum Frühstück.

Wir waren trotz des starken Windes während der Nacht bereits bei den Siebeninseln, dem nördlichsten Vorposten Westeuropas, angekommen. Vorsichtig fuhr unser Schiff zum Ankerplatz vor der flachen und nicht vermessenen Isflakbukta („Eisschollenbucht") auf der Südseite der Phippsøya. Zu unserer Linken versteckte sich die Parryøya im Schneegestöber, zu unserer Rechten tat die Martensøya das gleiche; allesamt nach bekannten, frühen Spitzbergen-Entdeckern benannt und mit der charakteristischen Landschaft der Region: In Meereshöhe erstreckten sich flache Vorländer oder steile Felsküsten, im Hinterland erhoben sich schroffe Hänge, gekrönt von flachgewellten Plateaus.

Während der Anfahrt zum Landeplatz in der Isflakbukta auf der Phipps-Insel breitete sich ein Treibeisteppich fast unmerklich immer stärker aus.

Für die Exkursion zur nördlichsten Landestelle dieser Reise packten wir uns heute wegen einer Außentemperatur von bloß +1 Grad Celsius und Schneefall/-gestöber extra dick ein – denn eine tatsächliche Landung war keineswegs garantiert… Vielleicht war die Küste vereist und deshalb unzugänglich? Vielleicht stand ein Eisbär am Landeplatz und würde eine leichte Programmänderung unabdingbar machen? Vielleicht schob sich noch mehr Treibeis zwischen uns und das Schiff? Vielleicht, vielleicht – es galt das uralte Motto der Polarfahrer: hinfahren und nachsehen! Dank der Mithilfe von GPS-Satelliten fand Rolf den 4,5 Kilometer langen Weg im Zickzackkurs zwischen den Eisschollen hindurch durch stockdicken Nebel in die richtige Bucht, in die Isflakbukta auf der Phippsøya. Hier war das Wasser ruhig, es klarte auf, und die abgerundeten Felshügel und die alten Strandwälle dazwischen waren alle von einer dünnen Schneeschicht wie frisch eingepudert worden. Die nördlichsten Inseln Spitzbergens und Westeuropas wirkten dadurch noch weltferner – aber wunderschön!

Auf der einen Seite des langen Strandes erblickten wir von bloßem Auge einen Haufen „dicker, brauner Säcke", wie Rolf sich ausdrückte, welche gut erkennbar und unverschneit auf dem weißen Schnee des Strandes lagen. Im Fernglas wurde sofort klar, dass diese Säcke sich bewegten und mit je zwei massiven Stoßzähnen ausgerüstet waren: Walrosse! Um diese Robben (die Größten der nördlichen Halbkugel) ja nicht aufzuschrecken, mussten wir für die Boote einen Landeplatz in einem gewissen Abstand zu den ruhenden Tieren aufsuchen. An einer geeigneten Stelle der halbmondförmigen Bucht landete zuerst Rolf sein Zodiac an. Bevor seine Passagiere

Nördlicher von uns stand zu diesem Zeitpunkt in (West-)Europa niemand mehr auf irgendeinem Landflecken! Gruppenbild am nördlichsten Landeplatz der Reise – und einem der nördlichsten Strände Spitzbergens auf Phippsøya.

aussteigen konnten, erklomm Rolf den trügerischen Strandwall, um die Gegend dahinter nach Eisbären abzusuchen. Kurz darauf kam die Entwarnung, wir konnten anlanden und uns vorsichtig und ruhig den Walrossen annähern. Etwa 8 dieser Tiere schnarchten ungestört am Strand, in der Nähe einer alten Jägerhütte. Wir schlichen uns in bewährter Manier an, verharrten einige Zeit in einer Distanz von etwa 50 Metern und begaben uns danach auf einen Spaziergang über die weite, verschneite Ebene dahinter.

Durch halb gefrorenen Schneematsch stapfend, erreichten wir den hintersten Teil der Bucht und eine Höhe von einigen Metern über Meer – hoch genug, um eine sagenhafte Aussicht zu genießen auf die benachbarte Martensinsel und hinüber zu unserem Schiff. Am Horizont hinter der *Professor Multanovskiy* vertiefte ein fantastisches Lichterspiel unser Gefühl, am wahren Ende der Welt angekommen zu sein.

Ein Funkspruch des Kapitäns riss uns aus den philosophischen Träumereien: Das Treibeis kam dem ankernden Schiff immer näher, wir mussten zurück! An jenem Wendepunkt in verschneiter, eiskalter Polarwüste hatten wir den nördlichsten Landpunkt der Reise erreicht: 80º42`N/20º52E.

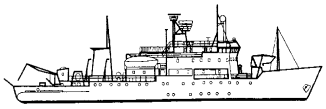
Durchgefroren, aber um einige hocharktische Erfahrungen reicher, kamen wir zum Schiff zurück. Kaum waren wir umgezogen und wieder angewärmt, hob sich der Nebel beinahe vollständig, und die indirekte Beleuchtung der verschneiten Siebeninseln durch eine im Hochnebel steckende Sonne werden die meisten von uns wohl nicht so schnell vergessen. Arktischer könnte ein Landschaftsbild nicht ausfallen, als der Anblick dieser verwunschenen Inseln am Rande des Globus.

Das Treibeis hatte sich unterdessen überraschend weit in unsere Region vorgeschoben. Eigentlich hatte Rolf hier gar kein Eis „eingeplant“, denn in den vergangenen zehn Tagen hatte die Pack-/Treibeisgrenze ständig auf rund 82ºN gelegen, also über 150 Kilometer entfernt von unserer Position. Die Expeditionsleitung dachte deswegen nicht mal im Schlaf daran, in Spitzbergen überhaupt noch auf Eis zu treffen. Starke Nordwinde mussten die Eismassen wieder gen Süden getrieben haben – was wir heute natürlich sofort zu unseren Gunsten nutzten. Das Tagesprogramm wurde geändert; Eis sollte nachmittags im Brennpunkt des Interesses stehen! Wir wollten möglichst lange der Eisgrenze folgen und beobachten und staunen…

Während und nach dem Mittagessen hob und senkte sich das Schiff in einer großen Dünung, welche erst etwas später, als wir wieder zwischen die großen Schollen fuhren, durchs Eis abgeschwächt wurde. Der Eiskurs des Nachmittags führte uns auf der Südseite um die Sjuøyane herum, und zwischen der Walden- und der Parryøya wieder nordwärts. Dabei steuerten wir auf die Vesle Tavleøya (die größere) und die Rossøya (die kleinere, die nördlichste!) zu, welche aber unerreichbar im Treibeis eingeschlossen waren. Das Meer war ruhig geworden zwischen den Eisschollen. Die Hochnebeldecke hob und senkte sich, fast wie die Dünung um die Mittagszeit, und gab immer mal wieder den Blick frei auf die kargen Inseln. Zwischen dem Eis machten wir öfters Gryllteisten und Eissturmvögel aus, etliche Male flogen auch die weißen Elfenbeinmöwen in großer Distanz vorbei. Ringelrobben und eine Gruppe von gegen 15 Sattelrobben beobachteten die Durchfahrt unseres weißen Schiffes durch das weiße Eis. Träge und verschlafen lag eine Bartrobbe auf ihrer Scholle. In Erwartung der nördlichsten Position, lud uns Charly, unser Hotelmanager, aufs Vorderdeck, wo es heiße Schokolade gab. Dann nahte der große Moment – und die Stehplätze vor den GPS-Geräten auf der Schiffsbrücke waren schnell ausgebucht: wir erreichten die nördlichste Position der gesamten Reise!: Haargenau um 17.34 Uhr stießen wir bei 80º48,609`N / 20º05,9`E in die Nähe des Nordpols vor, d.h. es fehlten bloß noch 1021,18 Kilometer bis dorthin...

Nun nahm unser Schiff Kurs auf die „südlichen“ Ziele von morgen, und wir verließen die Treibeisfelder des ganz, ganz hohen Nordens. Rolf lud uns vor dem Abendessen in die Bar ein, um die neuesten Informationen zur Lage und zu den Plänen für morgen bekannt zu geben. Den ganzen Abend und bis in die Nachtstunden hinein dauerte der Schneefall unvermindert an. Die Außendecks waren verschneit (und sehr, sehr glitschig), und die Lufttemperatur betrug die meiste Zeit des heutigen Tages null Grad! Ein echter hocharktischer Sommertag ging mit einem Vortrag und Film über das Alfred-Wegener-Institut unseres Meeresgeologen Hannes Grobe zu Ende.

Unwirklich und weltfern sehen ja alle Inseln der Sjuøyane aus, aber die Nelsoninsel fällt durch ihre eigenartige Form noch besonders auf.



20. August 2007 – Raudfjord: Hamiltonbreen & Amsterdamøya: Smeerenburg & Magdalenefjord

0700 Position: 79º48'N/ 11º58'E, Anfahrt Ankerplatz Hamiltonbreen, Lufttemperatur 3ºC, Schneefall

Pünktlich zum Weckruf um 7 Uhr steuerte die *Professor Multanovskiy* den vorgesehenen Ankerplatz im Raudfjord an. Dies ist, von Westen gezählt, der erste Fjord der Nordküste Spitzbergens; er hat seinen Namen („Roter Fjord") wegen alter, rötlich gefärbter Sandsteine und Konglomerate („Old Red" aus dem Devon) auf seiner Ostseite erhalten. Die halbe Nacht schon kreuzten wir durch ein regelrechtes Schneegestöber. Auch hier im Raudfjord zogen immer wieder Zonen starker Schneeschauer über die verschneite Landschaft – was uns nicht etwa abhielt, hier etwas zu unternehmen! Um 8.45 Uhr kletterten wir in die Schlauchboote, deren Boden dick mit Neuschnee bedeckt war. Die meisten trugen wahrscheinlich alles an Kleidung, was man so bei sich hatte. Bis zur Unkenntlichkeit vermummt, saßen wir gut gelaunt und neugierig in den Booten, die uns durch die Vorhänge aus Schneeflocken hindurch in Richtung Hamiltongletscher brachten. Viele junge Dreizehenmöwen mit ihrer wunderschönen Gefiederzeichnung saßen auf dem bewegten Wasser unterhalb ihrer Vogelkolonie. Hinten im Gletscherbecken hielten wir respektvoll Abstand von der hohen Eiswand des Gletschers und durchfuhren einen kleinen Kanal in ein anderes Becken hinein, welchen man erst seit wenigen Jahren passieren konnte (davor reichte die Gletscherzunge noch viel weiter in die Bucht hinein…). Der Schneefall nahm zu, verdeckte die Sicht beinahe vollends und wer vor lauter Kälte noch denken konnte, sehnte sich in die Wärme der Schiffskabine. Nach gut einer Stunde Schneegestöberzodiacgletscherkreuzfahrt brausten wir durch die flockige Luft zurück zum Schiff. Schön war es gewesen, wild, rau: ganz einfach arktisch!

Der spätsommerliche Schneefall über der Hamiltonbukta verwandelte uns sehr schnell in Schneefrauen und –männer.

Nach einer kurzen Verschnauf- und Aufwärmpause lud Peter zu einer kleinen Einführung in die Bestimmung und das Leben der Vögel Spitzbergens. Danach, und noch vor dem Mittagessen, fuhr das Schiff durch die engen Sunde der Nordvestøyane. Beidseits hatten wir die verschneiten, steinigen Inseln dieser kleinen Gruppe von Eilanden, welche in der Walfängerzeit eine wichtige Rolle spielten. Einerseits boten diese Wasserstraßen den Segelschiffen von damals Schutz, andererseits drängte es sich den Walfängern geradezu auf, die höchsten Punkte dieser Inselchen als Ausguck zu nutzen. Heute noch trägt die topografische Karte Spitzbergens die Bezeichnungen aus jener Zeit.

Um die Mittagszeit fiel der Anker im Smeerenburgfjord; wir hatten den Ort des nachmittäglichen Geschehens erreicht.

Auf der nördlichen Seite der engen Meeresstraße, in die wir nach dem Essen mit den Zodiacs einfuhren, lag die alte Walfängerstation Smeerenburg. Die Bedingungen waren auch hier winterlich: Schnee bedeckte die flache Halbinsel, Schnee hatte die ganze umgebende Berglandschaft eingezuckert. Wir befanden uns in einer atemberaubenden Märchenlandschaft. Dramaturgisch geschickt, platzierte die Sonne hin und wieder ihr blendendes Licht durch die Wolkendecke hindurch auf einigen Gletschern und Berghängen. Und ehe

Schneegestöber und kalter Wind liessen uns auch auf Smeerenburg frösteln. Hier umrunden wir die Lagune, um wieder warm zu bekommen.

man das Schauspiel richtig bemerkte, schwebten einem schon wieder Schneeflocken um die rote Nase.

Langsam schritten wir dort die Überreste ab, die vor allem aus der Wärme-Isolierung der alten Tranöfen bestand (Speckbeton“, ein Gemisch aus Waltran und Sand). Rolf und Peter erklärten uns im Schnellverfahren die Techniken des Walfangs, die ums Jahr 1630 benutzt wurden, als fast 200 Walfangschiffe den Sommer in und um Smeerenburg verbrachten. 1633/34 wurde eine Gruppe von sieben Leuten zurückgelassen, um im Winter und im zeitigen Sommer die Station vor Plünderungen zu beschützen. Sie kamen erfolgreich durch den Winter. Das nächste Jahr überwinterten sieben weitere Männer in Smeerenburg. Schlechte Wetterbedingungen und schlechte Ernährung ließen allerdings alle sieben während des Winters verhungern oder an den Folgen von Skorbut sterben. Dieses war für eine längere Zeit der letzte Versuch von Europäern, auf Spitzbergen zu überwintern.

Etwas weiter südlich, in der Hamburgbukta, hatten übrigens auch Walfänger aus Hamburg in der Mitte des 17. Jahrhunderts für einige Jahre ihr Unwesen getrieben. Und an die Walfänger aus Friesland, die im 17. und 18. Jahrhundert auf offener See und an der Eiskante dem Grönlandwal nachstellten, erinnerte noch die Bezeichnung „Ny Friesland“ (Neu Friesland), der Name für den gesamten Nordosten der Hauptinsel Spitzbergen.

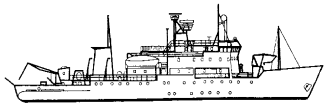
Nachdem wir einige Zeit in Smeerenburg verbracht, einige der alten Geschichten über diesen historischen Ort und seine Umgebung gehört und den Geist der Vergangenheit in genügendem Maße absorbiert hatten, war es Zeit, noch einen Abstecher in die verschneite arktische Tundra zu machen, bevor wir wieder zur *Professor Multanovskiy* zurückkehrten.

Mit einer wohlverdienten Dusche wollten wir auch diesen außergewöhnlichen Tag ausklingen lassen – doch es kam anders: Als wir die Amsterdam-Insel umfuhren, um an deren Westseite Kurs auf den südlich gelegenen Kongsfjord zu nehmen, verzauberte die immer stärker hervordringende Sonne diese einmalige schneeweise Berglandschaft. Amsterdam- und Danskøya, die Sunde Danskegattet und Sørgattet sowie das südlich anschließende Albert I.-Land – alles prachtvoll verzaubert durch den Neuschnee und teilweise beschienen durch die Abendsonne! Staunend und genießend standen wir auf den Außendecks oder auf der Brücke und ließen dieses Schauspiel an uns vorbeigleiten. Schließlich war es Zeit für unsere tägliche Besprechung der Lage und das Abendessen.

Bald darauf gelangten wir in den Magdalenefjord. Vorbei am Gullybreen und der Halbinsel Gravneset (mit für uns nicht sichtbaren 130 Gräbern aus der Walfängerzeit) manövrierte unser Kapitän Igor Stetsun das Schiff gekonnt um die zahlreichen Felsen und Riffe, die überall knapp aus dem Fjord ragten. Bald standen wir vor dem mächtigen Waggonway-Gletscher, welcher den Magdalenefjord im Osten abschließt. Trotz dreier potentieller Abbruchstellen an der imposanten Gletscherkante kam es während unseres Aufenthaltes leider zu keiner Kalbung. Dafür schlugen uns 5 Rentiere und ein Blaufuchs (die seltene dunkle Farbvariante des Eisfuchses) in ihren Bann, die am Fuße des Alkekongen im Neuschnee erspäht wurden.

Eine gute halbe Stunde lang blieben wir im hinteren Magdalenefjord, jenem altbekannten Fjord, den schon Willem Barents im Jahre 1596 Tage nach der Entdeckung Spitzbergens und später ungezählte Walfangschiffe Schutz suchend angefahren hatten. Heute gilt der Magdalenefjord bei den großen Kreuzfahrtschiffen als *der* Fjord Spitzbergens schlechthin… Die Dienst habende Brückenmannschaft wendete unser Schiff, wir tuckerten still aus dem Magdalenefjord hinaus, den wir heute Abend ganz für uns alleine genossen hatten und dessen Großartigkeit wir im winterlichen Abenddunst zurückließen. Kurs Kongsfjord – weitere Höhepunkte warteten morgen hinter dem südlichen Horizont.

Die spitzen Berge in der Magdalenebucht und ihrer Umgebung hatten Willem Barents 1596 dazu inspiriert, der Inselgruppe einen entsprechenden Namen zu geben.



21. August 2007 – Kongsfjord: Kongsvegen-Gletscher und NY - ÅLESUND

0700 Position: 78º55‘N/ 12º09’E, Kongsfjord, auf Höhe der Lovénøyane, Lufttemperatur 3ºC, teils bedeckt

Landschaft, Geschichte und Forschung hießen die drei Schwerpunkte des neuen Tages. Tatort: die Region des Kongsfjordes mit der Forschungssiedlung Ny Ålesund. Auf noch nüchternen Magen genossen wir zu früher Stunde bereits den Anblick des Kongsvegen, des Königsgletschers am Ostende des Fjordes. Unser

Schiff befand sich kurz nach 7 Uhr keine zwei Kilometer vor der mächtig-prächtigen Abbruchkante dieses Gletschers. Im vorgelagerten Gürtel der Eisbrocken und -schollen konnten wir einer Bartrobbe beim Aufstehen zusehen. Und auch die Eissturmvögel sah man beim morgendlichen Bad sich ihr Gefieder säubern. Der Kongsvegen-Gletscher ist eines von tausend Beispielen weltweit, die das Abschmelzen der Gletscher verdeutlichen: Im Jahre 1869 stand die Gletscherzunge noch beim Leirholmen, einer kleinen Schäre in der Gruppe der Lovén-Inseln, immerhin rund 5,5 Kilometer weiter im Fjord draußen als heute. Im Durchschnitt wich der Kongsvegen demnach gute 40 Meter pro Jahr zurück. So hätte auch unsere Vorfrühstücksposition von heute morgen damals noch mitten im Eis gelegen…

Als wir schließlich zum Frühstück gingen, wendete das Schiff und nahm Kurs auf die Forschungssiedlung von Ny Ålesund. Vor der Anlandung war allerdings noch eine theoretische Einführung angesagt. So wurden wir auf Besucherregeln hingewiesen und erfuhren zum Beispiel auch, dass sich im Gegensatz zu allen anderen Bergwerken in Svalbard hier in Ny Ålesund die Kohlevorkommen in Küstennähe, tief unter Meereshöhe befinden und somit noch unter dem Permafrostboden liegen. Von 1916 bis 1962 wurde hier mit einigen Unterbrechungen Bergbau betrieben, der von vielen Unfällen überschattet wurde. In seiner besten Zeit, in den fünfziger Jahren, lebten hier sogar 200 Menschen mit ihren Familien. Eine Schule gehörte damals ebenso zu den Einrichtungen wie ein kleines Krankenhaus und sogar eine eigene Zeitung.

Ny Ålesund wurde 1916 als Bergbausiedlung gegründet und ist heute ein internationales Forschungszentrum mit 40 bis 120 Einwohnern aus verschiedenen Ländern. Es gilt zu Recht als die nördlichste Dauersiedlung der Welt (mit dem nördlichsten Postamt!). Nach dem Polarinstitut der Norweger war die Koldewey-Station des deutschen AWI (Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung) 1990 die zweite Forschungseinrichtung, die sich vor allem mit Physik und Chemie der Atmosphäre beschäftigt. Kürzlich wurde die deutsche Station umbenannt: Um die Zusammenarbeit mit den Franzosen stärker zu betonen, heißt die Einrichtung heute AWIPEV (nach dem AWI und dem französischen Polarforscher Paul-Emile Victor). Es folgten jeweils eine englische, französische, italienische, japanische, koreanische und chinesische Station. Bald werden Japaner und wohl auch die Inder hier forschen. Neben dem Klima sind heute vor allem Biologie und Ökologie die Forschungsschwerpunkte.

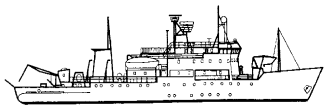
Kurz nach dieser informativen Einführung an Bord in die Geschichte gingen wir (ausgerüstet mit einem „Stadtplan“) gegen 10 Uhr an einem geschützten Strand mit den Zodiacs an Land. In der Nähe der alten Dampflokomotive am Ortseingang (der nördlichsten der Welt) konnten wir einige Weißwangengänse und spielende Eisfüchse beobachten. Wir gingen in den Laden, deckten uns mit Postkarten und Souvenirs ein und erkundeten die anderen Ecken und Winkel dieser kleinen Ortschaft mitten im Nirgendwo.

Ny Ålesund war eine Bergbausiedlung, gleichzeitig aber auch der Ort, den der Polarforscher Roald Amundsen als Ausgangspunkt für seinen Flug mit dem lenkbaren Luftschiff *Norge* wählte. Am 11. Mai 1926 begann er gemeinsam mit seinem Geldgeber Lincoln Ellsworth und dem Ingenieur und Piloten des Luftschiffes, Umberto Nobile, seine Reise über den noch unbekannten Teil der Arktis und über den Nordpol, ehe er 72 Stunden später in Teller in Alaska landete. Der Ankermast steht noch heute als Denkmal am Ortsrand. Natürlich statteten wir dieser geschichtsträchtigen Stahlkonstruktion einen Besuch ab, wobei Rolf uns auf dem Weg dorthin spannende Geschichten von der Eroberung der Pole erzählte.

Danach nahte der Termin, den wir mit der deutschen Forschungsstation hatten. Der Stationsleiter erzählte in beißender Kälte von den Aufgaben und Projekten. Nach einem kleinen Spaziergang zum Auftauen der Füße wurde der Vortrag fortgesetzt, während zwei seiner Mitarbeiter den mit Helium gefüllten Wetterballon vorbereiteten, dessen Start wir mitverfolgen wollten. Zeitgleich mit rund 500 anderen Wetterstationen rund um

Neben viel Polargeschichte erwartete uns in Ny Ålesund, der kleinen Forschersiedlung am Kongsfjord, auch Wissenschaft live: wir erlebten den Start eines Wetterballons vor der deutschen Station AWIPEV. Der Stationsleiter (unten) erklärte uns die Zusammenhänge und beantwortete Fragen.

den Globus muss der Ballon zwischen 12.45 und 13.15 Uhr (Ortszeit) zu seinem Flug bis in 30 Kilometern Höhe gestartet werden. Aufmerksam sahen wir dem weißen Latexballon zu, wie er sehr schnell an Höhe gewann und bald mit seiner kleinen „Gondel“, den Messgeräten und Sendern, in den Schneewolken verschwand.
Zurück an Bord, wärmten wir uns beim spät angesetzten Mittagessen, während die Mannschaft unser Schiff auf die folgenden Tage auf hoher See vorbereitete. Dann hieß es, vorerst einmal Abschied zu nehmen von Spitzbergen – wir fuhren aus dem Kongsfjord hinaus aus offene Meer und hielten Kurs Südwest – mit Ziel Ostgrönland!
Den späteren Nachmittag nutzten wir aus, um unser Wissen über (eisige) Themen aus dieser Region zu vertiefen. Hannes Grobe sprach über *Klimakapriolen der Erdgeschichte*, und Matthias Kopp bot *Hintergrundinformationen zur Arktis* im Allgemeinen. Wer sich freute, nach dem Abendessen einem freien Abend entgegenzusehen, hatte sich getäuscht. Zwischen etwa 20 und 22 Uhr überquerte unser Schiff den Kontinentalabhang; auf der Seekarte war deutlich zu sehen, wie auf relativ kurzer Strecke die Meerestiefen von anfänglich noch rund 150 Metern bis auf 500 und später mehr als 3000 Metern Tiefe absanken. In einer solchen Zone sorgen emporgedrückte Tiefenwasser und die damit herbeigeführte Vermischung mit dem anders zusammengesetzten Oberflächenwasser zu einer Nährstoffanreicherung – was die Chance erhöht, hier auf Wale zu treffen. Tatsächlich – eine Gruppe von 5 bis 7 Weißschnauzendelfine (*Lagenorhynchus albirostris*) bestätigten alsbald die Hypothese unseres Expeditionsteams. Diese 2,5 bis 3 Meter langen und rund 300 Kilogramm schweren Delfine mit ihrer charakterischen großen Rückenfinne und dem hellen/grauen Flecken dahinter folgten dem Schiff mehrere Minuten lang seitlich. Kaum waren sie verschwunden, ließ sich weit am Horizont der Blas eines größeren Wales ausmachen. Die Spannung auf der Brücke stieg, Ferngläser wurden zur begehrten Mangelware. Bald zeigten sich dort zwei parallel schwimmende Wale, die als Seiwale (*Balaenoptera borealis*) bestimmt wurden.
Bei unvermindert guten Bedingungen pflügte sich der Bug unserer *Professor Multanovskiy* mit teilweise über 12 Knoten durch die Fluten des Nordatlantiks, Grönland entgegen.



22. August 2007 – Unterwegs nach Ostgrönland / 1. Seetag

0700 Position: 76º49‘N/ 01º07’W, Nordatlantik, 160 Seemeilen vom Kongsfjord, Lufttemperatur 6ºC, Schneeregen

Wir hatten während der Nacht exzellente Fahrt gemacht, so dass die Überquerung des Nullgradmeridians bereits gegen 6 Uhr in der Frühe erfolgt war. Zum Glück hatte Rolf sich noch anders besonnen und die nötige Zeitumstellung nicht um 2 Uhr nachts ausgerufen. Niemand hatte sich über diese unverhoffte Stunde Zusatzschlaf beklagt. Und weil uns heute ein ganzer Tag auf hoher See bevorstand, wurde auch gleich das Frühstück gestrichen – und durch ein *frühstücksartiges Mittagessen*® (fraM) ersetzt (oh, wie lange wurde um diesen Begriff gerungen…). Weil das, was andere gutdeutsch Brunch nennen, erst um 9.30 Uhr serviert wurde, stellte sich Peter für die „early birds“, die Frühaufsteher zur Verfügung und bestimmte mit einer kleinen Gruppe Hartgesottener die Vögel auf hoher See. Neben dem altbekannten Kollegen Eissturmvogel entdeckte man auch kleinere Trupps Krabbentaucher, eine Skua, eine Dreizehenmöwe sowie ein paar Dickschnabellummen – immerhin gute 400 Kilometer vom nächstgelegenen Landpunkt entfernt.

Das fraM® war eine wirkliche Überraschung unseres Küchenteams Jocelyn und Marcelo! Süßes, Saures, Heißes, Kaltes, Salziges – hübsch angerichtet und heißhungrig-schnell verspeist.

Vor der Mittagszeit erreichten wir die Region des Mittelatlantischen Rückens, welcher gut 2000 Meter unter dem Schiff verlief und die geologische Grenze zur nordamerikanischen Platte markierte. An der Oberfläche war von alledem nichts zu merken – Nebel zog gelegentlich auf und verschwand dann wieder, der leichte Westwind vermochte die Fahrt der *Professor Multanovskiy* nicht zu bremsen (wir fegten weiterhin mit rund 12 Knoten über den Nordatlantik!) und der gesamte 360°-Horizont bestand aus einer einzigen kreisrunden Wasserfläche.

Ein reichhaltiges Vortrags- und Bildungsprogramm gliederte den Tag. Und gegen 15 Uhr kam zur geistigen Nahrung auch Solides aus der Küche in die Bar: ein Nachmittagstee mit belegten Broten und Gebäck.

Immer häufiger blieb die Nebeldecke einfach über uns hängen, so dass die (Aus-)Sicht auf die Wasser des Nordatlantiks auf einige hundert Meter schrumpfte. Für die kommende Nacht wurde eine kurze Dunkelzeit von wenigen Stunden vorausgesagt. Aber es fand sich niemand, der diese Prognose nachts um 2 Uhr oder so tatsächlich überprüfen wollte… Gute Nacht!

23. August 2007 – Unterwegs nach Ostgrönland / 2. Seetag

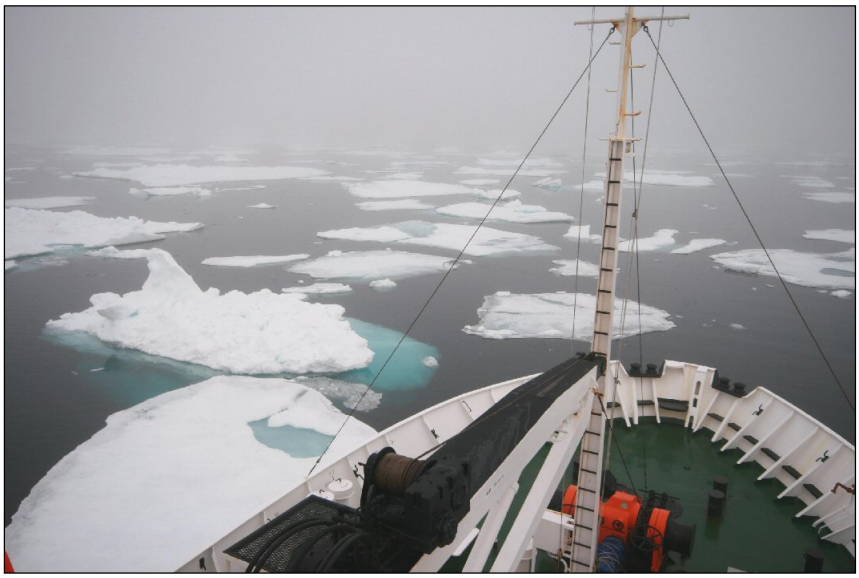
0730 Position: 73º24‘N/ 12º50’W, ca. 200 Seemeilen vor Kong Oscar Fjord, Lufttemperatur 6ºC, regnerisch

Obwohl heute morgen die Wolkendecke grau, trist und tief am Himmel hing, gab es bei Rolfs Weckruf auch Erfreuliches zu melden: Die relativ ruhige See erlaubte wiederum eine gute Fahrt, so dass wir zur Frühstückszeit nur noch 120 Seemeilen (220 Kilometer) in direkter Linie vom nächstgelegenen Landpunkt (Pendulum Øerne) entfernt waren. Allerdings verlief unser Kurs in einem spitzen Winkel auf die Küste zu, weshalb es bis zu unserem eigentlichen Ziel, der Mündung des Kong Oscar Fjords, noch 200 Meilen waren.

Die neueste Eiskarte der gönländischen Ostküste hatte gestern diesen Entscheid herbeigeführt – die Treibeiskonzentration vor dem nördlicher gelegenen Kaiser Franz Joseph Fjord war zu dicht, als dass man den auch viel zu breiten Eisgürtel in der gegebenen Zeit hätte durchqueren können. Die Fahrtleitung hatte sich deshalb zu einem angepassten Plan durchgerungen und entschieden, die mit 10-40 Prozent geringere Eiskonzentration vor dem Kong Oscar Fjord anzusteuern und dabei das Treibeis nach Möglichkeit zumindest Teilweise südlich zu umfahren, um nicht zuviel Zeit zu verlieren. Nebst solchem logistischen Spagat versprach das Treibeis ab etwa morgen früh aber vor allem ein wunderbares Erlebnis zu werden, auf das wir uns alle schon freuten…

Vorerst fuhren wir volle Kraft voraus durch den erstaunlich ruhigen Nordatlantik. Gerade als alle sich im Vortragsraum befanden, waren eine kurze Zeit lang zwei Schwalbenmöwen ums Schiff zu sehen. Hin und wieder belebte die Anwesenheit von ein paar Krabbentauchern die Leere dieser scheinbaren Wasserwüste.

Im Verlaufe des späteren Morgens begann sich im Norden ein Eisblink abzuzeichnen, d.h. dass ein wahrscheinlich noch hinter dem Horizont liegendes Treibeisfeld seine weiße Farbe in den darüber hängenden Wolken spiegelte. Bald darauf tauchte auch in der Fahrtrichtung ein Eisblink auf, und um 12.30 Uhr erschienen die ersten Eisbrocken am Westhorizont in rund 5 Seemeilen Entfernung (72°35‘N / 15°06‘W, ca. 130 Seemeilen vom nächstgelegenen Landpunkt). Der eingeschlagene Kurs führte unser Schiff haarscharf an den äußersten Eisbrocken dieses Treibeisfeldes vorbei. Gegen 15 Uhr wiederholte sich dieses Schauspiel fast wie ein Déja-vue: die „gleiche“ Eiszunge in „gleicher“ Dichte und Entfernung. Dieses Mal musste der Kapitän den Kurs erstmals leicht südlich korrigieren, um nicht in das Treibeis zu gelangen. Dies wäre derart weit von der Küste entfernt nicht wünschenswert gewesen – einerseits, weil eine Fahrt durchs Eis eine sehr deutliche Temporeduktion mit sich bringt, andererseits, weil die Distanz zum Land noch viel zu groß war, um die Küste mit geringerer Fahrtgeschwindigkeit in absehbarer Zeit überhaupt zu erreichen. Bald zeigte der Radarschirm immer mehr Eiszipfel und -buchten an – was uns dazu zwang, immer wieder auszuweichen und unseren direkten Kurs auf den Kong Oscar Fjord aufzugeben. Den ganzen späteren Nachmittag und bis weit in die Nacht hinein waren die Dienst habenden Offiziere damit beschäftigt, doch noch einen Durchschlupf in Richtung Küste zu finden. Schließlich war auf dem Radar eine einzige dicke Eiskante zu sehen, die keine weiteren Ausweichmöglichkeiten bot – um 23.30 Uhr fuhren wir ins Eis hinein.



Unerwartet kam das Eis! 15 Stunden lang brauchte das Schiff, um einen breiten Treibeisgürtel vor der grönländischen Küste zu durchqueren.

24. August 2007 –Treibeis vor Ostgrönland & Kapp Brewster

0700 Position: 70º38‘N/ 18º59’W, 50 Seemeilen vor Liverpool Land, Lufttemperatur 4ºC, Nebel, Treibeis

Die ganze Nacht lang – und es wurde wirklich zum ersten Mal wieder ziemlich dunkel – manövrierte die Mannschaft das Schiff durch ein immmer dichter werdendes Treibeisfeld, über dem zudem noch ein dicker Nebel lag. Diese unwirkliche Stille und Tausende von Eisschollen in allen Formen begleiteten uns den ganzen Morgen hindurch. Jetzt wurde das ganze Ausmaß dieses Treibeisgürtels klar. Die eben erst erhaltene Eiskarte allerdings zeigte in dieser Region „eisfreies Fahrwasser“… Inzwischen hatte uns das Eis einen derart südlichen Kurs diktiert, dass die Hoffnungen schwanden, jemals noch in das Fjordsystem des Kong Oscar Fjordes zu gelangen. Rolf fiel die Entscheidung gar nicht leicht, wegen einer ungünstigen Konstellation von Eisgürtel, Distanzen und Zeitrahmen (und fehlerhafter Eiskarte…) neu den Kurs auf die Mündung des Scoresbysundes legen zu lassen.

Die meisten von uns waren dick angezogen an Deck und bewunderten die neblige, geheimnisvolle Szenerie. Ganz vereinzelt wurden wir immer wieder auf ein paar Krabbentaucher aufmerksam, oder man zuckte fast zusammen, wenn ein Eissturmvogel aus dem blendend hellen Nichts in unsere Richtung geschossen kam. Nebel und Eisdichte zwangen uns zu einem sehr gemächlichen Tempo – doch immerhin: Es ging in Richtung grönländischer Küste!

Als das Radargerät gegen 15 Uhr eine schwarze Fläche vor uns in Fahrtrichtung anzeigte und auf eisfreies Wasser tippen ließ, glaubten wir unseren Augen nicht. – Rund 15 Stunden lang hatte die Fahrt durchs Treibeis gedauert! Im offenen Wasser angelangt, konnte die Geschwindigkeit wieder erhöht werden. Der Nebel verschluckte alles, wir fuhren auf spiegelglatter See ins diffuse Nichts. Allerdings tauchten auf dem Radarbildschirm jetzt die ersten großen gelben Flecken auf: Eisberge! Noch vom Nebel verschluckt, würden uns diese Eismonster in den kommenden Tagen durch die Fjorde Ostgrönlands begleiten.

Während des Abendessens riss der Seenebel auf und wir fuhren unter beinahe wolkenlosem Himmel mit viel Sonnenschein in den Scoresbysund ein. Was für ein Anblick! Land! Berge! Unendlich weite Sicht! Weil das Wetter nicht nur schön, sondern die See auch ruhig war – und wir Landratten nach Bewegung lechzten – entschied sich Rolf spontan für eine kurze Abendlandung am Kapp Brewster. So standen wir bei herrlichem Licht um 20.45 Uhr am Kiesstrand vor den paar Jagdhütten an jenem Kap, mit welchem der Scoresbysund an seiner Südküste beginnt. Die einen erklommen die mit Polarweiden bewachsenen Hänge, um die Aussicht von erhöhter Position zu genießen, die anderen schlenderten über das steinige Delta eines Flüsschens und erfreuten sich am Weidenröschen, der Nationalblume Grönlands. Bei der Rückfahrt zum Schiff verzerrten unterschiedlich dichte Luftschichten die Berge des gut 160 Kilometer entfernten Milne Landes am Abendhorizont zu Pyramiden und bizzaren Spitzen. Wer trotz des ereignisreichen Tages noch bis zum Sonnenuntergang wach geblieben war, wurde Zeuge eines dramatisch rot gefärbten Abendhimmels gegen 23 Uhr. – Das Schiff nahm Kurs in die hintersten Regionen des mächtigen Scoresbysundes, wo wir die kommenden Tage weitere arktische Abenteuer zu bestehen hatten…

Endlich an Land! Nach langen Nebel-, Eis- und Seetagen begrüsste uns der Scoresbysund mit einem herrlichen sonnigen Abend, den wir zu einem Spaziergang über den Polarweidenwald (vorne) am Kapp Brewster (Hintergrund) nutzten.

25. August 2007 – Milne Land: Charcot Havn & Hecla Havn/Danmark Ø

0630 Position: 70º46‘N/ 25º10’W, 5 Seemeilen vor Charcot Havn, Lufttemperatur 6ºC, wolkenlos

Auf der Backbordseite das Milne Land, auf der Steuerbordseite fantastische Eisberge im Hall Bredning: Mit dieser großartigen Szenerie vor den Kabinenfenstern wachten wir im hinteren, westlichen Teil des Scoresbysundes auf. Die längst aufgegangene Sonne brauchte nur noch das düstere Wolkenband am Morgenhimmel zu überwinden, dann würden „unsere“ Berge im Charcot Havn zu leuchten beginnen. Das Schiff ankerte auf der Südseite dieses kleinen Seitenfjords, der nach dem französischen Polarforscher Charcot benannt war. Die Morgenlandung am nördlichen Ufer des Charcot Havn führte uns in eine weite Tundra, wie sie für Ostgrönland so typisch ist. Aufgeteilt in zwei Gruppen, wandten wir uns einem kleinen Hügel aus schön gerundetem Kristallingestein (Gneise und Migmatite, Grundgebirge, kaledonisch und älter) zu, von dessen Anhöhen wir uns einen Ausblick auf den Gletscher und die endlose Landschaft versprachen. Während die eine Gruppe sich intensiv der Beobachtung von Eistauchern widmete (*Gavia immer*, eine Vogelart aus der Gruppe der Seetaucher), verführten zahlreiche interessante Pflanzenarten die anderen dazu, sich ständig fotografierender Weise bäuchlings auf die Tundra zu werfen. Hier eine kleine, unvollständige Artenliste dieses Morgens:

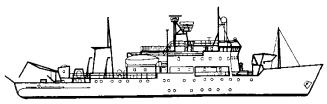
Waldbärlapp (*Lycopodium annotinum*), Polarweide (*Salix glauca*), Zwergbirke (*Betula nana*), Rote Alpennelke (*Viscaria alpina*), Zypressen- oder Vierkantige Moorheide (*Cassiope tetragona*), Alpen-Bärentraube (*Arctostaphylos alpina*), Alpen-Moorbeere (*Vaccinium uliginosum*), Krähen- oder Rauschbeere (*Empetrum hermaphroditum*), Grönländische Blauglocke (*Campanula gieseckiana*), Scheuchzers Wollgras (*Eriophorum scheuchzeri*), Weidenröschen (*Chamaenerion latifolium*) u.a.

Gemischte Schwärme von zehn bis zwanzig Birken- und Polarbirkenzeisigen sowie Schneeammern und Steinschmätzern verfolgten uns aufgeregt rufend den Hang aufwärts. Bald hatten wir die höchsten Punkte dieses Felsriegels erreicht – eine atemberaubende Aussicht öffnete sich auf eine gewaltige Urlandschaft: die weite Kies- und Sandebene des Gletscherflusses, Moränenwälle, der Charcot-Gletscher, die Eiskappen des Milne Landes und namenlose, hohe Berge als phantastische „Bilderrahmen“ am Horizont.

Zur Mittagszeit fuhren wir wie gewohnt zurück zum Schiff, lichteten den Anker und fuhren beinahe den ganzen Nachmittag der schönen Ost- und Südostküste des Milne Landes entlang südwärts, vorbei an riesigen Eisbergen.

Kurz vor der Ankerstelle bei der Danmark-Insel wurde eine Gruppe ziehender Belugas (Weißwale) entdeckt, die leider sehr schwer auszumachen waren und bald darauf verschwanden. Gegen 17 Uhr ging es im Hecla Havn auf der Danmark Ø an Land. Auch hier bestimmten rundgeschliffene Gneise und Migmatite das Landschaftsbild – und verlockten zu einer ausgiebigen Wanderung auf einen der höchsten Minigipfel in der Landeregion. Unterwegs dorthin begeneten die Gneisbesteiger drei Alpenschneehühnern. Eine zweite Gruppe schlenderte geruhsam über sanft ansteigendes Gelände. Irgendwo unterwegs entdeckten wir ein paar Pflanzen des Berufkrauts (*Erigeron sp.*), später Arktis-Hornkraut (*Cerastium arcticum*) und natürlich überall die Weiden. Die Stille über der Landschaft wurde jäh unterbrochen, als ein küstennaher Eisberg unter lautem Krachen und Getöse zusammenstürzte, sich schwerfällig hin und her rollte, bis der Eiskoloss eine neue bequemere Lage gefunden hatte und endlich zur Ruhe kam.

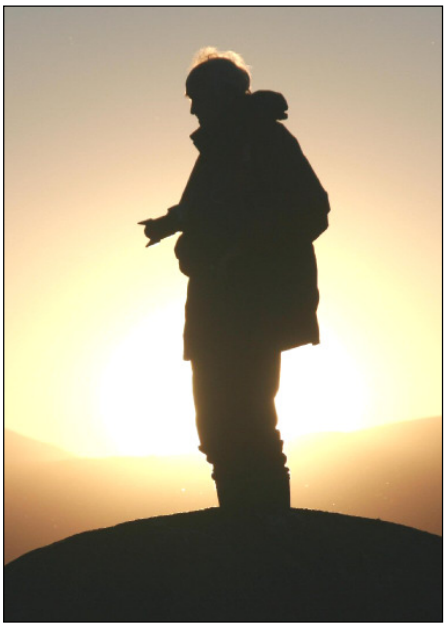
Gestärkt durch ein gutes Abendessen unseres Küchenteams Jocelyn und Marcelo nahmen die meisten von uns Rolfs Vorschlag gerne an, sich einen weiteren Küstenabschnitt der Danmark Ø bei einem Abendspaziergang genauer anzusehen. Mit den Zodiacs brausten wir auf den silbrig gleißenden Lichtstreifen der untergehenden Sonne einer kleinen steinigen Bucht zu, über der sich Reste einer Wintersiedlung aus der Thule-Kultur befanden. Über wahre Teppiche aus blühendem Fingerkraut (*Potentilla sp.*) durchstreiften wir diese kleinräumige Ecke der Dänemarkinsel. Gerade als die Sonne gegen 22 Uhr hinter den Bergen des Milne Landes verschwand, erreichten wir einen Punkt, von wo aus der Blick weit in den Fønfjord reichte. Mit diesem optischen Vorgeschmack auf das Reiseziel von morgen endete unser erster voller Tag im Fjordsystem des Scoresbysundes.



26. August 2007 – Fønfjord, Rødefjord, Harefjord

0700 Position: 70º29‘N/ 26º34’W, Eingang Fønfjord, Lufttemperatur 9ºC, wolkenlos, Wind 5 Beaufort aus W

Der Tag begann, wie der gestrige geendet hatte: mit einem super Wetter! Schon kurz vor dem Frühstück verließ die *Professor Multanovskiy* ihre Driftposition vor der Danmark Ø, wo wir die Nacht verbracht hatten. Den ganzen Morgen hindurch fuhren wir durch den engen Fønfjord, der an seinem Eingang seinem Namen alle Ehre machte – nicht nur, dass die Luft schon früh morgens mit 9° Celsius recht unarktisch



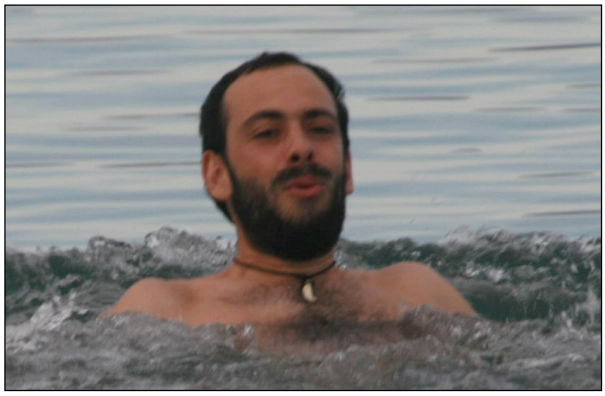
Die Danmark Ø hatte es in sich. Am 25. August erwarteten uns warme Temperaturen, eine grandiose Aussicht, viel spannende Geschichte (links unten: alte Trapperhütte bei den Thule-Ruinen) und eine geologisch eigenartige Landschaft.

warm anzufühlen war. Nein, das Schiff musste sich auch einem starken Gegenwind entgegenstemmen, der den Fønfjord herabgeblasen kam. Bald schon hatte sich die Sonne die steilen Felsufer dieses dramatischen Fjordes hinabgearbeitet, von den anfänglich rötlich leuchtenden Bergspitzen bis zur Wasserhöhe, wo das Licht als grelles, blendendes Hell ankam.

Bald nahm der Wind ab, das Wasser beruhigte sich, und Eisberge in jeglicher Form und Größe trieben auf dem bald spiegelglatten Fjord. Geübte Augen machten die ersten Moschusochsen aus. Diese zottigen Tiere glichen auf diese Distanz dunklen, wandelnden Steinen in der unermesslich weiten Landschaft. Später entdeckten wir eine Flotte aus 7 Schnellbooten mit einheimischen Jägern aus Scoresbysund. Und um 11.15 Uhr erreichten wir die „Abbiegung“ in den Rødefjord.

Wer geglaubt hatte, die Eisberge könnten ja gar nicht mehr größer werden, hatte sich getäuscht! Im Rødefjord *waren* sie größer! Hier interessierten aber nicht nur die Eiskolosse, sondern auch die Felswände, von denen der „rote Fjord“ seinen Namen hatte. Roter Fels (geologisch exakt: New Red, eine Serie hämatithaltiger Sandsteine und Konglomerate aus dem obersten Karbon und Perm, Abtragungsschutt des kaledonischen Gebirges, dem etwas älteren Old Red Spitzbergens entsprechend), weißes Eis, dunkles Wasser, herbstlich-gelbliche Hänge, blauer Himmel… Wie würde sich so etwas zu Hause glaubhaft erzählen lassen?

Spontan wurde das Mittagessen um 1 Stunde verschoben, so dass wir in die Schlauchboote springen und einigen besonders schönen Eisbergen einen Besuch abstatten konnten. In respektvoller Distanz kreisten wir langsam um die majestätischen Eisriesen: hier ein Tor, dort eine Wand wie eine zusammengeschobene Ziehharmonika, überall Schwäne und andere Phantasiefiguren aus Eis. Einige Boote fuhren gerade an einem dieser Eisriesen vorbei, als als relativ kleines Eisstück davon abbrach. Sofort fing der Monsterberg an zu schwanken…Bei einem



Eindrücke aus den hintersten Fjordsystemen des Scoresbysundes: Zodiac-Eisbergfahrt (ganz oben), Tundraspaziergang am Harefjord (oben und rechts oben), freiwilliges Bad im eiskalten Wasser (Christopher, rechts)

ganz kristallklaren, dunkelblauen Eisberg verabschiedeten wir uns und begaben uns zum Mittagessen zurück zum Schiff.

Während des früheren Nachmittages setzte die *Professor Multanovskiy* ihre Fahrt durch den Rødefjord fort, der hier seinem Namen alle Ehre machte und durch tiefrote, kräftig von Canyons zerschnittene Rotsedimentserien beeindruckte.

Am Kreuzungspunkt des Rødefjords mit dem Harefjord ließen wir gegen 17 Uhr unsere fünf Zodiacs zu Wasser und brausten über die stille Wasseroberfläche, in der sich die Eisberge und der Himmel spiegelten. An einer günstigen Stelle am Ufer landeten wir und unternahmen eine kleine Tundra-Exkursion in zwei Gruppen. Auch hier am Rødepynt im Harefjord leuchtete die herbstliche Tundra in herrlichen Farben. Ein paar Moschusochsen oben am Hang sorgten bei unseren Hangwanderern für Aufregung. Die Strandläufer freuten sich über die Unterwolle der Moschusochsen, die an vielen Zwergbirkensträuchern hing. Am Sandstrand folgten wir den Spuren von Alpenschneehuhn, Moschusochse, Eisfuchs, Möwen und Singvögeln.

Schon von weitem witterten wir Gutes, als sich unsere

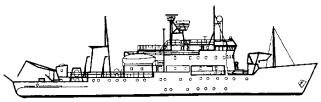
Beim arktisches Grillfest im Harefjord schweiften die Blicke vom Rippchen zum Eisberg zum Nusssalat zur Geburtagstorte… Und unser Küchenteam war voll im Einsatz (v.l., Dima, Jocelyn, Marcelo)

Zodiacs wieder dem Schiff näherten – es roch nach Grilliertem, schon weit draußen im Meer. Auslöser dieser Duftwolke war ein waschechter Grill, den unser Küchenteam in der Zwischenzeit auf dem Vorderdeck aufgestellt hatte. Heute war ein hocharktisches Grillfest angesetzt! Nach hocharktischer Gepflogenheit aßen wir in Gummistiefeln und Windjacke an den Festbänken an Deck. Salate aller Arten, Saucen, Knoblauchbrot vom Feinsten und natürlich Grilliertes in schier unbeschränkter Menge. Dazu Glühwein, Bier, Limonade etc. Musik aus Lautsprechern verleiteten ein paar zum Gummistiefeltwist. Es wurde viel gegessen, viel gelacht – bis weit in die Nacht hinein, die selbst gegen 23 Uhr noch nicht so richtig beginnen wollte. Im Schneckentempo war das Schiff während der *Multanovskiy*-Party in den Rypefjord eingebogen, wo wir nachts in Driftposition bleiben wollten.

Länge der Fjorde im hinteren Scoresbysund

(Angaben ungefähr und gerundet)

Fønfjord	*35 nm / 65 km*
Rødefjord	*26 nm / 48 km*
Harefjord	*13 nm / 24 km*
Rypefjord	*15 nm / 28 km*
Ø Fjord	*50 nm / 93 km*
Nordvestfjord	*>80 nm / 150 km*



27. August 2007
Rypefjord: C.-Hofmann-Halbinsel / Harefjord: Gletscherfahrt. Øfjord

0630 Position: 70º59‘N/ 27º39’W, Drift im Rypefjord, Lufttemperatur 8ºC, wolkenlos, klar, still – SUPER!

Gerade als wir an der C.-Hofmann-Halbinsel anlandeten, erreichten auch die ersten Sonnenstrahlen das Exkursionsgebiet. Die Landestelle verwandelte sich kurzfristig in eine Freiluft-Umkleidekabine, denn unsere dicken Winterkleider würden wir an solch einem warmen Tag nicht brauchen. Wir ließen sie am Strand zurück oder verstauten sie im Tagesrucksack.

Auf dem Plan stand nichts Geringeres als die Gesamtüberquerung dieser Halbinsel. Zwei Gruppen wurden gebildet, die Weit- und die Kurzstreckenwanderer. Die Tundrahalbinseldurchquerer zogen leichtfüßig von dannen (mussten aber schon bald – bedingt durch das sehr warme Wetter – einen weiteren Entkleidehalt einschalten…). Diejenigen, denen heute morgen eher nach einer gemütlicheren Exkursion zumute war, wandten sich der gleichen Richtung zu, gönnten sich aber viele Beobachtungsstopps und auch ein paar Minuten der absoluten Stille. Immer wieder flogen kleinere Schwärme von Singvögeln vor und neben uns auf. Jetzt, zu einer Zeit der geistigen Vorbereitung für die lange Zugroute ins Winterquartier, waren solche Vogelschwärme bunt zusammengewürfelt. Uns fielen Schneeammern und Steinschmätzer auf, auch Polarbirkenzeisige und sogar ein Wiesenpieper. Zwei Kolkraben schienen einen Sterntaucher in der Luft zu verfolgen, während auf einem kleinen See drei zunächst unbestimmbare Enten geruhsam Nahrung suchten (vermutlich Eisenten). Um unsere Tour durchs oftmals beinahe kniehohe Gestrüpp aus Polarweiden und Zwergbirken etwas erträglicher zu gestalten, folgten wir – wo vorhanden – den Trampelpfaden der Moschusochsen. Auf diesen deutlich ausgetretenen Weglein wechseln diese urigen Tiere zwischen ihren Weidegebieten.

Nach gut zwei Stunden kehrte die kleinere Gruppe zum Schiff zurück, welches sich alsbald in Bewegung setzte. Es galt nun, die Weitwanderer auf der anderen Seite der Halbinsel abzuholen. Schon bald erspähte man von den Decks aus etliche bunte Punkte auf der Herbsttundra.

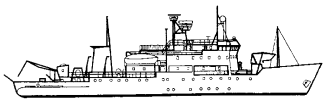
Nahe der Stelle, wo die Wanderer ans Fjordufer gelangten, standen drei

Bei der Überquerung der C.-Hofmann-Halbinsel wurde viel Staub aufgewirbelt: Die Tundra war trocken, die Samenstände der Pflanzen prall gefüllt.

Moschusochsen am Strand. Ihnen wurde noch ein kurzer Besuch abgestattet – dann gab es Mittagessen und wohl auch eine Dusche… Somit waren alle Gummistiefelwanderer wieder an Bord des Schiffes vereint, und wir konnten uns den Attraktionen des Nachmittages zuwenden.
Dazu bot sich der nahe Harefjord geradezu an. Rolf kannte im hintersten Teil dieses „Hasenfjordes“ eine Stelle, von der man eine Gletscherzunge zur Abwechslung einmal von oben bestaunen konnte.
Dieser Plan wurde von einigen „Rindviechern“ erfolgreich behindert, denn schon beim Ausbooten entdeckten wir Moschusochsen am Ufer. Diese zottigen Tiere standen „wie braune Koffer“ auf der Tundra, wie sie von gut unterrichteten Kreisen genannt wurden, die hier nicht namentlich genannt sein wollten…
Also wandte sich die Zodiacflotte zunächst diesen ehemaligen Zeitgenossen der Mammuts zu. Am Ufer trafen wir auf eine Gruppe von 4 erwachsenen Moschusochsen mit einem Jungtier. Wir konnten sie mit den Schlauchbooten in 50 bis 100 Metern Entfernung beobachteten. Danach begann die lange, aber landschaftlich reizvolle Zodiacfahrt bis zum Ende des Harefjords. Dort angelangt, stiegen wir auf eine Seitenmoräne, von deren Grat man von oben auf die spaltige Gletscherzunge und die Abbruchkante eines namenlosen Gletschers sehen konnte. An diesem Punkt im Landesinnern waren wir mit rund 250 Kilometern am weitesten vom offenen Meer entfernt!

Herbsttundradurchquerer, Gletscherzungenbeobachter und Moschusochsenüberraschung im Rype- und Hareford.

Abends setzten wir unsere Umrundung des Milne Landes fort, indem wir in den spektakulären Øfjord einliefen, den Inselfjord. Den ganzen Tag über hatten wir uns in praller Sonne aufgehalten, die warmen Strahlen genossen. Erst abends im Øfjord, als die Sonne hinter den senkrechten, bis 2000 Meter hohen Felswänden aus metamorphen Gesteinen verschwunden war, musste man wieder nach seiner Windjacke oder dem Pullover suchen. Das letzte Sonnenlicht dieses Tages traf genau die spitze Zinne der Grundtvigskirke, einem imposanten, 1882 Meter hohen Felspfeiler.
Doch das war nicht das letzte Naturphänomen des Tages. Wer sich zum Aufwärmen, Lesen oder Plaudern zu später Stunde in der Bar versammelt hatte, wurde jäh vom aufgehenden Mond aus dem Sessel geschleudert: ein hell-oranger Baseball, der sich zusehends in einen Champignon und dann erst in den Mond verwandelte, ging hinter dunkel-düster-blauen Eisbergen am nächtlichen Horizont auf!! Natürlich rannte man in seine Kabine, und die längst verstauten Kameras wurden flux wieder zum Vorschein und in Position gebracht. Dieser wahrhaft unvergessliche Mondaufgang schloss diesen tollen Grönlandtag nun endgültig ab.



28. August 2007 – Nordvestfjord & Sydkapp

0650 Position: 71º18‘N/ 25º19’W, Eingang Nordvestfjord, Lufttemperatur 7ºC, leicht bewölkt, Morgenlicht!!

Von der Morgensonne rot beleuchtete Bergspitzen flankierten früh morgens die Einfahrt in den mächtigen Nordvestfjord. Unser Ziel war es, diesen tiefen Fjord möglichst weit hinauf zu befahren. Zuerst blies uns, wie erwartet, ein sehr starker Fallwind entgegen, der sich jedoch bald gelegt hatte und der uns so vertrauten ruhigen Wasserfläche Platz machte.
Eigentlich waren wir ja den Anblick von überdimensionalen Eisbergen längst gewohnt – aber hier im Nordvestfjord übertrafen sich die schwimmenden Eiskolosse noch an Größe and Majestät! Aus Neugierde vermaßen wir am Radarschirm einen dieser Eisriesen. Resultat: etwa 1 Kilometer Seitenlänge! Der Produzent dieser Eisberge lag ganz oben im Fjord (wo wir nicht hinkommen konnten, da die Wassertiefen dort noch nicht

vermessen sind) und hieß Daugaard-Jensen-Gletscher. Dort kalbten durchschnittlich 11 Kubikkilometer Eis pro Jahr und drifteten den Fjord hinaus in den Scoresbysund.

An unserem Wendepunkt im Nordvestfjord rief uns der Hotelmanager Charly aufs Vorderdeck, wo er heiße Schokolade für uns bereitgestellt hatte. Die wärmende Tasse in der Hand, unter dem Schiff etwa 1500 Meter Wassertiefe (!!) und beidseits an den Ufern steile, unglaublich großartig geformte Berge und Felswände – in solch traumhafter Umgebung wendete der Kapitän das Schiff und wir hielten wieder auf den Fjordausgang beim Südkap zu, unserem Ziel für den späteren Nachmittag.

Selbst im tiefgründigen Nordvestfjord hingen die monströsen Eisberge nicht am Himmel – dafür aber weckten Halo-Erscheinungen im Zenit das Interesse der FotografInnen. Unten: Eisbergparkplatz vor dem Sydkapp, hinten das Jameson Land in rötlicher Herbstfärbung.

Nach dem Nordvestfjord-Mittagessen erreichten wir die Mündung des Fjordes und entdeckten bald die beiden Jägerhütten am Sydkapp. Der Kapitän suchte nach einer günstigen, landnahen Ankerstelle, um uns die Zodiacanfahrt zu verkürzen, doch leider erfolglos – selbst in unmittelbarer Landnähe betrug die Wassertiefe immer noch 180 Meter. Trotzdem war die Fahrt zum Land nicht lang, und schon bald standen wir in der kleinen, halbmondförmigen, steinigen Bucht vor den beiden Hütten. Zuerst mussten wir wieder die warme wasserfeste Kleidung ausziehen, denn die Hitze war jetzt schon schweißtreibend – und dabei sollten wir ja noch einen Berg besteigen! Zwei Gruppen bildeten sich nach dem klassischen Muster: Die einen hielten schnurstracks auf den Berghang zu, während sich die „Vernünftigen“ im gemächlichen Exkursionstempo den Behausungen und dem kleinen Felshügel dahinter zuwandten. Super war das Wetter, atemberaubend der Blick hinüber zur Ruineninsel und zu den Hunderten von riesigen Eisbergen im Hall Bredning, wie der nördliche Teil des Scoresbysundes heißt. Unser Schiff wurde bald zum Schiffchen – klitzeklein wirkte die *Professor Multanovskiy* dort weit draußen bei ihrer Driftposition zwischen den monströsen Eisbergen.

Die bergsteigende Gruppe erreichte den „Vorgipfel“ nach gut 75-minütigem Aufstieg. Unterwegs hatte man sich von einer kleineren Gruppe getrennt, die auf halber Strecke die Aussicht genossen, danach aber ein gemütlicheres Tempo bergab einlegte. Sie erkundeten unter der Leitung von Matthias den eben zügig durchschrittenen Berghang etwas genauer und stiegen langsam wieder ab. Den Gipfelstürmern tat sich von ganz oben (ca. 350 Meter über Meer) ein unbeschreibliches Panorama auf. Die Sicht reichte bis zum Kapp Brewster in etwa 170 Kilometern Entfernung! Aber dazwischen lag der größte Parkplatz für Eisberge, den Grönland zu bieten hatte. Linker Hand, im Osten, bestaunten wir die herbstlich rot gefärbte Tundra des Jameson Landes, einem der größten zusammenhängenden Tundrengebiete der ganzen Insel. Vor uns, jenseits des Sundes, ragten die über 2000 Meter hohen Berge der Volquart-Boons-Küste auf, und im Südwesten verdeckte die kleine, aber steile Inselgruppe der Bäreninseln den Eingang zum Øfjord.

Aus dem Nichts tauchten unverhofft drei fremde Gestalten auf, eine davon mit Gewehr behängt. Ohne uns weiter zu beachten, kraxelten die drei behende über die Felsen und waren bald außer Sicht. Als wir unten bei den Hütten angekommen waren, begegneten wir den drei Einheimischen wieder, die zielstrebig auf die Hütten zuhielten. Zurück an Bord unseres Schiffes, wurde herzhaft geduscht und Flüssigkeit nachgefüllt – dann rief uns Charly 4 Minuten und 28 Sekunden vor Türöffnung zum Abendessen.

Den ganzen Abend und die ganze Nacht hindurch fuhr das Schiff durch den Scoresbysund ostwärts, vorbei an wunderschönen Eisbergen, die anfangs noch im sanften Licht des Abends und der Dämmerung leuchteten.

29. August 2007 – Ittoqqortoormiit & Nordatlantik

0730 Position: 70º27'N/ 22º02'W, Anfahrt Ankerplatz vor Ittoqqortoormiit, Lufttemperatur 4ºC, sonnig, windstill

Wer heute vor dem Gang zum Frühstücksbuffet den Blick aus den Fenstern warf, staunte nicht schlecht: Häuser! Die Brückenmannschaft war gerade dabei, ein paar hundert Meter vor der Ortschaft Ittoqqortoormiit/Scoresbysund zu ankern. Der Besuch dieses kleinen Dorfes war das große Ereignis

des Morgens. Wie mit den Verantwortlichen vor Ort abgesprochen, landeten wir um 9.45 Uhr Schiffszeit (was 8.45 Uhr Lokalzeit entsprach) an einem kleinen Kiesstrand zwischen den beiden durch einen Bach geteilten Ortsteilen. Die aus Deutschland stammende und nun in Ittoqqortoormiit lebende Ruth empfing uns dort und händigte uns einen Ortsplan aus, worauf die wichtigen Sehenswürdigkeiten, Aussichtspunkte und Gebäude eingetragen waren. Dieses Mal „durften" wir ohne bewaffneten Tundraführer ganz, ganz selbstständig durch den Ort flanieren. Erste Anlaufstelle war das kleine Touristenbüro, wo es Bücher und Souvenirs zu kaufen gab. Ferner lockten das kleine Museum, die Kirche, der Helikopter-Landeplatz (zwecks Aussicht) oder auch der Einkaufsladen. Einige besuchten das Hospital, andere fanden sich – freiwillig – in der Polizeistation wieder. An diesen und weiteren zentralen Besichtigungspunkten hatte die Ortsverwaltung junge Leute postiert, die stolz ihr Schulenglisch anwenden wollten und uns für Auskünfte zur Seite standen. Am Postschalter, der auch gleich als Bank fungierte, wurden die mit Fleiß geschriebenen Postkarten abgeschickt, im weißen Zelt hinter dem Touristenbüro machte man bei einem Pappbecher Kaffee Pause vom anstrengenden Dorfrundgang und vom ungewohnten, ermüdenden Geldausgeben. Unterdessen lachte die Sonne wieder wie gewohnt von einem blauen arktischen Himmel herab, und eine unsichtbare Strömung hatte kleine Eisbrocken in die Bucht getrieben.

Ab 12 Uhr mittags stand ein Schlauchbootpendelservice zur Verfügung, falls jemand vorzeitig zum Schiff zurück gelangen wollte. Beim Start des ersten *Multanovskiy*-Wassertaxis entdeckten wachsame Augen einen mächtigen Buckelwal, der keine 500 Meter vor der Siedlung herumschwamm. Der Wal konnte noch längere Zeit auch vom Schiff aus beobachtet werden, bis er sich in Richtung Fjordausgang davonmachte. Um 13 Uhr waren alle wieder an Bord, der Anker wurde gelichtet und die *Professor Multanovskiy* nahm Kurs auf den offenen Nordatlantik in Richtung Jan Mayen.

Hannes Grobe (oben) erläutert die Geologie der Region vom Mikkelsen-Denkmal in Ittoqqortoormiit aus, während die Schlittenhunde im Dorf vom nächsten Winter träumen.

Die dänische wie die norwegische Eiskarte wiesen auf einen breiten Treibeisgürtel hin, der uns den direkten Weg zur Vulkaninsel Jan Mayen versperrte, und dessen Durchquerung sicherlich wieder etliche Stunden an Zeit gekostet hätte. Der Kapitän berechnete deshalb eine südliche Variante unseres Kurses, um das Eisfeld an dessen südlichem Zipfel zu umrunden.

Während in der Abenddämmerung gegen 21.30 Uhr die letzten Bergspitzen Ostgrönlands im Meer versanken, näherte sich im Osten das von der Eiskarten versprochene Treibeisfeld. Gleichzeitig stieg die eiförmige Mondscheibe still und fast unbemerkt hinter dem Eis auf und die Lufttemperatur fiel auf beinahe null Grad Celsius. So fuhren wir in die lange Abenddämmerung hinein, auf dem Weg in ein neues Abenteuer.

Ittoqqortoormiit / Scoresbysund

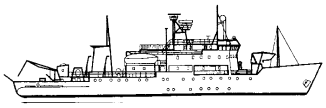
Ittoqqortoormiit wurde 1925/26 auf dänisches Betreiben hin als Kolonie angelegt, um Jägern aus Südostgrönland die Möglichkeit zu eröffnen, die wildreichen Gebiete des nördlichen Ostgrönland als neue Jagdgebiete zu erschließen. Der schwelende Territorialkonflikt zwischen Dänemark und Norwegen um dieses Gebiet hat bei der Anlage der Siedlung durch Dänemark sicherlich ebenfalls eine motivierende Rolle gespielt. Der dänische Polarforscher Ejnar Mikkelsen war eine treibende Kraft hinter diesen Bestrebungen und wählte den Siedlungsplatz im Eingang des Scoresbysunds aus. Als günstig erwies sich die Anwesenheit einer Polynia, also einer aufgrund von Strömungen auch im Winter eisfreien Stelle im Fjord, da dies gute Jagdmöglichkeiten besonders in dieser sonst so schwierigen Jahreszeit bot.

Nach Anlage der Siedlung wurden etwa 80 grönländisches Siedler aus der Region von Ammassalik nach Ittoqqortoormiit gebracht. Bei einem Zwischenstop auf Island gelangte ein Grippevirus an Bord, so dass ein Teil dieser ersten Siedler den folgenden Winter nicht überlebte. Die übrigen waren aber von den guten Jagdmöglichkeiten der Region angetan und blieben trotz des schwierigen Starts im neuen Ort. Heute hat Ittoqqortoormiit etwa 550 Einwohner, die meisten grönländischer Abstammung, die übrigen aus Dänemark. Es gibt eine Schule, eine Kirche und ein kleines Hospital, aber keine Möglichkeiten für weiterführende Ausbildung. Zusätzlich zum Ort gibt es zwei kleine Hüttensiedlungen in der Nähe beim Kapp Hope und Kapp Tobin, wo früher jeweils ein paar Jägerfamilien lebten. Diese Außenposten wurden ebenfalls 1925 angelegt, wie auch eine kleine, aber nicht mehr bewohnte Hüttensammlung bei Kapp Stewart.

Zweimal wöchentlich wird der gut 40 Kilometer entfernte Flughafen von Constable Pynt mit einer kleinen Linienmaschine aus Island angeflogen, eine regelmäßige direkte Flugverbindung an die Westküste von Grönland gibt es nicht. Von Versorgungsschiffen wird Ittoqqortoormiit Ende Juli und Anfang August angelaufen.

Ittoqqortoormiit ist die nördlichste Siedlung in Ostgrönland, weiter nördlich gibt es nur noch einige wenige Stationen für Forschung, Wetterbeobachtung und die Sirius-Patrouille.

(Zusammengestellt von Rolf Stange)



30. August 2007 – In Richtung Jan Mayen / 1. Seetag

0750 Position: 69º05‘N/ 17º37’W, Nordatlantik,
Lufttemperatur 5ºC, sonnig, fast windstill

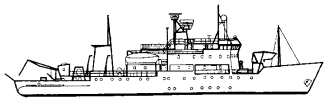
Eissturmvögel – unsere treuen Begleiter selbst mitten im Nordatlantik.

Schuld waren die Buckelwale, dass Rolf uns heute, auf unserem Seetag, ganze zehn Minuten früher als geplant durch seinen Weckruf aus dem Schlaf riss. Etwa 8 dieser 13 bis 17 Meter langen und gut 30 Tonnen schweren Meeressäuger hatten sich durch ihren hohen Blas (den „Atemhauch“ der Wale) verraten, den wir auf sehr ruhiger See schon von weitem entdeckt hatten. Doch es sollte nicht bei dieser einen Gruppe bleiben. Bald mischten noch etwa 4 Zwergwale mit, und zwischendurch gewannen zwei, drei Delfine (höchstwahrscheinlich Weißschnauzendelfine) unsere Aufmerksamkeit. Nach dem Frühstück wurden nochmals etwa 15 weitere Buckelwale gesichtet. Viele Vögel bevölkerten diese Wasserregion – und zusammen mit einem kurzen Blick auf die Seekarte konnte man eine mögliche Erklärung für diese große Zahl an Walen finden: geringere Wassertiefe (dank eines versunkenen Minikontinentes, der von Grönland bei der Atlantiköffnung abgetrennt wurde), möglicherweise deshalb nährstoffreicheres Wasser, darum die Vögel als optischer Indikator über Wasser für einen guten Nahrungsplatz – und deshalb die frühstückenden Wale…

Nachts hatten wir das Eisfeld strategisch geschickt umschifft, was uns um 6.10 Uhr heute morgen die südlichste Position der gesamten Reise einbrachte: 68°57‘N (und 18°14‘W). Inzwischen waren wir aber auf einen direkten Kurs nach Jan Mayens Küste zurückgekehrt. Die Ankunftszeit wurde auf morgen früh geschätzt.

Es blieb also Zeit für einen entspannten Tag an Bord, auf hoher See, mitten im Nordatlantik. Die Sonne schien durch ein paar harmlose Wolkenbänder, das Meer war anfangs ganz ruhig, nachmittags kam Dünung auf, leicht nur, aber genügend stark, um uns merken zu lassen, dass wir auf einer Schiffsreise waren… Die meditative Betrachtung des kreisrunden Horizontes aus Wasser und das konzentrierte Fotografieren der nahe vorbeifliegenden Eissturmvögel wurden öfters durch ein Vortragsprogramm unterbrochen, welches das in Grönland Erlebte aufarbeitete beziehungsweise der Vorbereitung auf Jan Mayen diente.

Natürlich waren die Attraktionen nach dem Abendessen noch nicht abgeschlossen – selbst ein Seetag mitten im Nordatlantik hält Überraschungen bereit. Dieses Mal traf uns die unverhoffte Lautsprecherdurchsage um 21.15 Uhr. In Fahrtrichtung voraus war der Beerenberg zu sehen, Jan Mayens 2277 Meter hoher Vulkan. Zu dieser Mitteilung gehörte allerdings noch der nicht unwichtige Zusatz, dass sich diese Bergspitze in sage und schreibe 170 Kilometern (92 Seemeilen) Entfernung befand!! Unsere Position betrug 70°10‘N/12°34‘W. Wie ein heller, in der Abenddämmerung treibender Eisberg ragte der Vulkangipfel über die Kimm. Phantastisch! Unwirklich! …und vielleicht der letzte Blick, den wir auf diesen Vulkan erhaschen würden, denn die Statistik strotzt nur so vor Pessimismus: Nur 4 bis 5 Tage im Jahr steht der Berg ohne Wolkenhülle mitten im Ozean, den Rest der Zeit verhüllt ihn ein grauer Wolkenwintermantel.



31. August 2007 –Jan Mayen

0630 Position: 70º56‘N/ 9ºW, 1,5 Seemeilen zur Küste von Sør-Jan, Nordatlantik, Lufttemperatur 5ºC, bedeckt, grau

Jan Mayen voraus! Wie schnell man doch wach wird, wenn eine verwunschene Vulkaninsel einen Steinwurf entfernt liegt…

Die ganze Nacht lang schwankte das Schiff in einer mäßigen Dünung, die leider stark genug war, um einige unter uns an die Leidensgrenze zu bringen. Die Landnähe beim Aufstehen tat dann allerdings wieder gut: Jan Mayen lag einen Steinwurf voraus. Dummerweise lief die Dünung geradewegs auf die Nordküste dieser verlorenen Vulkaninsel zu, wo unsere eingeplanten Landestellen lagen. Uns schwante nichts Gutes… Trotzdem liefen wir die Kvalrossbukta an, um die Situation für eine Landung an Ort und Stelle einzusehen. Allerdings waren bald die großer Brecher am Strand zu erkennen, und selbst wenn dort eine Anlandung möglich gewesen wäre – das Meer rund ums Schiff machte ein Ausbooten in die Zodiacs unmöglich. Rolf sah sich gezwungen, die Aktion Kvalross abzubrechen. Aber so schnell wollten wir uns natürlich nicht geschlagen geben. Die vorherrschende Wind- und Wellenrichtung gab Anlass zu der Hoffnung, dass die Südseite der Insel möglicherweise geschützt im Wind- und Wellenschatten lag. Also ließen wir die *Professor Multanovskiy* kurzer Hand nach Süden fahren, um die Südspitze zu umrunden und auf der anderen Seite nachzusehen.

Am Richterkrater vorbeifahrend, deutete Rolf auf die einzigen Eiskeile der Insel, die selbst vom Schiff aus noch gut zu sehen waren. Vor Sør-Jan klarte es sogar auf, die Sonne beleuchtete die unwirklich stark grün leuchtenden Moos- und Flechtenteppiche auf dem braunen oder schwarzen Lavasand der Insel. Tausende von Seevögeln begleiteten die *Professor Multanovskiy*, fast als ob wir ein Fangschiff wären. Die Neugierigsten waren wie immer die Eissturmvögel, aber es befanden sich auch Eis- und Heringsmöwen (der grauen Unterart *graellsii*) darunter. Immer dramatischer entwickelte sich der Blick in Richtung Südkap Jan Mayens, je weiter unser Schiff sich diesem südlichsten Punkt der Vulkaninsel näherte (gelegen auf 70°49,6‘N und 9°W). Steile Felswände, die zur Brutzeit im Hochsommer durch Zehntausende von Seevögeln besiedelt waren, leuchteten in der diffus scheinenden Sonne. Die Brandungswellen der Dünung schossen meterhoch an den Lavafelsen empor. Große Vogelscharen folgtem dem Schiff oder ruhten auf dem Wasser. Doch je mehr wir das Sørkap umrundeten, desto ruhiger wurde das Meer. Die kollektive Hoffnung an Bord wuchs! Sollte doch noch wider Erwarten eine Landung möglich sein? Als wir die Höhe der norwegischen Station erreicht hatten, wo sich normalerweise gefährlich hohe Wellen am

Robinson oder Freitag? Nein, Matthias erwartet die Zodiacflotte zur ersten Landung auf Jan Mayen!

Aschestrand brachen, dümpelten ein paar Wellenzünglein die flachen Strände hoch, und selbst hier rund ums Schiff war Ententeichstimmung eingekehrt. Jetzt aber nichts wie ab in die Boote! Jan Mayen schien uns regelrecht zu verwöhnen mit solch optimalen Bedingungen an der ansonsten so gefürchteten Südküste!

Nach einer kurzen Erkundungstour unserer Guides landeten wir alle in der kleinen Båtvika, einem runden Einlass mit flachem Strand zwischen bizzar geformten Lava-Ufern. Neben seinem Jeep stand bereits der Kommandant der Insel, ein norwegischer Armee-Offizier. Der kollegial wirkende Mittfünfziger mit schneeweißem Haar – Chef der 18 Seelen umfassenden Belegschaft – begrüßte uns freundlich. 48 Prozent unserer Gruppe machten sich sogleich auf den Weg zur nahe gelegenen Station, die anderen 52 Prozent vertrieben sich die Zeit bis zu ihrem Stationsbesuch durch einen Spaziergang auf der Aschestraße der Küste entlang. Obwohl der Himmel noch bewölkt war, schien die Sonne zwischendurch kräftig, vermochte aber die windbedingten kühlen Temperaturen (um die 5°C) nicht aufzubessern. Der Marsch in Richtung Wetterstation und Flugfeld glich einer Wanderung auf dem Mond, hätten uns das nicht ganz jugendfreie Straßenschild sowie der übermannshohe Wegweiser heimwehkranker Norweger abrupt wieder an unsere alte Erde erinnert. Linker Hand steil ansteigende Lavaklippen, rechts der enorm breite schwarze Sandstrand mit einer unglaublichen Menge an Treibholz. Und dahinter ein Meer, so ruhig und flach wie der Chiemsee – nur schon das eine Seltenheit sondergleichen!

Nach etwas über einer Stunde wechselten sich die Gruppen aus, so dass alle in den exklusiven Genuss eines Wetterstationsbesuches kamen. Die Info-Tour begann im geräumigen, angenehm eingerichteten Wohnzimmer mit einem Film in Deutsch über das Leben in Olonkinbyen, danach stand der Inselchef Rede und Antwort, und später wurde der Souvenirladen geöffnet. In unseren Socken schlurften wir an den interessanten Glasvitrinen vorbei, in denen Objekte aus der Geschichte Jan Mayens ausgestellt waren. Alte Fotos von Stationsteams und Besuchern, historische Landkarten, Schiffsplaquetten u.v.m. dekorierten die Wände.

Kurz vor 15 Uhr kehrten wir hungrig zum Schiff zurück, das in einer Distanz von etwa einer Seemeile vor der Küste ankerte. Unser flexibles Küchenteam mit Jocelyn und Marcelo hatte die Vorbereitung des Mittagessens verschoben, so dass wir unseren Inselbesuch ohne Zeitdruck durchführen konnten. Jetzt füllten sich die beiden Restaurants aber

Eindrücke der Landung bei der Station Olonkinbyen: der Stationsleiter Åge vor dem berühmten Schild, alte holländische Kanonen im Eingangsbereich, begummistiefelte Inselwanderer und entspannte Besucheridylle vor der Wetterstation (Rolf/links und Hannes in Urlaubspose).

schlagartig, denn a) hatten wir enormen Hunger mitgebracht, und b) sollte es bald ein zweites Mal an Land gehen!

Das Schiff fuhr keine zehn Meilen weiter nordostwärts. Immer noch an der gefürchteten und sonst so wilden Südküste, planten wir einen zweiten Landgang, denn See und Wetter waren weiterhin *un-un-unglauchlich* ruhig. Kaum waren Servietten und Besteck nach dem letzten Bissen Mittagessen abgelegt, heulten die Zodiacmotoren wieder auf.

Wir landeten bei der Eierinsel, die eigentlich gar keine Insel mehr war, sondern ein merkwürdiger, 217 Meter hoher Haufen schichtweise übereinander gelagerter Asche. Die steilen Klippen dieses seltsamen Gebildes boten den Seevögeln optimale Nistbedingungen. Nördlich davon führte ein breiter, weiter Sandstrand zu den Ruinen der ersten Wetterstation auf Jan Mayen. In den Jahren 1921 bis 1923 aufgebaut, blieb die Station bis im September 1940 in Betrieb. Um nicht in die Hände der deutschen Wehrmacht zu fallen, zerstörten die Norweger und Briten nach und nach die Gebäude. Zurück blieb ein kurioses Sammelsurium an Bauteilen, Fundamenten, Scherben, Holzsplittern, Drähten und Kabeln.

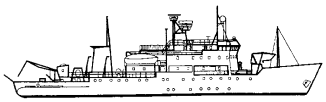
Eine kleine Hütte, nahe der Küste versteckt zwischen ein paar Felsen gelegen, war etwas jünger. Die während des Krieges auf Jan Mayen stationierte norwegische Garnison hatte sie als Spähposten errichtet.

Seit 1940 liegt die erste Wetterstation auf Jan Mayen von 1921 in Trümmern (ganz oben). Nach der Rückfahrt vom Strand bei der Eggøya (oben) setzten wir Kurs auf Spitzbergen.

Von hier aus trennten uns bloß noch 13 Kilometer Luftlinie vom 2277 Meter hohen Gipfel des Vulkans Beerenberg (letzter Ausbruch 1985). Doch leider hielten Wolkenbänder den Gipfel umhüllt wie ein großes vergletschertes Geheimnis.

Nachdem wir uns ausgiebig umgesehen hatten, ging es schließlich wieder zurück an Bord. Eine Weile noch folgten wir dem Beerenberg, dessen Spitze andeutungsweise durch die Wolken lugte, sonst jedoch verborgen blieb. Verabschiedet von einem wunderbaren Sonnenuntergang, gingen wir schließlich zum Essen und ließen diese einsame, faszinierende Insel zurück.

Distanzen im Nordatlantik	*Seemeilen*	*Kilometer*
Ny Ålesund/Svalbard – Kapp Brewster/Grönland	*730*	*1350*
Ittoqqortoormiit/Grönland – Kvalrossbukta/Jan Mayen	*270*	*500*
Olonkinbyen/Jan Mayen – Eingang Isfjord/Svalbard	*590*	*1090*



1. September 2007 – Unterwegs nach Spitzbergen / 1. Seetag

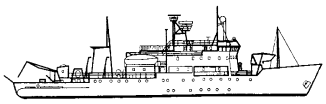
0900 Position: 72º50'N/ 3º16'W, rund 400 Seemeilen von Spitzbergen, Luft 4ºC, leicht bedeckt, ruhige See, Dünung.

Unseren ersten von zwei vollen Tagen im Nordatlantik zelebrierten wir mit einem *frühstücksartigen Mittagessen* fraM®, was auch die Langschläfer beglückte, denn Rolf hatte Milde walten lassen und diesen kulinarische Start in den Seetag erst auf 10 Uhr angesetzt. Als das Schiff erwachte, befanden wir uns 396 Seemeilen vor der Westküste Spitzbergens (geschätzte Fahrtzeit dorthin: 36 Stunden…), hatten den Mittelatlantischen Rücken gute zweitausend Meter unter dem Schiffsrumpf und brausten mit 11,5 Knoten (= 11,5 Seemeilen pro Stunde, also 21 Kilometern pro Stunde) auf den Greenwich-Meridian bei 0°W/E zu.

Nach dem Brunch ordnete man Gedanken und Erinnerungen, beobachtete das Meer von der Brücke aus oder nahm am abwechslungsreich gestalteten Vortragsprogramm teil. Das Wetter war ruhig, obwohl eine penetrante

Dünung das Schiff „in Bewegung“ hielt. Ohne Unterbruch folgten uns die Eissturmvögel. Einmal wurden sogar zwei Falkenraubmöwen gesichtet. Wale blieben (bisher…) unsichtbar.

Kurz vor 17 Uhr überquerten wir den 0-Grad-Meridian. Ein bisschen Vertrautheit stieg hoch, befanden wir uns doch ab jetzt wieder auf „unserer“, der östlichen Hemisphäre. Dies hatte auch zur Folge, dass wir einen administrativen Akt hinter uns bringen mussten, der – für manche – doch von größerer Tragweite sein sollte: Die Schiffszeit musste angepasst, d.h. um eine Stunde vorgestellt werden. Die Nacht war im Handumdrehen um 60 Minuten kürzer geworden…



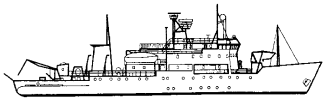
2. September 2007 – Unterwegs nach Spitzbergen / 2. Seetag

0800 Position: 75º51’N/ 5º35’E, Nordatlantik, 165 Seemeilen vor dem Isfjord, Luft 6ºC, leicht bedeckt, Gegenwind 5-6 Bf.

Stärker als vergangene Nacht hatte es auf dieser Reise noch nie geschwankt. Die salzverkrusteten Fensterscheiben auf der Brücke zeugten am Morgen von der Gischt, die sich nachts über das Vorschiff ergossen haben musste. Den ganzen Vormittag über wehte uns ein Wind mit Stärke 5-6 Beaufort entgegen. Erst nachmittags hatte sich das Meer etwas beruhigt, die Sonne schien von einem durch hohe Schleierwolken verzierten Himmel und wir näherten uns langsam aber sicher dem ersehnten Land.

Das Vortragsprogramm, gutes Essen, frische Luft tanken auf den Außendecks, das Lesen längst fälliger Bücher u.v.m. begleiteten uns durch diesen zweiten Seetag.

Abends überraschten uns die ufernahen Bergketten Spitzbergens, die unvermittelt aus dem Meer aufzutauchen schienen und erst noch von der untergehenden (!) Sonne rötlich beschienen wurden.



3. September 2007 – Isfjord: Alkhornet & Festningen

0630 Position: 78º06’N/ 13º20’E, Luft 3ºC, Einfahrt Isfjorden, weitgehend sonnig, ruhige See, windstill

Endlich Land voraus! Wir waren am Eingang des Isfjordes angelangt – und damit wieder im hocharktischen Spitzbergen eingetroffen. Ein leichtes Gefühl von Vertrautheit stieg auf beim Anblick der frisch verschneiten Berge. Nach einer intensiven Eisbärenobservierung durch Peter und Rolf erschallte der Aufruf zur Landung. Wir teilten uns bereits auf dem Schiff in eine Wandergruppe (welche bereits um 8.15 Uhr an den Strand gestellt wurde) und in eine Gruppe der Tundraspaziergänger, welche noch etwas weiter auf dem Schiff fahren durfte und schließlich direkt am Alkhornet/Ecke Tryghamna landete.

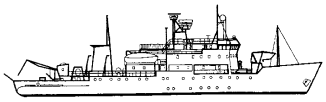
Eiskrusten deckten die vielen kleinen Bächlein ab. Vor der Küste im Meer sammelten sich Hunderte von Eiderentenjungen für den gemeinsamen Zug nach Norwegen. Die Luftwege über dem Isfjord waren stark belegt durch junge Dreizehenmöwen und junge Eismöwen. Auf der Tundra erbettelten zwei junge Schmarotzerraubmöwen ihr Frühstück von den Altvögeln, welche jenes gerade einer Dreizehenmöwe abgejagt hatten. Etwa 20 bis 30 Rentiere weideten in zahllosen kleinen Grüppchen weit über die Tundra verstreut, zum Teil schon mit gefegtem Geweih (noch blutig-rötlich), oder noch mit dem Bast überzogen – oder die wilden Typen, die ihren Bast erst teilweise abgefegt hatten und nun blutige Fetzen an ihren Geweihen herumtrugen, die im Wind wehten. Einige der großen Geweihträger näherten sich *uns* bis auf weniger als 10 Meter!

Die Rentiere auf der Tundra beim Alkhornet liessen sich durch den Besuch überhaupt nicht aus der Ruhe bringen.

In der Nähe des Landeplatzes statteten wir noch den Ruinen einer ehemaligen Trapperhütte einen Kurzbesuch ab, dann ging es über Stock und Stein (mehr Stein – im Meer draußen…!) mit den Zodiacs zum Mittagessen.
Am Nachmittag ließen wir die Reiseerlebenisse auf unserem letzten Tundraausflug bei Festningen, gegenüber dem Alkhornet, ausklingen. Zum Abschied stießen wir auf der Tundra mit dänischem Akvavit an, sogen die saubere Luft, die Stille, die weite Landschaft nochmals ganz tief ein – dann ging es zum Schiff zurück, zum letzten Gummistiefelputzen auf dieser Reise. Während dessen bog das Schiff in den nahen Grønfjord ein, so dass wir noch einen Blick auf die russische Bergbausiedlung Barentsburg werfen konnten und nahm danach Kurs auf Longyearbyen.
Vor dem Abendessen lud Rolf uns ein letztes Mal in die Bar ein, um uns die Details der bevorstehenden Abreise zu erläutern und um sich offiziell von uns zu verabschieden. Bei dieser Gelegenheit dankte er auch allen, die zum Erfolg dieser Reise beigetragen hatten, vor allem Kapitän Igor Stetsun und seiner 19-köpfigen russischen Mannschaft aus St Petersburg.

Schließlich gab es in den Restaurants ein leckeres *Multanovskiy*-Abschiedsessen, das Jocelyn und Marcelo für uns zubereitet hatten. Und als Abschluss bot Rolf im Vortragsraum eine Bilderrückschau von unserer Reise an und ließ die letzten Tage dabei noch einmal Revue passieren. Letztlich war es Zeit zu packen, während wir spät abends bei Longyearbyen anlegten.

Schön muss es gewesen sein, am Alkhornet (Hintergrund) als Trapper zu leben…



4. September 2007 Longyearbyen

78º13‘N/ 15º36’E, am Pier

Wie gewohnt, wurden wir ein letztes Mal über Lautsprecher sanft aus dem wohlverdienten Schlaf gerissen. Nach dem letzten *Multanovskiy*-Frühstück war es Zeit, sich zu verabschieden. Dann brachte uns ein Bus in den Ort und später von dort zum Flugplatz, wo um 15Uhr das Flugzeug in Richtung Heimat ging. Unser hocharktisches Abenteuer war vorbei!

Gesamte Reisestrecke:
2713 Seemeilen = 5025 Kilometer
Distanz zwischen nördlichstem und südlichstem Breitenkreis: 1318 Kilometer

Peter Balwin schrieb den Text und besorgte das Layout, Thomas Willke las quer und Rolf machte die Fotos, die Karte und las Korrektur.

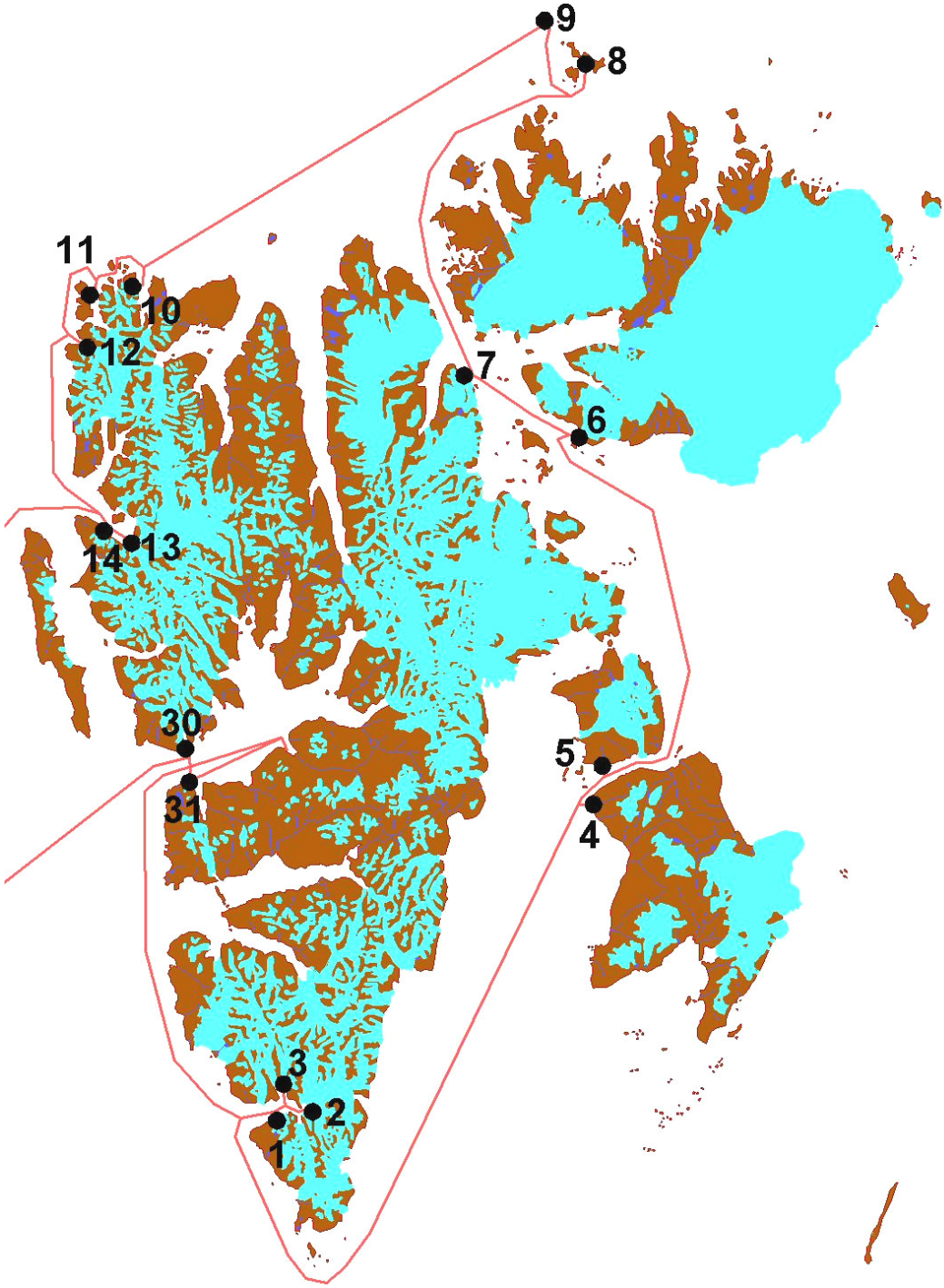
Wir danken Ihnen, dass Sie diese Reise ins arktische Spitzbergen und an die wilde Ostküste Grönlands an Bord der *Professor Multanovskiy* mit uns gemacht haben, und wir würden uns freuen, Sie einmal in den Polargebieten unserer Erde – Nord oder Süd – wiederzusehen!

www.oceanwide-expeditions.com

Eine Kopie dieses Reiseberichts mit den Fotos in Farbe finden Sie im Internet unter www.spitzbergen.de

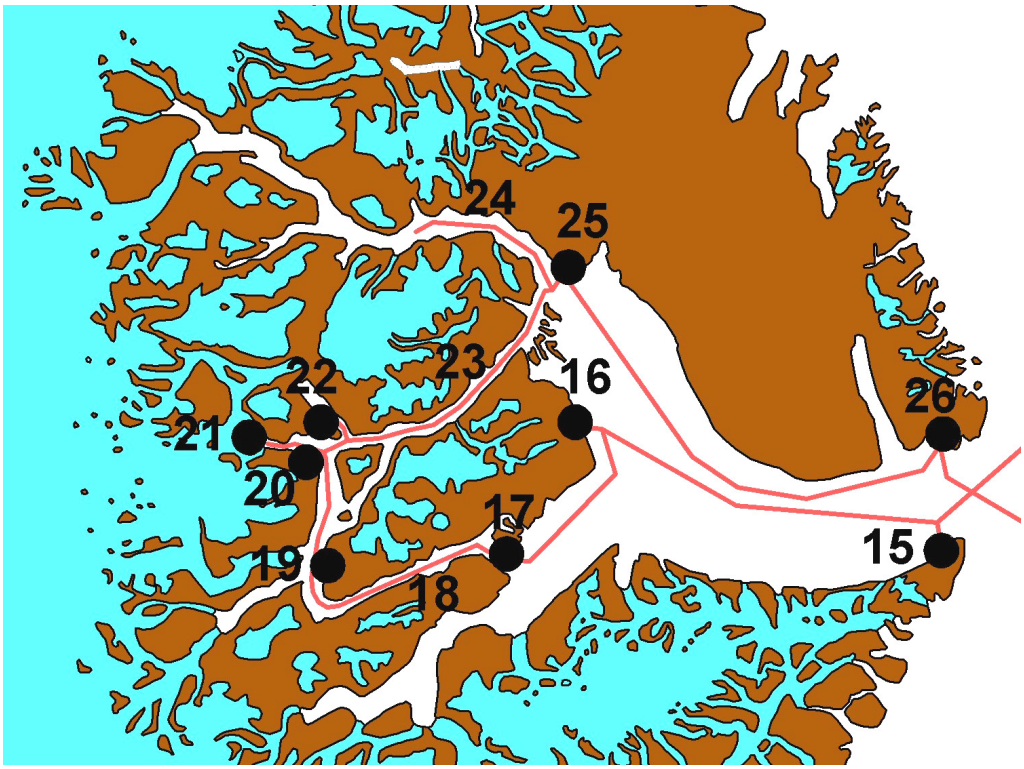
bild der wissenschaft-Leserreise: Vortrags- und Filmprogramm an Bord

1. 16. August	Der weiße Planet	Film
2. 17. August	Palaver geomorphologicum, Eiskeilnetze etc.	Rolf Stange, Hannes Grobe
3. 18. August	Die Dickschnabellumme, Kurzeinführung	Peter Balwin
4. 19. August	Die Arbeit des Alfred-Wegener-Institutes Vortrag und Film	Hannes Grobe
5. 19. August	Das Walross, Kurzeinführung	Rolf Stange
6. 20. August	Walfang im 17. Jahrhundert, Kurzeinführung	Peter Balwin
7. 20. August	Vögel Spitzbergens bestimmen	Peter Balwin
8. 20. August	Entstehung von Landformen in Spitzbergen, Kurzeinführung	Rolf Stange
9. 21. August	Klimakapriolen der Erdgeschichte, Vortrag	Hannes Grobe
10. 21. August	Die Arktis – eine Einführung, Vortrag	Matthias Kopp
11. 22. August	Vorfrühstücksvögel auf hoher See, Beobachtungspraxis	Peter Balwin
12. 22. August	Von der Kohle zu den Einzellern (Wissenswertes über Bergbau & Mikrobiologie)	Passagiere Friedrich Oertel und Angela Doege
13. 22. August	Bohren im Gedächtnis der Erde, Vortrag	Hannes Grobe
14. 22. August	Adaptations to the Arctic environment, Vortrag	Christopher Gouraud
15. 23. August	Palaver groenlandicum, Einstimmung u. Hintergründe	Rolf Stange
16. 23. August	Antworten aus der Eiszeit, Film	Hannes Grobe
17. 23. August	Pack- und Treibeis im Arktischen Ozean und in der Fram-Straße, Kurzeinführung	Peter Balwin
18. 29. August	Der Moschusochse, biologische und literarische Kurzeinführung	Peter Balwin und Rolf Stange
19. 29. August	Alfred Wegeners letzte Expedition, Film	Hannes Grobe
20. 30. August	Inuit – Woher sie kamen, wer sie sind, Vortrag	Peter Balwin
21. 30. August	Jan Mayen, Vortrag	Rolf Stange
22. 30. August	Die Erde lebt – die Erde bebt, Vortrag	Hannes Grobe
23. 30. August	Bird Migration, Vortrag	Christopher Gouraud
24. 1. Sept.	Jan Mayen Kaleidoskop. Nachträge & Fragen	Hannes Grobe, Rolf Stange
25. 1. Sept.	Geheimnisse der Photosynthese, Referat	Rolf Gademann
26. 1. Sept.	Nordlichter – physikalische Hintergründe, Referat	Adrian Biland
27. 1. Sept.	Was ist eine Klimakatastrophe? Vortrag	Hannes Grobe
28. 2. Sept.	Scoresbysund Hot Dogs; Hundeschlittenfahrten im Scoresbysund in Wort und Bild	Rolf Stange
29. 2. Sept.	Peary Land – Reise zum nördlichsten Landpunkt	Peter Balwin
30. 2. Sept.	Polarstern-Expeditionstagebuch in Wort und Bild	Hannes Grobe
Einige Male	Demonstration von Plankton u.a. unter dem von UNIS Longyearbyen zur Verfügung gestellten Mikroskop	Susanne Demmerle, Angela Doege (*DANKE!*)
Weitere Filme	Abenteuer Arktis: Leben am Nordpolarmeer Palos Hochzeit (Inuit-Spielfilm)	



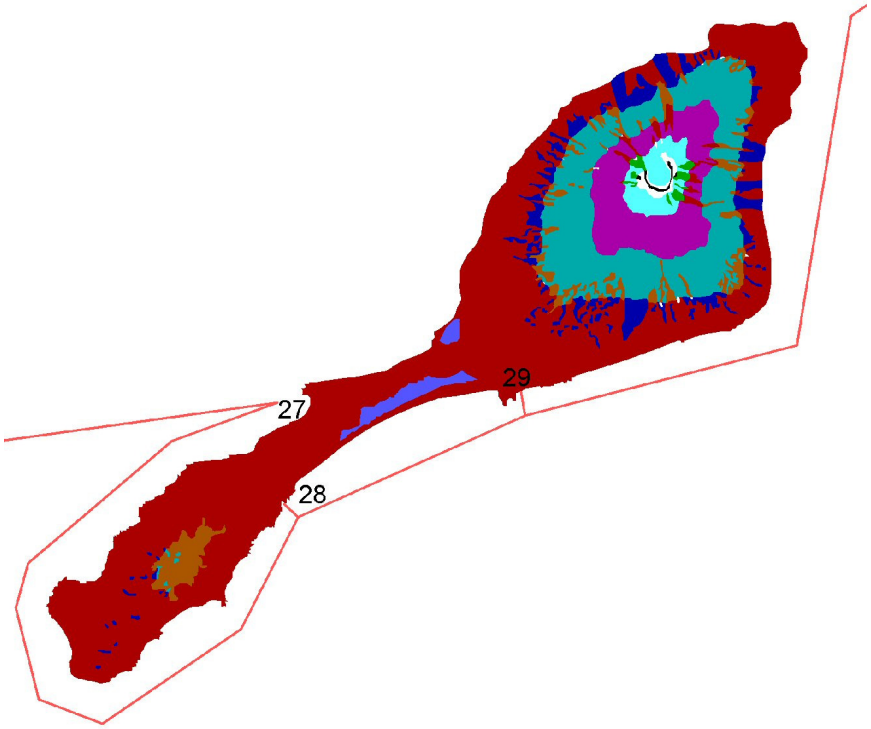
Reiseroute Spitzbergen

1. Gåshamna
2. Brepollen/Mendeleevbreen
3. Austre Burgerbukta
4. Kapp Lee
5. Sundneset
6. Torellneset
7. Alkefjellet
8. Phippsøya
9. Treibeis bei Rossøya/nördlichste Position
10. Hamiltonbukta
11. Smeerenburg
12. Magdalenefjord
13. Kongsfjord
14. Ny Ålesund
30. Alkhornet
31. Festningen



Reiseroute Ostgrönland

15. Kapp Brewster
16. Charcot Havn
17. Danmark Ø
18. Fønfjord
19. Rødefjord
20. Harefjord (Badestelle)
21. Harefjord (Gletscherfahrt)
22. Rypefjord/C.-Hofmann-Halvø
23. Øfjord
24. Nordvestfjord
25. Sydkapp
26. Ittoqqortoormiit



Reiseroute Jan Mayen

27. Kvalrossbukta
28. Olonkinbyen
29. Eggøya