



OCEANWIDE  
EXPEDITIONS

# Baldinger Reisen

Markus A. Bissig Fotografie	<b>B</b>	Seminare Workshops Reisen Bildagentur
<b>M</b>	<b>A</b>	

## *Spitzbergen*

12-21. September 2008

an Bord

## *S/V Noorderlicht*



Die *Noorderlicht* ist ein Zweimastsegler, gebaut 1910 in Flensburg und für längere Zeit als Feuerschiff in der Ostsee gefahren. Seit 1991 ist die *Noorderlicht* in holländischem Besitz und wurde nach holländischen Bestimmungen umgebaut. Die *Noorderlicht* ist 46 m lang, 6,5 m breit und fährt in Binnengewässern genauso wie auf allen Weltmeeren.

Mit:

<b>Kapitän:</b>	<b>Gert Ritzema (Niederlande)</b>
<b>1. Steuermann:</b>	<b>Dickie Koolwijk (Niederlande)</b>
<b>Bootsfrau:</b>	<b>Elisabeth Ritzema (Niederlande)</b>
<b>Köchin:</b>	<b>Anna Kors (Niederlande)</b>
<b>Fahrtleiter:</b>	<b>Rolf Stange (Deutschland)</b>
<b>Guide:</b>	<b>Cecilia Sandström (Schweden)</b>
<b>Altmuligmann:</b>	<b>Niels de Groot (Niederlande)</b>
<b>Gruppenleiter:</b>	<b>Rene Baldinger (Schweiz)</b>
<b>Fotografischer Leiter:</b>	<b>Marcus Bissig (Schweiz)</b>

Und 15 eifrige Polarfotographen aus der Schweiz und Deutschland

## 12. September 2008 – Longyearbyen

Position um 17:00 Uhr: 78°14' N / 15°37' E. Fast windstill, 6°C, teilweise bedeckt.

Pünktlich um kurz nach 14 Uhr landete unser Flieger auf der Landebahn der hocharktischen Metropole Longyearbyen, und kurz darauf begegneten wir bereits am Gepäckband unserem Fahrtleiter Rolf und seiner Mitarbeiterin Cecilia, welche dank eines *Noorderlicht*-Rettungsringes leicht erkennbar war. Unser Gepäck verladen wir in ein eigens zu diesem Zweck bereitstehendes Gefährt, welches sich daraufhin zum Hafen in Bewegung setzte, während wir nach Longyearbyen fuhren, wo wir nach ein paar Stunden Zeit hatten, um letzte Einkäufe zu tätigen, das Museum zu besuchen, einen Kaffee zu trinken und den Ort insgesamt zu erkunden.

Um 16.30 Uhr trafen wir uns wieder bei der Bergmannstatue im Zentrum, um gemeinsam zum Hafen zu spazieren, eine Distanz, die in einer guten Viertelstunde gemütlich zu bewältigen war. Hinter einer tristen Ebene aus schwarzem Kohlestaub wartete ein wahrhaft erfreulicher Anblick auf uns: Die *Noorderlicht*, deren roter Rumpf ein angenehmer Farbtupfer in der ansonsten gerade etwas trüben Landschaft war, streckte ihre beiden Masten stolz in den arktischen Himmel und wartete nur darauf, dass wir an Bord kamen. Wir bezogen unsere Kabinen und versammelten uns bald darauf im gemütlichen Salon, wo Skipper Gert und Fahrtleiter Rolf uns noch einmal an Bord willkommen hießen, uns die weiteren Mannschaftsmitglieder vorstellten und eine Einweisung in wichtige Sicherheitsroutinen sowie das tägliche Leben an Bord gaben.

Wir sahen uns an Bord in aller Ruhe um – alles war genauso schön wie zweckmäßig und strahlte die Atmosphäre eines alten Expeditionsschiffes aus. Tatsächlich hatte die *Noorderlicht* auch bereits eine fast 100-jährige Geschichte aufzuweisen.

Bald darauf ertönte der Feueralarm – nein, weder der Maschinenraum noch das Abendessen standen in Flammen, es sollte nur eine Übung sein. Kurz darauf standen wir mit Rettungswesten bekleidet (warme Sachen hatten wir aber auch noch an) auf dem Achterdeck, wo Steuermann Dickie uns noch schnell ein paar weitere Informationen zum Schiff gab.

Schließlich war es Zeit zu probieren, was Anna so in der Kombüse gezaubert hatte. Schnell stellte sich heraus, dass die Mahlzeiten genauso erfreulich ausfielen wie auch alles andere auf dem Schiff. Zwischenzeitlich glitten wir in den ruhig daliegenden Isfjord hinaus. Unser hocharktisches Abenteuer hatte begonnen!

Unser erstes Ziel für den morgigen Tag war die Ymerbukta auf der Nordseite des Isfjord. Diese kleine Nebenbucht hatten wir nach wenigen Stunden Fahrt erreicht, und etwa um 22 Uhr fiel der Anker. Wir betrachteten noch eine Weile die still im Dämmerlicht liegende, arktische Landschaft, bevor es für eine ruhige Nacht in die Kojen ging.

### 13. September 2008 – Ymerbukta, Prins Karls Forland

Position um 08:30 Uhr: 78°16' N / 13°58' E. Tiefe Wolkendecke, windstill, ca.5°C

Der Tag begann offiziell mit einem gemütlichen Frühstück um 08.30 Uhr, aber die meisten von uns hatten schon lange vorher die Lichtverhältnisse kontrolliert, um keine guten Fotogelegenheiten zu verpassen. Nach dem Frühstück wurde der Anker gelichtet, und die *Noorderlicht* setzte sich wieder in Bewegung, noch weiter in die Ymerbukta hinein, zum Gletscher Esmarkbreen. Die Wolkendecke hatte sich noch etwas weiter



*Hocharktische Stimmung am Esmarkbreen.*

gesenkt und hüllte die Berge in ein graues Kleid – eine wahrhaft hocharktische Atmosphäre, etwas mystisch, wie sie ohne weiteres auch aus dem *Herrn der Ringe* hätte stammen können. Die zerklüftete Abbruchkante des Esmarkbreen ragte drohend vor uns auf; stellenweise gähnten tiefe Gletscherhöhlen, während die Front an anderen Stellen senkrecht zum Wasser hinabfiel. Mehrfach krachten kleinere Eisstücke mit großem Donnerhall herunter, worauf zwei Bartrobben, die auf Eisschollen liegen und schliefen, nur gelangweilt den Kopf hoben.

Schließlich wendete Gert die *Noorderlicht* und wir setzten Kurs auf den äußeren Teil der Ymerbukta, wo wir auf der Westseite unsere erste Landung machen wollten. Es dauerte allerdings nicht lange, bis Rolf im Fernglas einen Eisbären entdeckt hatte, der genau an unserer Landestelle über die Tundra spazierte. Unser erster Eisbär gerade einmal 17 Stunden nach Abfahrt aus Longyearbyen!

Wir verlegten daraufhin unsere Landestelle etwas weiter in den Fjord hinein, um einen ersten, kleinen Tundraspaziergang zu machen. Dreimal fuhr das Schlauchboot hin und her, bis alle an Land waren, was aber schnell ging, da die *Noorderlicht* nur einen Steinwurf vom Ufer entfernt



*Landschaftsdetails am Vermlandryggen: Rasensteinbrech und zerklüftete Sedimentschichten.*

Anker geworfen hatte. Nahe der Landestelle gab es eine kleine Landspitze mit Gesteinsschichten, welche eine Vielzahl verschiedener Strukturen aufwiesen: Senkrechte Schichten standen neben mehr oder weniger horizontalen, Streifen erwiesen sich als uralte Wurmgänge und ein Kluftnetz hatte ein Muster aus regelmäßigen Rissen ins Gestein gezaubert. Rolf wusste zu berichten, dass es sich um flachmarine Sand- und Siltsteine aus der Trias handelte, die Schichten waren mit anderen Worten also fast 250 Millionen Jahre alt. Ursprünglich horizontal abgelagert, waren sie viel später, vor knapp 100 Millionen Jahren, kräftig deformiert worden, als es während der Öffnung des Nordatlantiks große Bewegungen in der Erdkruste gegeben hatte.

Schließlich zog ein aktuelles meteorologisches Ereignis unsere Aufmerksamkeit auf sich: Es hatte zu regnen begonnen. Wir verstauten die Kameraausrüstung wasserdicht und begaben uns zum Mittagessen zurück auf die *Noorderlicht*.

Mit westlichem Kurs hielten wir auf die Mündung des Isfjord zu, ließen Ymerbukta und Alkhornet mit ihren tiefen Regenwolken hinter uns und bogen schließlich in den Forlandsund ein, zwischen Spitzbergen und Prins Karls Forland. Die Wolken hatten sich auch hier soweit gesenkt, dass man sich in aller Ruhe irgendwelchen Tätigkeiten im Schiff widmen konnte, ohne allzuviel zu verpassen. Einige hatten sich warm eingepackt und leisteten der Mannschaft am Ruder Gesellschaft, während andere sich unter Deck bemühten, sich an die Bewegung des Schiffes zu gewöhnen. Wir hatten das Klüversegel gesetzt, und eine südliche Brise, unterstützt vom Motor, blies uns munter nach Norden, dem Prins Karls Forland entgegen.

Am späteren Nachmittag tauchte schließlich backbord voraus ein flacher Strand im Nebel auf. Zunächst wurde ein oranges Seezeichen sichtbar, dann zwei Hütten und schließlich entdeckten erfahrene Augen eine kleine Gruppe Walrosse am Ufer. Spontan ließ die Mannschaft den Anker fallen, und bald darauf waren wir alle mit Rettungswesten ausgerüstet auf dem Deck versammelt, um den Walrossen einen Besuch abzustatten.

Vorsichtig näherten wir uns, um die Tiere nicht aufzuscheuchen, und kamen so bis auf 30-40 Meter heran. Die Walrosse, sechs an der Zahl, hoben gelegentlich neugierig die Köpfe, ließen sich sonst aber nicht von uns stören, so dass wir in aller Ruhe die Stative aufstellen und uns der Fotografie widmen konnten. Die Hütten und das in großen Mengen herumliegende Treibholz machten sich dabei sehr gut.

Während des Abendessens ging es weiter nach Norden, durch den Forlandsund hindurch, dessen nur gut vier Meter flache Untiefe, welche größere Schiffe auf die Außenseite zwang, von unserer *Noorderlicht* ohne Weiteres passiert werden konnte.



*Der Schwimmverein vom Prins Karls Forland.*

#### **14. September 2008 – Smeerenburgbreen, Ytre Norskøya**

Position um 08:30 Uhr: 79°39' N / 11°05' E. Wolkendecke mit durchbrechender Sonne, steife Brise, ca.6°C

**S**obald wir den Forlandsund nach Norden verlassen hatten, war die *Noorderlicht* wieder der Dünung ausgesetzt, so dass mache die Nacht als bewegendes Erlebnis in Erinnerung behielten und es morgens gar nicht so einfach war, beide Augen dauerhaft zu öffnen. Am frühen Morgen hatten wir aber das Sörgattet passiert, die schmale und mit Untiefen versehene



*(Landschafts-)Erlebnisse beim Smeerenburgbreen.*

Meerenge zwischen der Insel Danskøya und der Hauptinsel Spitzbergen an deren Nordwestecke, so dass die Nacht einen ruhigen Ausklang hatte und wir in aller Ruhe frühstücken konnten.

Im innersten Smeerenburgfjord (Bjørnfjord genannt) schimmerte uns ein riesiger Gletscher entgegen, auf dem Sonnenstrahlen glänzten, die scheinwerferartig durch die Wolken brachen. Ein unglaublicher Anblick! Wir zögerten nicht lange, uns dorthin in Bewegung zu setzen, und vorsichtig manövrierte die Mannschaft das Schiff zwischen kleineren Eisstücken hindurch in das schwierige Gewässer. Sicherheitshalber nahmen wir das Segel bald herunter und verließen uns auf die Maschine, damit keine plötzliche Windböe uns auf versteckte Untiefen drücken konnte.

Die Stimmung war fantastisch. Nachdem wir mehrere kleinere Gletscher passiert hatten, befand sich die über 30 Meter hohe Abbruchkante des Smeerenburggletschers unmittelbar vor uns. Kleinere Eisstücke drifteten im Wasser, und die Gletscher waren von steilen Bergen umrahmt. Die Wolkendecke erwies sich als löchrig, und immer wieder brach die Sonne hindurch und zauberte die schönsten Lichteffekte auf die Eiswelt um uns herum.

Wir beschlossen, uns diesem Panorama ausführlich zu widmen, und um sämtliche Perspektiven zu bearbeiten, war der ganze Morgen nicht zuviel Zeit. Auch die *Noorderlicht* mit ihren Masten machte sich als Vordergrund gut, und Cecilia war die erste, die sich traute, das "Krähennest" zu erklimmen, den Ausguck oben auf dem Mast.

Schließlich hatten die meisten vom vielen Auslösen der Kamera Blasen am Zeigefinger, und es war Zeit abzdrehen. Wir steuerten wieder in den Smeerenburgfjord hinein, wo wir zunächst an eine Landung auf der Amsterdamøya gedacht hatten. Der Smeerenburgfjord erwies sich heute jedoch als rechter Windkanal, so dass eine Landung in dieser Gegend nicht infrage kam. Stattdessen segelten wir während des Mittagessens weiter nach Nordosten, und gegen 15 Uhr fiel der Anker auf der Ostseite der Ytre Norskøya. Immer noch blies eine steife westliche Brise, aber die *Noorderlicht* konnte so dicht unter Land ankern, dass wir ohne Probleme ins Schlauchboot steigen konnten. Das Ufer war recht steinig, aber bald standen wir an Land.

Diese felsige Insel war im 17. Jahrhundert ein Stützpunkt für Walfänger gewesen, die vor allem aus Holland kamen, zusammen mit ihren baskischen Lehrmeistern. Am Ufer waren noch mehrere Fundamentreste der Tranöfen zu sehen, in denen der Speck hunderter Grönlandwale zu Öl verarbeitet worden war. Auf einem Felsrücken auf der Westseite der Bucht befand sich ein Friedhof aus jenen lange vergangenen Zeiten. Offensichtlich hatte der Walfang nicht nur unter den friedlichen Meeressäugern seinen Blutzoll gefordert, denn es befanden sich etwa 180 Gräber vor uns – einer der drei größten Friedhöfe Spitzbergens überhaupt! (die anderen beiden großen stammen ebenfalls aus dem 17. Jahrhundert und befinden sich allesamt im Nordwesten Spitzbergens). Stellenweise waren auch noch Reste von Grabkreuzen und Särgen sichtbar.

Schließlich machten wir uns daran, den Berg zu erklimmen, welcher den größten Teil der Insel einnimmt. Der Name Zeeussche Uytikyk erinnerte daran, dass die Walfänger aus Zeeland (ein Ort in Holland) seinerzeit tagtäglich hochgestiegen waren, um nach Walen Ausschau zu halten. Ein mühseliges Geschäft: Der Berg war 1520 Dezimeter hoch, und die allermeisten davon waren ziemlich steinig. Trotzdem dauerte es nicht lange, bis wir die Höhe erklommen hatten. Zunächst hatten wir den Blick nach Süden auf Spitzbergen sowie die vorgelagerten Inseln und Sunden. Die Sonne brach durch die Wolken und zauberte dramatische Muster auf die Wasseroberfläche.

Nicht lange darauf standen wir auf der höchsten Erhebung neben einem großen Steinmann. Nach Norden hin hatten wir freien Blick auf den Nordpol und Alaska, das jedoch hinter einer fernen Nebelbank verborgen war und daher unsichtbar blieb. Der große, goldene Nagel, um den die Erde sich dreht, war im Teleobjektiv jedoch so gerade eben sichtbar ...



*Ytre Norskøya*

*Gipfelmarkierung*

*Walfängergrab aus dem 17. Jahrhundert*

Ein sanft abfallender Felsrücken führte uns auf der Ostseite der Insel ans Ufer zurück, und bald darauf hatten wir die Landestelle wieder erreicht. Genau pünktlich zum wohlverdienten Abendessen waren wir wieder an Bord der *Noorderlicht*.

Im Laufe des Abends folgten wir der Nordküste Spitzbergens ostwärts, bis schließlich gegen 22 Uhr bei Velkomstpynten, auf der Westseite des Eingangs zum Woodfjord, der Anker fiel.



## 15. September 2008 – Woodfjord: Mushamna

Position um 08:30 Uhr: 79°53' N/13°50' E. Überwiegend bedeckt, südliche Brise, ca.7°C

Nach einer ruhigen Nacht ging um 08 Uhr früh der Anker hoch und wir setzten Kurs nach Süden, in den Woodfjord hinein. Die Morgensonne schien durch die Wolken hindurch und ließ das naheliegende Land, die Nordostecke der Reinsdyrflya ("Rentierebene", Flachland am Ausgang des Woodfjord), in einem kräftigen Rot leuchten. Die Ursache hierfür waren rote Sandsteine, die vor über



*Kurs auf den Woodfjord.*

350 Millionen Jahren im Devon abgelagert worden waren und heute als Old Red bekannt sind. Nach dem Frühstück liefen wir in der Bucht Mushamna ein, wo wir den ersten Landgang des Tages geplant hatten. Kurz bevor wir Anker werfen wollten, erspähten scharfe Augen auf der Südseite der Bucht einen Eisbären. Ein beherzter Griff zur Handbremse brachte die *Noorderlicht* zum Stehen. Der Bär hingegen setzte sich in aller Gemütlichkeit in Bewegung. Im Gegensatz zu unserem ersten Bären aus der Ymerbukta störte sich dieser kaum an uns, wir schienen ihn nur daran erinnert zu haben, dass man nach dem Mittagschlaf ja einmal einen Verdauungsspaziergang einlegen konnte. In aller Ruhe spazierte Nanuk (wie der Eisbär auf grönländisch heißt) unter einer



*Unser Eisbär aus Mushamna.*

kleinen Steilküste am Strand entlang, wobei wir ihm in einer respektvollen Distanz folgten – nicht zuletzt deshalb, weil die küstennahen Gewässer voller Untiefen waren.

Schließlich drehten wir wieder ab und steuerten erneut in die Bucht Mushamna ein. Der innerste Teil war eine Lagune, die durch einen langen Strandwall vom Fjord beinahe

vollständig abgeriegelt war. Zielsicher steuerte Skipper Gert die *Noorderlicht* durch den engen Durchschlupf in die Lagune hinein, und kurz darauf rasselte die Ankerkette. Wir freuten uns noch über ein ruhiges Mittagessen in geschützten Gewässern, bevor es wieder ins Schlauchboot ging. Unterwegs machten wir ein paar Erfahrungen



*Die Lagune Mushamna.*

mit arktischem Gelände, da ein naheliegendes Flussdelta für einige Sandbänke gesorgt hatte, mit denen unser Schlauchboot prompt nähere Bekanntschaft machte, und an Land untersuchten einige von uns die schlammigen Fließberdedecken mittels Gummistiefelondierung. Von da an erwies



*Eindrücke aus Mushamna: Wasserfall (klein, aber fein), Schneehahnenfuß, Spiel mit Licht und Schatten, Frostmusterboden.*

sich das Gelände jedoch als trocken und gut zu gehen. Ein sanft ansteigender Rücken brachte uns in eine erhöhte Position, die eine hervorragende Perspektive auf die Bucht, die Lagune und die im Inland liegenden Täler bot. Vielfach verzweigte Flüsse führten schlammiges Schmelzwasser von den Gletschern über die breiten Talsohlen. Schneefelder sorgten für zahlreiche Kontraste, und die Sonne brach immer wieder durch. Ein paar spät blühende Pflanzen (möglicherweise war die Blütezeit lokal wegen einer langlebigen Schneedecke im Frühjahr verzögert) wie Schneehahnenfuß, Rasensteinbrech und Stengelloses Leimkraut sorgten für Farbtupfer. Die Stative wurden aufgebaut, und für gut 45 Minuten konzentrierten wir uns ausschließlich darauf, die Eindrücke auf Film (bzw. Speicher) zu bannen.

Schließlich setzten wir uns in Bewegung und stiegen weiter den Rücken hinauf, bis wir den vollständigen Blick auf das östlich gelegene Tal hatten. Horizontale Schneeflecken markierten



*Noch mehr Eindrücke aus Mushamna.*

alte Strandwälle, welche die Geschichte der nacheiszeitlichen glazialisostatischen Landhebung dokumentierten. Auf der anderen Seite des Rückens hatten wir große Teile von Woodfjord, Bockfjord und Liefdefjord mitsamt Reinsdyrflya im Überblick. Vor allem im Bereich des Bockfjord brach die Sonne durch die Wolken und tauchte die beeindruckende Landschaft in ein dramatisches Licht, das die Wahrnehmung begeisterte und die fotografischen Fähigkeiten herausforderte.

Auf dem Weitermarsch begutachteten wir noch ein paar Frostmusterböden, bis wir schließlich wieder die Lagune erreicht hatten.



*Unter Segel über den Woodfjord – und eine Dame, die viel friert.*

Bald darauf verließen wir die Lagune wieder und fuhren über den Woodfjord hinweg in den Liefdefjord ein. Eine muntere Brise blies in die Segel und ließ die *Noorderlicht* ohne Maschinenkraft zügig über das Wasser gleiten, zur großen Begeisterung derer, die sich an Deck befanden, aber die Freude war bei denjenigen, die gleichzeitig für die Zubereitung des Essens sorgten, nicht ganz uneingeschränkt. Beim Abendessen mussten wir mitunter gut auf unsere Teller aufpassen, die wiederholt dazu neigten, sich ganz von alleine in Bewegung zu setzen. Bald befanden wir uns wieder im Windschatten eines Bergmassives und setzten schließlich über den Liefdefjord hinweg. Auf dessen Westseite gab es eine hervorragend geschützte kleine Bucht auf der Nordseite des Erikbreen (-gletschers), in der bald darauf der Anker fiel, so dass wir uns auf eine ruhige Nacht freuen konnten.

### 16. September 2008 – Liefdefjord: Erikbreen, Monacobreen, Lernerøyane

Position um 08:30 Uhr: 79°36' N / 12°39' E. Überwiegend bedeckt, ca. 7°C

Die Nacht verlief in der Tat ruhig, und gut ausgeschlafen konnten wir in den Tag starten. Nach dem Frühstück ging es an Land, eine Fahrt von nur wenigen hundert Metern. Es folgte ein halbstündiger Spaziergang, um dem Erikbreen zu Leibe zu rücken. Dieser hatte bei einem Vorstoß, wahrscheinlich im frühen 19. Jahrhundert, einen großen Moränenwall geschaffen, sich seitdem aber wieder zurückgezogen, so dass sich zwischen Gletscher und Moräne nun ein See befand. Dieser war durch Sedimente schön rötlich gefärbt, und eine Reihe kleiner, flacher Eisberge trieb auf dem stillen Wasser umher. Die Sicht war gut, und eine Wolkendecke verlieh dem Anblick eine etwas düstere, dramatische Note. Richtung Süden tat sich schon der Blick auf den gewaltigen Monacobreen auf. Insgesamt waren die Aussichten so vielseitig, dass wir den halben Vormittag auf dem Moränenrücken verbrachten, um die Situation



fotographisch auszuschöpfen. Auf dem Rückweg passierten wir eine Reihe gewaltiger Findlinge und schöne Faltenstrukturen in dem alten Marmor, aus dem der geologische Untergrund bestand.

Die *Noorderlicht* verließ die schöne Bucht (Hornbækpollen) und setzte sich während des Mittagessens nach Süden in Bewegung, zum Monacobreen. Gegen 15 Uhr hatten wir die gewaltige Abbruchkante erreicht, die sich etwa 5 Kilometer weit erstreckte; tatsächlich bestand sie aus der kombinierten Gletscherfront des



*Gletscherlagune am Erikbreen mit flachen Eisbergen.*



Die Abbruchkante von Monacobreen (links vom Bergmassiv) und Seligerbreen.

Monacobreen zusammen mit dem unmittelbar benachbarten Seligerbreen. Getrennt wurden diese beiden Eisströme vom imposanten Bergmassiv des Stortingspresidenten (norweg.: Parlamentspräsident). Etliche kleinere und einige größere Eisberge trieben im Wasser, auf dem stellenweise Schwärme von Dreizehenmöwen, jungen Eismöwen (groß und grau) und Eissturmvögeln saßen. Mehrfach brachen Eismassen von der Abbruchkante ab.

Wir verbrachten über eine Stunde in einer sicheren Distanz von mehreren hundert Metern von den

Gletschern driftend, bis die Mannschaft Segel setzte und nördlichen Kurs einschlug. Auf der Ostseite des Liefdefjords, in einer Distanz von wenigen Kilometern vom Gletscher, befanden sich noch die Lernerøyane, eine kleine Gruppe felsiger Inselchen. Unser Skipper Gert und sein Steuermann Dickie steuerten die *Noorderlicht* geschickt durch das Gewirr aus Felsriffen und Inselchen hindurch – unter Segel, wohlgemerkt, und unser Fahrtleiter Rolf, der schon viele tausend Seemeilen in Spitzbergens Gewässern hinter sich hatte, konnte seine Begeisterung über die aufregende navigatorische Leistung selbst vom Krähenest aus kaum verbergen.



Passage zwischen den Lernerøyane.

Schließlich hatten wir im nördlichen Liefdefjord offene Gewässer erreicht und setzten noch ein weiteres Segel, so dass wir mit guter Fahrt von über 6 Knoten nahezu lautlos (nur der Generator lief natürlich weiter), aber zügig in Richtung Woodfjord und somit der Nordküste entgegen

segelten. Während des Abendessens verließen wir den Woodfjord und ankerten einige Stunden später vor der Nordküste, in der Nähe der Landspitze Biskayerhuken.

### 17. September 2008 – Raudfjord: Hamiltonbukta. Fuglefjord

Position um 08:30 Uhr: 79°50' N / 12°28' E. Teilweise bedeckt, westliche Brise, ca.4°C

Eine zunehmende Dünung hatte die *Noorderlicht* in den frühen Morgenstunden sanft schaukeln lassen, und kurz nachdem der Anker gelichtet war, ließ eine lebhafte westliche Brise die Gischt über den Bug sprühen. Als wir kurz nach dem Frühstück in den Raudfjord einliefen, lag das Schiff aber schon wieder ruhig im Wasser. Wir steuerten die Hamiltonbucht auf der Westseite des Fjords an. Zwischen etlichen kleinen Felsinselchen und Schären steuerte Gert



*Arktischer Herbst in der Hamiltonbukta.*

die *Noorderlicht* gekonnt hindurch, bis wir im innersten Bereich der Bucht angekommen waren. Bald darauf stiegen wir auch schon wieder ins Schlauchboot, um auf einer felsigen Halbinsel an Land zu gehen. Ein steiniger Anstieg brachte uns in eine Höhe von gut 300 Dezimetern, von wo aus wir eine perfekte Rundumsicht auf Berge und mehrere Gletscher hatten. Die Stimmung war nahezu eiszeitlich. Die Sonne stand dicht über den Bergen im Süden, und durch die schnell vorbeiziehenden Wolken wechselte das Licht alle paar Minuten. Die meisten verkürzten die Fotorunde mehr oder wenig freiwillig, da der scharfer Wind uns eisige Schneeschauer um die Kameras blies und das Temperaturempfinden recht arktisch war.

Wieder zurück an Bord, begutachteten wir noch das Auslaufen aus Hamiltonbukta und Raudfjord, bevor es Zeit zum Mittagessen war.

Der Plan für den Nachmittag sah eine weitere Landung vor, bei Sallyhamna im Svenskegattet, südlich der uns bereits bekannten Insel Ytre Norskøya. Der Westwind hatte jedoch noch weiter aufgefrischt und lies weiße Pferdchen munter über die grünblaue See traben, so dass an Ankersetzen und Schlauchbootfahren nicht zu denken war ("white horses", wörtlich "weiße Pferde", in der Seemannsprache Schaumkronen. Anm. d. Hrsg.). Stattdessen steuerten wir den Fuglefjord an, wobei zunächst eine weitere nautische Herausforderung zu bewältigen war: Die Passage zwischen der Insel Fugleøya und Spitzbergen war mit kleinen Inselchen und Felsenriffen gespickt, und wer Seekarte und Echolot aufmerksam verfolgte, konnte kaum nachvollziehen, wie Skipper Gert nicht nur seelenruhig die *Noorderlicht* durch das schwierige Gewässer steuerte, sondern gleichzeitig noch das Ufer nach Eisbären absuchte und uns auf interessante Vögel wie beispielsweise eine Skua aufmerksam machte.



*Spannende Einfahrt in den Fuglefjord – beim Gletscher Svidtjodtbreen.*

Unsere Aufmerksamkeit richtete sich jedoch mehr auf die imposante Landschaft. Erster Neuschnee hatte eine hauchdünne Schicht Puderzucker auf die ansonsten düsteren, schroffen Felsen gestreut. Die Berglandschaft schien hier im Fuglefjord noch steiler und abweisender zu sein als wir es bisher gesehen hatten, und der Gletscher Svidtjodtbreen sprengte wieder einmal alle Dimensionen: Während die meisten von uns die Distanz vom Schiff zur Abbruchkante auf gute 200 Meter schätzten, waren es laut Radargerät noch etwa 800. Die Gletscherfront selbst ragte an der höchsten Stelle etwa 70 Meter über den Fjord auf, wie eine überschlägige Winkelmessung ergab.

Wir verweilten eine längere Zeit in der Nähe des Gletschers und hielten die Szene photographisch fest. Es wurden auch mittels eines Keschers ein paar Eisproben aus dem Wasser gefischt, damit wir uns abends in der Bar noch der angewandten Glaziologie zuwenden konnten (schottische Schule). Als die *Noorderlicht* schließlich wieder wendete und aus dem Fuglefjord herausfuhr, waren wir froh, noch mehrere Stunden lang im geschützten Smeerenburgfjord zu fahren, bis es durch das enge Sjørgattet schließlich doch aufs offene Meer herausging, da der Westwind immer noch mit Stärke 6 um die Masten blies. Zum Abendessen wurde kurz vor der Ausfahrt noch einmal der Anker geworfen, damit das Essen sich zunächst wirklich nur in einer Richtung durch die Speiseröhre bewegen sollte, nämlich zum Magen hin.

Es stellte sich allerdings bald heraus, dass der Wind auf offener See bereits wieder merkbar abgenommen hatte. Viele ließen sich vom Seegang gemütlich in den Schlaf wiegen, während andere noch das Panorama der "Sieben Eisberge", wie der Küstenstreifen zwischen Magdalenefjord und Krossfjord wegen der sieben großen Gletscher schon von den Walfängern genannt wurde, mit Mondschein genossen.

## 18. September 2008 – Krossfjord: Fjortende Julibukta. Kongsfjord:

### Blomstrandhamna

Position um 08:30 Uhr: 79°07' N / 11°51' E. Ab 800 Höhenmetern bedeckt, gute Sicht, kein Wind, ca. 7°C

Nach Mitternacht war in der Fjortende Julibukta im Krossfjord der Anker gefallen, so dass die *Noorderlicht* völlig still lag, als wir aufwachten. Während des Frühstücks positionierten wir noch etwas tiefer in die Bucht hinein – in dieses schwierige, unvermessene Fahrwasser, in dem zudem noch überall kleinere Eisberge trieben, hatte Gert letzte Nacht im Dunkeln nicht mehr einfahren wollen. Bald ging es auf der Südseite der Bucht an Land, in unmittelbarer Nähe zum Gletscher (Fjortende Julibreen). Früher in diesem Jahr hatte sich durch den Rückzug der Abbruchkante dort eine Bucht im Eis gebildet, die von der Landseite aus gut und sicher zugänglich war, so dass wir der steilen Front dort näher kommen konnten, als dies vom Schiff, Boot oder einem normalen Ufer aus zugänglich gewesen wäre. Zwischen einem großen Stück Toteis und dem moränenbedeckten Rand des Gletschers hatte sich eine Öffnung



*Urzeitlandschaft aus Eis in der Fjortende Julibukta.*



*Gestrandete Eisberge.*

gebildet, in der wir uns positionierten. Ein Schmelzwasserbach kam unter dem Gletscher hervor, dessen Sedimente am Ufer ein kleines, strandartiges Delta aufgeschüttet hatten. Von der Wucht der Wellen, die durch abbrechende Eisberge entstehen könnten, zeugten viele kleine Eisstücke, die überall am Ufer verstreut lagen. Kurz:

Es gab Fotomotive in Hülle und Fülle, und zwei Stunden waren im Nu vergangen, bis wir uns mit reicher Ausbeute zurückbegaben zum Mittagessen.

Am frühen Nachmittag liefen wir in den Kongsfjord ein. In diesem befand sich die Blomstrandhalvøya, übersetzt "Blomstrandhalbinsel", die tatsächlich jedoch seit den frühen 1990er Jahren eine Insel war. Davor hatte der Gletscher Blomstrandbreen sie mit der Küste Spitzbergens verbunden.



*Passage zwischen Blomstrandgletscher und gleichnamiger Insel.*

Zwischenzeitlich hatte der Gletscher sich jedoch zurückgezogen und eine Passage zwischen Blomstrand und Spitzbergen freigegeben. Die *Noorderlicht* mit unserem Skipper Gert war 1994 möglicherweise das erste Schiff gewesen, das die damals noch sehr enge Passage durchfahren hatte. Seitdem war die Wasserstraße auf eine Breite von mehr als einer Meile angewachsen, hatte jedoch nichts von ihrer Faszination eingebüßt. Der Gedanke, dass dieses Fahrwasser noch vor nicht einmal 20 Jahren ein solider Gletscher gewesen war, war gleichermaßen erstaunlich wie erschreckend. Zu unserer Backbordseite lag der Blomstrandbreen friedlich und ließ gelegentlich ein paar Stücke Eis krachend ins Wasser fallen, während die *Noorderlicht* kleinere Eisberge beiseite schob und gleichzeitig zwei der seltenen, schönen Elfenbeinmöwen an uns vorbeiflogen.

Bald hatten wir die Passage hinter uns gelassen. Über der Blomstrandinsel kam die Sonne durch und warf ihre Strahlen auf zahlreiche, blitzende Growler und Bergy Bits, wie die kleinen und kleinsten Eisberge in der Sprache der Walfänger hießen. Nicht weit wälzten sich mehrere



*Storholmen, Kongsfjord: Geschichte und Landschaft.*

Gletscher die Berge herunter, und die charakteristischen Berge Tre Kroner ließen sich zwischendurch blicken.

Wir passierten eine Reihe kleinerer Inselchen, bis der Anker vor Storholmen fiel. "Storholmen" heißt übersetzt "Großes Inselchen", wobei "Inselchen" zutreffender ist als "groß": Man konnte in einer Viertelstunde gemütlich über das Eiland spazieren. In einer kleinen, geschützten Bucht gingen wir an Land, um den Hauch der Geschichte zu schnuppern: Der englische Unternehmer Ernest Mansfield hatte dort im frühen 20. Jahrhundert eine Hütte errichten lassen, während seine Firma Northern Exploration Company auf der nahegelegenen Blomstrandhalvøya versuchte, ein Marmorbergwerk zu betreiben. Dieser Versuch ging gründlich schief, und sowohl die verlassene Grube als auch die Hütte auf Storholmen stehen seitdem verlassen in Wind und Wetter (die Hütte spielte 1913 noch einmal eine wichtige Rolle als Basislager für Kurt Wegeners Hilfeunternehmen für die verschollene Schröder-Stranz-Expedition). Dicke Moospolster deuteten darauf hin, dass die Insel in vergangenen Jahren nur wenig betreten worden war. Tatsächlich gehört Storholmen zusammen mit den umliegenden Inseln zu einem Vogelreservat, das während der Brutsaison (15. Mai bis 15. August) nicht betreten werden darf, nur Wissenschaftler kommen gelegentlich mit einer Ausnahmegenehmigung, um die brütenden Eiderenten und Weißwangengänse zu untersuchen.

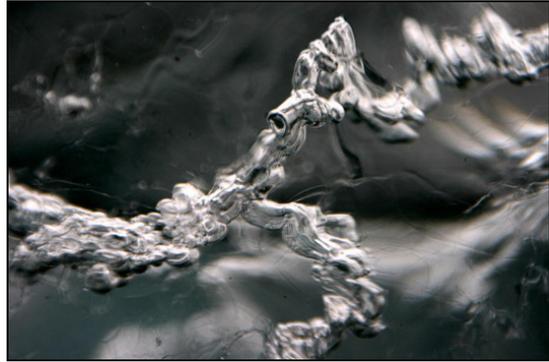
Die höchste Erhebung der Insel war schnell erklommen, dort befanden wir uns schätzungsweise 250 Dezimeter über dem Meeresspiegel. Trotz der eher bescheidenen Höhe war die Sicht großartig: Wir zählten nicht weniger als 16 größere Gletscher um uns herum. Bunte Flechten leuchteten im dämmerig werdenden Abendlicht, und leuchtendgrüne Moospolster gaben der Insel eine farbenfrohe Prägung.

Wieder an Bord, machten wir uns über das Abendessen her, während Gert und Rolf die Wettervorhersage studierten. Da kräftige Südwinde zu erwarten waren, wurde beschlossen, den Forlandsund möglichst schnell zu passieren, da die Fahrt durch diese Meerenge gegen Wind und Wellen eher unangenehm und die Passage der Untiefe bei kräftigem Seegang sogar potentiell gefährlich sein könnte.

### **19. September 2008 – St. Jonsfjord: Gaffelbreen, Gjertsenodden**

Position um 09:00 Uhr: 78°31' N / 12°54' E. Bedeckt, regnerisch, 8°C.

**T**atsächlich war die Nacht eher lebhaft ausgefallen, und den meisten fiel es eher schwer, sich aus den Federn zu schälen. Inzwischen war der Anker vor dem Gaffelbreen ("Gabelgletscher") im St. Jonsfjord gefallen. Der Regen war für Spitzbergen-Verhältnisse ungewöhnlich kräftig, was uns aber nicht davon abhielt, gegen 10 ins Schlauchboot zu springen – die meisten immerhin; das Wetter schien "Entdecker" von "Touristen" zu trennen ☺. Der Strand



*Faszination des Eises am Gjertsenodden, St. Jonsfjord.*

war förmlich übersät mit kleineren und größeren Gletschereisstücken, und wir verbrachten fast 2 Stunden damit, die verschiedenen Formen und Farben zu begutachten und photographisch festzuhalten. Die Vielfalt überstieg das Vorstellungsvermögen bei weitem, und auch innerhalb dieser recht langen Zeit war es kaum möglich, mehr als ein paar Beispiele ausgiebig zu betrachten.

Schließlich drehten wir noch eine kleine Runde, um wieder warm zu werden. Cecilia hatte zwischenzeitlich die Überreste einer verendeten Robbe sowie Eisbärenspuren entdeckt. Wir machten noch einen kleinen Abstecher zu einer alten Jägerhütte, die wahrscheinlich in den frühen



*Kleiner Wasserfall aus Schmelzwasser.  
Im Hintergrund der Gaffelbreen.*

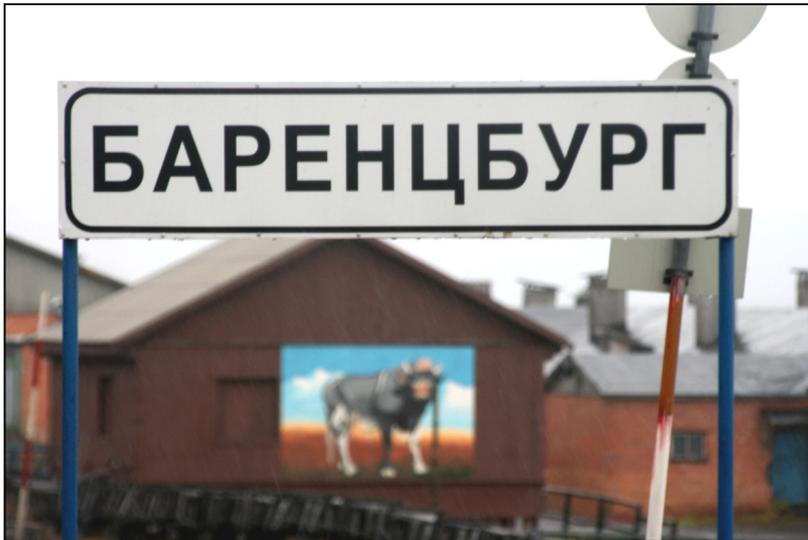
1920er Jahren aus soliden Treibholzstämmen gebaut worden war und über eine so luxuriöse Einrichtung wie ein separates Klohäuschen verfügte – in gebührendem Sicherheitsabstand zum Haupthaus, mit Fjordblick und hervorragender Frischluftzufuhr (die Tür fehlte).

Dennoch zogen wir die *Noorderlicht* dieser Nobelunterkunft vor und waren bald darauf zum Mittagessen wieder an Bord versammelt. Anschließend wurden Segel gesetzt und Kurs aus dem St. Jonsfjord heraus genommen.

## **20. September 2008 – Barentsburg**

Position um 09:00 Uhr: 78°08'N /14°11'E. Bedeckt, regnerisch, 6°C.

**K**urz nach Mitternacht hatten wir den Grønfjord erreicht und befanden uns somit wieder in Reichweite der Zivilisation – zumindest im weiteren Sinne, denn dort liegt die russische Bergbausiedlung Barentsburg, in der wir unseren letzten Landgang machen wollten; Ein kräftiger Gegensatz zu den letzten Tagen, in denen wir Natur pur erlebt hatten. 1912 wurde das Gebiet von einer norwegischen Bergbaufirma in Besitz genommen, die bald darauf mit dem Kohlebergbau begann, das Gelände aber schon 1920 an eine holländische Firma verkaufte. Diese veräußerte den Besitz 1932 wiederum an Russland. Nicht viel später gingen die Anlagen in den Besitz der staatseigenen Bergbaugesellschaft Trust Arktikugol über, in deren Hand sich Barentsburg auch heute noch befindet. Ihre besten Zeiten hatte der kleine Ort allerdings in den Jahren der Sowjetunion gesehen. Wegen eines Grubenbrandes im Frühjahr wurde derzeit noch nicht einmal Kohle abgebaut, mit dem Wiederbeginn des Grubenbetriebes war vor Sommer 2009



*Barentsburg: Ein Stückchen Russland in Spitzbergen.*

nicht zu rechnen und somit waren derzeit nur gut 300 Personen in Barentsburg. Mit der sozialistisch geprägten Architektur in arktischer Umgebung hinterließ der Ort einen tiefen Eindruck, der vom recht trüben Wetter nur noch verstärkt wurde. Fotografisch war Barentsburg derzeit deutlich ergiebiger als für Bergleute: Motive gab es überall, und die Zeit ging viel zu schnell vorüber. Es reichte gerade noch für einen kurzen Besuch im

Souvenirladen, der extra für uns öffnete, und ein paar fanden sich für ein wärmendes Getränk nach russischer Tradition in der Hotelbar ein.

Zum Mittagessen hatten es aber alle wieder zurück zur *Noorderlicht* geschafft, und bald darauf glitt das Schiff aus dem Grønfjord hinaus und bog nach Osten ab, in den Isfjord ein mit Kurs auf Longyearbyen. Wir passierten die russische Hubschrauberbasis Heerodden, die alten, längst verlassenen Siedlungen Colesbukta (Hafen, zu Grumantbyen gehörend), Grumantbyen (russischer Kohlebergbau, 1962 aufgegeben) sowie die steilen Klippen des Fuglefjellet, bis wir am späteren Nachmittag in den Adventfjord einfuhren und schließlich bei Longyearbyen anlegten.

Unser hocharktisches Abenteuer war zu Ende.

Einige nutzten die Gelegenheit, um noch einen Spaziergang in Longyearbyen zu machen, bis es um 19 Uhr Abendessen gab, das zur Feier der schönen Fahrt heute besonders festlich gestaltet war.

## **21. September 2008 – Longyearbyen**

Position um 08:30 Uhr: 78°14'N/15°37'E. Wetter: arktisch. Temperatur: kühl.

**D**as letzte gute *Noorderlicht*-Frühstück gab es heute um 08.15 Uhr, so waren wir ausgeruht für einen langen Heimreisetag. Gegen 9 Uhr mussten wir schweren Herzens von Bord, gerne hätte so mancher die nächste Reise noch mitgemacht. Ein Bus brachte uns nach Longyearbyen, wo ein paar Stunden Zeit blieben, um diese hocharktische Metropole zu erkunden und um das sehr schöne Museum aufzusuchen, bevor am frühen Nachmittag das Flugzeug in Richtung Heimat ging. Viele wussten schon: Es sollte nicht der letzte Aufenthalt im hohen Norden gewesen sein.

*Vielen Dank, alles Gute und auf Wiedersehen,  
irgendwo zwischen den Polen!*

Rolf hat dieses Reiselogbuch geschrieben und mit Fotos und Karte versehen.

**Dieses Reisetagebuch ist im Internet erhältlich: [www.Spitzbergen.de](http://www.Spitzbergen.de)**

**Oceanwide Expeditions**  
[www.oceanwide-expeditions.com](http://www.oceanwide-expeditions.com)

**Markus A. Bissig**  
[www.bissigfotografie.ch](http://www.bissigfotografie.ch)  
[mabissig@bluewin.ch](mailto:mabissig@bluewin.ch)

**René Baldinger**  
[www.baldinger-reisen.ch](http://www.baldinger-reisen.ch)  
[rene.baldinger@bluewin.ch](mailto:rene.baldinger@bluewin.ch)

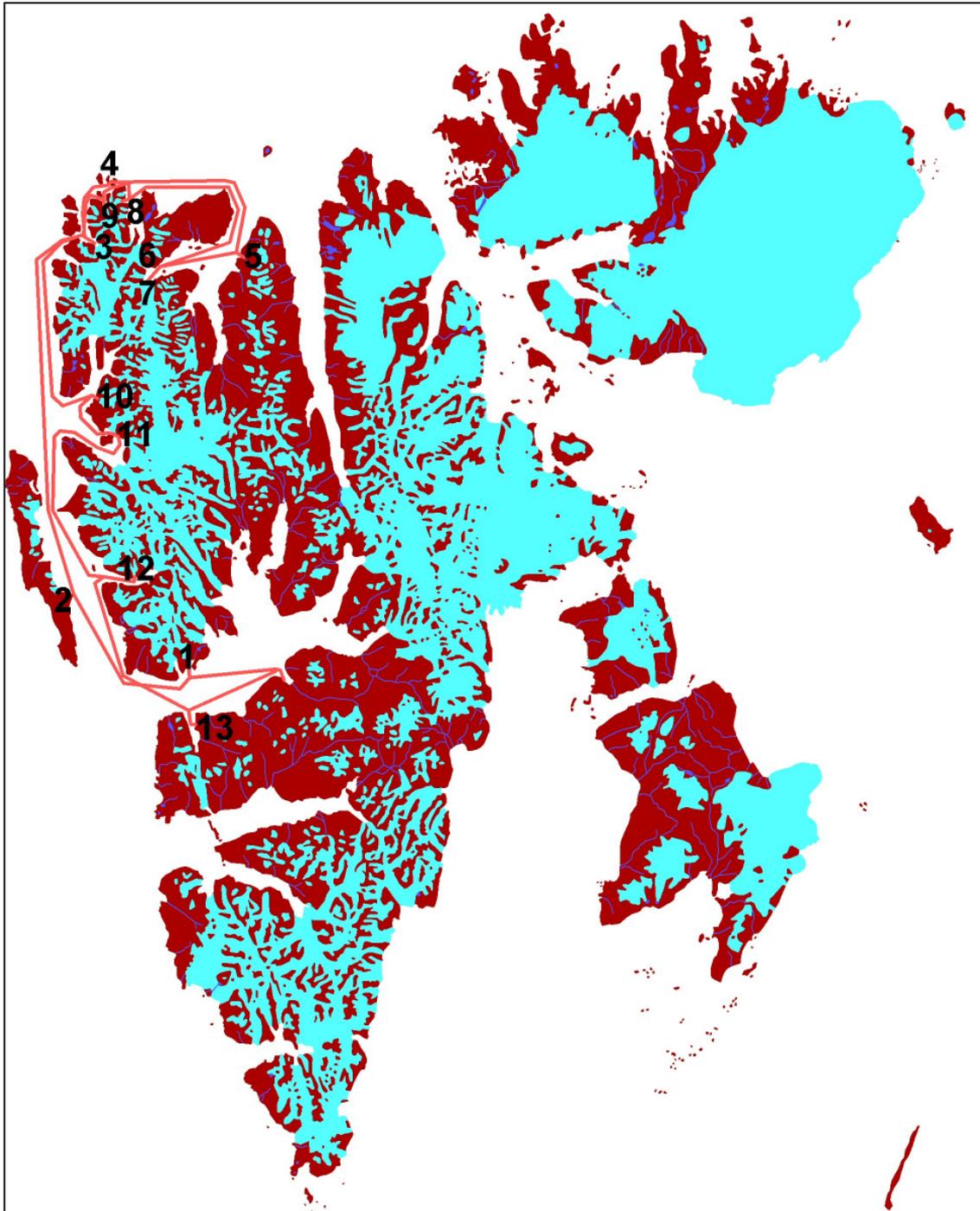
**Rolf Stange**  
[www.spitzbergen.de](http://www.spitzbergen.de)  
[rolf.stange@spitzbergen.de](mailto:rolf.stange@spitzbergen.de)

Sonnenauf- und Untergangszeiten

Datum	Position	Geogr. Breite	Geogr. Länge	Sonnenaufgang (Ortszeit)	Sonnenuntergang (Ortszeit)
13.09.	Ymerbukta	78°16'	13°58'	05.20	20.37
14.09.	Smeerenburgfjord	79°39'	11°05'	05.27	20.55
15.09.	Velkomstpynten	79°53'	13°50'	05.23	20.37
16.09.	Hornbækpollen	79°36'	12°39'	05.30	20.29
17.09.	Biskayerhukun	79°50'	12°28'	05.47	20.22
18.09.	Fjortende Julibukta	79°07'	11°51'	06.02	20.11
19.09.	St. Jonsfjord	78°31'	12°54'	06.09	19.55
20.09.	Barentsburg	78°08'	14°11'	06.13	19.14
21.09.	Longyearbyen	78°14'	15°37'	06.14	19.27



*Die Noorderlicht in der Fjortende Julibukta.*



1. Ymerbukta: Esmarkbreen, Vermlandryggen
2. Prins Karls Forland: Poolepynten
3. Smeerenburgbreen
4. Ytre Norskøya
5. Woodfjord: Mushamna
6. Liefdefjord: Erikbreen
7. Liefdefjord: Monacobreen

8. Raudfjord: Hamiltonbukta
9. Fuglefjord: Svidtjodtbreen
10. Krossfjord: Fjortende Julibukta
11. Kongsfjord: Blomstrandhalvøya, Storholmen
12. St. Jonsfjord: Gjertsenodden
13. Grønfjord: Barentsburg