

Falkland Inseln – Südgeorgien – Süd Sandwich Inseln – Antarktis

Reisetagebuch
01.-23 November 2013

MV Ortelius



Die MS *Ortelius* wurde nach dem niederländischen Kartographen Abraham Ortelius (1527-1598) benannt, der 1570 den ersten modernen Weltatlas publizierte, das Theatrum Orbis Terrarum (Theater der Welt). Die MS *Ortelius* wurde 1989 in Gdynia in Polen als Forschungsschiff für die Russische Akademie der Wissenschaften gebaut und auf den Namen Marina Svetaeva getauft. 2011 wurde sie von Oceanwide Expeditions gekauft. Das Schiff wurde in *Ortelius* umbenannt und fährt heute unter neuer Flagge als Passiergierschiff mit Platz für 100 Passagiere. Die MS *Ortelius* is 91 m lang, 17,6 m breit und hat einen Tiefgang von 5.80 m. Sie besitzt die Eisklasse UL1/1A (stärkste Eisklasse für Passagierschiffe), eine Spitzengeschwindigkeit von 13 Knoten und einen 3200kW Dieselmotor.

Mit:

Kapitän – Ernesto Barria Vargas (Chile)

und

Nautische Crew/Maschinenraum:

Erster Offizier – Artur Yakovlev (Chile) Zweiter Offizier – Martin Metsniit (Estland) Dritter Offizier – Marin Matei Mocanu (Rumänien)

und Patricio, Alberto, Edvinas, Vyacheslav, Indrek, Ilya, Darko, Andrey, Geasar, Lauren, Andy, Volodymyr, Andrejs, Vitalijs, Janusz, Oleg

Expeditionsteam:

Fahrtleiter – Delphine Aurés (Frankreich)
Fahrtleiterassistent – Saskia Travert (Reunion)
Guide – Tom Hart (UK)
Guide – Gemma Clucas (UK)
Guide – Rolf Stange (Deutschland)
Guide –Henryk Wolski (Deutschland)

Schiffsarzt – Dr. Rutger Stellke (Deutschland)

PolarNews-Lektor – Michael Wenger (Schweiz)

Hotel Team:

Hotelmanager – Natascha Wisse (Niederlande) Assistierender Hotelmanager – Dejan Nikolic (Serbien) Küchenchef – Christian Gossak (Österreich) Sous Chef – Khabir Moraes (Indien)

und Lusyianna, Rolando, Rogelio, Rosi, Recto, Charlemagne, Ann, Sabrina, Joel, Marvin, Noelle, Mary Jane, Maricel, Glizyle und Alfred

Und 88 Polarfahrende aus zwölf verschiedenen Ländern. Insgesamt waren 25 Nationalitäten an Bord vertreten.

01. November 2013 - Puerto Madryn

16:00 Position: 42°45'/S 64°53' W, an der Pier von Puerto Madryn. Sonnig und warm.

Heute war es Zeit, das antarktische Abenteuer zu beginnen. Viele hatten bereits Aufenthalt in Argentinien gehabt und Buenos Aires und die Umgebung von Puerto Madryn einschließlich der Peninsula Valdés erkundet, bevor es heute nachmittag hieß, sich auf der *Ortelius* einzuschiffen, unser Zuhause für die nächsten gut 3 Wochen.





In schönstem Sonnenschein fanden wir uns beim Schiff am Ende der langen Pier ein, ließen unser Gepäck scannen und begaben uns an Bord, wo wir von Hotelmanagerin Natascha und ihren Mitarbeitern begrüßt und eingecheckt wurden. Nun stand viel an, von einer ersten Information über das Leben an Bord, die obligatorische Sicherheitsübung bis hin zum Anlegen der Rettungswesten und Versammeln bei den Rettungsbooten, die offizielle Begrüßung durch Kapitän Ernesto Barria und Fahrtleiterin Delphine Aurés und schließlich das Abendessen. Unterdessen glitten wir durch ruhiges Wasser hinaus auf den Südatlantik und nahmen Kurs auf die Falkland Inseln.

Samstag, 02. November 2013 – Auf See in Richtung Falkland Inseln

Position (08:00 Uhr): 44°57,2 'S/63°20,1 'W. Wetter: 17,4°C, leichte Brise, neblig, ruhige See

Wir hätten kaum mehr Glück mit dem Wetter haben können, denn die berüchtigten Roaring Forties (brüllende Vierziger) empfingen uns mit strahlender Sonne und so wenig Seegang, dass es auf der *Ortelius* kaum zu bemerken war. Somit konnten wir ganz entspannt den offenen Ozean genießen und uns dem Vortragsprogramm widmen. Rolf eröffnete mit einer Einführung in das hier omnipräsente Thema Seevögel. Unterbrochen von den Essenszeiten, ging der erste Tag auf See somit ruhig vor sich hin.





Sonntag, 03. November 2013 – Auf See in Richtung Falkland Inseln Position (08:00 Uhr): 49°32,5′S/61°45,2′W. Wetter: 7°C, Wind 5, sonnig, ruhige See

Der Sonnenschein blieb uns treu, aber der Wind hatte merklich aufgefrischt, so dass die *Ortelius* nicht mehr so ruhig im Wasser lag wie noch gestern. Für den einen oder die andere war die Bewegung etwas zuviel des Guten, so dass die Präsenz beim Mittagessen doch sichtlich ausgedünnt war.

Davon abgesehen, verlief der Tag zunächst ruhig mit dem vorgesehenen Vortragsprogramm. Delphine und Rolf gaben ein paar für alle Landungen wichtige Informationen über den Gebrauch der Zodiacs, gutes Benehmen im Pinguinland und natürlich unsere Pläne und Hoffnungen für den kommenden Tag in den Falkland Inseln.

Während wir in der Begleitung zahlloser Seevögel (v.a. Riesensturmvögel, Schwarzbrauenalbatrosse und Kapsturmvögel) weiter nach Südsüdost fuhren, kamen im Laufe des Nachmittags die ersten Ausläufer der Falkland Inseln in Sicht. Die im Nordwesten vorgelagerten Inseln waren die Jason Islands: schroffe Felsrücken, von grünem Vorland umgeben, die windumtost in den Wellen standen. An eine Anlandung war unter diesen Bedingungen nicht zu denken, aber es waren erste Eindrücke der grünen Landschaft der Inseln im blauen Meer unter blauem Himmel, in dem Schwarzbrauenalbatrosse in scheinbar unendlicher Zahl unterwegs waren. Tatsächlich liegt auf Steeple Jason die größte Kolonie der Falklands mit zehntausenden von Schwarzbrauenalbatrossen.





Schließlich neigte der Nachmittag sich dem Ende entgegen. In der Bar informierten Delphine und Rolf uns zu unseren konkreten Plänen für morgen; nun hieß es Daumen drücken, dass das Wetter uns keinen Strich machen würde. Voller gespannter Erwartung beendeten wir den Tag.

Montag, 04. November 2013 – Falkland Inseln: Carcass Island & Westpoint Island

Position (08:00 Uhr): 51°18,9 'S/ 60°30,5 'W. Wetter: 7°C, Wind 5, klar, sonnig

Heute nun sollte das echte Abenteuer endlich wirklich losgehen. Nachts hatten wir in sicheren, von mehreren Inseln weitgehend geschützten Gewässern driftend die Dunkelheit abgewartet, um uns mit erstem Tageslicht der Insel Carcass Island anzunähern. Bereits früh zeichnete sich ab, dass der ursprüngliche "Plan A" wohl kaum realisierbar war, tatsächlich würden wir wohl froh sein müssen, wenn wir überhaupt an Land gehen konnten. Bei dem Wind war an eine Zodiaclandung bei der kleinen Siedlung auf Carcass jedenfalls nicht zu denken.

Die Ostseite der Insel stellte sich aber als hinreichend geschützt heraus. Nach dem heute vorgezogenen Frühstück fiel der Anker, die Mannschaft ließ die Zodiacs zu Wasser und bald darauf stiegen wir in die Boote.

Die Fahrt an Land über etwa eine halbe Meile war dem Umständen entsprechend spritzig, aber problemlos. Dafür konnten wir an einem fast weißen Sandstrand mit tiefblauem Wasser aussteigen. Der Farbenreigen wurde vom tiefen Grün des Tussoc-Grases komplimentiert. Nach wenigen Metern war eine grasbedeckte Ebene erreicht, in der hunderte von Gänsen rasteten. Mehrere Gruppen von Eselspinguinen waren hier und da und dort verteilt, es handelte sich um Brutkolonien, und viele hockten bereits auf Eiern. Eine große Gruppe von Eselspinguinen stand auf dem weißen Sandstrand, was äußerst malerisch aussah.

Bei genauem Hinschauen stellte sich heraus, dass zwischen den Eselspinguinen auch einzelne Magellanpinguine standen, die aber jeweils bald in ihren Bruthöhlen verschwanden und somit nicht so zahlreich sichtbar waren, wie sie tatsächlich vorhanden waren.

Im hohen Tussock-Gras wie im offenen Gelände waren zahlreiche Vögel unterwegs, von den unübersehbaren Tangund Magellangänsen bis zu den kleinen Vertretern wie Feuerland-Austernfischer und dem Langschwanz-Soldatenstärling mit seiner schönen roten Brust.

Ein kleiner Spaziergang führte auf einen Aussichtshügel, von dem aus sich das volle Panorama der nordwestlichen Falkland Inseln vor uns ausbreitete. Dort oben war besonders gut spürbar, dass wir uns in den "furious fifties" befanden, die Brise war in der Tat beeindruckend.

Gut, dass die *Ortelius* sich auf der wenigstens relativ geschützten Leeseite von Carcass Island befand, so dass die Rückkehr zum Schiff, rechtzeitig zum Mittagessen, keine Probleme bereitete.

















Für den Nachmittag hatten wir eine Landung auf Saunders Island geplant mit Besuch bei weiteren Pinguinen und einer Schwarzbrauenalbatroskolonie. Schon während der Anfahrt wurde offensichtlich, dass der Wind auf Saunders definitiv keine Anlandung erlauben würde. Anstatt somit unsere Zeit mit der Fahrt zu dieser Insel zu verschwenden, setzten wir Kurs auf Westpoint Island, wo die Landestelle sich zumindest auf der windabgewandten Seite der Insel befand. Keine Garantie für eine Anlandung, aber immerhin.

Vor Ort pfiff der Wind mit beeindruckender Stärke über die flachhügelige Insel hinweg, aber wenigstens war die Wasserfläche begrenzt, so dass die Wellen nicht zu groß waren und wir in die Boote steigen konnten. Für die weniger geübten Zodiacfahrer war es eine aufregende Fahrt, auf der sich der eine oder andere kräftige Spritzer Seewasser nicht vermeiden ließ. Aber was wäre eine Fahrt über den berüchtigten Südozean ohne eine Handvoll Wasser im Nacken?

Die Anlandung war auf einer Art Steg, wegen Niedrigwasser etwas rutschig, aber ansonsten ruhig und völlig problemlos. Direkt überhalb des Ufers befand sich die "Siedlung", die aus einem einzelnen Haus mitsamt nebengebäuden bestand, allesamt mehr oder weniger hinter Hecken versteckt. Dort lebten zwei Abenteuer und Weltenbummler, die jahrzehntelang die Welt mit ihrem Segelboot erkundet und sich nun auf Westpoint Island zur Ruhe gesetzt hatten. Sie begrüßten uns herzlich und boten uns mit ihren Landrovern die Fahrt zur Kolonie an, die Hauptziel unserer Landung war. Viele gingen die knapp 2 km lange Strecke auch zu Fuß, um sich etwas Bewegung zu verschaffen.

Auf der anderen Seite der Insel in einem Einschnitt zwischen 2 Bergen angekommen, befand sich direkt vor uns eine gemische Kolonie aus Felsenpinguinen und Schwarzbrauenalbatrossen. Beide Arten bevölkerten das steinige Gelände,









das in einer Steilklippe zur tobenden Brandung hin abfiel, zu hunderten. Sowohl der Anblick als auch die Geräuschkulisse waren atemberaubend, und wir genossen das Spektakel für eine ganze Weile im schönsten Sonnenschein, bevor es Zeit war, sich auf den Rückweg zu machen.

An der Ankerstelle waren Wind und Strömung zwischenzeitlich so stark gewesen, dass der Anker der *Ortelius* nicht gehalten hatte und gehoben werden musste. Das Schiff hatte in offenem Wasser auf uns gewartet und kehrte zurück, um uns gerade rechtzeitig zum Sonnenuntergang um 20 Uhr herum in einer Driftposition wieder aufzunehmen.

Das Motto des Tages "Fantastic Falklands", gewürzt mit einem guten Schuss Abenteuer, hatten wir mit vollem Erfolg in die Tat umgesetzt. Zufrieden versammelten wir uns zum Abendessen im Restaurant, stießen auf den gelungenen Tag an und begaben uns entspannt zur Ruhe in dem Wissen, dass nun mehrere Tage zum Ausruhen anstanden, während wir die lange Strecke nach Südgeorgien fuhren.

Dienstag, 05. November 2013 – Auf See in Richtung Südgeorgien

Position (08:00 Uhr): 51°09,7 'S/57°29,1 'W. Wetter: 12°C, Wind 4, sonnig, ruhige See

Immer noch konnten wir strahlende Sonne genießen, die uns auch den ganzen Tag über treu bleiben sollte, so dass wir viel Zeit draußen verbringen konnten, um die zahlreichen Seevögel bei besten Verhältnissen zu beobachten oder um einfach in einem windgeschützten Winkel zu entspannen. Zwischendurch versammelten wir uns mehrfach für diverse Vorträge, die wechselweise deutsch und englisch angeboten wurden, und zu den sprachübergreifenden Mahlzeiten.

Vor dem Abendessen lud Natascha zu einer "fröhlichen Stunde" (Happy Hour) in die Bar ein, und wir nutzten die Gelegenheit, um über unsere Eindrücke von den Falkland Inseln zu sprechen. Henryk berichtete über Kiki und This, die Bewohner von Westpoint Island, die mir ihrem Boot *Wanderer III* über 30 Jahre lang die Weltmeere befahren und nun auf dieser kleinen, abgelegenen Insel ein ruhiges Zuhause gefunden hatten, und Rolf hatte Fotos von den diversen Vögeln zusammengestellt, die wir gestern gesehen hatten, und ließ die Arten noch einmal Revue passieren.

Nach einem herrlich kitschigen Sonnenuntergang auf offener See ertönte der Ruf zu Essen, und wer wollte, konnte den Tag im *Ortelius*-Kino ausklingen lassen.

Mittwoch, 06. November 2013 - Auf See in Richtung Südgeorgien

Position (08:00 Uhr): 52°09,3'S/50°18,1'W. Wetter: 3°C, Wind 4, neblig.

Nun zeigte der Südozean, seinem Ruf entsprechend, sich in grau: Die Wolkendecke hatte sich gesenkt, und die Sicht war entsprechend auf das nähere Umfeld des Schiffes reduziert. Somit lenkte draußen nichts vom Vortragsprogramm





ab, dem wir uns entsprechend widmen konnten. Plattentektonik und wichtige Umweltschutz- und Sicherheitsregeln ("IAATO-Briefing") wurden jeweils in mehreren Sprachen geboten.

Donnerstag, 07. November 2013 – Auf See in Richtung Südgeorgien

Position (08:00 Uhr): 53°13,4'S/42°47,6'W. Wetter: 5°C, Wind 4, neblig

Der erste Blick aus dem Fenster führte weitgehend ins Nichts: Dichter Nebel umgab das Schiff, und die Shag Rocks, eine Gruppe einsamer, schroffer Felsen mitten im Ozean, blieben während der Passage am Vormittag leider vor unseren Blicken verborgen. Schade, hatte Rolf doch in seinem Plattentektonik-Vortrag gestern erläutert, dass es sich dabei tatsächlich um einen Mikrokontinent handelte. So widmeten wir uns wieder im Wechsel Vorträgen und Mahlzeiten, unterbrochen vom fleißigen Reinigen und Staubsaugen von Bekleidung und Ausrüstung, um sicherzugehen, dass wir nicht etwa neue Pflanzenarten nach Südgeorgien einschleppten. Diese Prozedur war sogar gesetzlich gefordert, und wir mussten die Komplettierung anschließend mit Unterschrift quittieren.

So verlief der Tag weiterhin ruhig, während uns mit Vorträgen, dem Auschau halten nach den zahlreichen Seevögeln (soweit sie aus dem Grau auftauchten) und der Vorbereitung auf Südgeorgien die Zeit nicht lang wurde.

Freitag, 08. November 2013 - Südgeorgien: Salisbury Plain, Prion Island, Stromness Bay

Position (08:00 Uhr): 54°03,2'S/37°19,7'W. Wetter: 1°C, Wind 3, regnerisch, neblig

Zu nächtlicher Stunde hatten wir Südgeorgien erreicht, und wer früh auf den Beinen gewesen war, hatte die wilde Küste dieser schönen Insel bereits im Sonnenaufgangslicht gesehen. Wir starteten früh in den Tag, um bei Salisbury Plain in der Bay of Isles unsere erste Landung zu machen, allerdings hatte es sich bis dahin bereits wieder zugezogen. Schnee, Regen und Hagelschauer ließen nur wenige Blicke auf die umgebende Landschaft zu, aber das machte wenig, denn die Tierwelt, die uns dort überall umgab, zog alle Aufmerksamkeit auf sich.

Tatsächlich gab es hier die zweitgrößte Königspinguinkolonie Südgeorgiens. Zu zehntausenden kamen diese großen, farbenprächtigen Pinguine zum Brüten nach Salisbury Plain. Der Jahreszeit entsprechend, fanden wir insbesondere große Gruppen von weitgehend ausgewachsenen Küken im "Wollstadium" vor, von dem man früher angenommen hatte, dass es eine eigene Art sei. Tatsächlich stand ihnen die Mauser noch bevor, an deren Ende sie wie die Altvögel aussehen würden. Diese mussten sich ebenfalls einer Mauser unterziehen und standen gruppenweise, teilweise etwas gerupft aussehend, dicht beieinander.

Nicht weit von der Landestelle befand sich auch eine große Gruppe See-Elefanten. Es handelte sich um einen Harem, der eifersüchtig von einem gewaltigen Bullen, genannt "Beachmaster", bewacht wurde, damit sich keine Nebenbuhler einschleichen konnten.





Schließlich hatten wir uns sattgesehen, und Zeit, Temperatur, Feuchtigkeit und Appetit mahnten zur Rückkehr zur *Ortelius*. Für den Nachmittag stand Prion Island auf dem Programm, eine kleine Insel in der Bay of Isles, nicht weit von Salisbury Plain entfernt. Prion Island war reichlich mit Tussock-Gras bestanden und rattenfrei, so dass wir dort hoffen konnten, den endemischen Südgeorgien-Riesenpiper zu entdecken. Vor allem war Prion Island aber eine Wanderalbatros-Brutkolonie. Diese hatten ihre Nester nicht dicht gedrängt wie die Schwarzbrauenalbatrosse, die wir auf den Falkland Inseln beobachtet hatten, sondern verstreut auf den grünen Hügeln.

Wir hatten bereits detaillierte Informationen zu unserem Vorgehen bei Prion Island bekommen, aber während der Anfahrt gestalteten die Verhältnisse sich zunehmen ungünstig. Vom offenen Ozean rollte eine mächtige Dünung herein. Unangenehmer war aber der kräftige Fallwind, der zunehmend von Westen über die Berge kam und in Böen Windstärke 10 erreichte. Bei diesen Bedingungen konnten wir nicht in die Boote steigen, und so mussten wir die Anlandung auf Prion Island zu unserem Bedauern absagen. Nachdem auch Abwarten keine Verbesserung brachte, kehrten wir der Bay

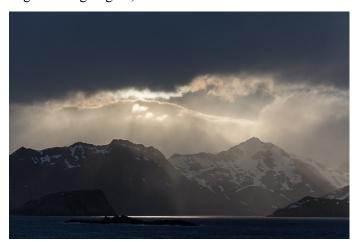




of Isles das Heck zu und folgten der Außenküste nach Südosten. Der Wind erwies sich auch dort als beeindruckend kräftig, aber mindestens so beeindruckend war die schöne Aussicht auf die spektakuläre Klippen- und Gebirgsküste Südgeorgiens. Wir passierten den großen Fortuna Gletscher und die Fortuna Bay, aus der uns der Wind wie aus einem Windkanal entgegenbrauste.

Schließlich fuhren wir in Stromness ein. In der Umgebung hatte es vor Jahrzehnten nicht weniger als drei große Walfangstationen gegeben, deren Überreste nun am Ufer vor sich hinrotteten. Wir wollten einen genaueren Blick auf Stromness werfen, wo Shackleton, Worsley und Crean 1916 ihre legendäre Überquerung Südgeorgiens beendet hatten. Hinten im Tal war der berühmte Hang mit dem Wasserfall sichtbar, der das letzte Hindernis auf dem beschwerlichen Marsch gewesen war, und in der alten Siedlung war das weiße Haus des Managers zu erkennen, in dem die drei erschöpften Männer schließlich Zuflucht gefunden hatten.

Von den gefährlichen Ruinen sind 200 Meter Sicherheitsabstand gesetzlich vorgeschrieben, und darüber hinaus neigte das Tageslicht sich dem Ende, so dass wir nicht an Land gingen, sondern die Landschaft vom Schiff aus genossen, bevor es Zeit war, Kurs auf die Cumberland East Bay und Grytviken zu setzen. Zufrieden beendeten wir unseren ersten Tag auf Südgeorgien, voll mit diversesten Eindrücken dieser wilden, schönen Insel.





Samstag, 09. November 2013 – Südgeorgien: Grytviken, St. Andrews Bay Position (08:00 Uhr): 54°16,9'S/36°29,9'W. Wetter: 2°C, Wind 2, Schneefall

Während der Frühstückszeit fuhren wir in King Edward Cove ein, die Bucht vor der alten Walfangstation Grytviken, die unser Ziel für den Vormittag war. Sobald wir vor Anker gegangen waren, kam der Regierungsvertreter Ihrer Majestät Königin Elisabeth II an Bord, um die Pässe zu stempeln und sonstige Formalitäten zu regeln. Unterdessen gab Rolf Informationen zur Landung, gefolgt von einem Vortrag von Sarah Lurcock vom Museum in Grytviken über das Vorhaben des South Georgia Heritage Trust (SGHT), die von den Robbenschlägern und Walfängern eingeführten Ratten wieder auszurotten. Die Ratten sind äußerst gefährlich für Seevögel und haben deren Bestände auf weiten Teilen der Insel drastisch reduziert. Das Ziel des SGHT, Südgeorgien soweit wie möglich in seinen ursprünglichen ökologischen Zustand zurückzuversetzen, ist sehr ambitioniert, aber nicht unmöglich, eine erste Testphase war bereits erfolgreich gelaufen, wie auch der erste Haupteil im Norden Südgeorgiens. Nun steht noch die zweite Hauptphase bevor, angefangen mit der schwierigen Finanzierung. Viele von uns trugen im Laufe des Vormittags im Museum dazu bei, das Projekt erfolgreich zum Ende zu bringen, indem wir einen Hektar "kauften" (wer das später noch nachholen will, kann das unter www.sght.org machen.













Nun war es aber Zeit, an Land zu gehen. Zunächst versammelten wir uns bei Shackletons Grab am Friedhof, wo Henryk einen Toast auf den berühmten Polarfahrer aussprach. Wir stießen auf den Sir Ernest an und spendierten ihm den obligatorischen Tropfen.

Dann wandten wir uns den See-Elefanten zu, die sich zahlreich zwischen Ufer und Friedhof versammelt hatten. Auch mehrere Exemplare der endemischen Südgeorgien Dampfschiffente waren dort unterwegs und ließen sich gut beobachten.

Nun schlossen sich viele Sarah Lurcock an, die eine Führung durch das Gelände der alten Walfangstation anbot. Sarah hatte 20 Jahre hier gelebt und konnte besser als jeder andere detailliertes Wissen zu den alten Zeiten und zur Funktion der diversen Häuser und Gerätschaften vermitteln.

Wir versäumten auch nicht, in die schöne, alte Holzkirche skandinavischen Stils zu gehen, und natürlich fanden wir uns gegen Ende des Vormittags im schönsten Museum der Südhalbkugel ein, dessen Ausstellungen anschaulich die Natur und Geschichte Südgeorgiens vermittelten. Auch die Gelegenheit, in der Souvenirabteilung des Museums endlich mal wieder Geld auszugeben, ließen wir nicht ungenutzt verstreichen, bevor es zurück aufs Schiff ging.

Über den Mittag fuhren wir aus der Cumberland bei hinaus und setzten Kurs entlang der Küste nach Süden, nach St. Andrews Bay. Wind und Dünung waren kräftig, so dass das Vorhaben einer Landung in dieser sehr exponierten Bucht recht ambitioniert erschien, aber tatsächlich war das Glück auf unserer Seite, und die Bedingungen erwiesen sich als













ruhig, sobald wir die Ankerstelle erreicht hatten. Fast ohne Brandung war der so berüchtigte Strand an seinem Nordende der Bucht, die die Heimat der größten Königspinguinkolonie Südgeorgiens ist. Das Ufer war so dicht mit hunderten von See-Elefanten besetzt, aufgeteilt in mehrere Harems jeweils mit Beachmaster und lauernden Konkurrenten, dass wir so gerade eben eine Lücke fanden, um die Fläche hinterm Ufer zu erreichen.

Nach einigen hundert Metern erreichten wir den Gletscherfluss, dessen Querung für machen schon eine kleine Herausforderung war. Anschließend galt es, sich vorsichtig die beste Route durch das von zahllosen Königspinguinen und See-Elefanten besetzte Gelände zu suchen. Unterwegs sahen wir mehrere Rentiere: diese waren früher von Walfängern aus Norwegen nach Südgeorgien gebracht worden. Die Behörden hatten allerdings bereits die Ausrottung beschlossen und für den nördlichen Bestand auch schon umgesetzt, so dass wir tatsächlich nun zu den letzten gehörten, die die Möglichkeit hatten, Südgeorgiens Rentiere erleben zu können. Aber die lokale Vegetation und damit die ganze ursprüngliche Vogelwelt werden ohne jeden Zweifel davon profitieren, wenn die natürlichen Verhältnisse einmal wieder hergestellt sind.

Schließlich hatten wir die Moränenhügel erreicht, von denen aus sich der Ausblick auf die eigentliche Brutkolonie der Königspinguine bot. Selbst wenn nicht ganz so viele Pinguine vor Ort waren, wie es in einigen Wochen, zum Höhepunkt des Südsommers, der Fall sein würde, war der Anblick doch einfach atemberaubend. Zwischen dem Gletscherfluss zu unseren Füßen, dem Ufer und dem Gletscher erstreckte sich eine weite Fläche, die mit unzähligen Pinguinen übersät

war. Ein grandioses Naturerlebnis, und zudem machten die Schneeschauer im richtigen Augenblick eine Pause und gaben den Blick auf die umgebenden Berge frei.

Wir waren vom Eindruck teilweise noch fast etwas benommen, als wir zum Schiff zurückkehrten. Schließlich gab es noch die übliche Versammlung zur Tagesinformation, und nach dem Essen gingen viele früh schlafen, denn morgen sollte es noch einen vollen Tag mit frühem Start geben.

Sonntag, 10. November 2013 – Südgeorgien: Gold Harbour, Cooper Bay, Drygalski Fjord

Position (08:00 Uhr): 54°37,5'S/35°55,4'W. Wetter: 1°C, Wind 3, teilweise bewölkt

Tatsächlich erklang Delphins Stimme schon 04.45 Uhr aus den Lautsprechern. Wir lagen bei Gold Harbour vor Anker, und nach einem kurzen Imbiss ging es an Land. Das Glück war weiter auf unserer Seite, Wind und Wellen hatten Pause und einfacher konnte eine Landung an einem exponierten Strand wie diesem nicht sein. Kaum vorstellbar, dass die Verhältnisse hier so oft Landungen völlig ausschließen konnten.

Empfangen wurden wir von unzähligen See-Elefanten. Beiderseits der Landestellen lagen große Harems, eifersüchtig von gigantischen Bullen bewacht. In einem Fluss hinterm Strand standen Pinguine, und einige hässlich erscheinende













Riesensturmvögel hatten sich über den Kadaver eines See-Elefanten hergemacht. Bereits im Umkreis von wenigen hundert Metern um die Landestelle war so viel zu sehen, dass mancher kaum über diesen Bereich hinauskam. Das war in der Tat auch überhaupt nicht erforderlich, es war einfach das gesamte Spektrum der Tierwelt bereits in diesem kleinen Radius vertreten. Wer wollte, konnte aber noch ein Stück auf dem Strand in Richtung der Königspinguinkolonie laufen. Einige von uns machten unterwegs Bekanntschaft mit jungen See-Elefanten, die offensichtlich ein ausgeprägtes Bedürfnis zur Nähe hatten.

Südgeorgiens Wetter machte seinem guten Ruf wieder alle Ehre, und der Wechsel von Schneeschauern zu klarer Sicht ging fast im Minutentakt, was die Rückfahrt zum Schiff teilweise etwas abenteuerlich gestaltete. Zurück an Bord, erfreute sich das Frühstück einer besonderen Popularität, während die *Ortelius* sich bereits wieder in Gang setzte und Kurs nahm auf unser nächstes Ziel, die Cooper Bay ganz im Süden der Insel. Wir passierten den Filchner Rock, benannt nach dem Asienreisenden und Gelegenheitspolarfahrer Wilhelm Filchner, und einen schönen Küstenstreifen, bis gegen 10 Uhr schließlich der Anker erneut fiel. Hier war die letzte Zodiac-Exkursion in Südgeorgien geplant, allerdings keine Anlandung, sondern ein Zodiac-Cruise. Damit wir bequem in den Booten Platz finden konnten, teilten wir uns in 2 Gruppen auf, um der schönen Küstenlinie zu folgen. Am Nordende der Cooper Bay befand sich ein felsiger Landvorsprung, der aus der Distanz etwas unscheinbar aussah, aber die kleinen Buchten, in die wir mit den Zodiacs einfahren konnten, erwiesen sich als spektakulär. Von allen Seiten waren sie von schroffen Schieferfelsen umgeben, die teilweise an Kirchtürme erinnerten. Im Eingangsbereich stand bereits ein einsamer Kehlstreifpinguin auf einem Felsen.

Anschließend ging die Fahrt weiter, in die Cooper Bucht hinein, deren Nordufer zahlreiche vorgelagerte Felsen hatte. Das Navigieren dazwischen verlangte den Zodiacfahrern wegen der kräftigen Dünung, die einen kräftigen Schub in ständig wechselnden Richtungen verursachte, einige Konzentration und Geschick ab, um sicher und nah an die Uferbereiche zu gelangen. An den steilen Hängen und oben auf dem Plateau brüteten Goldschopfpinguine ("Makkaronipinguine"), denen unser primäres Interesse an dieser Stelle galt. Die eigentlichen Kolonien waren unzugänglich, aber auf ihrem Weg ins Wasser mussten die Pinguine zum Ufer und dort über die Felsen, wo wir sie zu beobachten hofften. Sie waren nicht in großen Zahlen anwesend, aber doch ausreichend, damit wir alle diese wegen ihrer goldenen Schöpfe besonders schönen Pinguine zu sehen bekamen.

Vereinzelt hatten wir sogar noch das Glück, den Südgeorgien Riesenpiper auf tangbewachsenen Ufersteinen nach Nahrung suchen zu sehen, und teilweise wurden noch Gruppen von Kehlstreifpinguinen beobachtet, bevor es zurück zum Schiff ging. Dort hatte der Seegang mittlerweile zugenommen, so dass das Aussteigen an der Gangway zu einer Herausforderung wurde, und für einen Moment sah es danach aus, als würde die zweite Tour abgesagt werden müssen, aber dann stiegen wir doch furchtlos in die Boote und die zweite Gruppe machte sich auch noch auf die Rundfahrt.













Nachdem alle wieder sicher an Bord gekommen waren, ging der Anker hoch und wir fuhren um Cooper Island herum zum Drygalski Fjord, jener landschaftlich so schönen Bucht am Südende Südgeorgiens. Wie so oft, blies auch heute ein sehr kräftiger Wind aus dem Fjord heraus, dessen Form ihn offensichtlich zu einem idealen Windkanal werden ließ. Leider war der Fjord heute nicht nur von Wind erfüllt, sondern auch von dichten Schneeschauern, so dass wir die schroffen Berge zu beiden Seiten nur schemenhaft erkennen konnten. Dennoch war das Schauspiel der Naturkräfte beeindruckend, und wir fuhren weit in den Fjord hinein. Schließlich war allerdings gar nichts mehr zu sehen, so dass wir gut zwei Meilen vorm Gletscher abdrehten. Langsam verließen wir den Fjord, und rasch verschwand Südgeorgien hinter uns im Schneegestöber.

Wir befanden uns wieder auf hoher See und nahmen Kurs auf die Süd Sandwich Inseln. Die Flut der Eindrücke der letzten Tage und der frühe Start von heute forderten nun ihren Tribut, und viele nahmen die Gelegenheit wahr, sich zu einer kleinen Siesta zurückzuziehen, bevor wir uns noch einmal zur Tagesinformation versammelten.

Montag, 11. November 2013 – Auf See in Richtung Süd Sandwich Inseln

Position (08:00 Uhr): 56°04,5'S/31°57,7'W. Wetter: 0°C, Wind 5, neblig

Wir hatten nun einen Tag auf See vor uns, um die abgelegenen Süd Sandwich Inseln zu erreichen. Michael referierte über Forschung und Verwaltung der Fischerei um Südgeorgien, und Rolf vervollständigte seinen Vortrag über Seevögel mit dem zweiten Teil, während der Ozean um uns herum meist im schweren Grau tiefhängender Wolken und Schneeschauer versank. Nach den letzten Tagen eine willkommene Gelegenheit, sich etwas zu entspannen, Fotos zu sortieren und zu lesen.

Schließlich informierten Delphine und Rolf uns zu unseren Plänen für morgen. Es versprach, ein spannender Tag zu werden, allerdings mit vielen Fragezeichen, und es blieb zunächst nur, die Daumen zu drücken, damit eventuell sogar eine Anlandung auf den Süd Sandwich Inseln dabei herauskommen konnte. Wir wussten aber nur zu gut, dass es dazu schon einer Portion Glück bedurfte.

Dienstag, 12. November 2013 – Süd Sandwich Inseln: Saunders Island

Position (08:00 Uhr): 57°47,8'S/26°24,5'W. Wetter: -1°C, Wind 3, Sonne/Wolken-Mix

Während der Nacht hatten wir uns, wegen vereinzelter Treibeisfelder mit reduzierter Geschwindigkeit, den Süd Sandwich Inseln angenähert. Wir hatten Kurs auf Saunders Island genommen, da wir auf dieser Insel die besten Chancen für eine Anlandung hatten: Dort gab es in der Cordelia Bay immerhin einen einigermaßen anständigen Strand, man konnte





sogar von einer Bucht sprechen, die nach Westen und Südwesten mehr oder weniger geschützt war. Unser Pinguinologe Tom hatte schon Anlandungen auf allen Inseln dieses abgelegenen Archipels gemacht (es gibt sicher keine 10 Menschen weltweit, die das von sich behaupten können) und war somit der beste Ratgeber für diese Wahl.

Bereits kurz nach 3 Uhr früh begann das Guide-Team, sich auf der Brücke einzufinden, da wir nun nur noch wenige Meilen von Saunders Island entfernt waren. Zunächst steckten wir aber noch in kleineren Treibeisfeldern, und die Sicht war durch Nebel und Schneeschauer so weit reduziert, dass von der Insel nichts zu sehen war.

Als aber gegen 4 Uhr erste vorgelagerte Felsen sowie die südöstliche Landspitze von Saunders Island als Schatten im Nebel auftauchten, machte Delphine einen Weckruf. Nach nur wenigen Minuten bevölkerte sich die Brücke, aber kaum ein Laut war zu hören: Angespannte Stille beherrschte die Atmosphäre.

Mehr und mehr gaben die Wolken den Blick auf die düstere, fast unheimlich erscheinende Vulkaninsel frei. Steile Hänge waren von regelmäßigen Erosionsrinnen durchzogen, und weiter nördlich zogen weitgestreckte Schneefelder (Gletscher?) zum Ufer herab und endeten dort in Steilen, mit Aschelagen durchsetzten Abhängen. Die höchste Erhebung der mit 40 km² drittrößten Insel der Süd Sandwich Inseln großen Insel ist der 990 m hohe Mount Michael, ein aktiver Vulkan, der seit dem Jahr 2000 noch mehrfach ausgebrochen ist, letztmalig vermutlich 2005. Es wird vermutet, dass sich in seinem Gipfelkrater ein Lavasee befindet, ggf. wäre dies einer von nur wenigen weltweit.

Die Frage war nun, ob der Morgen uns nicht noch mehr als "nur" diesen faszinierenden Anblick bieten würde. Angespannt wurden Wind und Wellen beobachtet. Ab und an ging der Wind auf unter 30 Knoten zurück, nur um wenige Minuten später wieder auf fast 50 Knoten aufzufrischen: Zuviel, um mit den Zodiacs zu fahren. Zudem war das Ufer vollständig von einem schmalen, aber dichten Gürtel aus Eisschollen blockiert.

Auch die Frage, ob unsere beiden Pinguinologen Tom und Gemma eventuell im Rahmen einer beinahe militärisch anmutenden Aktion ans Ufer gebracht werden konnten, musste zunächst verneint werden. Mit Trockenanzügen und Helm versehen, waren die beiden darauf vorbereitet, notfalls durch die Brandung zu schwimmen und sich später mit einem Seil wieder vom Ufer ins Meer ziehen zu lassen, damit sie an Land ihre wissenschaftlichen Aufgaben erfolgreich erledigten konnten.

So vergingen die Stunden, und schließlich wurde es Zeit, erst einmal zu frühstücken. Unterdessen hatte der Wind sich allerdings bei 25-30 Knoten stabilisiert, so dass unsere Guides nun doch zum Ufer fahren konnten, um die Verhältnisse dort in Augenschein zu nehmen. Und tatsächlich gab es hinter einem felsigen Riff genau eine Stelle, in der eine Lücke zwischen den Eisschollen den Zugang zum Ufer erlaubte.

So wurde beschlossen, die Anlandung zu wagen. Tom und Gemma schleppten ihre wissenschaftliche Ausrüstung einen steilen, vereisten Hang hoch zu einer Pinguinkolonie, wo sie zur Überwachung von Population und Bruterfolg





















automatische Kameras aufstellten (vielleicht die weltweit abgelegensten, bei denen mittelfristig Akku und Datenträger manuell gewechselt werden müssen), Rolf überwachte die Eislage am Ufer und Delphine organisierte die Anlandung vom Schiff aus. Nach kurzer Vorbereitung stiegen wir voller Spannung in die Boote.

Das Aussteigen war leichter gesagt als getan, wobei erwähnt werden muss, dass es auf diesen wilden Inselchen wirklich die beste Variante war, die überhaupt vorstellbar war. Das Eis dämpfte die Wellen soweit, dass es anstelle der sonst üblichen, meterhohen Brandung nur ein Auf- und Ablaufen war, das immer noch Anforderungen an Timing und Gleichgewicht beim Aussteigen auf den großen Ufersteinen stellte, aber damit ließ sich umgehen, zumal Delphine und Rolf mit Watstiefeln im Wasser standen, um die Boote zur halten und uns zur Hand zu gehen. So kamen wir nach und nach alle ohne Schwierigkeiten ans Ufer.

Saunders Island! Süd Sandwich Inseln! In diesen Namen lag für Polarfans schon ein gewisser Klang. Wie oft waren Expeditionen etliche Tage lang hier gewesen, nur um schließlich enttäuscht ohne Landung wieder abziehen zu müssen? So war es etwa im November 1911 der Filchner-Expedition ergangen. Und wir standen nun wenige Stunden nach Ankunft mit trockenen Füßen am Ufer der Cordelia Bay auf Saunders Island.

Das Begrüßungskomitee bestand aus zahlreichen Pinguinen, wobei die Kehlstreifpinguine mit Abstand am häufigsten waren, gefolgt von Adeliepinguinen. Es wurden auch vereinzelte Goldschopf- und Eselspinguine gesichtet; einer der letzteren mit einem sehr seltenen Exemplar mit milchkaffeebraunem Gefieder anstelle der sonst schwarzen Rückenfärbung vertreten. Die Brutkolonie lag auf einem steilen Hang aus Aschelagen, in den Erosionsrinnen eingeschnitten wa-









ren; die Nester waren noch in erstaunlicher Höhe sichtbar. Auch am Ufer und auf den vorgelagerten Eisschollen waren Pinguine in großer Zahl unterwegs und boten jede Menge interessante Beobachtungen und lohnenswerter Fotomotive.

Da eine nur geringfügige Verschiebung der tonnenschweren Eisblöcke vor dem Ufer die Abfahrt sehr schnell sehr schwierig gestalten konnte, begnügten wir uns sicherheitshalber mit einer kurzen Anlandung in einem Umfeld von einigen hundert Meter. Schließlich begannen wir, uns Boot für Boot wieder zur *Ortelius* zurückzuziehen, und tatsächlich hatten die letzten Boote schon mit dem Eis zu kämpfen. Als das letzte Zodiac den Eisgürtel passiert hatte, war dieser dicht ums Ufer geschlossen und eine Anlandung wäre bereits jetzt völlig ausgeschlossen gewesen. Wir hatten tatsächlich genau den richtigen Zeitpunkt erwischt.

Schließlich waren wir alle wieder sicher an Bord. Die immer wieder so erfreuliche Mischung aus einer gewissen Müdigkeit nach dem frühen Start in den Tag und der für die Involvierten durchaus anstrengenden Arbeit mit den Zodiacs, mit dem Eis und am Ufer sowie der Begeisterung über eine gelungene Anlandung auf einer sehr besonderen, sehr abgelegenen Insel am Ende unseres schönen Planeten war durchs gesamte Schiff spürbar.

Wir beschlossen, einen Versuch zu starten, die weiter südlich gelegene Insel Montague anzulaufen. Tom wusste, dass Montague landschaftlich wirklich sehenswert war, zudem war diese Insel die vulkanisch aktivste der Süd Sandwich Inseln.

Es zeigte sich allerdings schon unmittelbar südlich von Saunders Island, dass die Eisverhältnisse in dieser Richtung deutlich schwieriger waren, als die Eiskarte dies hatte vermuten lassen. Bald wurde deutlich, dass Montague derzeit genauso gut am Ende des Sonnensystems liegen konnte, in jedem Fall war es außerhalb unserer Reichweite. Zudem senkten sich nun wieder die Wolken und Schneeschauer, so dass auch Saunders schnell außer Sicht verschwand. Offensichtlich hatten wir unseren goldenen Moment in dieser wilden Gegend heute gehabt. So setzten wir Kurs nach Westen und verließen die Süd Sandwich Inseln genau 102 Jahre und einen Tag nach der Filchner-Expedition, konnten im Gegensatz zu dieser aber immerhin auf einen erfolgreichen Landgang zurückblicken.

Der Kapitän hatte noch etliche Stunden lang zu tun, bis die *Ortelius* wieder einigermaßen freies Fahrwasser erreicht hatte. Bis dahin passierten wir noch eine Reihe teilweise dichter Eisfelder, was von der Brücke und von den Außendecks aus mit Spannung verfolgt wurde. Angesichts des Treibeises und der Schneeböen konnte die Stimmung hochpolarer kaum sein.

Nach und nach setzte eine gewisse Entspannung ein, und viele zogen sich in die Bar oder zu einer kleinen Siesta zurück. Um 17 Uhr lud das *Ortelius*-Kino zum nächsten Teil einer Antarktis-Dokuserie ein, anschließend folgten das obligatorische Informationstreffen in der Bar und das Abendessen. Soweit bekannt, verlief der Abend danach ruhig und ohne nennenswerte Ereignisse.









Mittwoch, 13. November 2013 – Auf See in Richtung Elephant Island Position (08:00 Uhr): 57°30'S/29°45,7'W. Wetter: -1°C, Wind 6, bewölkt, leichter Regen

Der erste von mehreren Tagen auf See Richtung Westen, zur Antarktischen Halbinsel und vorgelagerten Inseln, verlief ruhig. Der Wind blies uns kräftiger entgegen, als die Vorhersage hatte vermuten lassen, und so verbrachte der eine oder anderen den Tag überwiegend in der Koje. Wer auf den Beinen war, konnte zusehen, wie die Wellen vom Bug aus über das Deck spritzten, wie Kapsturmvögel und andere Seevögel ums Schiff kreisten und natürlich wurde das Vortragsprogramm fortgesetzt.

Wie wir während des üblichen Infotreffens vor dem Abendessen erfuhren, braute sich nördlich der Süd Sandwich Inseln ein kräftiges Sturmtief zusammen, dem wir wohl so gerade entkommen würden. Mit Glück hatte unser Timing sich als perfekt erwiesen: Bei Südgeorgien oder den Süd Sandwich Inseln würden wir heute kaum etwas erreicht haben. So aber konnten wir auf erfolgreiche Erlebnisse bei diesen Inseln zurückschauen und uns auf einigermaßen ruhige See während der weiteren Fahrt nach Westen freuen.

Donnerstag, 14. November 2013 – Auf See in Richtung Elephant Island

Position (08:00 Uhr): 57°18,6'S/36°37,4'W. Wetter: -4°C, Wind 4, teilweise bewölkt

Tatsächlich schienen wir dem Sturmtief im Osten so gerade davongefahren zu sein. Es war schön ruhig, und wir konnten uns an den zahlreichen Kapsturmvögeln erfreuen, die dem Schiff so zuverlässig folgten. Darunter mischten sich vereinzelte Schneesturmvögel und Antarktis-Sturmvögel und sorgten für Abwechslung. Wir passierten einen großen Tafeleisberg, der schön von der Sonne angeschienen wurde, und besuchten weiter diverse Vorträge. Gelegentlich ließ sich der eine oder andere Wal blicken, zumindest in Form des Blases.

Freitag, 15. November 2013 – Auf See in Richtung Elephant Island

Position (08:00 Uhr): 58°20,5'S/42°41,4'W. Wetter: -2°C, Wind 8, stark bewölkt

Wir legten weitere Meilen Richtung Elephant Island zurück. Wasser, Wind, Wellen (ein paar mehr und größere, als manchem gefiel), gelegentliche Walsichtungen, Vorträge und der eine oder andere Tafeleisberg ließen den Tag verstreichen. Am späteren Nachmittag versammelten wir uns in der Bar, um das Habitat Restauration Project des South Georgia Heritage Trust mittels einer Auktion zu unterstützen. Bei diesem Projekt geht es um die Ausrottung der von Robben-





schlägern und Walfängern eingeführten Ratten, die die natürliche Vogelwelt Südgeorgiens insbesondere bei den kleineren Arten um zig Millionen Exemplare dezimiert haben. Erste Phasen sind aktuell bereits erfolgreich durchgeführt worden, der Abschluss ist für die nächsten Jahre geplant und dringlich, da der fortschreitende Rückzug der Gletscher die einzelnen Verbreitungsgebiete der Ratten verbinden und die Ausrottung so innerhalb von Jahren unmöglich machen wird. Die Finanzierung der weiteren Projektphasen ist aktuell die größte Hürde für die erfolgreiche Durchführung.

Mit unserer Auktion wollten wir einen Beitrag leisten. Wir hatten eine Reihe von Auktionalien aus dem Museum in Grytviken, die so dort nicht erhältlich waren. Tom trat als Zeremonienmeister auf und verstand es bestens, für die notwendige spendable Stimmung zu sorgen. So kamen die diversen Auktionalien, von bester englischer Schokolade über diverse Bekleidungsstücke bis hin zu kleinen Skulpturen und signierten oder nicht mehr erhältlichen Büchern, unter den Hammer. Bei bester Laune boten wir für die diversen Gegenstände und so kamen letztlich beachtliche 1400 Euro zusammen.





Samstag, 16. November 2013 – Auf See in Richtung Elephant Island Position (08:00 Uhr): 59°52,9'S/49°22,7'W. Wetter: -2°C, Brise, bewölkt

Nun rückte unser Ziel deutlich näher, morgens waren es noch etwa 160 Seemeilen bis nach Elephant Island und wir machten jetzt wieder gute Geschwindigkeit von 10-11 Knoten. Zunächst war auch der Seegang deutlich ruhiger, und wir erfreuten uns an den zahlreichen Kap- und Feensturmvögeln, die das Schiff begleiteten. Wieder gab es gelegentliche Walsichtungen, darunter auch Schwertwale. Heute war es Sache von Henryk, über diverse Aspekte der Polargeschichte wie der Eroberung des Südpols zu berichten. Später informierte Saskia über Anpassungsstrategieen polarer Tiere an die Kälte. Schließlich erläuterten Delphine und Rolf die Pläne für die nächsten Tage – nun musste nur noch das Wetter mitspielen! Die Spannung stieg nicht zuletzt, als gegen Abend endlich Land in Sicht kam: die schroffen Küsten von Elephant Island und der Nachbarinsel Clarence Island!

Sonntag, 17. November 2013 – Elephant Island, Penguin Island

Position (08:00 Uhr): 61°05,7'S/59°24,5'W. Wetter: -3°C, leichte Brise, leicht bewölkt

Und tatsächlich ertönte schon um 3 Uhr in der früh, kurz nach Sonnenaufgang, Delphines Stimme aus den Lautsprechern mit der Mitteilung, dass die Sicht gut war – die berühmte Insel Elephant Island lag in voller Pracht vor uns! Und nicht nur das: Es war auch so ruhig, dass wir sogar in die Zodiacs steigen konnten. Um 4 Uhr in der früh ging es los,











um einen näheren Blick auf das berühmte Point Wild zu werfen, jene legendäre Landzunge, wo Shackletons Leute unter Führung von Frank Wild vier Monate ausgeharrt hatten, bis ihr Boss wieder kam, um sie abzuholen.

Beim Anblick des Ortes wurde schnell klar, warum eine Landung nicht infrage kam: Nicht nur, dass die doch recht kräftige Dünung das Wasser hoch über die Felsen spülen ließ, sondern die sehr kleine Landfläche war vollgepackt mit Kehlstreifpinguinen. Point Wild ist mehr eine kleine Insel als eine Halbinsel, denn die Verbindung nach Elephant Island, ein nur wenige hundert Meter langer Felsriegel, wird größtenteils von den Wellen überspült. Kaum zu glauben, wie klein dieser Felsen war, auf dem 22 Männer so lange gestrandet waren. Ebenfalls kaum zu glauben, dass das Denkmal, das auf den Felsen stand, dem Kapitän des chilenischen Schiffes gewidmet war, das Wild und seine Leute abgeholt hatte, und nicht etwa Frank Wild (man kann annehmen, dass der chilenische Kapitän sich bei der Abholung wohl kaum die Füße nass gemacht hat).

Nachdem wir Point Wild eine Weile begutachtet hatten, drehten wir ab und kehrten zum Schiff zurück. Dort waren zwischenzeitlich mehrere Buckelwale gesichtet worden, die hier und dort ihre Fontänen in die windstille Luft steigen ließen. Einer der Wale war sogar so freundlich, mehrfach dicht neben den abwartenden Zodiacs aufzutauchen und seine Fluke zu zeigen, was mit großer Begeisterung quittiert wurde.

Das Aussteigen erwies sich in Anbetracht der Dünung als lebhafte Angelegenheit, was wir aber mithilfe von Mannschaft und Fahrern alle in den Griff bekamen (Anm. d. Red.: es gab auch keine nennenswerten Alternativen).

Wir umrundeten Cape Valentine auf der Ostseite von Elephant Island, mit Blick auf Cornwallis Island (die kleinere Insel, wolkenfrei) und Clarence Island (die größere, oben in den Wolken) und hatten dabei noch etliche Sichtungen von Walen: Überwiegend Buckelwale, die mehrfach ihre Fluken zeigten, aber es waren auch mehrere Finnwale dabei. Auch mehrere große Vogelschwärme deuteten darauf hin, dass sich unter Wasser ein gut gedeckter Frühstückstisch befinden musste.

Auch für uns war der Frühstückstisch nun gedeckt, was auch mehr als willkommen war. Was für ein Sonntagmorgen! Wir setzten unterdessen Kurs auf die Süd Shetland Inseln, in der Hoffnung, dass wir dort am späten Nachmittag Land betreten konnten.





Im Laufe der Fahrt gab es schöne Ausblicke auf die weiteren Insel der Elephant Island Gruppe (Cornwallis, Clarence, Gibbs Islands) und später tauchte die große King George Insel auf. Der Anblick der weiten Gletscherflächen unter blauem Himmel und Sonne war begeisternd, wie auch die ab und an zu sehenden Fontänen von Walen sowie die großen Schwärme von Kapsturmvögeln, die uns begleiteten. Zwischendurch gab es Vorträge.

Am späten Nachmittag kam auch die kleine, direkt vor King George Island gelegene Vulkaninsel Penguin Island in Sicht. Rolfs Behauptung, diese sei nach einem gewissen Peter Penguin benannt, angeblich Steuermann während Bransfields Reise von 1820, war wohl genauso ins Reich der Märchen zu verweisen wie die Ankündung großer Elefantenherde, die auf weiter Savanne weideten, auf Elephant Island, jedenfalls hatten wir heute früh nichts dergleichen gesehen. Aber es handelte sich um einen Vulkan, daran bestand augenscheinlich kein Zweifel.

Wir zogen das Abendessen vor, um gegen halb acht an Land gehen zu können. Dabei kamen wir endlich einmal in den Genuss einer Gangway bei ruhigem, windstillen Wasser – zum ersten Mal auf dieser Fahrt. Dafür sollte sich später die Rückfahrt umso interessanter gestalten, aber das wussten wir ja jetzt noch nicht. Das war auch ganz gut so, denn sonst hätten wir wunderbare Eindrücke von einer schönen Vulkaninsel in der Antarktis verpasst. Die Schutzbestimmungen waren strikt, die hier und da verstreuten kleinen Pinguinkolonien konnten wir nicht aufsuchen. Dafür war der Vulkankegel ein lohnendes Ziel für einen kleinen Abendspaziergang. Vom 170 Meter hohen Gipfel, genannt Deacon Peak, hatten wir nicht nur eine grandiose Aussicht auf die weiten Gletscher von King George Island bei schönstem Abendlicht, sondern auch einen schönen, morphologisch bestens erhaltenen kleinen Krater direkt neben uns, mit Staukuppe und altem Schlot.









Nachdem wir die Aussicht genossen und die erforderlichen Fotos gemacht hatten, begaben wir uns zurück zur Landestelle. Dort war mittlerweile allerdings ein Feld aus Gletschereisstücken von Wind und Strömung an den Strand getrieben worden, so dass die Zodiacs kämpfen mussten, um zum Ufer durchzukommen. Ein paar Boote konnten zunächst noch im zeitlich einigermaßen normalen Rahmen vom Ufer zum Schiff pendeln, aber dann zog es sich, bis Delphine und die übrigen Zodiacfahrer das Ufer wieder erreichten, wo Gemma und Rolf mit Wathosen arbeiteten, um die Eistrümmer beiseite zu schieben. Schließlich blieb nichts anderes übrig, als das Manöver ein paar hundert Meter nach Osten zu verlegen, wo wir zwar etwas Brandung in Kauf nehmen mussten, dafür aber bessere Eisbedingungen hatten. So kamen wir letztlich, nach einer recht spritzigen Rückfahrt und einer nun wieder lebhaften Gangway, mit bis zu zweistündiger Verspätung wieder zurück aufs Schiff. Aber so hatten wir noch vom Land aus den Mond über den Gletschern von King George Island aufgehen sehen, mit Pinguin im Vordergrund! Und die Stimmung in der Bar war auch merklich lebhafter als an den Abenden zuvor. Nach den frisch erlebten Abenteuern und dem einen oder anderen Toast darauf war es Zeit, in die Feder zu kriechen, was wir gespannt auf die Erlebnisse der nächsten Tage taten.

Montag, 18. November 2013 – Gerlache Strait, Wilhelmina Bay

Position (08:00 Uhr): 63°27,7'S/59°24,5'W. Wetter: -2°C, Brise, stark bewölkt, Schnee

Nun mussten wir allerdings unsere hohen Erwartungen erst mal wieder etwas dämpfen. Nicht nur, dass der gestrige Abend natürlich eine gewisse Verspätung nach sich gezogen hatte, sondern das Wetter hatte sich auch deutlich zu unseren Ungunsten verändert. Durch die Gerlache Strait fegte eine sehr heftige Brise, und die Schneeschauer ließen nur vereinzelte Blicke auf die umliegenden Küsten zu. An eine Landung in Mikkelsen Harbour war genauso wenig zu denken wie an eine Zodiacfahrt in Cierva Cove, so dass wir die Fahrt nach Süden fortsetzen und zunächst einmal hofften, in der Wilhelmina Bay bessere Bedingungen vorzufinden. Henryk nutzte die Zeit, indem er von den unglaublichen Abenteuern des Schweden Otto Nordenskjöld im Weddell Meer (1901-1903) erzählte.





Bei der Einfahrt in die Wilhelmina Bay wurden die Erwartungen durch die Bedingungen gedämpft: Heftiger Wind fegte von Norden herbei und riss Windfahnen von den Eisbergen und Gischtspritzer von den Wellen. Von der umgebenden Landschaft war nicht viel zu sehen. Dann aber ging der Vorhang auf: Das Land gewährte genügend Schutz, dass der Wind in erstaunlich kurzer Zeit praktisch vollständig einschlief, und die Schneeschauer hielten inne und gaben den Blick auf eine grandiose Landschaft frei. Um uns herum entfaltete sich ein szenischer Traum aus steilen Bergen, wilden Gletschern, Schnee und Eis. Im Norden (beim Einfahren auf Backbord) die Nansen Insel, im Osten (voraus) und im Süden (Steuerbord) die Küstenlandschaft der Antarktischen Halbinsel: Das gesamte Land war fast vollständig eisbedeckt. Zwischen nahezu senkrechten Felswänden wälzten sich mächtige, stark zerklüftete Gletscher zum Ufer herab, flacheres Land verschwand unter weitgeschwungenen Eiskappen und Schneefeldern.

Der erste Blickfang war aber das Wasser um uns herum. Dichter werdende Streifen aus weißgrauem Eisbrei bedeckte zunehmend die Oberfläche, während wir in die weite Bucht einfuhren: Eiskristalle, die sich aus gerade gefrierendem Meerwasser bildeten. Hier und da klebten diese Eiskristalle schon zu kleinen, weichen Eisschollen zusammen: initiale Pfannkucheneisbildung. Dazwischen trieben Felder von frisch auseinandergebrochenen Meereisschollen des letzten Winters, die nicht zuletzt wegen der mächtigen Schneeauflage sehr dick waren und mit ihrer tischebenen Oberfläche weit aus dem Wasser ragten. Hier und da trieben vereinzelte Eisberge herum, die als einzige Eisstücke dieser ganzen













Palette dem landbürtigen Gletschereis entstammten. So konnten wir nahezu das gesamte Spektrum antarktischen Treibeises auf engstem Raum nebeneinander beobachten – ein naturkundlich faszinierendes, ästhetisch beeindruckendes und fotografisch reizvolles Arrangement, wie es nur die Natur hochpolarer Breiten hervorzubringen vermag. Zwischendurch schwamm eine neugierige Krabbenfresserrobbe zwischen den Eisschollen hindurch.

Schließlich meldete sich der der Appetit. Nach dem Abendessen waren wir noch an der gleichen Stelle und genossen das Panorama eine Weile, bis es Zeit war, die Wilhelmina Bay zu verlassen. Wir fuhren wieder in die Gerlache Strait ein und setzten Kurs nach Süden.

Dienstag, 19. November 2013 – Paradise Bay, Neko Harbour, Neumayer Kanal, Port Lockroy *Position (08:00 Uhr): 64°50,1'S/62°35,1'W. Wetter: -1°C, Brise, stark bewölkt*

Heute war der Tag in den südlichsten Breiten unserer Reise, tief in den schönsten Gebieten der Antarktischen Halbinsel. Um den Tag voll zu nutzen, weckte Delphine uns schon um 4 Uhr, als wir dabei waren, in die Paradise Bay (Anm. d. Red.: offiziell Paradise <u>Harbour</u>, P. <u>Bay</u> ist aber üblicher Sprachgebrauch) einzulaufen. Nachts hatte es kräftig geschneit, das Schiff war von Schnee bedeckt und die Stimmung war beinahe weihnachtlich.

Die Sicht war gut und wir waren wieder von absolut grandioser Landschaft umgeben, das zu weiten Teilen aus der Küste des Kontinents bestand. Winzig klein zwischen den gewaltigen Gletschern und Bergen standen ein paar kleine Gebäude am Ufer. Wegen des vielen, umherdriftenden Eises waren die Bedingungen zwar nicht gerade ideal, aber un-





sere Guides wollten zumindest den Versuch machen, uns dort, bei der alten argentinischen Station Almirante Brown, eine Anlandung auf dem Kontinent zu ermöglichen. Tatsächlich krabbelten schon vor fünf Uhr die Guides das kräftig verschneite, etwas glatte und steile Ufer hoch, mussten von dort aber zusehen, wie ein dichtes Treibeisfeld schnell näher herangetrieben kam, so dass nichts anderes übrig blieb, als die Aktion abzublasen. Somit legten wir die Schwimmwesten wieder ab und begutachteten die Landschaft vom Schiff aus. Man konnte nur froh sein, dass wir nicht an Land gegangen waren, denn nur wenige Minuten später fuhr die *Ortelius* in eine Wetterwalze aus Schneetreiben und kräftigem Westwind hinein, die kurz danach auch Almirante Brown erreichte und man kann annehmen, dass das Eis dabei gegen das Ufer geweht wurde.

Wir fuhren kurz wieder in die Gerlache Strait ein und bogen gleich wieder ab in die große Bucht Andvord Bay, die gleich nördlich von Paradise Bay liegt. Dort gab es bei Neko Harbour eine weitere Möglichkeit für eine Anlandung auf dem Kontinent. So hofften wir dort auf mehr Glück und gingen unterdessen frühstücken.

Und tatsächlich folgte auf ein kontinentales Frühstück eine ebensolche Landung. Auch bei Neko Harbour trieb eine ganze Menge Eis herum, aber nicht zuviel; Wind und Seegang waren kaum vorhanden, und so gab es keine Zeit zu verlieren. Um 9 Uhr herum ging es los, und nach kurzer Überfahrt betraten wir in Neko Harbour beste kontinentale Kruste der Antarktis (granitische Zusammensetzung, kontinentaler geht es selbst aus geologischer Sicht nicht!).

Zum Empfang standen einige hundert Eselspinguine bereit; auf dem Schnee und vor dem Hintergrund des großen, völlig zerklüfteten Gletschers ein äußerst antarktischer Anblick, mit dem die meisten sich ausgiebig beschäftigten. An-





















dere gingen einen Schneehang hoch, um vom Hügel oberhalb der Pinguinkolonie aus eine etwas erhöhte Aussicht zu haben.

Unser Timing erwies sich wieder einmal als perfekt. Kaum dass wir ohnehin mehr oder weniger auf dem Rückweg waren, begann es wieder zu schneien. Die Sicht trübte ein, von der Landschaft war nur noch wenig zu sehen.

Daraufhin waren bald alle wieder auf der *Ortelius*, und wir verließen die nun hinter grauen Vorhängen verborgene Andvord Bay. Wir versammelten uns in der Bar, damit Delphine und Rolf kurz die Pläne für den weiteren Tagesverlauf vorstellen konnten; Tom stellte die alte Station Port Lockroy, die heute als Museum in Betrieb war, aus historischer Sicht kurz vor und Henryk vervollständigte diesen Beitrag mit einer wie üblich unschlagbaren Übersetzung.

Während des Mittagessens querten wir die Gerlache Straße und liefen in den Neumayer Channel ein. Und wieder trat einer dieser typisch antarktischen, schnellen Wetterwechsel ein, nun aber zu unseren Gunsten: Die Wolkendecke riss auf, blauer Himmel und Sonne traten hervor und warfen helles Licht auf eine unbeschreiblich beeindruckende Landschaft aus sehr schroffen Bergen und wilden Gletschern. Der Neumayer Channel mag weniger bekannt sein als etwa der Lemaire Channel, aber in bezog auf seine grandiose Landschaft – und um nichts anderes ging es – brauchte er sich hinter diesem nicht im Geringsten zu verstecken.

Nachdem wir diesen sonnenbrandträchtigen Genuss hinter uns gebracht hatten, lag Port Lockroy vor uns: Eine kleine Bucht mit einer sehr kleinen Insel. Auf dieser befand sich die von den Briten zu Kriegszeiten ursprünglich mit militärischem Hintergrund errichtete Station, die später lange Jahre lang brach gelegen und sich in einem recht verkommenen Zustand befunden hatte, bis der British Antarctic Heritage Trust schließlich die Renovierung und Neueröffnung als Museumsstation erfolgreich bewerkstelligt hatte. Dort wollten wir einen Eindruck davon bekommen, wie das Leben in der frühen post-heroischen Zeit der Antarktisforschung gewesen sein mochte. Wie sich darüber hinaus zeigte, gab es auf Goudier Island (so hieß das kleine Inselchen) jede Menge freundlicher Tiere: Eselspinguine hatten die Insel weitestgehend als Brutkolonie in Besitz genommen. Wie der als langfristige Studie angelegte Vergleich zwischen beiden Inselhälften, von denen eine eines der beliebtesten Ziele für Antarktisbesuchern ist, während die andere für Besucher gesperrt ist, zeigt, haben die während der Saison regelmäßigen Schiffsanläufe keine Auswirkungen auf den Bruterfolg der Pinguine.

Da das Inselchen für uns alle zusammen zu klein war, hatten wir uns für diesen Nachmittag wieder in zwei Gruppen aufgeteilt: Wer gerade nicht an Land war, ging in der Umgebung auf einen Zodiac-Ausflug. Beeindruckend war ein Eisberg südlich von Goudier Island, im Eingang zum Peltier Channel, der von mehreren großen Löchern ausgehöhlt war. Ebenso beeindruckend war die kräftige Strömung in diesem Bereich, die aufgebrochene Festeisschollen zügig herantreiben ließ. Auf einer felsigen Landzunge brüteten nicht nur Eselspinguine, sondern auch Blauaugenscharben (eine Kormoranart).

















Nachdem wir uns mit schönsten Antarktis-Eindrücken und Souvenirs aus dem Museumsshop hinreichend versorgt hatten, ging es wieder zurück zum Schiff. Dort hatten Chefkoch Chris und seine Leute bereits etwas Besonderes vorbereitet: ein antarktisches Grillfest! In der Tat war es Zeit, die gelungene Reise und den schönen Tag ausgiebig zu feiern. Daran nahm auch die vierköpfige Besatzung des Museums teil, die so auch wieder in den Genuss von Waschmaschine und Dusche kamen. Es gab Gutes vom Grill sowie diverse Salate und Getränke, und wie später berichtet wurde, gab es diverse unterhaltsame Aktivitäten in Begleitung von Geräuschen, die wenig mit dem Knistern des Eises und dem Geschnatter einer Pinguinkolonie zu tun hatten. Über den späteren Verlauf der Feier ist nichts bekannt geworden. Größere Ausschweifungen wurden aber wohl sowohl vom mittlerweile wieder einsetzenden Schneefall als auch von unserer Abfahrt verhindert: Die Distanz nach Deception Island war groß, und wir wollten den Tag morgen noch nutzen. So wurde der Anker kurz nach halb neun gelichtet, und wir fuhren wieder durch den Neumayer Channel nach Norden, gefolgt von Gerlache Strait und Bransfield Strait. Aber das ist eine andere Geschichte, die wird ein anderes Mal erzählt.

Mittwoch, 20. November 2013 – Deception Island: Whalers Bay

Position (08:00 Uhr): 63°21,6'S/60°48,6'W. Wetter: -2°C, Brise, bedeckt

Und zwar jetzt. Wie gesagt, die Bransfield Strait. Heute erwies sie sich nicht nur geologisch als echter kleiner Ozean, sondern auch vom Wetter her. Der Seegang reichte völlig aus, um die *Ortelius* in (harmlose) Bewegung zu versetzen.

Die Insel Deception war zum Frühstück noch etwa 20 Meilen entfernt, so dass wir in aller Ruhe in den Tag starten konnten. Während eines kleinen Briefings teilten Delphine und Rolf uns Näheres zur geplanten Anlandung in Whalers Bay mit. Als kleinen Wermutstropfen mussten wir hinnehmen, dass die Wettervorhersage für die Querung der Drake Passage eher ungünstig aussah, so dass wir mit reduzierter Geschwindigkeit zu rechnen hatten und die auf Halfmoon Island geplante Nachmittagslandung daher leider ausfallen musste. So mussten wir uns nun in Deception Island von der Antarktis verabschieden.

Das Wetter war geeignet, diesen Abschied nicht schwerer als nötig ausfallen zu lassen. Zunächst stand die Einfahrt ins Innere der hufeisenförmigen Insel an. Der einigermaßen geschützte Innenbereich, genannt Port Foster, ist eine versunkene Caldera, der die Natur freundlicherweise einen als Neptune's Bellows ("Neptuns Blasebalg") bekannten Eingang spendiert hatte. Da sie in der Mitte dieser Einfahrt allerdings vergessen hatte, die letzte Untiefe aus dem Weg zu räumen, war der Kapitän konzentriert bei der Sache, während wir die schroffen Vulkanfelsen passierten und nach Port Foster einfuhren. Unmittelbar danach öffnete sich zu unserer rechten Whalers Bay, das Ziel unseres letzten Landganges. Trotz des heftigen Windes waren die Boote bald im Wasser, und nach einer kurzen, aber spritzigen Überfahrt standen wir an einem geothermisch geheizten Strand aus schwarzem vulkanischem Sand. Die Wärme war tatsächlich deutlich fühlbar,









wenn man an der Wasserlinie die Stiefel in den Sand bohrte; selbst das Wasser war dort angenehm warm. Dass wir letztlich auf die eigentlich geplante Badeaktion verzichteten, hatte mit dem Wind zu tun, der zwischenzeitlich in Böen von fast 60 Knoten (um 100 km/h) von der Bransfield Strait über die Hügel blies. Sicherheitshalber wurde die Landung daher etwas abgekürzt, damit wir nicht etwa noch hier stranden sollten (was manchem vielleicht als die angenehmere Alternative erschien im Vergleich zu einer schlechtgelaunten Drake Passage, aber so recht stand das nicht zur Debatte).

Dennoch hatten wir Zeit, Whalers Bay zu erkunden. Wer wollte, konnte mit Henryk auf einen ca. 250 Meter hohen Hügel ziehen, von dem aus man eine erhöhte Aussicht über die Bucht und Port Foster hatte. Ansonsten waren ufernah die Reste einer alten Walfangstation zu besichtigen, gemischt mit den Gebäuden einer weiteren alten britischen Forschungsstation, die allerdings bei einem Vulkanausbruch durch einen Schlammstrom beschädigt worden war und aufgegeben werden musste. Vereinzelt standen Eselspinguine am Ufer herum, darüber hinaus bestand die lokale Tierwelt vor allem aus zahlreichen Skuas.

Nachdem wir uns umgeschaut hatten, hieß es von der Antarktis Abschied nehmen: Es ging zurück zum Schiff. Noch einmal konnten wir die Passage von Neptune's Bellow erleben, dann waren wir draußen in der Bransfield Strait. Dabei handelte es sich noch nicht um die Drake Passage, aber dennoch war es keine schlechte Idee, die Kabine schon einmal seefest zu machen.

Tatsächlich spritzen die Wellen bald munter über den Bug, so dass der Kapitän die Schließung der Außendecks verfügte, während wir entlang der Greenwich Insel und der Robert Insel nach Nordosten fuhren, um dann durch Nelson Strait nach Nordwesten abzubiegen. Um uns mental auf die Drake Passage vorzubereiten, trafen wir uns zu einer Fröhlichen Stunde in der Bar und nahmen tropisch inspirierte Getränke zu uns. Wir besprachen die Wettervorhersage, die wie erwähnt eine recht holperige Querung der Drake Passage verhieß, so dass es wichtig war, den Zeitfaktor zu beachten und die Passage rechtzeitig in Angriff zu nehmen. Nach dem Abendessen war es soweit, wir hatten das berüchtigte Gewässer erreicht und Kurs auf den Beagle Kanal gesetzt.

Donnerstag, 21. November 2013 – Drake Passage

Position (08:00 Uhr): 60°16'S/061°27'W. Wetter: -2°C, Frische Brise (Bf 5 aus NW), leicht bewölkt, sonnig

Wieder einmal hatte das antarktische Wetter seine Unvorhersehbarkeit unter Beweis gestellt, aber dieses Mal immerhin zu unseren Gunsten: Wenigstens bislang war es deutlich weniger unangenehm, als die Wettervorhersage gestern noch hatte befürchten lassen. Auch die Geschwindigkeit lag im normalen Bereich, so dass wir uns keinerlei Gedanken wegen einer eventuellen Verspätung machen mussten. So konnten wir uns entspannt dem Vortragsprogramm widmen – Henryk erzählte die Geschichte der schwierigen, aber erfolgreichen Belgica-Expedition – und das *Ortelius*-Kino besuchen, wo Werner Herzogs etwas eigenwillige Dokumentation von der amerikanischen Antarktis-Station McMurdo Base gezeigt wurde.





Abends luden die Guides zu einem antarktischen Quiz ein. Nachdem wir uns eine Weile über Fragen wie der Anzahl der während unserer Reise besuchten Kontinente (einschließlich Mikrokontinente), der Anzahl der Landungen auf Saunders Island (Süd Sandwich Inseln) und den Kapitänen diverser historischer Expeditionsschiffe den Kopf zerbrochen hatten, erwies sich die niederländisch dominierte Gruppe "Happy feet" als klarer Gewinner.

Freitag, 22. November 2013 – Drake Passage, Kap Hoorn

Position (08:00 Uhr): 57°02,5 'S/055°54,5 'W. Wetter: 4°C, Frische Brise aus Nordwest, leicht bewölkt, sonnig.

Das Glück blieb uns treu, und Wetter und See waren nachts so ruhig, dass wir gut ausgeschlafen in den Tag starten konnten. Nach einem entspannten Frühstück begann das Vortragsprogramm, passend zur Gegend berichtete Henryk (zunächst auf englisch, später auf deutsch) zur Seefahrtsgeschichte des berüchtigten Kap Hoorn, das wir heute Nachmit-





tag noch als abschließenden Bonus zu sehen hofften. Böse Zungen behaupteten übrigens, dass Henryk bereits mit dem berühmten Captain James Cook das Kap Hoorn umrundet hatte. Das stimmte natürlich nicht. Henryk war mit Sir Francis Drake gefahren, nicht mit James Cook.

Da wir soweit zügig vorangekommen waren, hatten wir noch Zeit für ein paar Extrameilen, um den berühmten südlichsten Vorsprung Südamerikas zumindest aus der Ferne zu sehen. Eigentlich forderten chilenische Vorschriften eine Mindestdistanz von 12 Seemeilen, aber Kapitän Ernesto ließ übers Radio seinen gesamten Charme spielen und konnte so der Station Cabo de Hornos eine Entfernung von nur zwei Seemeilen abverhandeln. So konnten wir die beeindruckende Klippe prima aus der Nähe sehen, zusammen mit einer stark entwickelten Mirage, einer Luftspiegelung, die flache Objekte wie Inseln und selbst die Brandung optisch kräftig überhöhte, im Prinzip einer Fata Morgana sehr ähnlich.

Der Nachmittag war teilweise der abschließenden Administration gewidmet, die Gummistiefel waren abzuliefern und je nach individueller Konsumfreudigkeit in der Bar auch kleinere oder größere Geldbeträge. Delphine und Rolf zeigten Bilder aus anderen Polarregionen, wo die Schiffe von Oceanwide Expeditions regelmäßig anzutreffen waren, darunter abgelegene Atlantikinseln wie Tristan da Cunha, die Arktis mit Grönland und Spitzbergen, das Weddellmeer

und das abgelegene Rossmeer, wo die *Ortelius* Hubschrauber mitführte, um auch sonst unerreichbare Ziele wie die Kaiserpinguinkolonie auf Snow Hill Island, die Peter I Insel und die McMurdo Dry Valleys erreichen zu können.

Schließlich war es Zeit für die offizielle Verabschiedung. In der Bar stießen wir noch einmal auf die schöne Reise an, Delphine dankte allen Beteiligten und der Kapitän fand herzliche Worte zum Abschied.

Am späteren Abend erreichten wir den Eingang zum Beagle Kanal. Nach einer Weile kam der obligatorische Lotse an Bord, mit dem wir die letzten Fahrtstunden durch den Beagle Kanal bis Ushuaia zurücklegten.



23. November 2013 - Ushuaia

Position (08:00 Uhr): 54°48,7 'S/68°17,7 'W. Wetter: Sicherlich wärmer als in der Antarktis.

Ein letztes Mal krähte der *Ortelius*-Hahn, gefolgt von einem *Ortelius*-Frühstück, und schließlich war es an der Zeit. Der Bus brachte viele von uns um 08:30 Uhr vom Schiff zum Flugplatz. Die Anderen hatten noch etwa Zeit in Ushuaia. Bereits jetzt wussten viele von uns, dass es nicht die letzte Reise an eines der kalten Enden des Planeten gewesen sein sollte; der Schönheit der Antarktis und ihrer bezaubernden Tierwelt hatte sich niemand entziehen können.





Es war eine Freude, mit Euch im tiefen Süden unterwegs zu sein! Alles Gute und auf Wiedersehen, irgendwo auf diesem schönen Planeten!

Für weitere Informationen zu den Schiffen und Polarreisen von Oceanwide Expeditions, besucht bitte: www.oceanwide-expeditions.com.

Dies ist die bis zum Schluss **aktualisierte Version des Reisetagebuches**, mit Fotos vom letzten Tag, zu finden auf <u>www.spitzbergen.de</u>. Dort gibt es auch **360-Grad-Panoramen sowie eine Fotogalerie unserer Fahrt**.

Text, Fotos, Layout: Rolf Stange.

Redaktionelle Mitarbeit (Position- & Wetterdaten): Michael Wenger, Henryk Wolski (Namen der Mannschaft).

| 02.11. | Seabirds (englisch) | Rolf |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| 02.11. | Seevögel (deutsch) | Michael |
| 02.11. | Darwin in Tierra del Fuego (englisch) | Henryk |
| 03.11. | Zodiac operations & our plans for the Falkland Islands (englisch) | Delpine |
| 03.11. | Kleine Zodiac-Fahrschule & unsere Pläne für die Falkland Inseln (deutsch) | Rolf |
| 03.11. | The pinguinological project of Tom and Gemma (englisch) | Tom |
| 03.11. | Das Pinguinologie-Projekt von Tom und Gemma (deutsch) | Rolf |
| 03.11. | Charles Darwin in Tierra del Fuego (deutsch) | Henryk |
| 05.11. | Alles über Pinguine (deutsch) | Michael |
| 05.11. | Everything about penguins (englisch) | Tom & Gemma |
| 05.11. | Shackleton, Endurance and the first crossing of Antarctica | Henryk |
| 05.11. | Shackleton, die Endurance und andere Versuche, die Antarktis zu durchqueren | Henryk |
| 05.11. | Tagesrückblick & Stand der DingeDas Segelboot Wanderer IIIVögel der Falklands | Delphine, Henryk, Rolf |
| 05.11. | Schwertwale der Falkland Inseln (englisch) | Dokumentarfilm |
| 06.11. | Plate tectonics part I (englisch) | Rolf |
| 06.11 | IAATO-Briefing (Umweltschutz, Sicherheit) englisch | Delphine |
| 06.11. | Plattentektonik Teil I (deutsch) | Rolf |
| 06.11. | IAATO-Briefing (Umweltschutz, Sicherheit) englisch | Rolf |
| 06.11. | Tagesrückblick & Stand der DingeDie Antarktische Konvergenz | Delphine, Tom/Henryk |
| 07.11. | Fortitudinem vincimus: With Arved Fuchs in Shackleton's wake (englisch) | Henryk |
| 07.11 | Plattentektonik II (von Gondwana bis zur Antarktis), deutsch | Rolf |
| 07.11 | Fortitudinem vincimus: Mit Arved Fuchs in Shackletons Kielwasser (deutsch) | Henryk |
| 07.11. | Plattentektonik II (from Gondwana to Antarctica), englisch | Rolf |
| 07.11. | Tagesrückblick & Stand der Dinge | Delphine, Rolf |
| 08.11. | Tagesrückblick, Stromness, Pläne für morgen | Delphine, Henryk, Rolf |
| 09.11 | Grytviken | Rolf |
| 09.11 | The rat erradication project (englisch) | Sarah Lurcock |
| 09.11 | Tagesrückblick, Pläne für morgen | Delphine, Rolf |
| 10.11. | Tagesrückblick, Pläne für morgen | Delphine, Henryk |
| 11.11. | Seabirds II (englisch) | Rolf |
| 11.11. | Fischereiforschung und -management in Südgeorgien (deutsch) | Michael |
| 11.11. | Seevögel II (deutsch) | Rolf |

| 11.11. | Fishery research and -management in South Georgia (English) | Michael |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| 12.11 | Tagesrückblick: Süd Sandwich Inseln | Delphine, Henryk, Rolf |
| 13.11. | Robben: Pelzträger der Antarktis | Michael |
| 13.11. | Penguin Lifelines: Aktuelles zum Pinguin-Forschungsprojekt | Tom & Gemma, deutsch von Michael |
| 13.11. | Die Antarktis-Expedition von Wilhelm Filchner (deutsch) | Henryk |
| 13.11. | Tagesrückblick & Blick in die Zukunft | Delphine, Rolf |
| 14.11. | Gletscher (Teil 1, deutsch) | Rolf |
| 14.11. | Pinnipeds (Robben, englisch) | Delphine |
| 15.11. | Glaciers (part 2, englisch) | Rolf |
| 15.11. | Gletscher (Teil 2, deutsch) | Rolf |
| 15.11. | Auktion zugunsten des Habitat Restauration Project (v.a. Rattenausrottung) in Südgeorgien | Tom (Zeremonienmeister) |
| 16.11. | Die Antarktis-Expedition von Filchner (englisch) | Henryk |
| 16.11. | Die Eroberung des Südpols (deutsch) | Henryk |
| 16.11. | The discovery of the South Pole (englisch) | Henryk |
| 16.11. | Adaptations to the cold (englisch) | Saskia |
| 16.11. | Adaptions to the cold (deutsche Übersetzung) | Michael |
| 17.11. | Michael und seine fettreichen Freunde: Wale | Michael |
| 17.11. | Michael and his fat-rich friends: whales | Michael |
| 17.11. | Tagesrückblick & unsere Pläne | Delphine, Rolf |
| 18.11. | The incredible Nordenskjöld-expedition | Henryk |
| 18.11. | South | Original-Filmmaterial der <i>Endurance</i> -Expedition |
| 18.11. | Die unglaubliche Nordenskjöld-Expedition | Henryk |
| 19.11. | Tagesinformation, Port Lockroy | Delphine, Henryk, Tom |
| 20.11. | Tagesinformation, Rückblick | Delphine, Rolf, Henryk |
| 21.11. | Die bahnbrechende Belgica-Expedition (deutsch) | Henryk |
| 21.11. | The Belgica expedition: Pioneers in ice (englisch) | Henryk |
| 21.11. | Blick in Vergangenheit & Zukunft | Delphine, Rolf |
| 21.11. | Antarktis-Quizz | Alle |
| 22.11. | Maritime history of Cape Hoorn (englisch) | Henryk |
| 22.11. | Around Cape Hoorn | Original-Filmmaterial von 1929 |
| 22.11. | | TT 1 |
| | Seefahrtsgeschichte von Kap Hoorn (deutsch) | Henryk |

