SPITZBERGEN.DE
SPITSBERGEN-SVALBARD.COM

GeoRG
Geographische ReiseGesellschaft

SAILING EXPEDITIONS
SV MEANDER

Norwegen – Bjørnøya – Spitzbergen

Reisetagebuch

25. April-08. Mai 2022 mit SV *Meander*



Die Meander *wurde 1946 auf der Werft in Finkenwerder in Hamburg gebaut, die damals für den Bau von starken Schiffen bekannt war und die Meander mit einem eisverstärkten Rumpf baute. Daher ist die Meander gut für arktische Gewässer geeignet. Bis in die 1990er Jahre wurde die Meander als Fischereifahrzeug betrieben. 1995 wurde sie für die Beförderung von Passagieren zu einem Segelschiff zunächst für den privaten Betrieb umgebaut. Das Schiff hat Stürme bis Windstärke 11 in der berüchtigten Drake-Passage bei Kap Hoorn überstanden und.*

2016 wurde sie von Heine van de Molen übernommen. Er baute sie mit viel Liebe und Leidenschaft um und brachte sie zurück in den Charterbetrieb. Seit 2021 ist Mario Czok Miteigner, im Winter 2021-22 haben Heine und Mario viele Umbauten gemacht und die Meander *für die Passagierfahrt in Spitzbergen ausgerüstet. Heute kann sie 12 Passagiere und 5 Besatzungsmitglieder befördern.*

Mit

Kapitän – Mario Czok
Steuermann – Heine
Deck – Bastien
Koch – Eek

und

Fahrtleiter – Rolf Stange

Montag, 25. April – Alta

14:00 Uhr: 69°58,7‘N/023°20’E, Anleger von Alta. Teilweise bedeckt, 6°C. Nördliche Brise, 1 009 hPa. Sonnenaufgang (im Folgenden: ↑) 03:30 Uhr, Sonnenuntergang (im Folgenden: ↓) 21:23.





Am frühen Nachmittag fanden wir uns nach und nach auf dem kleinen Anleger ganz in der Nähe des Flughafens von Alta auf der *Meander* ein. Einige von uns hatten bereits ein paar Tage in Alta verbracht und einiges unternommen und gesehen.

An Bord begrüßte die Mannschaft uns und wir richteten uns in den Kabinen häuslich ein. Dann versammelten wir uns alle erstmalig im Salong, wo Kapitän Mario uns begrüßte und die Mannschaft vorstellte. Rolf erläuterte noch den grundsätzlichen Ablauf der Planung, und dann hieß es: Leinen los!

Die *Meander* glitt in den Altafjord hinaus und wir bewunderten im Vorbeiziehen die spätwinterliche, nordnorwegische Landschaft. Im Westen glänzte die Sonne auf hohen, schneebedeckten Bergen.

Wir fuhren noch ein paar Stunden, wobei Schneeschauer und Sonne sich abwechselten, bis wir schließlich auf der Südseite der Insel Årøya den Anker fallen ließen. Hier konnten wir die Nacht geschützt verbringen.

Dann war es Zeit für das erste gute Abendessen von Eek: Auf ein Entré regionaler Prägung folgte ein Hauptgang italienischen Charakters und schließlich ein Eis zum Abschluss. Ein beinahe unerwarteter Luxus!

Anschließen war es Zeit, die grobe Planung in den Blick zu nehmen. Kapitän Mario präsentierte die Wettervorhersage in verschiedenen Varianten am Bildschirm und erläuterte die Aussichten im Detail. Ein kräftiges Tiefdruckgebiet zog zwischen Spitzbergen und Nordkap hindurch nach Osten und brachte starken Nordwind und schwere See. Das glasklare Ergebnis war, dass wir zunächst ein paar Tage in geschützten Gewässern der nordnorwegischen Küste verbringen würden, bevor wir uns an die Überfahrt machen konnten.

Das tat der guten Stimmung aber keinen Abbruch. Auch hier hatten wir ein spannendes, abwechslungsreiches Revier ums uns herum. Guter Stimmung beendeten wir den ersten Tag an Bord.





Dienstag, 26. April – Altafjord: Årøya

08:00 Uhr: 69°58,7‘N/023°20’E, vor Anker bei der Årøya. Bedeckt, Schneefall, 0°C. Nördliche Brise, 1 011 hPa. ↑ 03:25 Uhr, ↓ 21:29.

Nach einer ruhigen Nacht vor Anker gab es zunächst einmal Frühstück und dann eine Einweisung in die hohe Kunst des Beibootfahrens aus Passagierperspektive von Mario, während Bastian und Rolf eine passende Landestelle auskundschafteten.

Bald folgten wir und standen kurz darauf an einem schneebedeckten, steinigen Strand in der Nähe alter Fischerboote und Häuser. Diverse Autos und andere Fahrzeuge verrieten, dass sich hier zumindest zeitweise Menschen aufhielten; später erfuhren wir von Einheimischen am kleinen Hafen auf der Ostseite von Årøy, dass die Insel derzeit 18 Einwohner hat.









Ein paar Meter weiter hatten wir eine kleine, kaum befahrene Straße erreicht. Hier konnte man wahlweise zum kleinen Hafen auf der Ostseite der Insel gehen oder – etwas weiter – ans westliche Ufer. Beide Möglichkeiten fanden Abnehmer, wobei die Mehrheit sich für die westliche Richtung entschied. Besonders beeindruckend waren in jedem Fall die ebenso frequenten wie heftigen Wetterwechsel: In schneller Folge ging es von stillem Schneefall über in einen heftigen Schneesturm, dann zu hellem Sonnenschein und schließlich in ebenso schneller Folge wieder zurück. Man konnte sich über einen Mangel an verschiedenen Eindrücken und Lichtverhältnissen wahrlich nicht beklagen!









Am Westufer der Insel gab es ein paar verlassen wirkende Häuschen und einen ganz kleinen Anleger, während diejenigen, die nach Osten gegangen waren, dort mit einheimischen Fischern ins Gespräch kamen. Schließlich fanden sich alle gegen Mittag wieder am Ausgangspunkt ein und bald waren wir alle wieder zum Mittagessen zurück an Bord.

Etwas später waren wir wieder unterwegs. Zunächst nahmen wir die Maschine zur Hilfe, um die Ankerposition zu verlassen, aber nicht lang darauf gingen nach kurzer Segeleinweisung die ersten Segel hoch und nachdem wir eine Landspitze passiert hatten, konnte die Maschine abgestellt werden, so dass wir nun erstmalig nur mit der Kraft des Windes unterwegs waren – so soll es auf einem Segelschiff sein!

Schließlich erreichten wir gegen Abend den Kåfjord, einen Abzweig im südlichen Teil des großen Altafjord, gar nicht weit von Alta entfernt. Die Suche nach einer Ankerstelle war hier zunächst nicht erfolgreich, da am einzigen passenden Ort bereits ein paar kleine Boote in zu großer Nähe lagen. Rolf, Bastian und Törk kundschafteten schon mal schnell eine passende Landestelle aus für unseren Ausflug am nächsten Tag. Dann bogen wir mit der *Meander* um die Ecke und ließen in der Bucht Kvenvika den Anker für die Nacht fallen.





Mittwoch, 27. April – Altafjord: Kåfjord

08:00 Uhr: 69°06,2‘N/023°06’E, vor Anker in der Bucht Kvenvika. Dünne Wolkendecke, -3°C. Schwache südliche Brise, 1 015 hPa. ↑ 03:23 Uhr, ↓ 21:32.

Nach wiederum ruhiger Nacht und gutem Frühstück ging der Anker hoch. Wir fuhren eine kurze Strecke um die gleiche Landzunge wie gestern Abend, um im Kåfjord mit den Beibooten bei einer Brücke an Land zu gehen.

Genau hier beginnt der „kulturminnesti“ (etwa: historischer Lehrpfad), den das Museum in Alta zur Bergbauregion Kåfjord angelegt hatte. Im 19. und 20. Jahrhundert war hier Kupfer abgebaut worden, wobei die frühe Zeit von englischen Kaufleuten gesteuert wurde, während der Besitz später in schwedische Hand überging.

Nach einem kurvigen Anstieg auf dem schneebedeckten Pfad erreichten wir zunächst die Straße, die seit dem Bau der großen Brücke aber zu einer weniger befahrenen Nebenstraße geworden war, so dass wir hier gut ein Stück zu Fuß zurücklegen konnten. Bald standen wir unterhalb einer großen, ruinösen, mehrstöckigen Anlage aus Beton am Hang, die ganz offensichtlich Teil der Bergbauanlagen gewesen war. Hier war in der schwedischen (jüngeren) Zeit das Erz gereinigt worden. Am Hang waren große Abraumhalden sichtbar. Rolf erklärte die Entstehung von Kupfererzlagerstätten und was daraus grundsätzlich aus technischer Sicht für den Bergbau folgt.

Schließlich folgten wir dem historischen Pfad noch ein Stück am Ufer der Bucht entlang. Auch dort gab es noch dies und das aus alter Bergbauzeit zu sehen, aber vor allem die schöne, von frischem Schnee bedeckte Landschaft und das teilweise schön sonnige Wetter zogen die Aufmerksamkeit auf sich.









Um die Mittagszeit sammelte Heine uns am Ufer wieder auf, und bald darauf folgten das Mittagessen und das Setzen der Segel. Langsam glitten wir durch den Altafjord nach Norden.

Der Wind nahm zu, und da er aus nordwestlicher Richtung kam, fuhren wir mehrere Wenden, um im Nord-Süd verlaufenden Altafjord nach Norden zu gelangen. Zwischendurch ließen sich kurz ein paar Delfine blicken.

Das Abendessen – es gab Lachs mit Kartoffeln und Salat, was sehr gut ankam – gab es etwas früher, denn es war absehbar, dass das Schiff stärker schwanken würde, als wir in den Stjernsund einbogen, zwischen dem Festland im Süden und der Stjernøya im Norden. Dieser gut 12 Meilen lange Sund verlief recht genau in der aktuellen Windrichtung, so dass der ohnehin kräftige Wind in diesem Windkanal zu einer steifen Brise auflief. Bald zeigte sich allerdings, dass





der Wind so stark war, dass wir nur wenig Fahrt machten; zudem war absehbar, dass der nach Nordwesten recht offene Hafen von Oksfjord, den wir uns eigentlich als Ziel vorgenommen hatten, bei diesen Bedingungen wohl keinen ruhigen Liegeplatz bieten würde, so dass wir wieder umdrehten und eine Ankerstelle auf der Ostseite der Stjernøya anliefen.

Schließlich war der Anker im Lille Kvalfjorden gefallen, und trotz gelegentlicher heftiger Fallwinde kam das Schiff hier zur Ruhe.

Donnerstag, 28. April – Altafjord: Lille Kvalfjord, Hammerfest

08:00 Uhr: 70°17,6‘N/022°55’E, vor Anker im Lille Kvalfjorden. Bewölkt, -2°C. Fast windstill bei gelegentlichen Fallwinden aus Nord bis Ost, 1 009 hPa. ↑ 03:13 Uhr, ↓ 21:44.

Die Nacht vor Anker war ruhig verlaufen (zumindest für diejenigen, die nicht beim gelegentlichen GPS-basierten Ankeralarm nach dem Rechten schauen mussten), und wie üblich versammelten wir uns um 08 Uhr zum Frühstück.

Die Bucht Lille Kvalfjord lag auf der Ostseite der großen, aber weitgehend unbewohnten Insel Stjernøya („Schwalbeninsel“). Am tief verschneiten Ufer standen verstreut ein paar verlassen wirkende Häuschen zwischen niedrigen Bäumen. Eingerahmt wurde die kleine „Siedlung“ von hohen, felsigen Bergwänden, die schon deutlich machten, dass diese kleine Ortschaft früher wie heute wohl kaum über Land erreichbar gewesen war. Wir nahmen an, dass die ehemaligen Bewohner mittlerweile in den größeren Ortschaften der Umgebung zu Hause waren, ihre Häuser aber noch pflegten und gelegentlich an Wochenenden oder in den Ferien mit dem Boot besuchten.





Über dem ganzen Ort schien unsichtbar die Überschrift „lost places“ zu hängen.

Bald nach dem Frühstück brachte die Besatzung uns mit den Beibooten zum Ufer, wo es praktischerweise einen Steg gab.

Der Schnee am Ufer war tief, so dass es eine kleine sportliche Herausforderung war, sich einen Weg zu bahnen. Ein paar Meter oberhalb der Wasserlinie begann der Wald aus niedrigen Birken. Auch hier konnte man stellenweise bis übers Knie oder sogar bis zur Hüfte im weichen Tiefschnee versinken. Hier und dort standen die Häuschen vereinzelt und einsam im Wald.

Ein paar Meter in Richtung der Hänge lagen gewaltige Felsbrocken herum, die von der Gefahr gelegentlicher Bergstürze zeugten. Ein stiller, beinahe verwunschen wirkender Ort!

Einige zogen noch ein kleines Stück weiter ins Tal hinein, wobei das Gelände der Reichweite enge Grenzen setzte. Andere begaben sich an eine schöne Stelle im Wald oder zu einem großen Felsbrocken, um dort die Stille und die Stimmung zu genießen, oder schauten sich bei den verlassenen Häuschen um.





Schließlich trafen wir uns wieder am Ufer, und bald darauf waren wir wieder an Bord.

Wir setzten Kurs auf Hammerfest – angesichts der Wetterlage die einzig sinnvolle Option. Unterwegs verwandelten wir den Salong der *Meander* in einen Vortragsraum, und Rolf erzählte über die Bäreninsel und vergleichend auch über Jan Mayen, so dass wir einen guten Eindruck sowie ein paar naturkundliche und historische Hintergründe zu der Insel bekamen.

Als der Vortrag beendet war, waren wir nicht mehr weit von Hammerfest entfernt, und die Vorbereitungen zum Anlegen liefen an. Bald darauf lagen wir an einem Schwimmsteg im nördlichen Hafen von Hammerfest. Hier hatten nun





alle die Möglichkeit, nach Herzenlust die Vorzüge der Zivilisation zu genießen, und sei es „nur“ ein kleiner Spaziergang, ohne auf eine Fahrt mit dem Beiboot angewiesen zu sein.

Wer wollte, konnte sich Rolf zu einem kurzen Gang zum Denkmal für Struves Meridianmessung anschließen. Friedrich Georg Wilhelm von Struve (*1873 in Altona, † 1864 in Pulkovo bei St. Petersburg) hatte ein Projekt angeregt, das zu einem der größten wissenschaftlichen Unternehmungen seiner Zeit werden sollte, nämlich der genauen Vermessung eines Meridianbogens, also eines Abschnittes eines Längengrades. Durch den Vergleich der astronomischen Positionsbestimmungen (Bestimmung von geographischer Länge und Breite durch Beobachtung von Gestirnen am Start- und Endpunkt) und die sich dadurch ergebende rechnerische Distanz auf der einen und der auf der Erdoberfläche trigonometrisch (durch Methoden der Landvermessung) gemessenen Distanz ließen sich Antworten auf eine der großen wissenschaftlichen Fragen jener Zeit finden: War die Erde eine perfekte Kugel oder durch die Rotationsbewegung an den Polen abgeflacht?





Angeregt durch Struve, vermaßen Wissenschaftler mehrerer Länder ein Nord-Süd-Transekt vom Schwarzen Meer bis nach Hammerfest. Die Arbeiten begannen 1816 und nahmen viele Jahre in Anspruch, wirklich abgeschlossen wurden sie erst 1855!

Am nördlichen Endpunkt der Vermessungsarbeiten befindet sich das Denkmal, das an jenes denkwürdige Mammutunternehmen erinnert. Es lag nur ein paar hundert Meter vom Schiff entfernt, und nach einem kleinen Umweg hatten wir es schnell gefunden.

Nach dem Abendessen an Bord zogen die meisten ihrer Wege und erkundeten das Nachtleben von Hammerfest.

Freitag, 29. April – Hammerfest

08:00 Uhr: 70°40,2‘N/023°41’E, im Hafen von Hammerfest. Bewölkt, -3°C. Schwache nordwestliche Brise, 1 013 hPa. ↑ 03:05 Uhr, ↓ 21:46.

Nach einer ruhigen Nacht im Hafen und einem gemütlichen Frühstück zogen alle los, um Hammerfest und die verschiedenen Sehenswürdigkeiten des Ortes zu erkunden. Mit gut 11 000 Einwohnern ist Hammerfest für mitteleuropäische Verhältnisse zwar eine Kleinstadt, aber im regionalen Kontext gehört der Ort zu den wenigen Metropolen der sehr dünn besiedelten Finnmark.

Rolf wies noch auf ein paar Möglichkeiten hin, und dann machten sich alle auf. Um 10 Uhr öffnete das Gjenreisningsmuseum („Wiederaufbaumuseum“), das die regionale Geschichte von der Steinzeit bis in die Moderne darstellte, mit einem Schwerpunkt auf den Kriegsjahren und – der Name ist Programm – dem anschließenden Wiederaufbau. Die deutsche Besatzung hatte der Region 1944 vollständige Zerstörung gebracht: Auf dem Rückzug hatten die Deutschen

die Taktik der „verbrannten Erde“ angewandt, um der vorrückenden Roten Armee nichts zu hinterlassen, was dieser von Nutzen hätte sein können. Das Leid trug wie immer die Zivilbevölkerung. Diese war teilweise zwangsevakuiert wurden, zigtausende Menschen hatten sich aber auch in abgelegenen Teilen der Finnmark versteckt und überstanden den kommenden Winter teilweise nur mit großen Schwierigkeiten unter prekären Bedingungen. Die allermeisten Bewohner der Region hatten alles verloren. Der Wiederaufbau nahm viele Jahre in Anspruch.

Diese Geschichte erklärt auch, warum es in den Städten der Finnmark wie Alta und Hammerfest keinerlei historische Gebäude gibt.













Es gab mehrere Kirchen, die „Plaza“ im Zentrum mit Denkmälern, denen die gedankliche Nähe zur Arktis anzusehen war. Das galt auch für den berühmtem „Isbjørnklubben“ („The Royal and Ancient Polar Bear Society“ / Eisbärenclub), wo man Mitglied werden konnte. Dort gab es auch eine kleine Ausstellung zur Arktis mit Exponaten zur Tierwelt und Geschichte.

Der „Zickzackweg“ auf den Berg mit der berühmten Aussicht auf die ganze Stadt war derzeit wegen Schnee und Eis gesperrt, aber ein kurzer Umweg durch das angrenzende Tal führte Interessierte problemlos auf den Hügel mit Namen Salen, wo man aus 135 Metern Höhe das besagte Panorama genießen konnte, sofern es nicht gerade von einem der frequenten Schneeschauer verhüllt wurde.

Dann gab es natürlich die Möglichkeit, die verschiedenen Läden und Geschäfte abzuklappern, wobei insbesondere der Jagd- und Angelladen in Hafennnähe von unserer Anwesenheit profitierte, da eine bemerkenswerte Menge warmer Bekleidung von dort zum Schiff getragen wurde.





Und natürlich gab es einige, die abends die Vorzüge der lokalen Gastronomie zu schätzen wussten. Dabei gab es sogar Livemusik, was sich als gute Gelegenheit herausstellte, um Kontakte zu den Bewohnern der Arktis-Metropole Hammerfest herzustellen.

Samstag, 30. April – Hammerfest, Barentssee

08:00 Uhr: 70°40,2'N/023°41'E, im Hafen von Hammerfest. Bewölkt, -1°C. Lokal praktisch windstill, 1014 hPa. ↑02:58 Uhr, ↓21:58.

Heute sollte nun endlich der Tag sein, an dem wir das norwegische Festland verlassen und Kurs auf die Bäreninsel setzen würden. Mario hatte die Wettervorhersage erläutert, und es wurde deutlich, dass das unsere Gelegenheit war.

Nach dem Frühstück machten wir uns selbst und das Schiff seeklar. Gegen 11 ertönte aus dem Maschinenraum das bekannt rhythmische Geräusch des Hauptmotors, und bald hieß es „Leinen los".

Wir verließen den Hafen, und Hammerfest blieb hinter uns zurück. Bald passierten wir die kleine Insel Melkøya, die mit großen Industrieanlagen vollgestellt war: Hier kommen Pipelines der Gasfelder *Snøhvit* („Schneewittchen") und *Albatros* in der südlichen Barentssee an Land, hier wird das Gas aufbereitet, um etwa als LNG (Flüssiggas) verschifft zu werden, was gerade derzeit angesichts der aktuellen politischen Entwicklung von großer Bedeutung für den europäischen Energiemarkt ist.









Bald verschwand auch die Melkøya achtern, und wir fuhren durch ein weites Gewässer namens Revsbotn nordwärts. Im Westen lag die große Insel Sørøya nicht weit von uns weg, und im Osten sahen wir in etwas größerer Entfernung die Rolvsøya, wo sich im späten 19./frühen 20. Jahrhundert eine Walfangstation befunden hatte. Nachdem ein Verbot des küstennahen Walfangs die Anlage dort wertlos gemacht hatte, wurde sie aber 1905 abgebaut und in der Kvalrossbukta auf der Bäreninsel wieder aufgebaut.

Unterdessen sahen wir ständig verschiedene Vögel, darunter Papageitaucher, in der Nähe des Schiffes umherfliegen. Auch Delfine ließen sich kurz blicken.

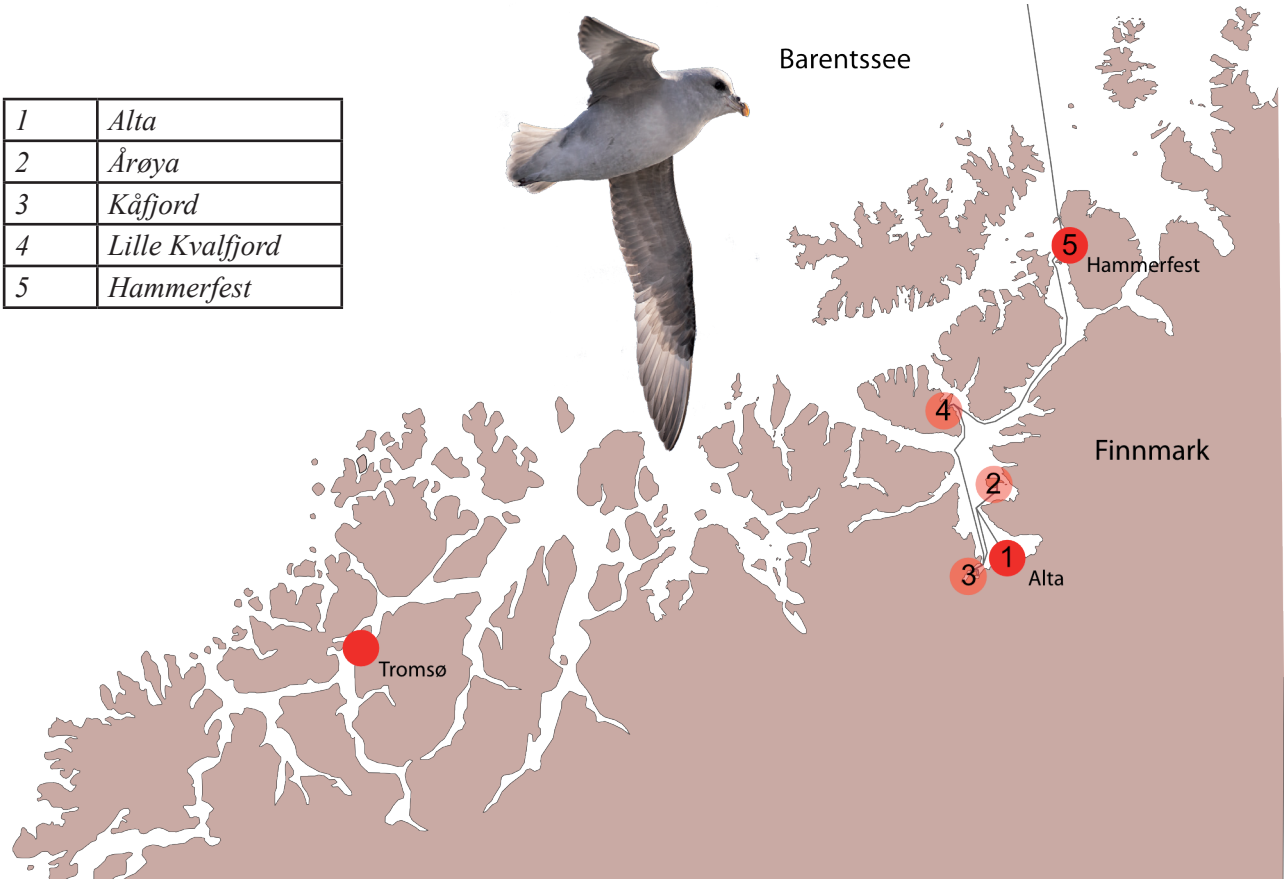
Im Laufe des Nachmittags blieb die Küste zurück. Nun waren wir auf dem offenen Meer, der Barentssee. Der Vorhersage entsprechend, hatten wir zunächst noch eine nördliche Brise gegen uns und damit auch merklichen Seegang. Für die erfahrenen Seebären an Bord war das im absolut handelsüblichen Rahmen, aber wer sein Leben bislang vor allem auf trockenem Land gelebt hatte, sah sich doch mit ungewohnten Bewegungen des Schiffes konfrontiert, und nach und nach zogen die meisten sich auf in Gemächer zurück.

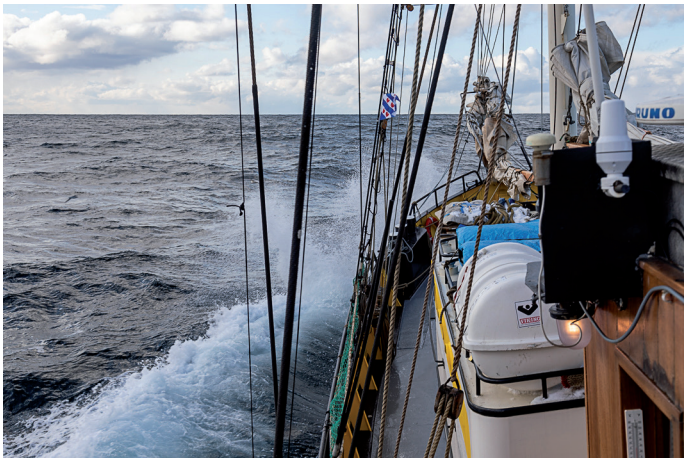






1	*Alta*
2	*Årøya*
3	*Kåfjord*
4	*Lille Kvalfjord*
5	*Hammerfest*







Sonntag, 01. Mai – Barentssee

08:00 Uhr: 72°30'N/021°28'E, auf halber Strecke zwischen Hammerfest und Bjørnøya. Überwiegend bewölkt, um 0°C. Leichte nordöstliche Brise, 1013 hPa. ↑02:23 Uhr, ↓22:46.

Während der Nacht waren wir viele Meilen nach Norden gefahren – dieser Teil der Bewegung des Schiffes war uneingeschränkt positiv zu bewerten. Andere Aspekte der eher passiven Bewegung unseres Fahrzeuges waren nicht uneingeschränkt auf Begeisterung gestoßen, und in manchen Fällen sollen die Reste der letzten Mahlzeit auf anderem als normal vorgesehenem Weg ihren Weg in den Grauwassertank gefunden haben. Die Freuden der Seefahrt!

Aber es war in der Nacht und während des Vormittags doch bedeutend ruhiger geworden, und die meisten ließen sich nach und nach wieder blicken. Viele hatten sich als helfende Hände beim Wachschema eingetragen. Viel zu tun gab es mangels Segelwind zwar nicht, aber dennoch war die Teilnahme willkommen und lehrreich; beim Aufenthalt auf der Brücke konnte man eine Menge über Seefahrt und Navigation erfahren.

Zunächst ließ sich sogar die Sonne immer wieder mal blicken, aber später wurde es doch zunehmend grau. Da immerhin der Seegang weiterhin moderat war, rundete Rolf seinen Vortrag über die Bäreninsel und Jan Mayen ab. Da es in diesem zweiten Teil ausschließlich um Jan Mayen ging, verpasste man nichts, was für unser Reisegebiet von Bedeutung war, wenn man sich dem Vortragsraum sicherheitshalber doch fern hielt.

Wir machten gute Fahrt, so dass wir schon heute Nacht damit rechnen konnten, die Bäreninsel zu erreichen.

Montag, 02. Mai – Bjørnøya: Teltvika. Barentssee

08:00 Uhr: 74°28,1‘N/018°45,9’E, vor Anker in der Bucht Teltvika. Teilweise sonnig ☺, -4°C. Nordöstliche Brise, 1 006 hPa. Ab jetzt: Mitternachtssonne!

In der Tat waren wir bald nach Mitternacht in die Nähe der Bäreninsel gelangt, aber von da an entwickelten sich die Dinge doch deutlich anders als vorhergesehen. Waren wir bislang davon ausgegangen, zunächst in der Bucht Sørhamna zu ankern und von dort aus den Südosten der Insel zu erkunden, stellten wir schnell fest, dass der gesamte Osten und Süden der Insel, soweit man schauen konnte, von einem dichten Treibeisstreifen abgeriegelt war. Mario steuerte die *Meander* ein Stück weit hinein, aber bald war deutlich, dass das Ufer hier nicht zu erreichen war.

So fuhren wir zu nächtlicher Stunde um das Treibeis herum auf die Westseite der Insel und dort nach Norden, bis der Anker in der Bucht Teltvika fiel, auf der Südseite des Kapp Dunér im Nordwesten der Bjørnøya.

Nun war es zunächst Zeit für ein paar Stunden Schlaf und dann fürs Frühstück. Dann evaluierten wir die Lage. Rolf gab uns noch einige Informationen zu unseren Plänen und zum sicheren und naturfreundlichen Verhalten im Eisbärenland.

Prinzipiell kannte Rolf am Kapp Dunér von früher noch Landestellen, aber da eine steife östliche Brise und die um die Nordseite der Insel heranrollende Dünung die Umstände doch etwas schwieriger gestalteten, machten Mario und Rolf sich zunächst auf eine Erkundungstour auf. Tatsächlich erwies die Landestelle mit den Felsplatten, die direkt vor dem Ufer im Wasser lagen, bei der Dünung als unbrauchbar.













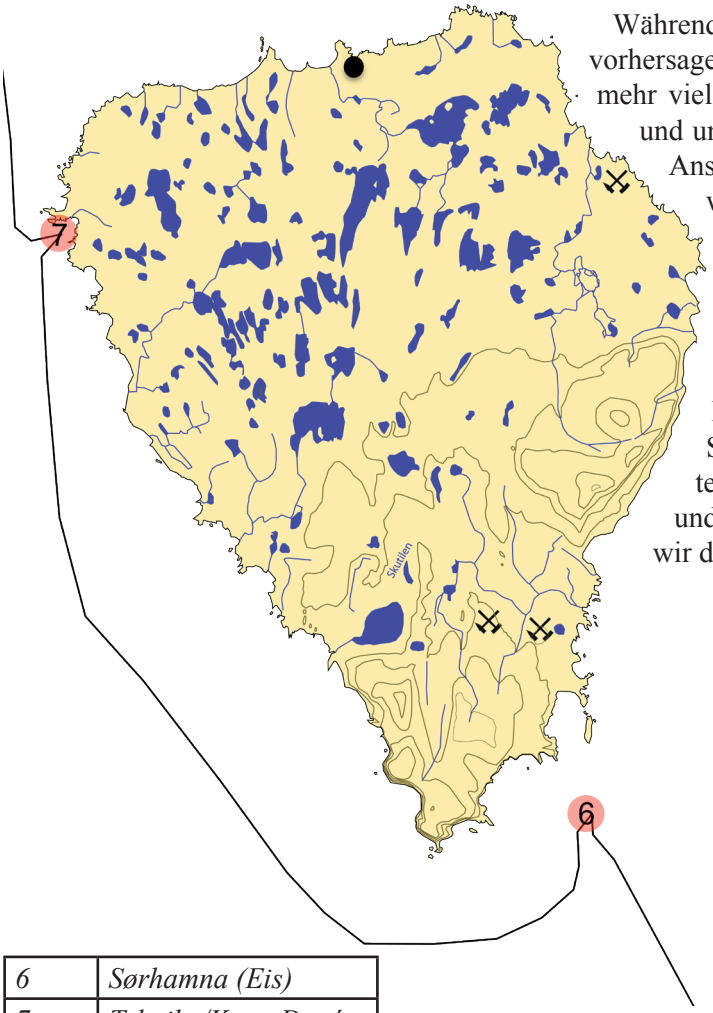
Dafür konnten wir uns der Küste auf der Südseite des Kapp Dunér mit den Beibooten nähern und dort in zwei kleine Buchten hineinschauen, um einen Eindruck aus der Nähe zu gewinnen. Die 10-20 Meter hohen Steilklippen aus deutlich sichtbar geschichtetem Sedimentgestein waren durch die an der oberen Kante hängenden Schneewächten und Schneefahnen sowie die vielen Eiszapfen noch eindrücklicher. Hinter einer Felsnase kam ein gefrorener Wasserfall zum Vorschein.

Daneben befand sich ein gut zugänglicher Strand, wo wir auch kurz an Land gehen konnten. Zwar stand man dort direkt vor einer steilen Klippe, so dass das Landesinnere nicht zugänglich war, aber immerhin konnten wir dort nicht nur einen Fuß an Land setzen, sondern sogar zwei, und damit auch sagen, dass wir die Bäreninsel betreten hatten.

Nach kurzem Aufenthalt an Land ging es dann wieder zurück zum Schiff. Da wir diese Runde wegen Wind und Wellen nur mit einem leicht beladenen Boot machen wollten, gab es mehrere Touren, bis alle an Land gewesen waren.

So zog der Vormittag mit reichlichen Eindrücken an uns vorbei. Zwar konnten wir aufgrund der Wind- und Wellenlage keine längeren Landgänge machen oder weitere Stellen erkunden, aber hier befanden wir uns ganz klar zur richtigen Zeit am richtigen Ort und das auch noch mit Sonnenschein!





6	*Sørhamna (Eis)*
7	*Teltvika/Kapp Dunér*

Während des Mittagessens studierten Mario und Rolf die Wettervorhersage. Da wir hier über das bereits Erlebte hinaus absehbar nicht mehr viel erreichen würden, machten wir das Schiff, die Kabinen und uns selbst nach dem Essen seefest. Das nahm eine Weile in Anspruch, aber schließlich ertönte aus Marios Hobbykeller wieder das charakteristisch-rhythmische Stampfen der Maschine, und dann ging der Anker hoch. Bald dampften wir nach Norden, nach Spitzbergen.

Auf dem Weg trafen wir weitere Treibeisfelder. Zunächst waren es eher einzelne Eisschollen, die aber später dichter und dichter wurde. Schließlich durchfuhren wir ein Feld dichtgedränger Schollen, während die Dünung das Schiff in kräftige Schwankung versetzte. Schließlich konnten wir im offenen Wasser wieder mehr Fahrt aufnehmen und damit stabilisierte sich auch das Schiff wieder, während wir den Weg nach Norden fortsetzten.



Dienstag, 03. Mai – Barentssee

08:00 Uhr: 75°51‘N/015°21’E. 97 Meilen NNW der Bjørnøya, 41 Meilen SSW der Sørkappøya (Südkapinsel) bei Spitzbergen. Bedeckt, -2°C. Kaum Wind, kräftige Dünung, 1 006 hPa.

Während der Nacht hatten wir einen nordnordwestlichen Kurs gehalten, also nicht direkt auf Spitzbergen zu, um dem Treibeis auszuweichen, das von Nordosten um Spitzbergens Südkap herum nach Westen driftete.

Eine kräftige Dünung ließ das Schiff merklich schwanken, so dass auch die einfachen Dinge des Lebens an Bord eine gewisse Aufmerksamkeit erforderten und darüber hinaus auch nicht viel möglich war. Das Frühstück fiel heute recht einfach aus (aber besser „einfach ausfallen“ als „ganz ausfallen“ ☺); auch die Präsenz der an Bord Befindlichen war in den öffentlichen Räumlichkeiten überschaubarer als sonst, und die sichtbar Anwesenden waren teilweise intensiv damit beschäftigt, eine im langfristigen Mittel horizontale Position einzunehmen und dabei die Wälder der hohen Arktis mit rostigen Kettensägen zu bearbeiten.









Im Laufe des Nachmittags ließ die Dünung etwas nach, und am Horizont kam Spitzbergen in Sicht, vor allem der prominent herausragende Hornsundtind, mit 1 433 Metern der höchste Berg im Süden Spitzbergens. Das war auf jeden Fall eine gute Motivation, und wer sich in der Lage sah, setzte sich im Salong mit Rolf zusammen für eine Einführung in das arktische Inselreich Spitzbergen, wobei es recht bunt von der Geographie über die Jahreszeiten bis zu ein paar geschichtlichen Aspekten und der heutigen Besiedlung ging.

Gegen Abend nahm der Wind allerdings zu, und schließlich hatten wir eine steife Brise – aus Norden, wie schon seit längerer Zeit, so dass mit den Segeln nichts anzufangen war und wir uns ausschließlich mit Hilfe der Maschine fortbewegten, was wir uns natürlich anders gewünscht hätten. Der persistente Nordwind war wirklich ein Phänomen, aber dem Wetter war nichts entgegenzusetzen.

So eierten wir kräftig um die Äquipotenzialfläche der Gravitation herum und kamen dabei Spitzbergen Stück für Stück näher.

Mittwoch, 04. Mai – Bellsund: Midterhukhamna, Mariasundet, Akseløya

08:00 Uhr: 77°38,5‘N/014°46,7’E. Vor Anker in Midterhukhamna. Sonnig! Schwache Brise aus E, -4°C. 1 009 hPa.

Als die meisten schließlich aufwachten – also, zum letzten von vielen Malen in dieser unruhigen Nacht – lagen wir still und ruhig vor Anker im Bellsund. Eine Wohltat! Wir hatten diese Position erst in den frühen Morgenstunden erreicht. Die Kombination aus Eis und Wind, einschließlich der für die nächsten Tage vorhergesagten Winde, hatten den weiter südlich gelegenen Hornsund aus dem Spiel gesetzt, und auch hier im Bellsund war noch viel festes und treibendes Eis vorhanden, so dass es nicht direkt die erste angelaufene Position war, die einen guten Ankerplatz gebracht hatte.









Aber nun waren wir in Midterhukhamna, und hier waren die Verhältnisse bestens. Während des früheren Morgens schien sogar die Sonne auf die schneebedeckte, grandios schöne Landschaft!

Zunächst nahmen wir uns Zeit für ein ausgiebiges Frühstück und um uns und unserer ganzes Zeug zu sortieren. Zudem wurden das Deck von Eis befreit und die während der Überfahrt gesicherten Beiboote wieder startklar gemacht.

Schließlich waren wir bereit und gingen an Land. Am Ufer war zunächst der Eisfuß zu überwinden, eine gut einen Meter hohe Wand aus Eis und hartem Schnee, ein typisches Phänomen für Uferlinien in arktischen Regionen im Spätwinter.

Was für ein schönes Gefühl, nach der langen Überfahrt wieder festen Boden unter den Füßen zu haben und nun auf einmal inmitten dieser atemberaubenden Landschaft zu stehen!

Zunächst zogen wir zu einer kleinen Landspitze am südlichen Ende der Bucht Midterhukhamna. Unterwegs entdeckten wir einen Seehund, der in typischer Haltung vor dem Ufer auf einem Stein lag. An der kleinen Landspitze fanden wir eine von den Wellen in den Fels geschlagene Brandungsplattform vor, die derzeit fast vollständig von Eis und Schnee bedeckt war. Hier schauten wir uns etwas um, und dann hieß es, die mitgebrachten Schneeschuhe auszuprobieren. Das ging nicht ganz so glatt wie erhofft und die Begeisterung fiel gemischt aus, aber auf Flächen mit tiefem Schnee würden sie sich fraglos als nützliche Hilfsmittel erweisen.










So ausgestattet zogen wir über die flache, schneebedeckte Tundra nach Westen, in Richtung der Landspitze, die den Van Keulenfjord im Süden vom Van Mijenfjord im Norden trennt. Auf einem Hügel stand ein schöner Steinmann (Säule aus aufgeschichteten Steinen; früher oft für Vermessungsarbeiten gebaut). Dort ließen wir uns nieder und genossen die Landschaft und die Stimmung, die sich durch die aufkommende Bewölkung und leichten Schneefall mittlerweile geändert hatte.

Dann machten wir uns auf den Rückweg, wobei wir eine Schleife Richtung Ufer drehten und dabei an einer kleinen Trapperhütte jüngeren Datums vorbei kamen. Etwas weiter Richtung Landestelle stießen wir auf Stellen, wo man noch erkennen konnte, dass dort früher einmal Hütten gestanden hatten; dort hatten früher Pomoren eine Jagdstation unterhalten.




Fotos: Dirk (links), Karl (rechts).

Während wir um das auch im Schnee noch sichtbare Fundament der Pomorenhütte herum standen, sahen wir plötzlich einen Eisbären, der in einer Entfernung von nur wenigen hundert Metern zwischen den kleinen Hügeln hervorkam und in das Flachland stapfte, wo auch wir uns aufhielten. Nun stieg natürlich die Spannung. Rolf sorgte dafür, dass alle sich dicht hinter ihm versammelten. Nun konnten wir erst einmal nichts anderes tun, als abzuwarten und das Verhalten des Tieres zu beobachten, wobei Rolf sich für alle Eventualitäten bereit hielt, während wir anderen schauten und Fotos machen konnten. Der Eisbär tat aber, was letztlich doch viele Eisbären tun, um nicht zu sagen die meisten: Er (oder sie)

interessierte sich nicht weiter für uns, sondern wälzte sich kurz im Schnee und zog dann weiter seiner (ihrer?) Wege in den Fjord hinein, also in Richtung der *Meander* und unserer Landestelle.

Bald hatte auch Mario den Eisbären von der *Meander* aus im Blick, so dass Rolf über das Funkgerät immer über Position und Bewegung des Tieres auf dem Laufenden war. Im Ergebnis konnten wir einfach zurück zur Landestelle gehen, während der Bär sich immer weiter von uns entfernte.

Sobald Heine und Bastien uns mit den Booten aufgesammelt hatten, fuhren wir noch ein Stück entlang der Küste, um aus der sicheren Position der Boote heraus noch einen schönen Blick auf den Eisbären zu bekommen, was auch gelang, wenn auch aus gewisser Distanz, da sich vor dem fraglichen Küstenstreifen ein Streifen Treibeis befand, der nicht durchfahrbar war. Dennoch hatten wir eine wunderbare, friedliche Beobachtung, über die wir uns sehr freuen konnten.





Zurück an Bord, war es bald Zeit für das Mittagessen. Bald darauf war die *Meander* wieder in Bewegung. Wir umfuhren die Landspitze Midterhuken, wo wir vorhin noch unterwegs gewesen waren, und steuerten auf den Mariasund zu, eine kleine Wasserstraße südlich der Akseløya, die in den Van Mijenfjord führt. Die Landschaft zu beiden Seiten des Sunds war fantastisch: Im Süden das mächtige Midterhukfjellet mit seinen fantastischen Faltenstrukturen, im Norden die merkwürdig schmal-langgestreckte Akseløya.

Kurz nach der Passage des Sundes sahen wir ein paar Walrosse auf Eisschollen liegen.









Nach ein paar Meilen hatten wir eine Ankerstelle auf der Ostseite der Akseløya erreicht. Zunächst hatten wir dort an einen Landgang gedacht, da aber das Ufer von einem Treibeisfeld blockiert war, änderten wir unsere Pläne und stiegen in die Beiboote, um einen kleinen Ausflug entlang des Eises zu machen. Die dichtgedrängten Eisschollen boten einen schönen Eindruck von der eisigen Welt der Arktis, und wir hatten viel Spaß dabei, entlang der Eiskante zu navigieren, teilweise in ziemlich flachem Gewässer.

Zurück an Bord, stellten wir zu unserer Freude fest, dass Eek in ihrer kleinen Küche alle Register gezogen hatte und uns ein Drei-Gänge-Menü präsentierte. Damit ging der Tag in guter Stimmung seinem Ende entgegen, zumal wir an dieser Stelle für die Nacht vor Anker blieben und das Schiff sich nicht mehr bewegte, weder aktiv und passiv. Einige blieben noch auf, um die Mitternachtssonne zu begrüßen, dann kehrte Ruhe auf der *Meander* ein.






Donnerstag, 05. Mai – Bellsund: Van Mijenfjord. Isfjord: Ymerbukta

08:00 Uhr: 77°43,4‘N/014°41’E, vor Anker bei der Akseløya. Sonnig! Schwache Brise aus E, -5°C. 1 006 hPa.

Die ruhige Nacht vor Anker hatte allen gut getan, und entsprechend war die Stimmung bestens, als der Tag sonnig und mit einem guten Frühstück begann.

Der Van Mijenfjord war noch größtenteils zugefroren, und nach dem Frühstück wurde der Anker gelichtet und wir tuckerten in den Fjord hinein, Richtung Eiskante. Es waren ein paar Meilen, bis wir diese schließlich erreichten. Hier begann eine weite, glänzend weiße Eisfläche, die von hier an den gesamten Fjord bedeckte – eine mehr als 30 Kilometer lange, solide Eisfläche mit zahlreichen Eisbärenspuren. Die Dimensionen waren eindrücklich, zumal nördlich von uns das riesige Reindalen den Van Mijenfjord erreichte, ein gewaltiges Tal mit einer 10 Kilometer breiten Mündung.




Tiere befanden sich nicht in Sichtweite, aber auch so war das Panorama tief beeindruckend, wozu auch der überwiegend blaue Himmel und der Sonnenschein beitrugen, wobei letzterer mittels einiger Wolken immer wieder durch Schatten für visuelle Abwechslung sorgte. Wir genossen die Eindrücke und machten Fotos aus allen möglichen Perspektiven, wobei auch das Beiboot sowie die Elektromöwe für weitere Blickwinkel sorgten.





Schließlich drehten wir ab und setzten Kurs aus dem Fjord heraus. Nach einer Weile passierten wir den Akselsund, den Durchlass nördlich der Akseløya. Der Himmel hatte sich mittlerweile zugezogen und die Sicht präsentierte sich eher in Graustufen, was die eindrücklichen Strukturen der Berge aber eher noch betonte.

Bei der weiteren Fahrt durch den Bellsund lud Rolf aufs Achterdeck ein, um einige Geschichten zu erzählen, die sich vor langer Zeit an den uns umgebenden Küsten zugetragen hatten, darunter auch dramatisch-tragische.

Dann bogen wir um das Kapp Martin herum nach Norden ab. Unsere letzte Passage auf offener See hatte begonnen: Die überschaubare Strecke vom Bellsund zum Isfjord. Diese präsentierte sich aber so ganz anders als die entsprechenden Passagen, die wir bislang gehabt hatten: Zunächst gab es fast keinen Wind und die dann aufkommende Brise präsentierte sich als brauchbarer Segelwind, so dass bald die Lappen hochgingen und schließlich sogar die Maschine gestoppt werden konnten – der Wind reichte aus, um uns mit einer Geschwindigkeit von 6 Knoten zum Isfjord zu bringen. Eine wunderschöne und so auch sehr angenehme Art der Fortbewegung!





Rolf nutzte die Gelegenheit für einen Vortrag über den Spitzbergenvertrag.

Erst im Isfjord musste die Maschine wieder gestartet werden, da der Wind schließlich ganz wegfiel. Wir liefen in die Ymerbukta ein und gegen 23 Uhr lag der Anker auf einem Moränenrücken im Fjord.





Nun meinten wir, ein gemütliches Ankerbierchen zu genießen und den Tag damit beschließen zu können, aber da hatten wir die Rechnung ohne den Eisbären gemacht, der plötzlich am Westufer der Ymerbukta gesichtet wurde, etwa 800 Meter vom Schiff entfernt. Der Bär spazierte in Ruhe am Ufer entlang, und Rolf und Mario beschlossen spontan, trotz später Stunde noch die Gelegenheit zu nutzen: Bald waren die Beiboote im Wasser, und bald waren wir unterwegs, um dem schönen Tier etwas näher zu kommen. Das gelang auch ein gutes Stück weit: Wir konnten die Entfernung mehr als halbieren und bekamen so schöne Eindrücke und Bilder. Dann wurde allerdings auch erkennbar, dass der Eisbär auf eine noch größere Nähe zu uns wohl eher keinen Wert legt, was wir natürlich entsprechend respektierten und uns auf Abstand hielten. Ein wunderschönes Erlebnis und ein schöner Abschluss für diesen Tag!



Freitag, 06. Mai – Isfjord: Ymerbukta, Erdmannodden, Colesbukta

08:00 Uhr: 78°16,6‘N/013°59’E, vor Anker in der Ymerbukta. Schon wieder sonnig! Windstill, -2°C. 1 000 hPa.

Und schon wieder ein sonniger Morgen! Um uns herum erstreckte sich ein beeindruckendes Panorama aus schneebedeckten Bergen und Ufern sowie dem Gletscher Esmarkbreen am Ende der Bucht.

Zunächst stand aber das Frühstück auf dem Programm. Danach setzten wir uns Bewegung und tuckerten zum Gletscher. Auch hier war der innere Teil der Bucht zugefroren. Die Entfernung zum Gletscher betrug noch gut 2,5 Kilometer, was wohl keiner geglaubt hätte! Er schien viel näher und in jedem Fall sehr beeindruckend.







Eigentlich hatten wir einen Landgang auf der Ostseite der Ymerbukta geplant, und Rolf war schon an Land, um das Gelände auf eventuell anwesende vierbeinige Bewohner zu sondieren, als vom Schiff aus ein Loch im Schnee am Hang eines Berges entdeckt wurde, in dem, soweit man erkennen konnte, auch ein Eisbär war. Man konnte das Tier nicht gut sehen, aber es gab genug Grund zur Annahme, dass es wirklich ein Eisbär war, so dass wir lieber auf der Seite der Vorsicht entschieden und auf den Landgang an dieser Stelle verzichteten.

Das machte aber nichts, denn es gab eine weitere Möglichkeit am Erdmannodden am Eingang der Ymerbukta. Dort waren die Tiefen- und Uferverhältnisse zwar ungünstiger, aber die sehr ruhigen See- und Wetterbedingungen erlaubten den Landgang ohne größere Schwierigkeiten. Zunächst musste man eine kleine Wand aus Eis und Schnee hinauf klettern, und dann standen wir am Rand einer sehr weitläufigen, völlig flachen, schneebedeckten Ebene.

Während wir mit den Schneeschuhen beschäftigt waren, schaute uns eine ganze Reihe Rentiere zu, die hier, da und dort auf der verschneiten Tundra standen, langsam umher zogen und mit den Hufen nach Vegetation scharrten. Wir brauchten gar nicht weit zu gehen, um die geweihten Tiere in unserer Nähe zu haben. Diese konnten sich nicht so recht zwischen Neugier und Furcht entscheiden, blieben aber letztlich doch auf vorsichtigem Abstand, was etwas ungewöhnlich war, aber mit der Jahreszeit zu tun hatte: Am Ende des Winters, bevor der Schnee die Vegetation wieder freigibt, stehen sie unter maximalem Nahrungsstress und haben vermutlich anderes auf dem Schirm, als Touristen zu besuchen. Ganz gleich, auch so war die weite, von der Sonne beschienene Schneelandschaft mit den Rentieren im Vordergrund und den Bergen im Hintergrund eine sehr schöne Sache und ein arktisches Erlebnis, das von Stille und Frieden geprägt war.









Zurück an Bord, dampften wir bald los. Wir hatten eine ruhige Fahrt von gut zwei Stunden über den Isfjord vor uns, während der man die Ausblicke an Deck in Sonne und Abwesenheit von echtem Wind genießen konnte (Anmerkung der Ameisenspalter in der Redaktion: den relativen Wind, der bei Windstille ausschließlich dem Fahrtwind entspricht, gab es natürlich). Dann erreichten wir die Colesbukta.

Dort wurde deutlich, dass die Zivilisation nicht mehr weit war: Nicht nur lag dort ein anderes Segelboot vor Anker, das wir tatsächlich schon in Hammerfest gesehen hatten, sondern auch an Land bewegten sich Menschen und sogar auch Fahrzeuge, nämlich Motorschlitten. Die Wintersaison war noch im Gange, und die Colesbukta wird von Ausflüglern aus Longyearbyen häufig frequentiert, etwa auf dem Weg nach Barentsburg.

In Colesbukta befinden sich die Reste einer schon lange aufgegebenen Siedlung, die zum russischen Bergbau auf Spitzbergen gehört. Es handelte sich um einen Teil der Doppelsiedlung Colesbukta-Grumant: In Grumant, östlich von Colesbukta am Fuß steiler Klippen, befand sich die Kohlegrube, aber der Hafen war wegen der deutlich besseren Uferverhältnisse in der Colesbukta angelegt worden. Zwischen beiden Teilen dieser Doppelsiedlung war in späteren Jahren eine kleine, teilweise getunnelte Bahnstrecke angelegt worden. Die russischen Bergbauaktivitäten hatten in Spitzbergen 1912 genau hier in der Colesbukta begonnen; Colesbukta-Grumant war 1961-62 aufgegeben worden (Pyramiden war bis 1998 eine aktive Bergbausiedlung, Barentsburg ist noch in Betrieb).

Anknüpfend an den Vortrag von gestern, erzählte Rolf dies und das zur Geschichte des Ortes, während wir zu den alten Gebäuden zogen und in das eine oder andere hinein schauten. Der architektonisch-visuelle Höhepunkt war das alte Kraftwerk am südlichen Ende des Ortes, ein Stück ins Tal hinein. Wer einen Blick für Details und fürs Bizarre hatte, hätte hier deutlich mehr Zeit verbringen können! Aber es reichte für einen guten Eindruck von diesem bemerkenswerten Nebeneinander einer aufgegebenen Bergbausiedlung sowjetischer Bauart und der umgebenden arktischen Natur.






Nachdem wir aufs Schiff zurückgekehrt waren, erfreute Eek uns mit einem guten Abendessen, während wir über den flach um uns liegenden Isfjord nach Norden glitten. Gegen Abend erreichten wir das Bohemanneset und ankerten dort für die nordisch-helle Nacht.

Samstag, 07. Mai – Isfjord, Borebukta

08:00 Uhr: 78°22‘N/014°44,2’E, vor Anker westlich des Bohemanneset. Teilweise bewölkt, kräftige Brise aus NE, -6°C. 1 000 hPa.

Der Wind hatte nachts aufgefrischt und das Schiff hatte an der Ankerkette liegend zu schaukeln begonnen, was den Einen noch tiefer in den Schlaf und den Nächsten eher aus diesem heraus gewiegt haben mochte. In guter Gewohnheit versammelten wir uns zunächst zum Frühstück, bevor der Anker gelichtet wurde und wir um das Bohemanneset herum in den Nordfjord dampften, der noch zu großen Teilen zugefroren war. Auch hier war die Eiskante wieder unser Ziel.

Hier allerdings zeigte die Arktis ihr Gesicht wieder von einer anderen Seite: Die leichte nordöstliche Brise, die wir dem Wetterbericht entsprechend erwarteten, entpuppte sich als eine Brise der Windstärke 5-6. Kräftige Wellen schlugen




uns entgegen, und das Spritzwasser gefror an Deck bei den eisigen Temperaturen sofort zu einer Eisschicht. Bald wurde klar, dass das nicht der Ort für einen schönen Abschlusstag der Reise war, und wir drehten um, umfuhren die Landspitze Bohemanneset und unsere Ankerstelle der letzten Nacht und liefen mittags in die Borebukta ein.

Dort standen die Dinge deutlich besser. Wind und Wellen beruhigten sich erheblich, und bald hatten wir die Eiskante erreicht. Auch hier war der große Teil der Bucht noch mit einer weitläufigen Festeisdecke versperrt. Wir genossen den Eindruck für eine Weile, wobei Mario die Maschine stoppen konnte, da der Wind uns günstigerweise genau entlang der Eiskante treiben ließ, so dass wir den Anblick in Stille genießen konnten.

Schließlich erreichten wir so die Nähe des Ufers auf der Westseite der Borebukta. Die Maschine ging wieder an, und wir setzten wieder Kurs auf die Ostseite, wo ein weitläufiger Moränenrücken das Ufer bildete. An der Spitze dieses Moränenrückens, einer kleinen Halbinsel namens Ratangen, gingen wir an Land. Das recht unübersichtliche Gewirr aus Hügeln war noch weitgehend schneebedeckt. Wir zogen die Hänge hinauf und entdeckten auf schneefreien Flächen Muschelreste, was Rolf durch die nacheiszeitliche Entwicklung der Vergletscherung Spitzbergens erklären konnte.









Bald hatten wir den Kamm der Hügelkette erreicht und ein kleines Stück weiter hatten wir einen weiten Blick auf das verschneite Flachland der Bohemanflya einschließlich einer noch zugefrorenen Bucht vor uns. Die Weite war beeindruckend; sie ließ sich nicht adäquat fotografisch einfangen, so etwas muss man einfach selbst erleben!

Gleichzeitig war der Wind eisig, so dass wir den Aufenthalt einschließlich einiger stiller Minuten nicht allzu sehr in die Länge dehnten, sondern uns bald wieder auf den Rückweg machten. Am Ufer hatte Mario schon alles vorbereitet, um das Einsteigen in die Boote so komfortabel wie möglich zu gestalten.





Bald waren wir wieder an Bord, und als alles vorbereitet war, verließen wir die Borebukta. Auf dem Isfjord konnten wir bald Segel setzen, so dass die Freunde der Seefahrt im traditionellen Stil noch einmal ihre Freude hatten.





Sonntag, 08. Mai – Longyearbyen

08.00 Uhr: 78°14'N/015°36'E, Hafen von Longyearbyen. Teilweise bewölkt, -6°C, Brise aus NW, 999 hPa.

Ein letztes Mal gab es das Frühstück im *Meander*-Stil. Nun war es Zeit, Abschied zu nehmen, von der Arktis, von den kleinen Abenteuern der letzten 14 Tage, von den Gummistiefeln, den Rettungswesten, den Mitreisenden, der Crew und dem Schiff. Einige von uns hatten das Glück, noch einige Tage in Longyearbyen verbringen zu können, einige flogen bereits am Mittag heimwärts, zwei waren bereits früh abgereist (Anm. d. Red: oder auch nicht – zugegeben, bei diesen letzten Zeilen war der Autor zunächst etwas früh dran. Hier kam ihm dann aber die Wirklichkeit in die Quere, auch Alice und Karl waren beim Frühstück noch bzw. wieder an Bord). Viele von uns wussten jedoch bereits, dass es nicht die letzte Reise in die Arktis gewesen sein sollte!

Sailing Expeditions und die Mannschaft der Meander bedanken sich bei Euch
für die Teilnahme und die gute Stimmung
an Bord und im Schnee!

– alles Gute und auf Wiedersehen, irgendwo zwischen den Polen!

Gesamte Fahrtstrecke (Alta-Longyearbyen): 675 Seemeilen = 1 250 Kilometer

Vorträge:

28.04.	Rolf	Die Bäreninsel und Jan Mayen
01.05.	Rolf	Jan Mayen (Fortsetzung vom 28.04.)
03.05.	Rolf	Spitzbergen: eine Einführung
05.05.	Rolf	Bellsund-Geschichten
05.05.	Rolf	Der Spitzbergenvertrag

Rolf schrieb dieses Reisetagebuch und erstellte Fotos, Kartenskizzen und Layout.
Das Reisetagebuch und eine Fotogalerie sind auf www.spitzbergen.de verfügbar.

8	*Bellsund: Midterhukhamna (Landgang, Eisbär)*	*14*	*Bohemanneset (Ankerposition)*
9	*Van Mijenfjord: Akseløya (Zodiacfahrt, Eis)*	*15*	*Nordfjord (Wind & Wellen)*
10	*Van Mijenfjord (Festeiskante)*	*16*	*Borebukta/Ratangen (Landgang)*
11	*Ymerbukta (Eisbär, Gletscher)*	*17*	*Isfjord*
12	*Erdmannodden (Landgang, Rentiere)*	*18*	*Longyearbyen*
13	*Colesbukta (alte Siedlung)*		


15
16
14
17
11
12
18
13
10
9
8

Die **SV *Meander*** wird in den nächsten Jahren den hohen Breiten treu bleiben und in den Gewässern Norwegens und Spitzbergens zu finden sein. Perspektivisch wird sie auch Grönland und andere Teile der Polarregionen befahren.

SV *Meander* / Sailing Expeditions
Eigner/Kapitäne: Mario Czok, Heine van der Molen
www.sailing-expeditions.com
info@sailing-expeditions.com
Tel.: 0031 (0)6 12 779 903

Rolf Stange und die **Geographische Reisegesellschaft** werden weiterhin schöne Reisen in den Norden organisieren. Manche unserer Fahrten haben Themenschwerpunkte wie Fotografie oder das Motto "Spitzbergen für Fortgeschrittene", mit Schwerpunkt auf abgelegenen Gebieten und längeren Wanderungen in kleineren Gruppen. Neben **Spitzbergen** kann auch der **Scoresbysund** in **Ostgrönland** wieder auf dem Programm stehen. Auch Fahrten in die **Antarktis** oder nach **Patagonien** unter Segeln wird es hoffentlich wieder geben.

Die Geographische Reisegesellschaft organisiert darüber hinaus **Wanderreisen** nach **Island** und **Grönland**. Gemütlicher geht es zu bei einer Exkursion in die **Weinlandschaften in der Eifel und an der Mosel**, und wer mit Fotograf Alexander Lembke die **finnischen Natur- und Saunalandschaften** erleben will, sollte sich im Internet oder per Rundbrief auf dem Laufenden halten (lassen).

SPITZBERGEN.DE
SPITSBERGEN-SVALBARD.COM

GeoRG
Geographische ReiseGesellschaft

Rolf Stange
www.Spitzbergen.de
Rolf.Stange@Spitzbergen.de

Geographische Reisegesellschaft (Geo-RG)
Sporksfeld 93
D-48 308 Senden
Telefon: 0 25 36 - 343 56 92
www.Geo-RG.de
info@Geo-RG.de

