



SPITZBERGEN.DE

SPITZBERGEN-SVALBARD.COM

GeoRGG

Geographische ReiseGesellschaft

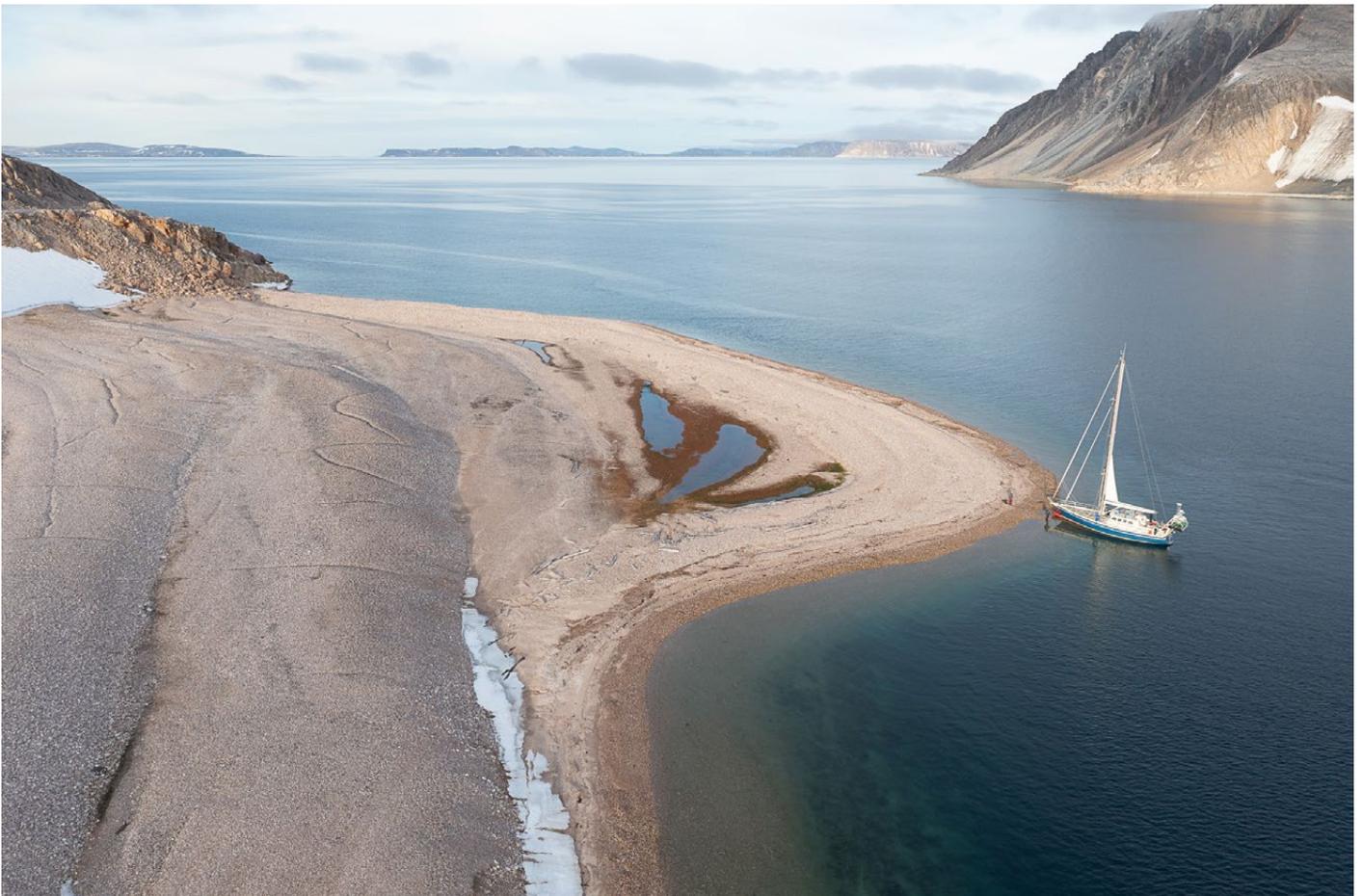
Spitzbergen

für Fortgeschrittene

Reisetagebuch

06.-24. August 2023

SY Arctica II



Die 62 Fuß (19,1 Meter) Segelyacht Arctica II, gebaut 2003, hat einen kräftigen Rumpf aus Stahl, 3 Segel mit insgesamt 216 Quadratmetern Fläche und einen 210 PS Motor. Sie hat 5 Kabinen mit insgesamt 14 Kojen und kann dank großzügig bemessener Tanks, Stauräumen und Wasseraufbereitungsanlage mehrere Wochen lang unabhängig operieren.

Skipper – Heinrich Eggenfellner
Fahrtleiter – Rolf Stange
Guide – Daniel Höhne

und

Alice & Karl, Anja, Brita, Karen, Marga, Stefan und Yvonne

Sonntag, 06. August – Longyearbyen. Billefjord: Nordenskiöldbreen.

14.00 Uhr: 78°14'N/015°36'E, im Hafen von Longyearbyen. Leichte westliche Brise, bedeckt, 13°C, 1013 hPa.

Am frühen Nachmittag versammelten wir uns nach und nach im Hafen auf der *Arctica II*, wo Rolf, Daniel und Skipper Heinrich uns begrüßten. Wir trugen unsere Siebensachen an Bord, bezogen die Kabinen und verstauten alles in die diversen Winkel, die sich dafür fanden. Ein paar letzte Einkäufe wurden getätigt und Rolf brachte Material von Bord wie die Reisetaschen, für die es auf dem kleinen Schiff keinen Platz gab.

Bevor es losging, gab es zur Stärkung Pizza. In gemütlicher Runde saßen wir draußen und Heinrich gab uns eine Einführung in das tägliche Leben an Bord und wichtige Sicherheitsaspekte, die hoffentlich nie praxisrelevant werden würden.

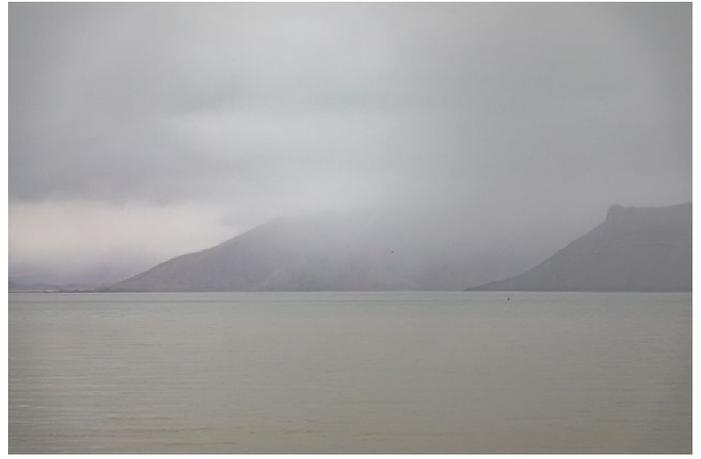


Dann legten wir ab. Bald hatten wir den kleinen Anleger hinter uns gelassen und fuhren in den Isfjord hinaus. Eine leichte Dünung rollte von Westen heran. Da die Wettervorhersage für die Westküste kräftigen Wind prophezeite, hatten Heinrich und Rolf entschieden, zunächst einen Tag im Isfjord zu verbringen, namentlich im inneren Billefjord. So setzten wir Kurs auf den Billefjord. Wir saßen noch eine Weile zusammen draußen. Rolf gab noch einige Informationen zum Ablauf und zu unseren Plänen, und wir stellten uns in der kleinen Runde vor und sprachen über unsere Hoffnungen und Wünsche für die kommenden Tage.

Eissturmvoegel, Lummen und der eine oder andere Papageitaucher saßen auf den Wellen, und über uns erstreckte sich eine graue Wolkendecke, während wir über den Sassenfjord hinweg Richtung Billefjord tuckerten. Dort passierten wir die kleinen Inselchen Gåsøyane und folgten den beeindruckenden Bergen auf der Ostseite des Billefjords. Die schroffen Felswände waren von Erosion in zahlreiche regelmäßige turmartige Vorsprünge unterteilt, die nach oben hin im Nebel verschwanden – ein sehr beeindruckender Anblick.

Wir passierten ein paar Landzungen und ein schwimmendes Walross, bis wir schließlich um die kleine Hüttensammlung von Brucebyen herum zum großen Gletscher Nordenskiöldbreen abbogen. Dieser fiel aus der grauen Wolkendecke in spaltigen Wellen zum Fjord herab. Seit vielen Jahren ist er nun kräftig auf dem Rückzug, aber immer noch sehr beeindruckend, auch wenn am Ufer nun mehr und mehr Felsen zum Vorschein kommen und die Gletscherfront unterbrechen.





Heinrich steuerte die *Arctica II* um eine kleine Insel, die Retrettøya („Rückzugsinsel“, mit Blick auf den Gletscher ein passender Name) herum und an verschiedenen Felsen vorbei zur Abbruchkante des Gletschers. Die vielen Farbtöne von weiß bis tiefblau kamen im gedämpften Licht gut zur Geltung.

Es war schon spät geworden, und so steuerten wir einen Ankerplatz bei der Retrettøya an und ließen zu spätabendlicher Stunde den Anker fallen. Damit ging der erste Tag zu Ende.

Montag, 07. August – Billefjord: Retrettøya/Nordenskiöldbreen. Carronelva-Brucebyen. Svenskehuset.
08.00 Uhr: 78°39,4'N/016°54'2, vor Anker in Trygghamna. Leichte nördliche Brise, überwiegend blauer Himmel, 10°C, 1 005 hPa.

Die Nacht war ruhig gewesen, und um acht Uhr versammelten wir uns zum ersten Frühstück. Rolf gab einige Informationen zu unserem Vorgehen bei den Landgängen und zu den Plänen für heute, die während des Vormittags aus einer kleinen Wanderung bestanden. Aber oft trifft in Spitzbergen letztlich die Natur die Entscheidungen, und so auch hier. Als wir um die Spitze der Retrettøya herum bogen, zeigte sich, dass auf der Südseite der kleinen Felseninsel ein Eisbär saß! Was für ein Glück, gleich am ersten Morgen.



Heinrich steuerte die *Arctica II* in Richtung des Eisbären und manövrierte uns in die Nähe des Tieres, das uns zwar zur Kenntnis nahm, sich aber kaum um uns kümmerte, so dass wir eine ganze Weile in der Nähe verbringen konnten, um zu beobachten und zu fotografieren. Schnell zeigte sich, dass der Eisbär ein von Wissenschaftlern angebrachtes Halsband mit einem Sender trug, womit klar war, dass es sich um eine Eisbärin handeln musste (die Männchen können nicht mit Halsbändern ausgestattet werden, da ihr Nacken zu kräftig ist, so dass das Halsband direkt abfallen würde). Es war ein großes Glück, viel Zeit in direkter Nähe zu dem kräftigen Tier verbringen zu können, und wir genossen das Erlebnis in vollen Zügen. Zwischendurch hatten wir auch etwas Aufmerksamkeit für eine kleine Dreizehnmöwenkolonie an den steilen Felsen der Insel.

Schließlich ging die Eisbärin ins Wasser, und wir drehten ab und folgten den Plänen, die wir für den Vormittag hatten. Wir gingen an der Moräne des Nordenskiöldbreen an Land und folgten zunächst dem Moränenrücken, so dass wir eine gute Aussicht auf die gesamte Umgebung erhielten, vom großen Gletscher im Osten über das angrenzende Flachland bis auf den Billefjord im Westen. Dann stiegen wir zu einem kleinen Fluss herab, dem Carronelva, der aus einem kleinen, eingeschnittenen Tälchen herausgeflossen kam. Hier gab es für die geologisch Interessierten eine spannende Entdeckung, nämlich anstehende Steinkohle aus dem Zeitalter des Karbon direkt am Fluss.

Diese Entdeckung hatten schon andere vor uns gemacht, darunter Geologen einer schottischen Bergbaugesellschaft namens Scottish Spitsbergen Syndicate (kurz: SSS), die 1919 und 1920 die Vorkommen untersuchte. Der Plan, Kohle abzubauen, musste aber bald wieder verworfen werden, dazu reichten Menge und Qualität der Kohleflöze nicht aus. Aus jener Zeit stammt noch ein kleines Bohrerüst für Erkundungsbohrungen, das mitten in der flachen Tundra steht, sowie



eine kleine Hüttenansammlung namens Brucebyen, benannt nach William S. Bruce, dem Chef des SSS. Wir passierten den Bohrturm, der sich als beliebtes Fotomotiv herausstellte, und hielten auf Brucebyen zu, wo wir uns ebenfalls eine Weile umsahen, bis wir zum Ufer gingen, wo Heinrich mit der *Arctica II* auf uns wartete. Bald waren wir wieder an Bord und setzten die Fahrt in den Billefjord hinein fort.

Die Fahrt ging deutlich langsamer vor sich als geplant, aber der Grund dafür war ein sehr erfreulicher: Wir passierten nämlich große Mengen von Weißwalen (Belugas) und einen Buckelwal, und natürlich nahmen wir uns mehrfach Zeit, um die Tiere zu beobachten.

Schließlich fuhren wir am Kapp Fleur de Lys mit seinen beeindruckenden Klippen vorbei, wo unter anderem Schichten aus Gips zu finden sind, und folgten der südlichen Küste des Dickson Landes. Auch hier hatten Wind und Wellen sich seit gestern deutlich beruhigt, so dass wir einen weiteren Landgang angehen konnten. Dieser Uferstreifen hat auch etwas Besonderes zu bieten: Hier steht nämlich das Svenskehuset, ein recht großes Haus, das 1872 gebaut wurde, um ein Phosphatvorkommen zu erkunden und nach Möglichkeit abzubauen. Hinter dem Bau stand der damals schon bekannte schwedische Polarforscher Adolf Erik Nordenskiöld. Die Bergbaupläne wurden noch im selben Jahr ad acta gelegt, aber das Haus diente einer Gruppe von 17 norwegischen Seeleuten vermeintlich als Rettung. Diese hatten ihre an der Nordküste vom Eis eingeschlossenen Schiffe verlassen und sich mit Ruderbooten auf die lange, gefährvolle Fahrt in den Isfjord gemacht. Sie hatten das Svenskehuset auch zunächst glücklich erreicht, starben aber alle in den folgenden Monaten. Lange hatte man allgemein geglaubt, dass die Männer dem Skorbut zum Opfer gefallen waren, aber seit einigen Jahren weiß man, dass es sich tatsächlich um eine Bleivergiftung gehandelt hatte, da die Konserven, die sie in dem Haus



in großen Mengen vorgefunden hatten, mit Blei verlötet waren.

Trotz dieser Tragödie wurde das Haus 1882-83 noch einmal für eine Überwinterung verwendet, und zwar von der schwedischen Gruppe des Ersten Internationalen Polarjahrs, einer international koordinierten Forschungskampagne. Diese Überwinterung verlief planmäßig ohne größere Zwischenfälle. Zu den Teilnehmern gehörte ein damals noch junger und unbekannter Salomon August Andrée.

Der Anstieg vom Ufer hinauf zur Tundra war kurz, aber steil. Sobald wir ihn bewältigt hatten, folgten wir dem Rand eines kräftig eingeschnittenen Flusses, bis wir nach einigen hundert Metern ein kleines, unauffälliges Grab fanden. Dort waren die ersten beiden Toten der Überwinterer von 1872-73 von ihren Kameraden begraben worden. Die übrigen 15 wurden erst nach dem Auffinden durch andere im Juni 1873 begraben; deren großes Gemeinschaftsgrab liegt gut sichtbar in der Nähe des Hauses. All das schauten wir uns andächtig an und es gab auch die Möglichkeit, das Haus selbst zu betreten, wobei die Beleuchtung im Inneren eher spärlich war.





Schließlich machen wir uns auf den Weg zurück zum Schiff.

Der Tag war lang gewesen, wir freuten uns über ein gutes Abendessen und genossen die Fahrt durch den grauen, aber still um uns liegenden Isfjord und sahen zu, wie Berge, Gletscher und flache Halbinseln an uns vorbeizogen. Schließlich bogon wir um eine felsige Halbinsel herum in die Bucht Trygghamna ein, wo kurz nach 23 Uhr der Anker fiel.

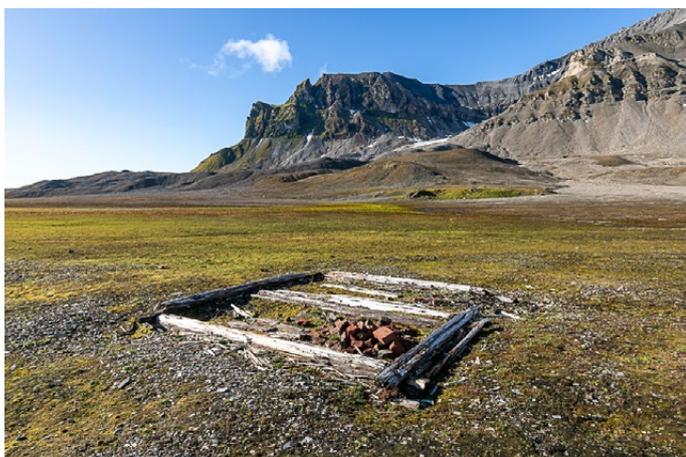
Dienstag, 08. August – Trygghamna: Alkhornet. Prins Karls Forland: Poolepynten.

08.00 Uhr: 78°14,8'N/013°50'8, vor Anker bei der Retrettøya. Windstill, bedeckt, 5°C, 1014hPa.

Wieder hatten wir uns über eine ruhige Nacht freuen können. Während des Frühstücks verließen wir die Ankerstelle und dampften einmal schräg über den kleinen Fjord, um auf der Westseite an Land zu gehen.

Das Ziel für den Vormittag war das Alkhornet, ein markanter Berg auf der Ecke zwischen Trygghamna und Isfjord. Zunächst schauten wir uns am Ufer von Trygghamna um. Mehrere markant grüne Flecken erwiesen sich als Orte menschlicher Aktivitäten längst vergangener Zeiten: Am Ufer gab es mehrere Stellen, die für das geübte Auge als Überreste von Specköfen aus dem 17. Jahrhundert erkennbar waren. Neben einem Speckofenrest befand sich das Fundament einer Hütte in Blockhausbauweise, die einst von Pomoren gebaut worden war, Jäger von der russischen Weißmeerküste, die vielfach in Spitzbergen überwintert hatten. Ein Stück weiter befanden sich Reste einer ganzen Reihe ähnlicher, aber älterer Hütten: Dort hatte sich einst eine größere, wahrscheinlich über einen längeren Zeitraum hinweg verwendete Pomorensiedlung befunden. Wann genau das gewesen war, ist unbekannt; wahrscheinlich war die Station im späten 17. oder 18. Jahrhundert in Verwendung gewesen. Dies und ein paar andere wichtige Hintergründe fasste Rolf vor Ort zusammen.

Dann machten wir uns auf, am Ufer entlang nach Süden Richtung Isfjord. Wir kamen bei einer recht modernen Hütte vorbei, die in den 1970er Jahren gebaut worden war und dem Sysselmeister (höchster Vertreter der norwegischen Regierung in Spitzbergen) gehört. Dann stiegen wir über grüne, hügelige Hänge, bis sich vor uns die Tundraebene am Fuß des Alkhornet weitete. Oben auf der steilen, markanten Klippe saßen tausende von Dreizehenmöwen, was mittlerweile auch





deutlich hörbar war. Der Vogelfelsen sorgt für eine stetige Versorgung der Tundra mit Nährstoffen, so dass das Grün am Alkhornet besonders satt und kräftig ist.

Wir trafen auf erste Rentiere und zogen in die Tundra hinein. Bald fanden wir sehr kräftig entwickelte Eiskeile, die den Untergrund durch ein tief eingeschnittenes, polygonhaftes Muster aus Vertiefungen strukturierten. Teilweise stand in diesen Vertiefungen Wasser. Stellenweise wirkte der Untergrund beinahe hochmoorartig.

Am Fuß des Hanges zogen wir weiter und trafen dabei auf zahlreiche Rentiere, die ruhig das Grün futterten oder auf der Tundra lagen und uns neugierig beäugten. Mehrere kamen in der typischen Mischung aus Misstrauen und Neugier zu uns gelaufen; eines näherte sich uns auf kaum mehr als zwei Meter! Was für ein schönes Erlebnis der arktischen Tierwelt. Es waren mehrere Dutzend Rentiere, die auf diesem Tundrastreifen verteilt standen, von jungen Kälbern bis hin zu kräftigen Böcken.

Schließlich erreichten wir einen Rücken aus großen Felsblöcken – typisches Gelände für einen Fuchsbau, und prompt ließ sich auch ein junger Fuchs blicken. Er lief uns neugierig ein Stück entgegen, drehte dann aber ab und verschwand bald wieder.

Wir stiegen den Hang hinauf und erreichten eine Terrasse, von der aus man einen einmalig schönen Panoramablick über die ganze Umgebung hatte. Dort ließen wir uns gemütlich nieder und genossen die Blicke und die Geräuschkulisse des Vogelfelsens für eine ganze Weile.

Schließlich machten wir uns wieder auf den Rückweg zur Landestelle. Als wir dort ankamen, hatten wir immerhin fünf Stunden am Alkhornet verbracht – die Zeit vergeht schnell in dieser Landschaft, mit den Tieren und natürlich bei dem schönen Sonnenschein.

Zurück an Bord gab es Mittagessen. Unterdessen lichtete Heinrich den Anker und wir setzten Kurs aus der Bucht hinaus und nach Westen. Der Wind hatte deutlich abgenommen, so dass das verbleibende Schaukeln sich als harmlos erwies und auch dieses nahm mit der Zeit ab. Manche genossen die Blicke über das Meer und auf die Ufer, andere nutzten die Gelegenheit zu einer kleinen Siesta, bis wir uns zusammensetzten und die Pläne für den Rest des Tages besprachen. Rolf hatte eine Idee für eine schöne, etwas längere Abendwanderung auf dem Prins Karls Forland; gleichzeitig sollte es je nach Interesse die Möglichkeit geben, in weniger sportlichem Rahmen ein paar Walrosse zu besuchen.

Aber wie so oft schreibt das Leben – in diesem Fall die Natur der Arktis – ganz andere Geschichten, während wir Pläne machen: Als wir die flache Halbinsel Poolepynten erreichten, stellte sich heraus, dass die kleine Gruppe Walrosse dort bereits Besuch hatte – von einem Eisbären! Das hatte natürlich umgehend eine Planänderung zur Folge, die darin bestand, dass wir vom Schiff aus schauten, was an Land vor sich ging. Der Eisbär hatte am Ufer irgend etwas Fressbares liegen; bei näherem Hinschauen stellte sich heraus, dass es sich um ein Walross handelte, das offenbar nicht erst seit gestern tot war. Zunächst zog der Bär sich zurück als wir in die Nähe kamen, und lief bald zu den sechs oder sieben Walrossen, die ein Stück weiter am Ufer lagen. Diese gerieten kurz in Panik, als sie den Bären in ihrer unmittelbaren Nähe wahrnahmen, beruhigten sich aber bald wieder; anscheinend wussten sie oder ahnten zumindest, dass auch ein Eisbär einem kräftigen, gesunden Walross nicht so einfach ans Leder kann. Daraufhin zog der Eisbär weiter und schließlich wieder zu seinem gut abgelagerten Mahl zurück, bei dem er sich niederließ. Wir hatten unterdessen in der Nähe Anker geworfen und beobachteten die Entwicklung aus sicherer Position. Die Sonne stand recht ungünstig, so dass wir die Szene im Gegenlicht verfolgten, was aber auch sehr reizvolle Lichteffekte mit sich brachte. So verbrachten wir eine ganze Weile vor Anker; an Landgänge in der Nähe war natürlich nicht zu denken.

Schließlich legte der Bär sich hin und regte sich nicht mehr nennenswert; nach einer Weile hoben wir den Anker, winkten noch einmal und fuhren weiter nach Norden. Gegen 23 Uhr ankerten wir in der Bucht Selvågen.



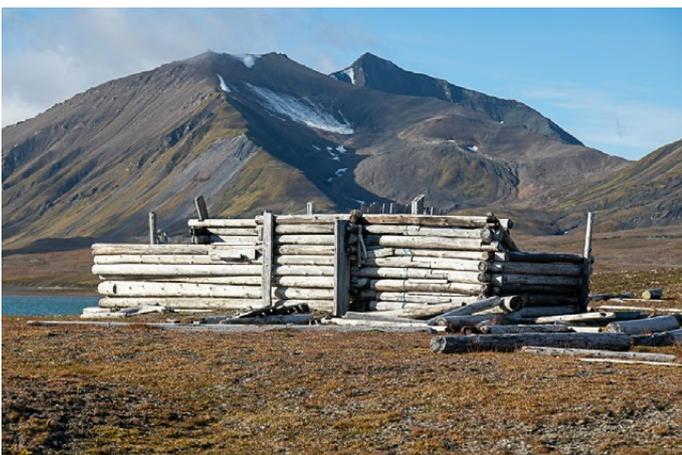


Mittwoch, 09. August – Prins Karls Forland: Selvågen. Forlandsund: Sarstangen.

08.00 Uhr: 78°33'N/011°16,5', vor Anker in Selvågen. Südwestliche Brise, sonnig, 9°C, 1019 hPa.

Wieder war die Nacht erfreulich ruhig gewesen, von einer leichten Brise abgesehen, die sich gelegentlich durch Geräusche an der Ankerkette bemerkbar gemacht hatte. Um acht war es erst mal wie üblich Zeit zum Frühstück.

Die Sonne schien durch eine dünne, löchrige Wolkendecke hindurch, und die Landschaft um uns herum lud zum Wandern ein. Genau das taten wir. Kurz nach neun brachte Heinrich uns zum Strand, der hier als schmale Landzunge um



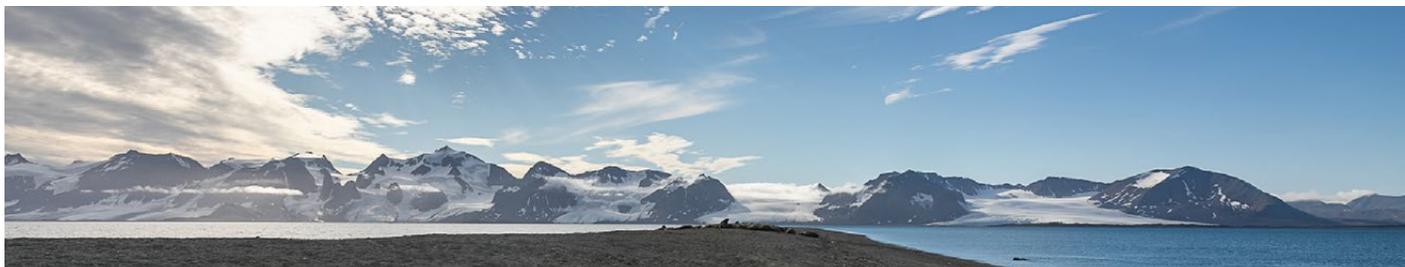
eine kleine Lagune herum lief. Wir hielten uns auf der landwärtigen Seite der Lagune und zogen landeinwärts. Beinahe die gesamte Umgebung besteht aus Schiefer, wovon wir auch bald ein paar lehrbuchartig schöne Handstücke fanden. Nach einer kurzen Einführung in die Materie von Rolf waren die geologischen Details wie Schichtung und Schieferung uns allen schnell in Fleisch und Blut übergegangen.

Bald darauf kamen wir zu den Resten einer Hütte, die in Blockhausbauweise begonnen, aber wohl nie fertig gebaut worden war. Es war keine alte Trapperhütte; wahrscheinlich stammte sie aus den 1970er oder 1980er Jahren, Näheres ist nicht bekannt (sachdienliche Hinweise werden von der Redaktion gerne entgegengenommen). Der weitere Weg führte an der nächsten Lagune entlang nach Westen, wo sich eine Bergkette erhob: Das felsige Rückgrat der langen, schmalen Insel Prins Karls Forland, das die Ostküste der hier nur sechs Kilometer breiten Insel von der Westküste trennte. Kleine Pässe lagen wie Kerben zwischen den Bergen, und einen davon steuerten wir an, in der Hoffnung, von dort einen guten Blick auf die Westküste der Insel zu bekommen. Der Pass, den wir uns ausgesucht hatten, lag zwischen dem Røyshaugen im Norden und dem Scotiafjellet im Süden kurz unter 250 Meter Höhe. Auf dem Weg dorthin war zunächst ein kleiner Fluss zu queren, was sich aber als problemlos herausstellte, und dann ging es über einen moosgrünen Hang hinauf.

Oben angekommen, konnten wir uns über einen herrlichen Blick über ein kleines, namenloses Tal hinweg zur Westküste und zum offenen Meer freuen. Im Tal lagen zwei kleine Seen, die Ossianvatna. Hier waren wir auch vor dem mitunter recht frischen Wind gut geschützt, so dass wir die Aussicht lange genießen konnten, bis wir uns auf den Rückweg machten. Als wir die Landestelle wieder erreichten, zeigte Rolfs Uhr immerhin 17 000 Schritte an.



Das Mittagessen an Bord war sehr willkommen, während wir in den Forlandssund hinaus tuckerten und Kurs nach Norden setzten. Zunächst wehte noch eine kräftige Brise, die aber langsam schwächer wurde. Gegen 16 Uhr passierten wir die schmale, lange Halbinsel Sarstangen, die von der Küste Spitzbergens weit in den Forlandssund hineinreichte. Wie gehofft lag eine Gruppe Walrosse am Ufer, und die Verhältnisse waren gut. Kurz darauf lag die *Arctica II* vor Anker und wir sprangen ins Boot. Ein kurzer Gang brachte uns in die Nähe der Walrosse, die überwiegend faul in der Sonne lagen und sich gelegentlich nach Bedarf spielerisch beharkten, etwa wenn sich eines der schweren Tiere allzu vorwitzig über die anderen hinweg rollte.





Wir setzten uns hin und beobachteten das Treiben der mächtigen Tiere für eine Weile. Auch im Wasser waren ein paar Walrosse, die gemächlich umherschwammen und gelegentlich spielerisch miteinander planschten.

Schließlich spazierten wir wieder zurück und wurden von Heinrich abgeholt, wobei wir auf dem kurzen Weg vom Ufer zum Schiff noch einmal Besuch von neugierigen Walrossen bekamen.

Sobald wir alle wieder an Bord waren, wurde der Anker gelichtet und wir fuhren weiter, Richtung Kongsfjord und Ny-Ålesund. Während des Abendessens bogen wir bei schönstem Abendlicht um die Landspitze Kvadehuken herum in diesen schönen Fjord ein, dessen prächtige Berge und Gletscher wie die Tre Kroner, der Blomstrandbreen und viele andere mehr, nun vor uns lagen. Wir passierten einige kleinere Stücke Gletschereis, auf denen Dreizehenmöwen saßen, und zwischendurch ließ sich ein Zwergwal kurz blicken.



Schließlich hatten wir den Hafen der nördlichsten Siedlung Spitzbergens erreicht und legten an. Natürlich bot sich ein kleiner Rundgang durch den Ort an, eine Gelegenheit, die wir uns nicht entgehen ließen. Da gleichzeitig auch das Hurtigruten-Schiff *Nordstjernen* am Anleger lag, hatte zu unserer Freude auch der berühmte Kongsfjordbutikken geöffnet. Damit neigte sich ein weiterer Tag dem Ende entgegen.

Donnerstag, 10. August – Kongsfjord: Ny-Ålesund. Diesetsletta.

08.00 Uhr: 78°55,7'N/011°56,2', im Hafen von Ny-Ålesund. Windstill, sonnig, 11°C, 1 023 hPa.

Nach einer ruhigen Nacht im Hafen zogen wir noch einmal nach Ny-Ålesund. Unser Ziel war der berühmte Luftschiffmast der Nordpolexpeditionen von 1926 und 1928. Mindestens so viel Aufmerksamkeit wie dieser heilige Gral der



Geschichte der Nordpolfahrten zogen zwei junge Eisfüchse auf sich, denen wir beim Spielen zuschauen konnten.

Da Ny-Ålesund allen bereits von früheren Besuchen geläufig war, fanden wir uns um 10 Uhr wieder an Bord ein. Heinrich hatte Diesel und Wasser gebunkert, und somit waren wir startklar für die weite Fahrt in entlegene Gebiete. Während der Fahrt aus dem Kongsfjord heraus konnten wir wieder schönste landschaftliche Panoramen genießen, darunter das markante Kapp Mitra auf der Nordseite der Ausfahrt. Rolf erzählte unterwegs die Geschichte der Nordpolrei-





sen, von denen einige wichtige mit Ny-Ålesund verknüpft sind, in gewisser Ausführlichkeit, wobei wir an Deck saßen und die Landschaft an uns vorbeiziehen ließen.

Wir hatten beste Verhältnisse, das Wasser des offenen Meeres lag um uns herum, so dass wir gerne die seltene Gelegenheit wahrnahmen, eine Landung an der ungeschützten Westküste zu machen. An der Außenseite der Küstenebene Diesetsletta kannte Rolf eine kleine Bucht mit einem geeigneten Ufer, wo wir uns am frühen Nachmittag am Ufer fanden. Wir zogen los, entlang der Küste des flachen Landes nach Süden. Nach gut 1,6 Kilometern hatten wir einen Fluss erreicht, den Diesetelva, der erstaunlich große Wassermassen aus einigen großen Seen im Hinterland zum Meer führte. Auf der anderen Seite des Flusses stand eine Hütte, die zu Ny-Ålesund gehörte. Wir folgten dem Fluss ein Stück weit ins Land hinein, bevor dieser in die eine Richtung abbog und wir in die andere, zurück zur Landestelle. Auf der Rückfahrt zum Schiff machte Heinrich mit uns noch einen Abstecher zu einem Seehund, der – typisch für diese Robbenart – auf einem Stein lag, der dem Ufer vorgelagert war.

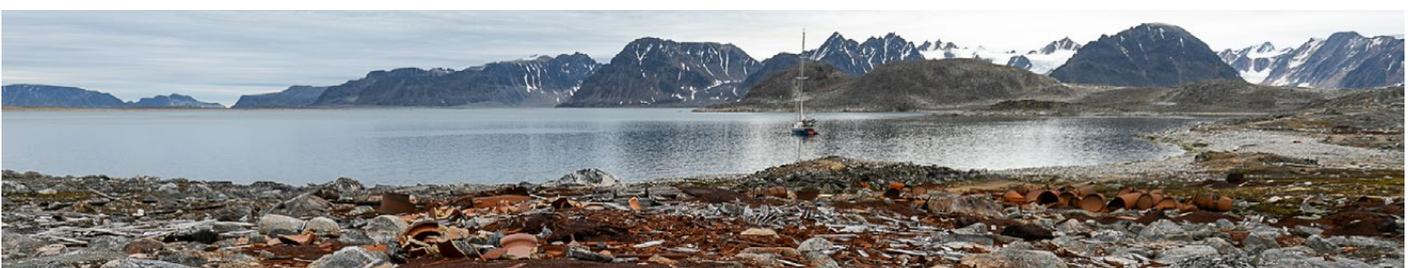




Während der weiteren Fahrt nach Norden zog die wilde Berg und Gletscherküste der „sieben Eisberge“ (Dei Sju Isfjella) an uns vorbei. Rolf nutzte die Gelegenheit, auch die Geschichte der Nordpolfahrten zu erzählen, die mit Virgohamna auf der Danskøya verknüpft sind, namentlich die Reisen des Schweden Salomon August Andrée und des Amerikaners Walter Wellman. Sehr passend, zumal Virgohamna das nächste Ziel des heutigen Tages war. Die Geschichte der Andrée-Expedition wird übrigens sehr lesenswert aus der Sicht von Strindbergs Verlobten Anna Charlier in dem Roman „Unter dem Nordlicht“ von Jenny Bond erzählt.

Während des Abendessens fuhren wir in den Smeerenburgfjord ein und umrundeten die Danskøya auf ihrer Ostseite, und dann hatten wir auch schon Virgohamna auf der Nordseite der Insel erreicht. Wieder waren die Verhältnisse bestens: kein Wind, keine Welle, kein Eisbär. Kurz darauf hatte Heinrich uns an dem steinigen Strand abgesetzt.

Wie Rolf erzählt hatte, war es Andrée und Wellman zu ihrer Zeit nicht auf landschaftliche Schönheit angekommen, sondern eher auf ein paar praktische Aspekte: die Lage weit im Norden, Schutz nach Süden, freie Fahrt nach Norden.



Das war alles der Fall, aber Virgohamna erwies sich als steinige Angelegenheit. Die ersten, die hierher gekommen waren, waren Walfänger: Wir fanden die Fundamente von drei Specköfen der „Harlinger Kokerij“ sowie ein paar Gräber.

Zunächst gingen wir zur Ostseite der Bucht, wo Andrée sein Ballonhaus errichtet hatte. Wir zogen an Pike's House und den Resten von Andrées Wasserstoffproduktion vorbei zu der kleinen Erhebung, auf der sich das große Ballonhaus einst erhoben hatte. Nun stand hier ein 1958 gebautes Denkmal.

Auf der Westseite der Bucht hatte Wellman seine Basis. Seine Operation war deutlich größer, und die Mengen an Eisenfeilspänen (zur Wasserstoffproduktion) und rostigen Treibstofffassern war beeindruckend. Das traf auch auf den Hangar zu. Dieser war zwar längst völlig kollabiert, aber man konnte trotzdem erahnen, wie groß das Gebäude einst gewesen sein musste. All das erkundeten wir still und andächtig, bevor wir wieder an Bord gingen.

Dort versammelte Rolf uns noch einmal zu einer kurzen Lagebesprechung. Um die vielen Meilen rund um Spitzbergen herum zu machen, würde es nötig sein, ein oder zwei Nächte während der Reise durchzufahren, und heute bot es sich an, einen solchen langen, nächtlichen Sprung in Richtung Nordaustland zu machen. Wir teilten uns in ein zweistündiges Wachsystem ein und übernahmen im Wechsel Ausguck und Steuer, sobald Heinrich sich gegen 24 Uhr im offenen Gewässer zurückzog.

Freitag, 11. August – Nordaustland. Kapp Rubin, Ekstremfjord.

08.00 Uhr: 80°21,4'N/017°16,7', nördlich der Hinlopenstraße. Südliche Brise (4-5 Beaufort), 7°C, 1018 hPa.

Die „Nacht“ war insgesamt ruhig verlaufen. Zu früher Stunde hatten wir den 80. Breitengrad passiert und als wir uns nördlich der Hinlopenstraße befanden, machte sich eine frische Brise mit etwas Seegang deutlich bemerkbar, die durch die Hinlopen hindurch nach Norden zog, was nicht bei allen für Freude sorgte. Die Präsenz im öffentlichen Bereich war während des Vormittags, während wir nordöstlich der Hinlopenstraße Richtung Nordaustland dampften, zunächst recht ausgedünnt; bald wurde es ruhiger und damit bevölkerte der Salon sich zusehends.

Wir hatten Kurs gesetzt auf den großen, zentralen Fjord der Nordküste des Nordaustlands: Die Nordenskiöldbukta mit ihren diversen Abzweigungen, darunter den großen Rijpfjord. Bei der Einfahrt in diesen Bereich passierten wir am späten Vormittag das Kapp Rubin. Da wir hier ausgesprochen ruhiges Wasser und damit beste Verhältnisse hatten, nahmen wir die Gelegenheit für einen kleinen, ersten Landgang auf dem Nordaustland direkt wahr. Das felsige, exponierte Ufer würde eine Anlandung bei weniger günstigen Bedingungen auch schwerlich erlauben.

Kurz darauf standen wir am felsigen Ufer einer kleinen Bucht. Rolf erzählte, dass das Kapp Rubin ein schicksalsträchtiger Ort war: 1908-09 hatte es hier eine Überwinterung norwegischer Trapper gegeben. Die vier Männer waren alle im Laufe des Frühjahrs ums Leben gekommen, wahrscheinlich an Skorbut. Später im gleichen Sommer wurden die sterblichen Überreste der vier unglücklichen Überwinterer vor Ort beigesetzt. Wir fanden das Grab mit einem darauf liegenden Kreuz.





Nur wenige Jahre später, 1913, hatte Theodor Lerner auf seiner ebenfalls nicht allzu glücklichen, aber immerhin nicht tragischen Hilfsexpedition für Schröder-Stranz am Kapp Rubin eine Weile verbracht. Davon fanden wir allerdings keine vor Ort sichtbaren Spuren.

Wir zogen ein kleines Stück über das sehr steinige, karge Land bis zu einer erhöhten Terrasse, von der aus wir die Blicke über die Umgebung und die vorgelagerten Inseln genossen, darunter die Chermsideøya und die Sjuøyane, bevor wir uns wieder auf den Rückweg machten.

Die weitere Fahrt führte durch den Beverlysund in den westlichen Teil der großen, weiten Nordenskiöldbukta hinein. Dort erreichten wir mit einigen navigatorischen Meisterstücken von Heinrich den Ekstremfjord. In dessen innersten Bereich gab es einen eher kleinen Gletscher mit Abbruchkante an einer Lagune. Auf diese reizvolle Landschaft erhofften wir uns Blicke aus erhöhter Position. Zunächst aber waren wir am steinigen Strand mehr entsetzt als erstaunt von den gewaltigen Mengen Plastikmüll, die diese doch eigentlich unberührte arktische Landschaft verschmutzten. Das meiste stammte von Fischereischiffen, vor allem Netze und Tauen. Dem wollten wir uns später noch zuwenden, aber zunächst zogen wir in die sehr steinig-karge Landschaft. Die Felsen, eine Mischung aus hellem Granit und dunklem Basalt, boten einen reizvollen Kontrast. Sobald wir einen kleinen Felshügel erreicht hatten, öffnete sich ein weiter Blick über einen großen See, das Kvitebjørnvatnet, und dahinter sahen wir den Brennevinsfjord („Schnapsbucht“).

Eine kurze Strecke durch eine felsige Senke führte uns auf den nächsten Hügel, von dem aus wir einen wunderbaren Blick auf den Gletscher im Ekstremfjord hatten, den Mikkel Revbreen. Der Gletscher hatte eine kleine Abbruchkante zu einer Lagune hin, die durch einen Strand vom Fjord abgetrennt war. Eine beeindruckender, schöner Blick über eine sehr arktisch anmutende Landschaft.



Zurück am Ufer, legten wir uns alle ins Zeug und befreiten den Strand von einer Menge Plastik, darunter mehrere große Fischernetze. Auch Heinrich war mit vollem Engagement dabei und löste ein Netz nach dem anderen mit seinem Akku-Winkelschleifer von den schweren Steinen, die das winterliche Eis bei heftigen Stürmen auf die Netze geschoben hatte. Schließlich hatten wir eine volle Zodiachladung Plastikmüll gesichert, die von Heinrich, Daniel und Stefan im Reserve-Zodiac verstaut wurde (in der Hoffnung, dass wir dieses nicht noch brauchten ...).



Dann ging es zurück zum Schiff. Wir drehten noch eine Runde vor dem Gletscher und fuhren dann aus dem Ekstremfjord heraus und in der Nordenskiöldbukta nach Süden. Nun befanden wir uns in einem der am seltensten besuchten Fahrwasser Svalbards. Aufmerksam steuerte Heinrich die *Arctica II* durch die unvermessenen Gewässern, in denen sich durchaus die eine oder andere Untiefe befindet, bis wir am Abend die Sabinebukta erreichten. Dort fiel bei schönem Abendlicht der Anker und wir beendeten den Tag.



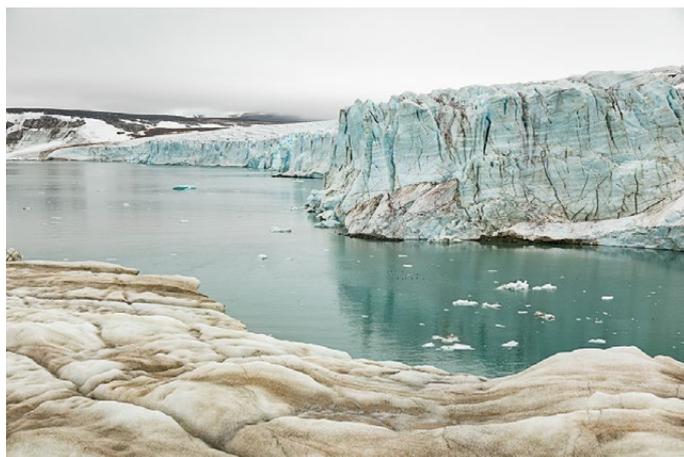
Samstag, 12. August – Nordenskiöldbukta: Sabinebreen. Rijpfjord: Rijpbreen, Haudegen
08.00 Uhr: 80°13,7'N/020°48,4', vor Anker in der Vestre Sabinebukta. Windstill, bedeckt, 3°C, 1010hPa.

Nach einer ruhigen Nacht starteten wir wie üblich mit einem guten Frühstück in den Tag, bevor wir die Umgebung an Land erkunden wollten. Hier in der Sabinebukta schickte die riesige Eiskappe Vestfonna einen großen Arm zum Ufer, den Sabinebreen. Da sich kaum eisfreies Land zwischen Wasser und Gletscher befand und dieser zudem friedlich und in unserer Nähe spaltenfrei auslief, bot sich eine Gletschertour an, und so packten wir Wanderstiefel und Steigeisen ein und gingen an Land.

Direkt hinter dem schönen Sandstrand und einem schmalen Moränenstreifen begann das Eis. Rolf gab ein paar Informationen zum Gebrauch der Steigeisen, was keine große Kunst war, da wir uns ausschließlich in einfachem, sicherem Gelände bewegen würden, ohne nennenswerte Steigungen oder Spalten.

Zunächst ging es entlang des Gletscherrands nach Norden. Aus nächster Nähe betrachtet, wies das Eis eine Menge interessanter und schöner Details auf wie Scherflächen, „Maulwurfshaufen“ und kleine Schmelzwasserbäche. Wir stiegen ein paar Meter die Seitenmoräne hinauf und konnten von dort auf den steilen Abbruch herabschauen, unter dem ein großer Schmelzwasserfluss rauschend zum Ufer strömte.

Nun wanderten wir in einem Bogen zur anderen Seite des Gletschers, südlich der Landestelle. In dieser Richtung hat der Sabinebreen eine Abbruchkante. Von dieser hielten wir uns in den spalten- und abbruchgefährdeten Bereichen natürlich fern, aber vom unteren Ende des Gletschers aus hatten wir einen ebenso sicheren wie guten Standpunkt für einen hervorragenden Blick auf diese eindruckliche Landschaft.





Der Rückweg führte über die Moräne, wobei wir vorsichtig zwischen abgerutschten Bereichen hindurch navigierten, zu einer kleinen Halbinsel, wo Heinrich uns von einem Strand wieder abholte.

Die weitere Fahrt führte uns quer über die Sabinebukta nach Osten. Wir passierten ein paar kleine, felsige Inseln, Halbinseln und das beeindruckende Kap Lovén und hatten damit den Rjppfjord erreicht. Dort fuhren wir nach ein paar weiteren Meilen Fahrt in die Bengtssbukta ein, wo der große Gletscher Rjppbreen mit zwei Armen das Wasser erreichte. Ein äußerst beeindruckender Gletscher, der zudem recht aktiv sein musste, da eine ganze Menge an Gletschereis im Wasser trieb. Heinrich hielt die *Arctica II* in sicherer Entfernung, aber nahe genug für beeindruckende Blicke an der riesigen Abbruchkante aus Eis. Nach einer Weile fuhren wir unter einer beeindruckenden Felswand mit schönen geologischen Strukturen entlang zum zweiten Gletscherarm. Dort trieb so viel Gletschereis im Wasser, dass wir uns kurzerhand in das Beiboot setzten, um ein paar schöne Fotos vom Schiff vor dem Gletscher zu machen. Zudem planschte eine neugierige Bartrobbe in unserer Nähe im Wasser. Rolf und Daniel boten jeweils eine Runde an, und dann fuhren wir wieder aus der Bengtssbukta hinaus in den Rjppfjord und steuerten weiter nach Süden.





Während des Abendessens verkündete Rolf, dass wir noch weitere Pläne hatten: Wir waren kurz davor, die Wordiebukta im innersten Rjipfjord zu erreichen. Dort hatte die deutsche Kriegsmarine von 1944 bis 1945 die Wetterstation Haudegen betrieben, deren Gebäude noch stand. Nach dem Abendessen ergriffen wir die Gelegenheit, uns die Reste der Station aus der Nähe anzuschauen, wobei ein bestimmter Abstand aus Denkmalschutzgründen gesetzlich vorgeschrieben ist, was aber in diesem Fall kein Hindernis für einen guten Eindruck ist. Ein finstres Kapitel der regionalen Geschichte – kaum vorstellbar, dass der Wahnsinn des Krieges seine finsternen Schatten bis in diese entlegenen Gegenden ausgestreckt hatte.

Wir schlossen eine Runde über den felsigen Hügel hinter der Station in unseren Abendspaziergang ein. Oben auf der Anhöhe hatten wir trotz des recht grauen Wetters einen guten Blick über den Rjipfjord, und dort befand sich auch noch ein Aussichtsposten, der zur Station gehörte.

Bald waren wir wieder am Ufer und kurze Zeit später auf dem Schiff, wo nun bis auf leises Schnarchen für einige Stunden nichts mehr zu hören war.



Sonntag, 13. August – Nordaustland. Vindbukta-Zorgdragerfjord. Minebukta-Reliktbukta. Dokka.

08.00 Uhr: 80°03'N/022°29,4', Abfahrt von Haudegan. Leichte östliche Brise, tiefe Wolkendecke, 1°C, 1010hPa.

Wir gönnten uns ein etwas späteres Frühstück, da wir in jedem Fall zunächst einige Meilen zu fahren hatten und die Wettervorhersage ohnehin für heute eher mäßiges Wetter angekündigt hatte, wobei der Tag uns diesbezüglich noch positiv überraschen sollte.

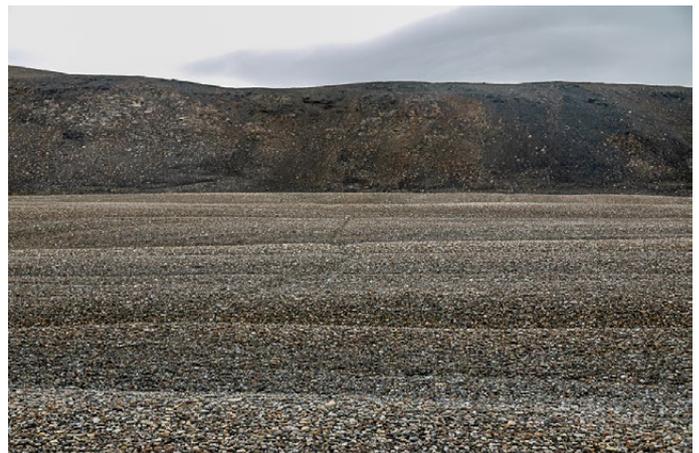
Zunächst fuhren wir aus dem Rjipfjord nach Norden. Die tiefen, grauen Wolken ließen wir bald hinter uns, und die weitläufige Hügellandschaft im Osten gab uns recht guten Schutz vor der östlichen Brise.

Am mittleren Vormittag erreichten wir die Vindbukta und machten uns startklar für die Landung. Am Ufer erwartete uns ein weiter, mit viel Treibholz bedeckter Strand. Wir winkten der *Arctica II* zum Abschied, während Heinrich das Schiff aus der Bucht heraus Richtung Zorgdragerfjord steuerte; dort würden wir wieder auf das Schiff treffen, soweit zumindest der Plan.



Hinter dem Strand war eine schmale, aber langgestreckte Lagune. Bald war ein Übergang über diese gefunden. Dahinter lag noch mehr Treibholz und auch noch ein weiteres Fischernetz. Wie sich schnell herausstellte, waren darin die kläglichen Überreste von zwei Rentieren, die sich darin verwickelt hatten und qualvoll gestorben waren. Ein entsetzliches Ende und eine unter die Haut gehende Erinnerung daran, was für eine Verantwortung und mitunter auch Schuld der Mensch mit der Herstellung von Plastik auf sich geladen hat.

Diese trüben Gedanken hielten uns aber nicht davon ab, uns im Folgenden wieder über das Wandern in der schönen Umgebung zu freuen. Über ein karges, sanft ansteigendes Flachland, das infolge der nacheiszeitlichen Landhebung aus





perfekten Serien alter Strandwälle bestand, ging es ins Land hinein. Bald wurde ein großer See sichtbar, das Torskevatnet. Wir folgten dem See für eine Weile und waren erstaunt, auch an seinem Ufer Treibholz zu entdecken.

Dann verließen wir den See und zogen weiter ins Landesinnere. Schon das war eine schöne Abwechslung, da wir uns auf unseren Touren sonst ja doch meist in Ufernähe bewegten, zumindest aber mit Fjordblick. Dieser ging nun verloren, und wir fanden uns im polarwüstenhaften kargen inneren Bereich der großen Halbinsel zwischen Rijpfjord und Duvefjord. Wir hielten uns nordwärts, und nach einer Weile im eher flachen Land dieser Umgebung stiegen wir einen flachen Rücken hoch. Nun eröffnete sich der Blick auf den Zorgdragerfjord, eine lange, schmale Bucht, die von Norden her in dieses Land einschneidet. Wir genossen den neuen Blick bei einer weiteren Pause und sahen zu, wie die *Arctica II* uns von Norden entgegen kam. Dann zogen wir zum Ufer herab, und bald holte Heinrich uns wieder an Bord.

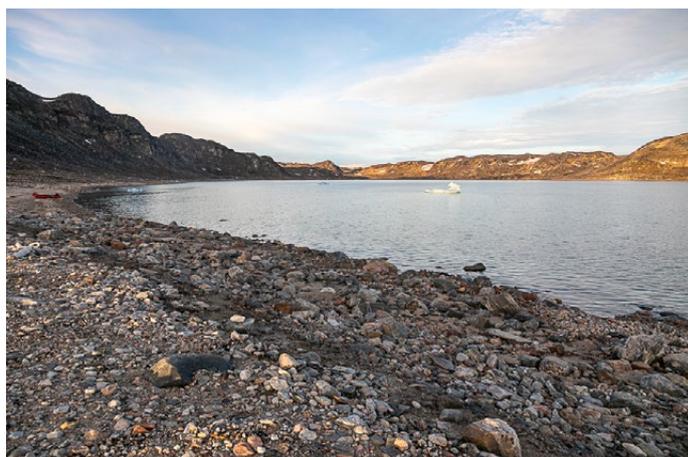
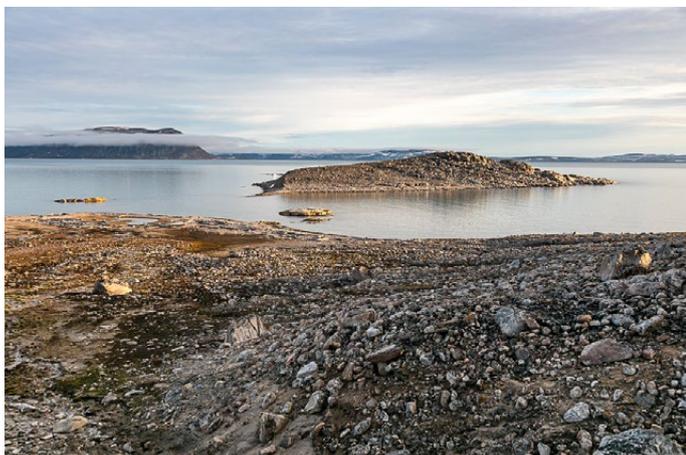
Nun ging es zunächst durch gut geschützte Gewässer durch den Zorgdragerfjord nach Norden, wobei wir zu Mittag aßen und die an uns vorbeiziehende Landschaft genossen. Dann umrundeten wir das exponierte, markante Kapp Platen, wobei die östliche Brise sich bemerkbar machte; der Seegang blieb aber moderat und ließ bald noch weiter nach, sobald wir der Küste wieder nach Süden folgten, in den Duvefjord hinein. Mehr und mehr kam die Sonne heraus und ließ die Landschaft in ihren dezent-kraftigen Farben leuchten. Wir ließen uns die Gelegenheit nicht entgehen, am späteren Nachmittag bei schönstem Wetter noch einmal für eine kürzere Tour an Land zu gehen. Heinrich parkte die *Arctica II* nach allen Regeln der Kunst auf der Südseite der Minebukta am Strand, und wir machten uns auf den Weg in die südlich benachbarte Reliktbukta. Der Weg führte über eine flach ansteigende, sehr karge Ebene mit perfekt ausgebildeten alten Strandwällen und Eiskeilnetzen. Bald hatten wir die flache Anhöhe erreicht, wo sich der Blick in die schöne Reliktbukta





öffnete, in der sich eine weite Lagune erstreckte. Rolf erzählte, dass man hier 1936 Reste eines Lagers gefunden hatte, in dem Gegenstände gefunden wurden, die mit Nobiles Luftschiff *Italia* in Verbindung gebracht wurden, und andere, die eine norwegische Beteiligung andeuteten – natürlich hielten wir die Augen offen in der Hoffnung, irgend etwas zu finden, was mit diesen Geschichten in Zusammenhang stehen könnte. Derartige Funde machten wir nicht, aber dafür fanden wir von einem Felshügel aus weitere grandios schöne Ausblicke, bevor wir zum Ufer herab gingen, wo Heinrich die *Arctica II* bereits wieder einmal virtuos geparkt und vorschriftsmäßig geankert hatte.

Während des Essens fuhren wir über den Duvefjord hinweg nach Südosten und schließlich ankerten wir in der Bucht Dokka, wo wir die Nacht verbringen wollten. Da das Abendlicht mittlerweile unglaublich schön geworden war, gingen wir spontan ein weiteres Mal an Land. Auch hier wandelten wir wieder auf historischen Pfaden: An dieser Stelle war ein



Lager der verschollenen Gruppe von Schröder-Stranz gefunden worden. Ihr weiteres Schicksal ist bis heute ungeklärt.

Damit uns nicht noch Ähnliches widerfahren konnte, gingen wir wieder an Bord zurück und beendeten einen weite-
ren ereignisreichen, schönen Tag im hohen Norden.

Montag, 14. August – Nordaustland. Nordre Repøya, Karl XII-øya, Bjørnvika.

08.00 Uhr: 80°14,5'N/023°44,6', vor Anker in Dokka. Windstill, bewölkt, 1°C, 1013 hPa.

Pünktlich um 8 Uhr ging der Anker hoch und wir setzten uns in Bewegung, aus der Bucht Dokka heraus und nach Norden. Da die Fahrt absehbar damit starten würde, dass wir einige Meilen zu fahren hatten, gönnten wir uns ein etwas späteres Frühstück als sonst.

Die Buchten und Kaps im Nordosten des Duvefjords zogen nach und nach an uns vorbei, bis wir am späteren Vormittag den Poortsund zwischen den Repøyane ansteuerten. Auf der Nordre Repøya ergab sich die erste Gelegenheit des Tages zum Landgang: An der Südspitze der sonst recht felsig-schroffen Insel gab es ein zugängliches Küstenstück und ausreichend flaches Land, um ein Stück gehen zu können. Unweit des Ufers fanden wir die Überreste eines Eisbären, darunter den mächtigen Schädel mit den beeindruckenden Zähnen. Wieder lagen oberhalb des Strandes beeindruckende Mengen von Treibholz herum. Der felsige Rücken zwischen der Landspitze und dem Berg erwies sich als ein Labyrinth aus Felsen mit teilweise bizarren Formen. An einer passenden Stelle ließen wir uns nieder und genossen den Blick über das weite, ruhig vor uns liegende Meer mit vereinzelt treibenden Eisstücken. Schließlich gingen wir zurück und bald waren wir wieder an Bord.





Vom Ufer aus hatten wir in der Ferne schon weitere einsame Inseln gesehen. Auf die nördliche davon, die Karl-XII-øya, setzten wir nun Kurs. Etwa zwei Stunden Fahrt hatten wir nun erst mal vor uns, die wir ruhig verstreichen ließen.

Als wir in die Nähe der Insel kamen, stellten wir zu unserem Erstaunen fest, dass dort kein Eisbär herumstreifte. Rolf und Daniel prüften diesen Umstand vor Ort, und sobald sie ihn bestätigen konnten, gingen wir an Land. Eine Landung auf dieser wilden, kleinen, abgelegenen Insel ist ein seltenes Ereignis – wenn man überhaupt jemals dorthin kommt, sind meist Eis, Wetter oder mindestens ein Eisbär im Weg. Umso mehr freuten wir uns, dort nun einen kleinen Erkundungsgang machen zu können. Die nördliche Spitze der Insel bestand aus einem kleinen Berg mit saftig grünen Unterhängen, da auf den steil-schroffen Oberhängen in großer Zahl Dreizehenmöwen brüteten. Nach Süden erstreckte die Insel sich als schmaler Kiesrücken mit ein paar kleinen, felsigen Erhebungen. Obwohl die Karl XII-øya auf der Karte als eine Insel eingetragen ist, standen wir bald vor einem kleinen Sund, der den langen, südlichen Teil vom nördlichen abtrennt. Dieser kleine Sund war von Treibeisschollen gefüllt, die auf der Ostseite vom Wind gegen die Insel getrieben waren. Zur Feier des Tages holte Rolf eine große Tafel Schokolade hervor (Walters Mandler von Freia), die wir gleich an Ort und Stelle verdrückten.





Wir drehten noch eine kleine Runde über den flachen Teil der Insel, und dann ging es zurück zum Schiff.

Im Südosten waren nicht nur die felsigen Rücken der Inseln Brochøya und Foynøya zu sehen, sondern auch ein weißer Streifen am Horizont – Treibeis! Gleich mehrere gute Gründe, Kurs in diese Richtung zu setzen. Wieder hatten wir zunächst etwa zwei Stunden Fahrt vor uns, aber noch vor den Inseln trieben die losen Treibeisschollen in kleinen Feldern hier und dort herum. Ein schöner, unerwarteter Anblick – heutzutage ist das Treibeis im August von den Küsten Spitzbergens meist so weit entfernt, dass man es nicht unbedingt zu sehen bekommt. Mehrfach sahen wir Walrosse einzeln oder zu zweit auf Eisschollen liegen.

Wir passierten die Foynøya auf ihrer Ostseite. Diese Insel hatte während der Such- und Rettungsexpedition für Nobiles havarierte *Italia*-Expedition eine bedeutende Rolle gespielt; der Niederländer Sjef van Dongen und der Italiener Gennaro Sora hatten dort unfreiwillig mehrere Wochen verbracht, bis sie gerettet werden konnten.



Schließlich setzten wir Kurs auf das Nordaustland. Gekonnt navigierte Heinrich die *Arctica II* durch das unvermessene Gewässer, wobei wir einige kleinere Inseln, Eisschollen und Eisberge passierten, bis wir unsere Ankerbucht auf der Ostseite der Bucht Bjørnvika erreichten. Es war die letzte Bucht im Osten des eisfreien Landes, weiter östlich folgt nur noch die gewaltige Abbruchkante des Leighbreen, wie der nordöstliche Teil der Eiskappe Austfonna heißt.

Das goldene Abendlicht lockte uns noch einmal an Land. Ein kurzer Gang führte zur steinigen Erhebung auf der namenlosen Halbinsel, von wo aus wir einen grandios schönen Blick auf den Leighbreen hatten. Wir genossen den unvergesslich schönen Anblick, bevor wir den ereignisreichen Tag ruhig an Bord ausklingen ließen.



Dienstag, 15. August – Nordaustland. Raschøya. Storøya: Norvargodden und Ymerhütte.

08.30 Uhr: 80°10,7'N/026°02,6', vor Anker bei der Raschøya. Windstill, dünne Wolkendecke, 6°C, 1015 hPa.

Während des Frühstücks fuhren wir ein kurzes Stück um die Ecke und ankerten vor der Raschøya, einer der größeren Inseln dieser Gegend und vom Gelände her zumindest einigermaßen zugänglich, im Gegensatz zu anderen Teilen dieses schönen, aber ungastlichen Landes.

Steinig war das Terrain dennoch, wie wir bald herausfanden, als wir uns auf den Weg zu den gut hundert Meter hohen Hügeln im Nordwesten der Insel machten. Steine und Felsen machten das Vorwärtskommen nicht unbedingt einfacher, aber dennoch erreichten wir schließlich die Anhöhe, auf der ein Steinmann stand, der wohl im Zusammenhang mit der Suche nach Nobile 1928 gebaut worden war. Die Aussicht über die Umgebung war grandios, vor allem die große Eiskappe Austfonna zog die Blicke und Objektive auf sich.





Sobald wir wieder an Bord waren ging der Anker hoch und wir setzten östlichen Kurs entlang der Abbruchkante des Leighbreen. Nun hatten wir rund drei Stunden Fahrt bis zur Storøya vor uns, einer Insel östlich des Nordaustlandes.

Dort angekommen, hielten wir zunächst auf die Nordspitze der Insel zu. Der nördliche Teil ist ein sehr karges Flachland mit mehreren kleinen Buchten und Landspitzen. Stellenweise liegen dort Gruppen von Walrossen auf Steinen, was ungewöhnlich ist. Wir konnten die Tiere so bereits während der Anfahrt sehen. Da die östliche Brise mittlerweile recht frisch war, suchten wir auf der Westseite der Storøya einen möglichst geschützten Ankerplatz. Nun war es zunächst einmal Zeit zum Essen. Dann fuhren zunächst Rolf und Daniel an Land, um zu schauen, ob Wind und eventuell anwesende Eisbären eine Landung möglich machen würden. Der Wind hielt sich in akzeptablen Grenzen und die Anzahl der sichtbaren Eisbären lag bei Null, so dass wir uns alsbald startklar machten. Eine längere Wanderung würde hier nicht anstehen, dazu waren die Wetterbedingungen zu marginal und der Ruf der Insel in Bezug auf Eisbären zu schlecht. Wir gingen entlang einer Lagune ins sehr karge Inland der hocharktischen Insel, wobei Küstenseeschwalben und ein Paar Schmarotzerraubmöwen uns schimpfend begleiteten.

Wir zogen einmal um die nordwestliche Landspitze der Insel, den Norvargodden. Im nun dichter werdenden Nebel sahen wir etwas schemenhaft die Walrosse auf ihren Felsen liegen, während wir entlang des Ufers wieder Richtung Boot zogen. Unterwegs fanden wir noch die Überreste eines jungen Walrosses, das wahrscheinlich einem Eisbären zum Opfer gefallen war. Der Zeitpunkt war gut, um zum Schiff zurückzukehren; der Nebel hatte sich weiter gesenkt und das Wetter wurde doch recht ungemütlich.





Bald waren wir wieder unter Fahrt und folgten der Westküste der Storøya nach Süden. Kurz bevor das eisfreie Land unter einer Eiskappe verschwand, sahen wir eine Hütte am Ufer, die das Ziel eines weiteren Ausflugs sein sollte. Heinrich brachte die *Arctica II* dicht genug unter Land, dass wir gut vor dem südöstlichen Wind geschützt waren, und dann gingen wieder zunächst Daniel und Rolf an Land, um zu schauen, ob die Luft rein war. Rein war die Luft, wenn auch nicht ganz trocken, und so konnten wir bald den dritten Landgang des Tages starten. Am Ufer begrüßten uns zahlreiche Küstenseeschwalben, unter denen das geübte Auge schnell eine seltene Schwalbenmöwe ausmachte, die augenscheinlich neugierig war und uns mehrfach aus nächster Nähe passierte.

Dann gingen wir die kurze Strecke zur Hütte. Diese steht ganz in der Nähe der Eiskappe, was in dem trüben Wetter jedoch kaum sichtbar war. Rolf erzählte, dass die Hütte 1980 von der schwedischen *Ymer*-Expedition (benannt nach dem Eisbrecher der Expedition) gebaut wurden war. Damals konnten Wissenschaftler noch nach Bedarf Hütten bauen, mittlerweile ist das unmöglich geworden. Somit markieren die *Ymer*-Hütten das Ende einer Ära.

Wir schauten uns um, aber da es zwischenzeitlich angefangen hatte zu regnen, machten wir uns bald wieder auf den Rückweg.

Wir verließen die Storøya in südlicher Richtung in der Absicht, das Nordaustland zu umrunden. Das Grau des Nebels hatte uns bald vollständig umhüllt. Umso gemütlicher war es drinnen beim Abendessen. Wir passierten die Kaldøyane, ein paar winzige Inseln, kaum mehr als Felsen, die kurz im trüben Grau auftauchten, und fuhren weiter in Richtung Isisøyane, ein paar kleine Moräneninseln, wo Heinrich einen guten Ankerplatz kannte. Diesen erreichten wir um halb zwölf. Abseits der nautischen Abteilung war es an Bord schon vorher ziemlich ruhig geworden.





Mittwoch, 16. August – rund um das Nordaustland

08.00 Uhr: 79°42,2'N/026°39,7', vor Anker bei den Isisøyane. Östliche Brise, tiefe Wolkendecke, Regen. 1°C, 1 008 hPa.

Der gestern Abend zunächst sporadische Regen hatte sich zu einem Dauerregen mit entsprechend trüben Aussichten entwickelt, so dass wir auf eine Landung auf den Isisøyane gerne verzichteten und stattdessen während des Frühstücks den Anker hoben und die Fahrt fortsetzten. Wir hatten ohnehin noch viele Seemeilen um die hier völlig eisbedeckte Insel Nordaustland herum zurückzulegen, so dass es sich anbot, die eher trübe Zeit dazu zu nutzen, um Strecke zu machen.

Entsprechend konnten wir das Frühstück etwas gemütlicher zelebrieren, wozu ein leckeres Rührei einen erheblichen Beitrag leistete.



Die ersten Stunden der Fahrt verliefen im trüben Grau, ohne dass draußen viel zu sehen war. Später tauchte der südöstliche Teil der mächtigen Eiskappe Austfonna aus dem Nebel auf. Dieser Abschnitt des Gletschers heißt Domen. Er hatte offenbar in jüngerer Vergangenheit ein Vorstoßen erlebt, jedenfalls lag die Abbruchkante im Vergleich zur Karte und zu früheren GPS-Aufzeichnungen, die Heinrich gespeichert hatte, teilweise über drei Kilometer weit draußen. Der Gletscher ist seit Jahren sehr aktiv, so dass im Wasser sehr viel abgebrochenes Gletschereis treibt, von kleinen „berg bits“ und „growlern“, wie die Walfänger die kleinen Eisstücke nannten, bis hin zu großen Eisbergen. Die Formen waren fantastisch, ebenso die Farben in allen möglichen Schattierungen von blau bis weiß, teilweise mit dunklen marmorartigen Bändern. Heinrich musste mitunter viel manövrieren, um die *Arctica II* sicher durch das Eis zu steuern, was dennoch nicht berührungsfrei vor sich ging – spätestens jetzt war klar, warum das Schiff einen äußerst robusten Stahlrumpf hat.

So vergingen die Stunden. Als der Nebel sich zwischenzeitlich senkte und wir wegen des dichten Eises etwas größeren Abstand zum Gletscher hielten, lud Rolf zum Vortrag über die tragisch gescheiterte Schröder-Stranz-Expedition ein.

Nach einer Weile erreichten wir den westlichen Teil der Eiskappe. Dieser Teil des Gletschers mit dem Namen Bråsvellbreen ist derzeit weniger aktiv, so dass sich weniger Spalten bilden. Daher fließt ein größerer Teil des Schmelzwassers oberflächlich ab. Diese Schmelzwasserbäche stürzen am Bråsvellbreen als Wasserfälle über die Abbruchkante, ein einmaliger Anblick, für den dieser Gletscher auch berühmt ist. Wir passierten mehrere dieser Wasserfälle in langsamer Fahrt.



Dann war es Zeit, sich von der langen Abbruchkante zu verabschieden, die uns über so viele Stunden begleitet hatte. Nördlich von uns erstreckte sich nun der eisfreie Küstenstreifen auf der Südseite des Nordaustlands, und wir setzten Kurs nach Westen, in die südliche Hinlopenstraße hinein. Uns wehte eine steife Brise entgegen, so dass wir zunächst die kleine Insel Franzøya ansteuerten, wo wir eine Weile in einer geschützten Bucht ankerten, während wir zu Abend aßen. Auf einem felsigen Rücken stand ein Eisbär, der ebenfalls auf irgend etwas zu kauen schien, genaueres war auf die Entfernung aber nicht zu erkennen.

Schließlich fuhren wir noch gut 1,5 Stunden weiter nach Westen, bis wir die Von Otterøya erreichten, wo wir für die Nacht den Anker fallen ließen.

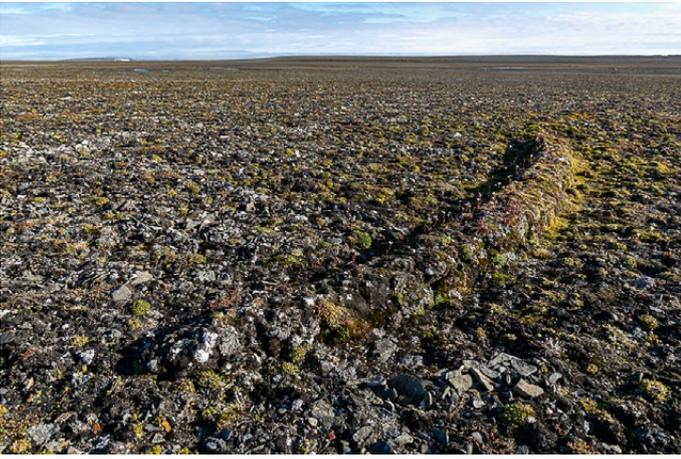
Donnerstag, 17. August – Hinlopenstraße: Von Otterøya, Wahlbergøya, Smittøya, Alkefjellet

08.00 Uhr: 79°16,6'N/020°06,9', vor Anker bei der Von Otterøya. Windstill, einzelne Wolken, Sonne. 6°C, 1 014 hPa.

Eine leichte Dünung hatte die Nacht in der Bucht auf der Ostseite der Von Otterøya etwas unruhig werden lassen, aber dafür erwachten wir morgens zu schönstem Morgenlicht und Sonnenschein. Nach dem Frühstück machten wir uns bald startklar; es war Zeit, sich mal wieder etwas an Land zu bewegen.

An Land ging Rolf zunächst auf die Geologie der Insel ein: Hier gab es Sand- und Siltsteine aus der Trias und basaltische Intrusionen aus dem oberen Jura. Prompt fanden wir ein paar Abdrücke von Ammoniten und Muscheln aus der Trias in den plattigen Sedimentstücken am Ufer.

Wir zogen los, ins Land hinein. Die Von Otterøya ist die drittgrößte Insel der Hinlopenstraße, so dass wir hier etwas Platz zum Wandern hatten. Über eine karge Ebene, in der wir hier und dort verstreut uralte Walknochen fanden, zogen wir in Richtung eines felsigen Hügels. Unterwegs fanden wir weitere Fossilien und einen Eisbärenschädel. Dann ging es einen Hang hoch auf den Hügel. Hier bestand die gesamte Oberfläche aus groben Blöcken aus Basaltgestein, was das



Gehen etwas mühsamer machte. Als wir die durch einen Steinmann markierte Anhöhe von 76 Metern erreicht hatten, öffnete sich aber ein Rundumblick auf die Hinlopenstraße, der allen Aufwand wert war. Spitzbergen im Westen und das Nordaustland im Osten lagen mit ihren weiten Eiskappen um uns herum in der Sonne.

Schließlich zogen wir weiter, über einen steinigen Hang hinab in die Ebene, und dort in einem weiten Bogen zurück zum Ufer, wo Heinrich uns schließlich abholte.



Wir fuhren nach Norden, weiter in die Hinlopenstraße hinein. An der Wahlbergøya passierten wir eine Landspitze mit einer Gruppe Walrosse. Da Heinrich und Rolf von zahlreichen Eisbärensichtungen in der Umgebung dieser Landspitze in den letzten Wochen gehört hatten, gingen wir nicht an Land, sondern fuhren nach kurzem Aufenthalt weiter, auch in der Hoffnung, vielleicht weitere Bärensichtungen machen zu können. Wir passierten die Stockholm, ein kleines Passagierschiff, und ankerten ein Weilchen in der Nähe des Ufers, damit Heinrich ein paar technische Dinge erledigen konnte. Tatsächlich entdeckten wir auf einem Schneefeld am Hang eines Hügels ein Stück landeinwärts insgesamt drei Eisbären. Es schien sich um eine Eisbärenkleinfamilie zu handeln, eine Mutter mit zwei Kindern. Da die Distanz groß war und die Bären keine Anzeichen zeigten, sich zum Ufer zu bewegen, wurde der Anker bald wieder gelichtet und wir fuhren weiter. Da Heinrich und Rolf von einer größeren Anzahl von Bären als die drei gesichteten gehört hatten, steuerten wir mehrere der kleinen Inseln in der Umgebung an, in der Hoffnung, entsprechende Beobachtungen machen zu können. Das war auf den Wijkanderøyene und der Smittøya jedoch nicht der Fall, so dass wir uns auf letzterer zu einem kleinen Nachmittagsspaziergang entschlossen. Die Smittøya besteht aus zwei flachen Hügeln, die durch eine schmale Landbrücke verbunden sind. Wir landeten auf dem Kiesrücken, der die beiden äußeren Teile miteinander verbindet. Man konnte sich gut vorstellen, dass beide Hügel vor geologisch gar nicht so langer Zeit jeweils einzelne Inseln gewesen waren.



Platz für viel mehr als einen kleinen Spaziergang bot die Insel gar nicht. Wir steuerten den nördlichen der beiden äußeren Hügel an, der gerade hoch genug war, um die schöne, geschwungene Form des Mittelteils gut erkennen zu können. Ein Stückchen weiter stießen bald angriffslustige Küstenseeschwalben auf uns herab. Auch wenn deren Brutsaison eigentlich schon vorbei war und sie keine Gelege mehr zu verteidigen hatten, ließen wir sie natürlich in Frieden und drehten ab, in einem Bogen wieder zurück Richtung Landestelle.

Weiter ging die Fahrt Richtung Nordwesten, da wir uns als nächstes Ziel das Alkefjellet vorgenommen hatten, einen riesigen Vogelfelsen. Da die Sonne schien und das Licht am späteren Abend am günstigsten sein würde, ankerten wir noch ein Weilchen nördlich von einer felsigen Halbinsel namens Tommelen.

Schließlich war es soweit, wir setzten uns in Bewegung und fuhren auf die steilen Klippen zu. Was nun folgte, war ein unvergessliches Spektakel mit wohl mehreren hunderttausend Dickschnabellummen, die die steilen Klippen auf einer Länge von über einem Kilometer überall bevölkerten und auch in der Luft und auf dem Wasser in riesiger Zahl unterwegs waren. Das helle Pfeifen, das überall zu hören war, kam von den Küken, von denen offenbar schon viele die Nester verlassen hatten.



Heinrich manövrierte die *Arctica II* in die Nähe der Felsen, so dass man beste Sicht auf die unzähligen Lummen hatte. Man wusste gar nicht, wohin man den Blick wenden sollte – überall um uns herum tobte das Leben.

Schließlich hatten wir das Alkefjellet passiert und wendeten vor einem kleinen Gletscher, der steil von den Klippen zum Wasser herabfiel und vom goldenen Abendlicht angeleuchtet wurde. Das war der Wendepunkt. Wir drehten wieder auf einen südlichen Kurs und fuhrten noch gut zwei Stunden, bis vor der Wahlbergøya der Anker fiel. Mittlerweile hatte der wie aus dem Nichts aufgetauchte Nebel sich auch über die gesamte Umgebung gelegt.

Freitag, 18. August – Hinlopenstraße: Wahlbergøya. Wilhelmøya: Binnebukta. Heleysund.

08.00 Uhr: 79°20,9'N/019°37,9', vor Anker bei der Wahlbergøya. Windstill, dünne Wolkendecke. 4°C, 1016hPa.

Die Nacht war angenehm ruhig verlaufen, und der Nebel hatte sich pünktlich zum Morgen hin verzogen. Nun war auch klar, warum wir an genau dieser Stelle geankert hatten: Am Ufer lag der Kadaver eines Wals beziehungsweise das, was noch davon übrig war. Den Kadaver hatten wir gestern bereits beim Vorbeifahren gesehen wie auch zwei Eisbären weit entfernt auf einem Schneefeld. Natürlich konnte man hoffen, dass die Bären irgendwann wieder Hunger bekommen und zum Ufer gehen würden, und genau deswegen waren wir hier.

Wir sollten nicht enttäuscht werden. Schon waren die ersten Bären in Anmarsch. Wir beobachteten das Spektakel zunächst vom Schiff aus. Nach und nach kamen weitere Bären herbeigelaufen beziehungsweise -geschwommen; es schien genau der Zeitpunkt zu sein, an dem die Bären der Umgebung sich am Walkadaver zum Futtern trafen, wobei sie durchaus respektvoll miteinander umgingen. Insgesamt waren es fünf Bären, die sich zeitweise am Wal beziehungsweise in dessen Nähe aufhielten.





Zu uns hatte sich die weiter draußen ankernde *Origo* gesellt, von der aus zwei schwer mit Fotoausrüstung beladene Zodiacs Richtung Ufer fuhren. Bei genauerem Hinschauen schienen auch ein paar Menschen dabei zu sein. Es war in der Tat genau der richtige Zeitpunkt, und so sprangen auch wir ins Zodiac und fuhren näher zu dem bärigen Treiben am Ufer heran. Die Bären ließen sich von unserer Anwesenheit nicht im Geringsten beeinflussen, so dass wir uns über ungemein beeindruckende Beobachtungen und Fotos freuen konnten. Rolf fuhr mehrere Runden, so dass jeder die Gelegenheit bekam und wer wollte, auch mehrfach.

Schließlich hatten die Bären, so wie es aussah, genug gefuttert und zogen sich in verschiedene Richtungen zurück. Wir taten es ihnen gleich, lichteten den Anker und fuhren nach Süden.

Unser nächstes Ziel war die Wilhelmøya, die größte Insel der Hinlopenstraße. Auf der Westseite, im malerischen Bjørnsund (früher: Bismarkstrasse), lag dort die Binnebukta, der Platz für unsere nachmittägliche Wanderung. Bald waren wir an einem kleinen Strand zwischen dunklen Felsblöcken an Land und zogen alsbald los. Um die Ecke lag eine schöne Lagune zwischen einem Strand und dem Inland. Der kleine Rücken, auf dem wir standen, erstreckte sich nach Norden in Richtung des Berges Keisarkrona („Kaiserkrone“). Wir zogen ein gutes Stück entlang des Hanges der Kaiserkrone, bis wir einen weit im Tal gelegenen Punkt erreicht hatten, der uns einen sehr guten Panoramablick über den Gletscher im Osten, das Tal vor uns und den Bjørnsund im Westen bot. Diesen Blick genossen wir für eine Weile, bevor wir uns wieder auf den Rückweg machten.

An Bord angekommen, setzten wir die Fahrt entlang der Ostküste Spitzbergens fort. Wir passierten verschiedene Berge, Gletscher und Landspitzen. Kurz vor dem Kapp Payer, der östlichsten Landspitze Spitzbergens, sahen wir mehrere Buckelwale, die sich völlig unbeeindruckt von uns beim Futtern zuschauen ließen. Immer wieder tauchten die Fluken





ganz in der Nähe auf, und mit den großen Fontäne der Blase konnte man ein mächtiges, fauchendes Atmen hören. Ein sehr beeindruckendes Erlebnis von seltener Schönheit!

Dann setzten wir die Fahrt fort. Nun mussten wir noch den Heleysund passieren, die Meerenge zwischen Barentsøya und Spitzbergen, die für starke Gezeitenströmungen berüchtigt ist. Die Strömung war aber augenscheinlich auf unserer Seite: Unsere mit acht bis neun Knoten bereits sehr gute Geschwindigkeit stieg, je näher wir dem Heleysund kamen. Elf, zwölf Knoten. Nebenan sausten Felswände aus grobsäuligem Basalt vorbei, und schließlich öffnete sich der Durchlass. Die Wasseroberfläche war durch die Strömungen turbulent, die *Arctica II* erreichte über 15 Knoten über Grund! Sogar 16 Knoten wurden kurz auf der Anzeige gesehen. Dadurch zog die schöne Landschaft des Heleysund mit den vielen kleinen Basaltklippen und Inseln schnell an uns vorbei. Nun waren wir im nördlichen Storfjord.

Ein Stück weit steuerte Heinrich noch die *Arctica II*, dann übernahmen wir wechselweise die Aufsicht. Heute Nacht mussten wir Strecke Richtung Südkap machen.

Samstag, 19. August – Storfjord. Kvalvågen: Boldodden. Haketangen.

08.00 Uhr: 77°30,6'N/018°21,7', auf der Höhe von Kvalvågen. Teilweise bewölkt. 6°C, 1 025 hPa.

Von null bis acht Uhr hatten wir uns im zweistündigen Wechsel abgelöst, und gegen acht Uhr hatten wir den gesamten nördlichen Storfjord bereits hinter uns gelassen und befanden uns an der Westküste des Storfjords, oder der Ostküste Spitzbergens, je nach Perspektive, auf Höhe der Bucht Kvalvågen.





Hier gab es genau passend eine spannende Landestelle, und bald fiel der Anker. Zunächst war noch die etwas nach hinten verschobene Frühstückszeit, dann gingen wir an Land. Das Ufer bestand aus einer wilden Felsküste mit einer winzigen Einbuchtung, wo wir auf großen Sandsteinblöcken aussteigen konnten. Nach ein paar Schritten war eine große, mit Sandstein unterlagerte Küstenebene erreicht. Rolf erläuterte kurz den geologischen Hintergrund dieser speziellen Landschaft, und dann gingen wir kurz über die Halbinsel ans äußere Ufer. Dort gab es auf einem Stein eine echte Besonderheit, eine geologische Seltenheit: Dort fanden wir den sehr gut erkennbaren Fußabdruck eines Iguanodons, eines pflanzenfressenden Dinosauriers, der vor etwa 100 Millionen Jahren in dem sumpfigen Flussdelta gelebt hatte, das jetzt zu diesem Teil Spitzbergens geworden war!

In der Nähe stand eine kleine Hütte, die von Geologen gebaut worden war, sich nun aber in einem ziemlich schlechten Zustand befand. Beim Weitergehen fanden wir die völlig verfallenen Reste einer weiteren Hütte, die aus der Trapperzeit im frühen 20. Jahrhundert stammte, und noch etwas weiter hangaufwärts stand schließlich eine dritte Hütte, die sich in recht gutem Zustand befand. Sie hatte zu der nun nicht mehr existierenden Bergbausiedlung Sveagrava gehört und war gelegentlich auf längeren Touren während der Freizeit verwendet worden.

Wir wendeten uns nun in das anschließende Tal, in dem wir eine grüne Tundra und einen Reichtum an Blumen vorfanden, wie wir es seit einigen Tagen nicht mehr gesehen hatten. Stück für Stück zogen wir den Hang des Berges Kvalhovden auf der Ostseite des Tälchens herauf, und nach ein paar kurzen Verschnaufpausen standen wir plötzlich an einer Kante, wo der Berg mit einer steilen Klippe zum Ufer des Storfjords abbrach. Nach einem kurzen Gang über eine Kuppe von 248 Metern Höhe erreichten wir die südliche Kante des Berges, von wo aus sich ein grandioser Blick auf das felsige Ufer, die große Bucht Kvalvågen, den weiten Storfjord und die südliche Ostküste Spitzbergens. Hier ließen wir uns für eine Weile nieder, bis wir schließlich den Rückweg antraten.

Sobald wir wieder an Bord waren, nahmen wir wieder Fahrt auf. Bis zum Südkap waren es noch über 60 Meilen, und morgen wollten wir an der Westküste sein, so war es mit Blick auf die Wettervorhersage am besten. Der Nachmittag verging gemütlich an Bord, mit schönen Blicken auf die Küste, wo sich Berg an Gletscher an Berg an Gletscher reihte.

Gegen Abend erreichten wir einen Küstenstreifen namens Haketangen. Das war einer der Orte, an dem sich einst der Öl- und Gasrausch auf Spitzbergen abgespielt hatte, der glücklicherweise nie zu einer Förderung geführt hatte. Aber immerhin zweimal war dort zu Testzwecken gebohrt worden, zuerst 1976 und später noch einmal, 1987 und 1988. Es wurde eine Tiefe (oder „Teufe“, wieder Bergmann sagt) von 2337 m erreicht, aber ohne wirtschaftlich interessante Ergebnisse. Es war spannend, sich den Ort dieses Geschehens einmal anzuschauen. Der Streifen flachen Landes, der sich am Haketangen zwischen Ufer und Berg erstreckte, war nur schmal, aber tatsächlich hatte man dort einst sogar eine Landebahn für kleine Flugzeuge geplant, die noch gut zu sehen war. Ansonsten hatte man immerhin gut aufgeräumt, es gab noch Fahrzeugspuren hier und dort, aber ansonsten wies kaum noch etwas darauf hin, dass hier einst über Jahrzehnte Aktivität auf industriellem Niveau stattgefunden hatte.



Wir gingen über die Küstenebene hin zu einer Kette von Moränenhügeln, die den Haketangen von der südlich angrenzenden Isbukta abgrenzten. Von diesen Hügeln aus hatte man einen schönen Blick über die Umgebung.

Dann ging es zurück zum Schiff. Wir hatten noch ein paar Stunden zu fahren, bis wir die Bucht Grunnvågen erreichten, wo wir für die Nacht den Anker warfen.

Sonntag, 20. August – Sørkapp Land: Grunnvågen, Keilhaufjellet. Tokrossøya. Hornsund: Hansbreen.

08.00 Uhr: 76°35,5'N/016°55,8', vor Anker in Grunnvågen. Sonnig, schwache nördliche Brise. 6°C, 1 026hPa.

Das ganze leichte Schaukeln des Schiffes am späteren Abend konnte einen wunderbar in den Schlaf wiegen, und als wir aufwachten, war es komplett still und ruhig. Die Wettervorhersage war für den ganzen heutigen Tag hervorragend, vor allem in dem Sinne, dass kaum Wind zu erwarten war, und damit bot die Umgebung des sonst nicht zu Unrecht als wilde Ecke berüchtigten Südkaps spannende Möglichkeiten für sehr interessante Ausflüge.

Die erste Gelegenheit bot sich gleich in unserer Ankerbucht. Der Name Grunnvågen („Flache Bucht“) ist Programm, hier konnte man nur vorsichtig bei besten Bedingungen navigieren, und zudem war die Bucht nach Süden komplett offen. An einem Tag wie heute aber hatte man hier alle Möglichkeiten. Bald nach dem Frühstück standen wir an einem weiten Strand mitten in der Bucht an Land. Das Inland war eine Strecke weit beinahe tischeben, von ein paar kleinen Seen gegliedert und von felsigen Rücken eingefasst, die am Ufer zu Halbinseln und im Land zu hohen Bergen wurden. Der westliche Ausläufer des Keilhaufjellet war mit 250 Höhenmetern und halbwegs zugänglichem Gelände für uns in Reichweite und damit das Ziel für den Vormittag. Zunächst führte der Weg quer über das flache Land, das uns vom Ufer

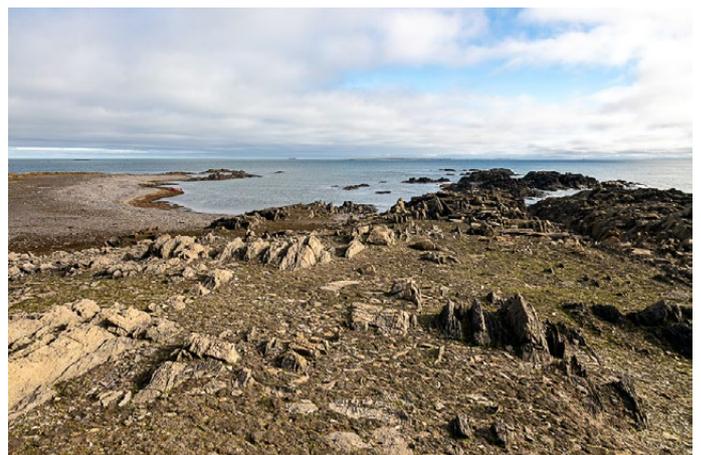
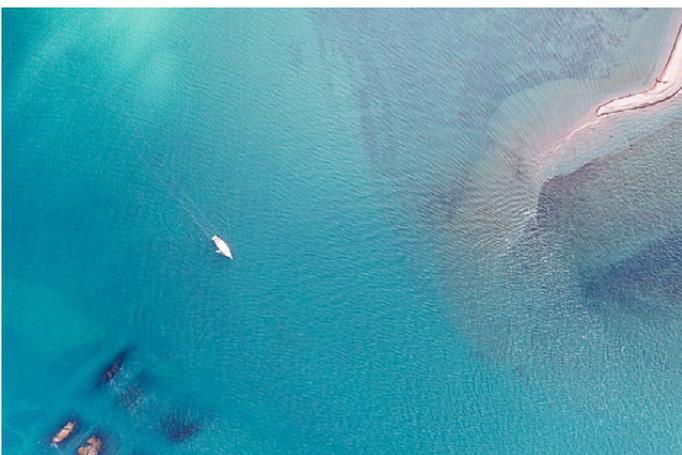




bis an den Fuß der Berge führte; unterwegs sahen wir zwei junge Eisfüchse und eine junge Schmarotzerraubmöwe samt Eltern. Dann erreichten wir den genau genommen namenlosen Hügel, der sich zwischen Keilhaufjellet und Mathiasbreen erstreckt. Er bestand aus bunten Mustern verschiedener Sedimente. Wie Rolf sagte, hatten wir hier verschiedene Schelfmeersedimente aus der Trias und dem Jura vor uns. Die feinkörnigen Ton- und Siltsteine hatten alle möglichen Farben von schwarz über dunkel- und silbergrau bis hin zu gelb und rot. Zudem fanden wir schöne Abdrücke von Ammoniten und Muscheln.

Oben angekommen, hatten wir einen herrlichen Blick auf den Mathiasbreen und seine weite Moränenlandschaft im Westen, das Flachland und das Meer im Süden und das mächtige Keilhaufjellet im Osten. Ein grandioses Panorama, das wir für eine Weile genossen, bevor wir uns wieder auf den Weg machten. Abwärts ging irgendwie immer schneller als aufwärts, und bald war auch die Küstenebene gequert. Nach gut drei Stunden und etwa 12 000 Schritten (sagte jedenfalls Rolfs Uhr) waren wir wieder zurück.

Heinrich navigierte die *Arctica II* mit seiner umfangreichen Erfahrung so durch die weiträumig flachen Gewässer rund ums Südkap, dass uns große Umwege erspart blieben, wie die allermeisten Schiffe sie sonst üblicherweise hier machen. Wir konnten eine Passage zwischen den Inseln hindurch nehmen, die der Südspitze Spitzbergens vorgelagert sind. Kurz vor Ende dieser Passage fiel der Anker, und wir machten uns startklar zum Nachmittagsspaziergang auf der Tokrossøya. Rolf kannte eine gute Landestelle auf dieser von zahlreichen Felsen und untiefen Bereichen umgebenen Insel, und bald waren wir an Land. Die gut einen Kilometer lange Tokrossøya ist deutlich von schönen Felsrippen geprägt, die so etwas wie das geologische Rückgrat der Insel darstellen. Am Westufer waren die Hügel von der oft heftigen Brandung zu





schraffen modelliert. An den kleinen Stränden zwischen diesen Felshügel befanden sich zahlreiche Auftriebskugeln von Fischernetzen (und sonstiger Unrat aus Plastik); die allermeisten davon in der modernen Kunststoff-Variante, einige aus Metall und wer Glück hatte, fand ein altes Modell aus dickem Glas.

Am nördlichen Ende der Insel erreichten wir einen besonders schönen Hügel (13 Meter hoch laut Karte) mit zwei großen Steinmännern, die wohl noch auf Pomorenzeiten zurückgingen. Damals soll es hier auch zwei große Kreuze aus Holz gegeben haben, was auch den Namen der Insel erklärt. Die hier weitläufig flache Küste Spitzbergens lag kaum mehr als einen Steinwurf entfernt vor uns. Wir genossen den Blick und die Stille für eine Weile, bevor wir uns entlang des Ostufers der Insel wieder auf den Rückweg machten.

Nun konnten wir mehrere Stunden ruhiger Fahrt genießen, bis wir um 20 Uhr bei schönem Abendlicht in den Hornsund einliefen. Da die Abendsonne unter den Wolken her schön auf einige der vielen Berge und Gletscher leuchtete, entschieden wir spontan, noch einen Abstecher zum Hansbreen einzulegen, einen Gletscher auf der Nordseite des Hornsund. Wir kamen genau pünktlich, um die letzten direkten Sonnenstrahlen auf der Gletscherfront genießen zu können, bevor die Sonne hinter den Bergen verschwand. Vor dem Gletscher schwamm sehr viel Gletschereis. Auf einem davon





lag eine Bartrobbe, an die Heinrich uns geschickt nah heranmanövrierte, so dass wir eine sehr schöne Beobachtung aus naher Distanz hatten.

Auch der Hansbreen hat sich in den letzten Jahren kräftig zurückgezogen, so dass wir laut Karte ein gutes Stück weit im Gletscher drin waren, als wir einen kleinen Strand auf der Ostseite der Bucht direkt vor dem Gletscher anfuhrten. Die Umgebung war so schön, dass wir uns spontan noch zu einem kleinen Strandspaziergang entschlossen, zumal das Schiff so dicht am Ufer lag, dass man beinahe an den Strand springen konnte.

Ein paar Schritte führten zu einer Ecke, von der aus man einen wunderbaren Blick auf die ganze Gletscherfront hatte. Von den unzähligen Eisstücken, die im Wasser trieben, waren einige hier ans Ufer gespült worden und zogen natürlich die Blicke und die Kameras auf sich. Wir genossen das eisige Spektakel für eine Weile, und dann ging es wieder zurück an Bord, wo es bald ruhig wurde. Ein paar Meter fuhr wir noch, dann fiel für heute der Anker in einer kleinen Bucht, die dem Hansbreen vorgelagert war.

Montag, 21. August – Hornsund: Gåshamna, Arkeologvika/Höferpynten. Dunøyane.

08.00 Uhr: 77°00,1'N/015°39,3', vor Anker beim Hansbreen. Tiefe Wolkendecke. 4°C, 1024hPa.

Während des Frühstücks dampften wir quer über den Hornsund in die Bucht Gåshamna auf der Südseite, wo wir den Vormittag verbringen wollten. Zu üblicher Zeit – gerade war der Frühstückslöffel abgelegt – gingen wir an einem weiten Strand an Land. Dahinter schloss sich ein großes Tal an, an dessem anderen Ende der Gletscher Gåsbreen leuchtete.

Ganz in unserer Nähe leuchteten ein paar flache Hügelchen saftiggrün, eine Farbe, die wir schon bei den Resten einer alten Walfangstation in Trygghamna gesehen hatten. Und genau darum handelte es sich: Um mehrere Fundamentreste von Specköfen, die im frühen 17. Jahrhundert von vermutlich englischen Walfängern hier betrieben worden waren. Als lokale Besonderheiten kamen die großen Mengen riesiger Walknochen dazu sowie die Reste einer Trapperhütte, die im frühen 20. Jahrhundert auf einem der Specköfenfundamente gebaut worden war. Denkmalschutz genoss damals offenbar einen anderen Stellenwert als heute.

Nachdem wir uns alles ausgiebig angeschaut hatten, zogen wir am Ufer entlang nach Westen, wo der Berg Wurmbrandegga in einer schönen Halbinsel auslief. Gerade als wir diese erreichten, kamen zwei neugierige junge Eisfüchse





angelaufen, die sich überhaupt nicht von uns beeindruckt ließen, sondern im Gegenteil beinahe frech in unsere nächste Nähe kamen und dort auch eine Weile umherliefen. Ein tolles Erlebnis, die jungen Füchse so in ihrer Unbeschwertheit sehen zu können! Traurig war der Gedanke an die Realität des nächsten Winters, der nicht mehr weit weg war; davon wussten die beiden kleinen Tiere derzeit aber noch nichts.

Wir zogen einen kleinen Hang hinauf, der zu besagter Halbinsel führte. Von einem Hügel aus hatten wir einen schönen Ausblick über Gåshamna auf der einen und die viel kleinere Bucht Arkeologvika auf der anderen Seite. In dieser Bucht gab es gleich mehrere Orte, wo Menschen einst Spuren hinterlassen haben: Zunächst stießen wir auf die Überreste einer kleinen Pomorenansiedlung, und ein paar Meter weiter westlich gab es die Reste einer weiteren, kleinen Walfangstation.

Die anschließende Halbinsel Höferpynten zeichnete sich durch eine bizarre, faszinierende Felslandschaft aus, die wir erkundeten, bevor wir uns auf den Rückweg machten.

Bald waren wir wieder unter Dampf, fuhren aus dem Hornsund heraus und folgten der Küste nach Norden. Unser nächstes Ziel war die kleine Inselgruppe Dunøyane („Die Dauneninseln“), die wir gegen 15 Uhr erreichten. Wie bereits die Tokrossøya, sind auch die Dunøyane Vogelschutzgebiet, was bedeutet, dass Landgänge hier erst seit dem 16. August überhaupt wieder möglich sind – eine sehr sinnvolle Regelung. Auch jetzt noch waren Küstenseeschwalben, Schmarotzerraubmöwen, Sterntaucher und Meerstrandläufer, um nur die häufigsten Arten zu nennen, in erstaunlicher Anzahl auf diesen Inseln unterwegs und füllten Tundra und Luft mit Leben und ihren verschiedenen Rufen.

Wir zogen still und langsam, beinahe andächtig, über die kleine Insel, deren reiches Vogelleben und die dank mehrtausendjähriger Düngung sehr dicken, grünen Moos- und Flechtenpolster sie zu einer kleinen arktischen Naturperle



machten. Dazu kam die sehr abwechslungsreiche Küstenlandschaft mit zahllosen vorgelagerten Felsen und vielen kleinen Buchten.

Nachdem wir die Umrundung der Nordre Dunøya vollendet hatten, ging es zurück aufs Schiff. Bald waren wir wieder unterwegs. Nun hatten wir Kurs auf den Bellsund, den nächsten großen Fjord auf dem Weg nach Norden. Bis dort hatten wir etliche Stunden Fahrt vor uns, mit dem Fallen des Ankers war vor 24 Uhr nicht zu rechnen. Umso gemütlicher machten wir es uns bei ruhiger See an Bord und schauten der Küste zu, wie sie langsam an uns vorbeizog. Recht genau um 24 Uhr fiel dann auch tatsächlich der Anker in Fleur-de-Lyshamna im Van Keulenfjord.

Dienstag, 22. August – Bellsund: Ahlstrandhalvøya-Kapp Toscana. Van Muydenbukta. Isfjord: Festningen.

08.00 Uhr: 77°33,9'N/015°59,6', vor Anker in Fleur-de-Lyshamna. Leichter östlicher Wind, dünne Wolkendecke. 4°C, 1020 hPa.

Nach dem Fallen des Ankers war die Nacht sehr angenehm ruhig (und davor eigentlich auch schon, zum monotonen Hintergrundgeräusch der Maschine). Wie üblich starteten wir um acht Uhr mit dem Frühstück in den Tag, dieses Mal um ein freudiges Ereignis erweitert, denn wir konnten ein Geburtstagskind unter uns feiern ☺

Zur Feier des Tages ging es nach dem Frühstück an Land. Die Bucht, in der die *Arctica II* vor Anker lag, Fleur-de-Lyshamna, ist eine von Spitzbergens schönsten Ankerbuchten, mit einem hellgelben Kiesstrand. Die dahinter liegende schmale Landzunge namens Richardodden war ziemlich platt, von Strandwällen gemustert und von schön geschwun-



genen Ufern gesäumt. Auf dem schmalsten Teil lagen drei alte Boote, die im frühen 20. Jahrhundert zum Weißwalfang verwendet worden waren und seitdem hier verwittern. Die dahinter anschließende Landzunge ist ein flacher Hügel mit einem schönen Blick auf die von mehreren kleinen Buchten, Halbinseln und Inselchen strukturierte Umgebung. Die geologischen Strukturen treten klar hervor und geben der Landschaft eine ganz eigene Ästhetik.

Wir zogen zu einem der niedrigen Felshügel aus schroffen Kalksteinschichten der Umgebung, wo wir zahlreiche Fossilien fanden wie Brachiopoden, Schwammtierchen und Korallenstückchen aus dem oberen Karbon und unteren Perm (ca. 300 Millionen Jahre alt).

Südlich an diese besondere Landschaft schloss sich eine weitläufige Hügellandschaft an, deren höchste Erhebung der Polahaugen war, benannt nach einem ehemaligen österreichischen Marinehafen an der Adria. Die Aussicht vom Polahaugen war nicht unbedingt mediterran, aber auf ihre eigene, arktische Art wunderschön, was wir auch in Ruhe genossen, bevor es weiterging zu einer kleinen Bucht namens Bourbonhamna, wo wir ein weiteres altes Boot aus Weißwalfangzeiten sowie eine dazu gehörige Winde fanden. Danach erreichten wir das Kapp Toscana. Nach all den schönen Landschaftseindrücken wartete hier ein trauriger Eindruck auf uns in Form von einer Reihe Haufen von Knochen der vielen Weißwale, die zu früheren Zeiten hier dem Walfang zum Opfer gefallen waren. Stumme, traurige Zeugen einer glücklicherweise hier längst vergangenen Zeit. Daneben steht noch eine schöne, robust gebaute Hütte.

Am Ufer holte Heinrich uns wieder ab, und an Bord schwang Daniel bald das Waffeleisen, so dass der Hunger keine Chance bekam.

Da die Wetter- und Seebedingungen günstig erschienen, hatte Rolf für den Nachmittag eine Landung im Bereich des Kapp Martin geplant, auf der Nordseite des Bellsund kurz vor der offenen Westküste. Tatsächlich fanden wir auch im westlichen Teil der Van Muydenbukta einen guten Ankerplatz und der weite Strand erwies sich in diesem Winkel als gut geschützt, so dass wir bald wieder an Land waren. Allerdings waren wir dort gerade erst angekommen, als Stefan etwas weiter südlich einen Eisbären erblickte, der sich zudem in unsere Richtung bewegte. Der Bär war zwar noch weit genug weg, so dass die Lage entspannt war, aber natürlich kam eine Wanderung nun nicht mehr infrage. Stattdessen saßen wir kurz darauf alle wieder im Boot und es ging zurück zur *Arctica II*. Nun blieb nichts mehr, als Kurs nach Norden zu setzen, Richtung Isfjord. Damit hatten wir nun ein paar Stunden Fahrt bei moderater Schaukelei vor uns. Bei der Passage des Lågneset westlich von Kapp Martin sahen wir noch einen weiteren Eisbären am Ufer.

Gegen Abend passierten wir Kapp Linné und fuhren damit wieder in den Isfjord ein. Schließlich ankerten wir bei Festningen. Zunächst einmal war es Zeit fürs Abendessen, aber dann machten wir noch eine kleine Runde an Land. Es war etwas grau, aber die unter Geologen berühmten Felsen waren auch bei etwas trüber Sicht beeindruckend, und ein neugieriger Eisfuchswelpe tat das Seine zu unserer großen Freude.



Mittwoch, 23. August – Isfjord. Erdmannflya, Esmarkbreen.

08.00 Uhr: 78°06,1'N/013°55,8', vor Anker bei Festningen. Windstill, tiefe Wolkendecke. 5°C, 1018hPa.

Während des Frühstücks fuhren wir von unserer Ankerstelle bei Festningen los und quer über den Isfjord. Es war immer noch recht grau, aber das Wasser lag still und ruhig: Gute Voraussetzungen für eine Landung an einer exponierten Stelle wie der Südspitze der Halbinsel Erdmannflya. Wir hatten etwas Proviant mitgenommen, denn wir planten dieses Mal eine etwas längere Tour über die weite Tundrahälfte.

Es dauerte nicht lange, bis wir den ersten Rentieren begegneten. Das Land war flach, aber durch Strukturen und Details wie alte Strandwälle, kleine Seen und Feuchtgebiete stark gegliedert. Nach einer Weile war es Zeit, die Rucksäcke abzulegen und die Blicke zu genießen, dann ging es weiter, immer einem trockenen Landrücken folgend. Schließlich erreichten wir eine Hütte, die fernab der Küste auf der großen Halbinsel stand; die russischen Geologen aus Barentsburg, die sie einst gebaut hatten, hatten offensichtlich logistische Unterstützung durch Hubschrauber gehabt. Hier ließen wir uns für eine Weile nieder und genossen die Blicke, die Stille und die Butterbrote oder was auch immer man dabei hatte.





Der weitere Weg führte in einem weiten Bogen um eine flache Bucht mit einem sumpfigen Wattengebiet herum. Wieder zogen wir in Begleitung von Rentieren und machten ab und an eine kleine Genießerpause. Schließlich hatten wir den großen Moränenrücken auf der Westseite der Erdmannflya erreicht. Sobald wir diesen erklommen hatten, weitete sich der Blick beträchtlich: Vor uns lag die Ymerbukta, wo die *Arctica II* nah am Ufer vor Anker lag, und im Inneren des Fjords erreichte der mächtige Esmarkbreen das Wasser. Nach einer letzten Pause zogen wir um ein paar große abgerutschte Teile der Moräne herum zum Ufer, wo Heinrich bald mit dem Zodiac kam und uns abholte.





An Bord standen ein paar Stärkungen an Deck bereit, und wir genossen die mittlerweile hervorgekommene Sonne, während wir zum Gletscher fuhren. Heinrich manövrierte die *Arctica II* so nah wie möglich an der Gletscherfront, die in den letzten Jahren an manchen Stellen vorgestoßen, an anderen zurückgewichen war. In jedem Fall ein beeindruckender Anblick und ein wunderbarer Abschluss dieser Fahrt, den wir mit Zeit und Ruhe genossen.

Schließlich war es Zeit, die Ymerbukta zu verlassen. Im Isfjord sahen wir mehrere Wale, darunter Zwerg-, Finn- und Buckelwale, und dann setzten wir Kurs auf den Adventfjord. Heinrich hatte, mit tatkräftiger Unterstützung vor allem von Anja, ein besonders hervorragendes Abendessen für diesen letzten Abend zubereitet, ein echtes *Captain's Dinner*. Wir ließen es uns schmecken, während wir Richtung Longyearbyen dampften, wo wir kurz nach 19.30 Uhr am Schwimmsteg anlegten. Der große Kreis hatte sich geschlossen, auch diese lange Fahrt war nun an ihr Ende gekommen. Wir ließen den Abend gemütlich ausklingen.



Donnerstag, 24. August – Longyearbyen

09.00 Uhr: 78°14'N/015°36'E, im Hafen von Longyearbyen. Windstill, bedeckt, 7°C, 1018 hPa.

Das Abschiedsfrühstück hatten wir schön auf 9 Uhr gelegt. Dann ging es, soweit nicht schon geschehen, an die wenig spannende, aber leider unumgängliche Litanei des Packens und schließlich der Abreise. Wir verabschiedeten uns voneinander und vom Schiff und zogen jeweils unserer Wege, Richtung Unterkunft im Ort oder zum Flughafen. Es war eine grandiose Fahrt gewesen und vielen war bereits klar, dass es nicht die letzte Reise in Spitzbergen gewesen sein würde. Zwei Glückliche konnten sich schon darauf freuen, dass es in zwei Tagen mit der *Meander* weiter gehen würde.

Rolf und die Geographische Reisegesellschaft bedanken sich bei Euch für die Teilnahme und die gute Stimmung an Bord und auf der Tundra - alles Gute und auf Wiedersehen, irgendwo zwischen den Polen!

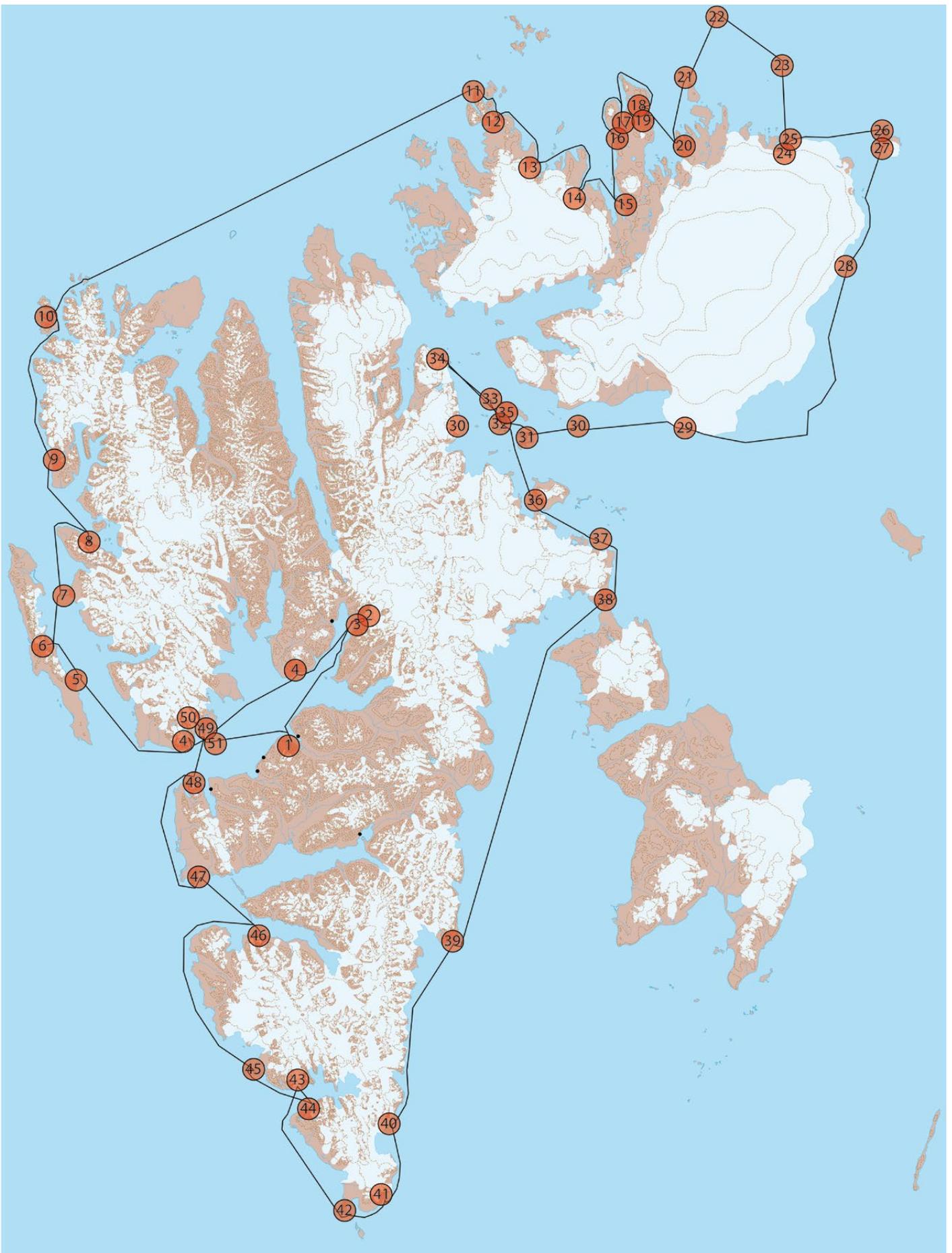
Gesamte Fahrtstrecke (Longyearbyen-Longyearbyen): 1 178 Seemeilen = 2 182 Kilometer

Rolf schrieb dieses Reisetagebuch und sorgte für Fotos, Karte und Layout.

Das Reisetagebuch und Fotogalerien sind auf www.spitzbergen.de verfügbar. Vielen Orten, die wir besucht haben, sind dort auch eigene Seiten mit 360-Grad-Panoramabildern gewidmet, demnächst auch ein paar, die auf unserer Reise entstanden sind.

<i>Ny-Ålesund</i>	
<i>Sarstangen</i>	
<i>Diesetsletta</i>	
<i>Karl-XII-øya</i>	
<i>Raschøya</i>	
<i>Von Otterøya</i>	
<i>Kvalvågen</i>	
<i>Tokrossøya</i>	
<i>Ahlstrandhalvøya</i>	

1	<i>Longyearbyen</i>
2	<i>Nordenskiöldbreen (Gletscher, Eisbär)</i>
3	<i>Carronelva-Brucebyen</i>
4	<i>Svenskehuset</i>
5	<i>Poolepynten (Walrosse, Eisbär)</i>
6	<i>Selvågen (Wanderung)</i>
7	<i>Sarstangen (Walrosse)</i>
8	<i>Ny-Ålesund</i>
9	<i>Diesetsletta</i>
10	<i>Virgohamna</i>
11	<i>Kapp Rubin</i>
12	<i>Ekstremfjord</i>
13	<i>Sabinebreen (Gletscherwanderung)</i>
14	<i>Rijpbreen (Gletscher)</i>
15	<i>Haudegen</i>
16-17	<i>Vindbukta-Zorgdragerfjord (Wanderung)</i>
18-19	<i>Minebukta-Reliktbukta (kleine Wanderung)</i>
20	<i>Dokka (Abendlandung)</i>
21	<i>Nordre Repøya</i>
22	<i>Karl XII-øya</i>
23	<i>Foynøya (Treibeis, Walrosse)</i>
24	<i>Bjørnbukta (Abendlandung)</i>
25	<i>Raschøya</i>
26	<i>Storøya: Norvargodden</i>
27	<i>Storøya: Ymerhytte</i>
28	<i>Isisøyane (Ankerplatz)</i>
29	<i>Umrundung Nordaustland bis Bråsvellbreen</i>
30	<i>Franzøya (Ankerplatz, Eisbär)</i>
31	<i>Von Otterøya</i>
32	<i>Wahlbergøya (Walrosse, Passage)</i>
33	<i>Smittøya (kleine Insel, Landung)</i>
34	<i>Alkefjellet</i>
35	<i>Wahlbergøya (Eisbären)</i>
36	<i>Wilhelmøya: Binnebukta</i>
37	<i>Kapp Payer (Buckelwale)</i>
38	<i>Heleysund (Durchfahrt)</i>
39	<i>Kvalvågen: Boltodden, Kvalhovden (Dino-Spuren)</i>
40	<i>Haketangen („Flugplatz“)</i>
41	<i>Grunnvågen, Keilhauffjellet</i>
42	<i>Tokrossøya</i>
43	<i>Hornsund: Hansbreen (Gletscher)</i>



44	<i>Hornsund: Gåshamna, Arkeologvika</i>
45	<i>Dunøyane: Nordre Dunøya</i>
46	<i>Van Keulenfjord: Ahlstrandhalvøya, Kapp Toscana</i>
47	<i>Bellsund: Kapp Martin (Kurzlandung, Eisbär)</i>

48	<i>Isfjord: Festningen (Abendlandung)</i>
49	<i>Erdmannflya (Wanderung)</i>
50	<i>Ymerbukta: Esmarkbreen</i>
51	<i>Isfjord: Wale</i>

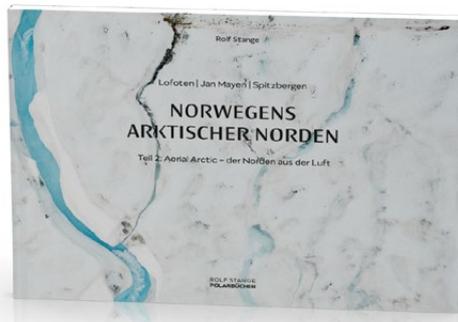
*Norwegens arktischer Norden (1):
Spitzbergen – Vom Polarlicht zur Mitternachtssonne*

Wunderbare Fotos und Erzählungen rund um Spitzbergen durch die arktischen Jahreszeiten.



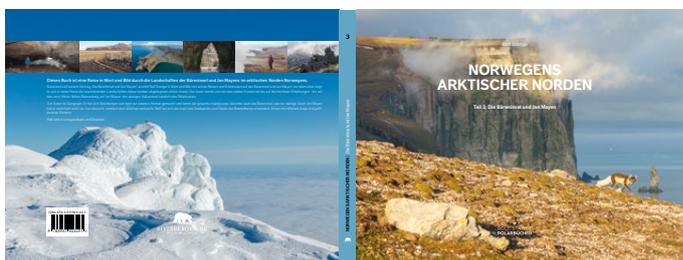
Norwegens arktischer Norden (2): Aerial Arctic

Luftbilder von vielen Landschaften Spitzbergens. Einige davon haben wir gesehen.



Norwegens arktischer Norden (3): Die Bäreninsel und Jan Mayen

Rolfs neuester Bildband, 2022 erschienen.



*Arktische Weihnachten
– Das Fest des Lichts im Dunkel der Polarnacht*

Weihnachtliche Erlebnisse von Expeditionen und Überwinterern aus der Pionierzeit in Spitzbergen, Jan Mayen und Ostgrönland



Der doppelseitige Kalender *Spitzbergen 2024*

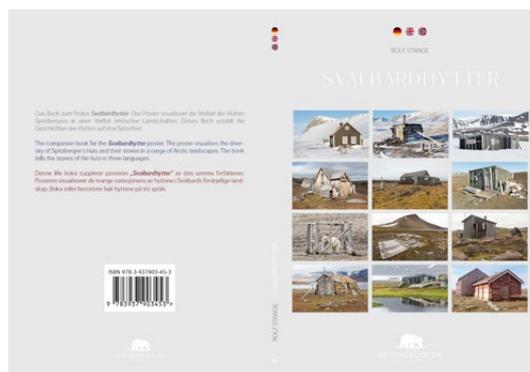
Demnächst druckfrisch! Zu jedem Monat gibt es zwei Bilder: Tiere und Landschaften Spitzbergens auf der Vorderseite und Landschaften Norwegens auf der zweiten Seite.



Svalbardhytter

60 Hütten rund um Spitzbergen in Bild und Wort.

Diese und weitere Bücher von Rolf sowie Spitzbergen-Treibholz-Bilderrahmen etc. gibt es im Spitzbergen.de Shop:



SPITZBERGEN-SHOP

Rolf Stange und die **Geographische Reisegesellschaft** werden weiterhin schöne Reisen in den Norden organisieren, sowohl auf Segelschiffen als auch mit Rucksack und Zelt oder in Spitzbergen von den Siedlungen ausgehende Wanderungen. Manche unserer Fahrten haben Themenschwerpunkte wie Fotografie. Neben **Spitzbergen** werden auch wieder **Grönland** oder die **Antarktis** und **Patagonien** auf dem Programm stehen.

Die Geographische Reisegesellschaft organisiert **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

SPITZBERGEN-SVALBARD.COM

Rolf Stange

www.Spitzbergen.de

Rolf.Stange@Spitzbergen.de

GeoRG

Geographische ReiseGesellschaft

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






SPITZBERGEN.DE
SPITZBERGEN-SVALBARD.COM

*Geo***RG**
Geographische ReiseGesellschaft

