



Spitzbergen

Reisetagebuch

30. April-09. Mai 2025 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 berühmten Drake-Passage bei Kap Hoorn überstanden.

Ab 2016 wurde sie mit viel Liebe und Leidenschaft umgebaut und wieder in den Charterbetrieb gebracht. Seit 2021 ist Mario Czok / Sailing Expeditions anteiliger und seit 2023 alleiniger Eigner. In den Wintern ab 2021-22 hat Mario viele Umbauten gemacht und die Meander für die Passagierfahrt in Norwegen und Spitzbergen ausgerüstet. Heute kann sie mit 12 Passagieren und 6 Besatzungsmitgliedern fahren.

Mit

Kapitän – Mario Czok

Steermann – Fabian

Deck – Martin

Deck – Nane

Koch – Jan

und

Fahrtleiter – Rolf Stange

und

Anna und Jonas, Burgi und Winni, Heike und Detlef, Helga und Peter, Mareike und Peter, Nicole

Mittwoch, 30. April – Longyearbyen, Skansbukta

14.00 Uhr: 78°14'N/015°36'E, im Hafen von Longyearbyen. Leichte Brise, sonnig, -6°C, 1 001 hPa.

Während einer Übernachtung in Oslo hatten wir schon erste Gelegenheit gehabt, Nordlandluft zu schnuppern, wenn auch überwiegend durch die Klimaanlage von Flughafen und Hotel hindurch; einzelne Glückliche hatten auch schon echte Arktis-Luft in Longyearbyen genießen können.

Schon während des Anflugs zeigte Spitzbergen sich von seiner schönsten Seite: Bei klarer Sicht hatten wir vom Flugzeug wahrhaft spektakuläre Blicke auf die wilde Berg- und Gletscherlandschaft zwischen Südkap und Isfjord.



Kurz nach 12 Uhr setzten wir auf der vom Permafrost leicht gewellten Rollbahn von Longyearbyen auf. Im Flughafengebäude wurden wir von Rolf begrüßt, sammelten unser Gepäck vom Band und stiegen in einen Minibus, der uns zum Hafen brachte. Dort übernahm die Mannschaft das Gepäck, während wir weiter bis ins Zentrum von Longyearbyen fuhren, der kleinen „Hauptstadt“ Spitzbergens, 1906 von dem Amerikaner John Munro Longyear als Bergbauort gegründet und heute von etwa 2500 Menschen bewohnt, von denen aber nur noch wenige mit Bergbau zu tun haben.

Wir hatten noch ein paar Stunden, um uns bei herrlichem Wetter umzuschauen, eines der beiden netten Cafés zu besuchen, letzte Einkäufe zu machen oder in das interessante Svalbardmuseum zu gehen, bis wir uns gegen 17 Uhr auf der *Meander* einfanden. Dort wurden wir von der Besatzung begrüßt und fanden unser Gepäck in den Kabinen vor, so dass wir uns dort gleich häuslich einrichten konnten; Platz war nicht unbegrenzt vorhanden, aber dank der zweckmäßigen



Einrichtung fand sich für alles eine passende Ecke.

Um 18 Uhr schließlich versammelten wir uns im gemütlichen Salon. Kapitän Mario begrüßte uns, stellte sich, seine Mannschaft und das Schiff vor und gab einige wichtige Hinweise zum täglichen Leben an Bord. Matrose Martin gab uns die obligatorische Sicherheitseinweisung, und bevor es Zeit zum Essen war, gab es noch ein paar Hinweise zur kulinarischen Logistik von Jan, gefolgt vom Praxisteil: dem Essen. Wunderbar – sämtliche Befürchtungen, hier in der Arktis an Unterernährung oder Vitaminmangel zugrunde zu gehen, konnten wir direkt hinter uns lassen.

Schließlich stellte Fahrleiter Rolf sich noch vor und gab einige Informationen zum Ablauf und zu unseren Plänen für die nächsten Tage.





Dann war es Zeit zum Ablegen, die Maschine begann zu tuckern und bald wurden die Leinen losgeworfen. Unser arktisches Abenteuer ging los! Wir dampften aus dem Adventfjord hinaus, vorbei an Schiffen, dem Flughafen und dem berühmten Saatgutlager (Svalbard Global Seed Vault), dem Campingplatz und einigen Hütten, und dann ging es durch um das Revneset herum in den großen Isfjord nach Norden. Wir genossen die schöne Abendstimmung, wobei der zwar recht leichte, aber dennoch eisige Wind schließlich Aufwärmepausen erforderlich machte, bis wir gegen 23 Uhr die Skansbukta erreichten, wo alsbald der Anker fiel. Die Maschine ging aus, und es kehrte Nachtruhe ein, soweit man bei heller Sonne von Nacht sprechen konnte.

Donnerstag, 01. Mai – Skansbukta, Billefjord, Isfjord

08.00 Uhr: 78°14'N/015°36'E, vor Anker in der Skansbukta. Leichte Brise aus NW, bedeckt, -5°C, 993 hPa.

Nach der ersten Nacht an Bord genossen wir erst mal das erste gute *Meander*-Frühstück. Dann gab es noch eine ganze Menge Informationen von Rolf zu unseren Landgängen und der ganzen Geschichte mit Sicherheit im Eisbärenland, bevor wir uns warm einpackten und startklar machten zum ersten Landgang.

Sobald Fabian uns noch in die hohe Kunst des Beibootfahrens eingewiesen hatte, konnte es auch schon losgehen. Nane und Rolf hatten am Ufer schon alles vorbereitet, wo wir zunächst eine kleine Wand aus Schnee und Eis überwinden mussten, bevor mit dem Anlegen der Schneeschuhe die nächste kleine Herausforderung wartete. Diese würden sich aber bei dem vielen Schnee sicher noch als nützlich erweisen.

Wir sahen uns um. Ein paar Meter weiter schauten kleine Felsklippen aus dem Schnee heraus, von denen Rolf zu erzählen wusste, dass sie aus Gips (genau: Anhydrit) bestanden, der zurückgeblieben war, als vor gut 300 Millionen Jahren, im oberen Karbon, große Wassermengen in weitläufigen Lagunenlandschaften verdunsteten. Und nun lagen diese Felsen hier in Schnee und Frost!



Hoch über uns erhoben sich steile Felswände, wo zahlreiche Vögel ein- und ausflogen. Dabei handelte es sich um Eissturmvögel, die schon an den Brutfelsen aufhielten.

Bald weitete der schmale Strand sich zu einem kleinen, schneebedeckten Flachland, und wir steuerten auf eine Hütte zu. Unterwegs fanden wir Eisbärenspuren im Schnee! Ganz frisch waren sie nicht mehr, aber der König der Arktis war ohne Zweifel hier unterwegs gewesen.

Die Hütte stand einst in Zusammenhang mit dem Versuch, den Gips hier abzubauen. Am Hangfuß befand sich – nun von Schnee verdeckt – der Eingang zu einem kleinen Stollen, und deutlich sichtbar zog sich von diesem ein kleiner Bahndamm mit alten, verbogenen Schienen Richtung Ufer.

Wir zogen weiter Richtung Tal und entdeckten ein Rentier, das auf einer teilweise schneefreien Fläche auf dem Hang stand. Vorsichtig näherten wir uns ein wenig, bis wir es gut beobachten und fotografieren konnten. Unglaublich, dass diese Tiere in der Lage sind, den arktischen Winter zu überleben!

Der innere Teil der Skansbukta war noch zugefroren, wobei das Eis bereits nicht mehr allzu robust erschien und Zeichen der Auflösung zeigte. Die Gezeitenspalten am Ufer waren deutlich sichtbar, und als wir still waren, konnten wir das typische Klagen und Stöhnen des Eises, hervorgerufen durch die Bewegung des Wassers, gut hören.

Wir setzten die Wanderung entlang der eisigen Küste noch ein Stück weit fort, und dann war es Zeit, umzudrehen und zum eisfreien Teil des Ufers zurückzukehren, wo Martin uns alsbald abholte. An Bord hatte Jan zwischenzeitlich das Mittagessen vorbereitet, auf das wir uns nun auch freuten – es gab eine hervorragend schmeckende Suppe und Beilagen.



Unterdessen startete die Mannschaft die Maschine, hob den Anker und die *Meander* tuckerte aus der Skansbukta hinaus und nach Norden in den Billefjord. Wir rechneten damit, dort bald die Festeiskante zu erreichen; zudem hatte der Wetterbericht nachlassenden Wind und aufklarenden Himmel versprochen. All das stellte sich jedoch bald als Irrtum heraus: Der blaue Himmel blieb weitgehend hinter Wolken verborgen und aus dem Billefjord blies uns eine anhaltend kräftige Brise entgegen. Diese hatte dem ehemals festen Eis offenbar auch kräftig zugesetzt, ein weiter Streifen dichter Eisschollen trieb uns entgegen, dahinter offenes Wasser mit Wellen und Schaumkronen.

Mario steuerte die *Meander* vorsichtig in die Eisschollen hinein. Das Erlebnis des sich zwischen den Eisstücken

einen Weg bahnenden Schiffes war äußerst beeindruckend, wir kamen uns vor wie auf einer echten Polarexpedition! Glücklicherweise handelte es sich aber nicht um das endlose Packeis des Arktischen Ozeans, sondern nur um einen schmalen Treibeisstreifen, in den wir gut einfahren, manövrieren und ausfahren konnten.

Ausfahren taten wir Richtung Süden, da im Norden, hinter dem Eisstreifen, nur offenes Wasser, Wind und Wellen



waren. Wir setzten Kurs aus dem Billefjord heraus und Richtung Westen, durch den Isfjord Richtung Westküste. Damit hatten wir nun einige Stunden Fahrt vor uns, während derer das recht sanfte Schaukeln den einen oder anderen die Flucht Richtung Frischluft oder Kojе antreten ließ (Anm. d. Red.: die Formulierung „recht sanftes Schaukeln“ ist bewusst gewählt und zutreffend, es war tatsächlich nicht die Rede von heftigem Seegang). Für die, die im Salon präsent waren, bot Rolf einen kleinen Vortrag an. Das Thema war der Spitzbergenvertrag, aber nach der schon recht ausführlichen Einleitung beschlossen wir, den Hauptteil auf eine andere Gelegenheit zu vertagen.

Nun war Jan mit dem Abendessen startklar, regional passend gab es Kabeljau, den sich diejenigen, die Appetit verspürten, mit Freude schmecken ließen.

Dann ließen wir den Abend gemütlich ausklingen, während die *Meander* aus dem Isfjord herausdampfte und nach Norden in den Forland einbog. Gegen 24 Uhr fiel in Farmhamna der Anker.

Freitag, 02. Mai – Forlandsund: Farmhamna, Dahlbreen

08.00 Uhr: 78°19,9'N/012°50,8'E, vor Anker in Farmhamna. Östliche Brise, dünne Wolkendecke, -7°C, 992 hPa.

Nach einer ruhigen Nacht vor Anker konnten wir uns heute Morgen über Sonne freuen! Farmhamna ist eine kleine Bucht an der Westküste Spitzbergens im Forlandsund. Auf der kleinen Halbinsel, die die Bucht nach Westen abgrenzt, sahen wir eine Hütte und ein kleines Nebengebäude. Dabei handelte es sich um eine der letzten Trapperstationen Spitzbergens, die heute noch in Gebrauch sind.



Während des Frühstücks besprachen wir die Pläne. Das Ufer der Halbinsel im Westen war von Eis blockiert, aber die Küste des Festlands auf unserer Ostseite erschien trotz viel Schnee und Eis zugänglich. Fabian, Martin und Rolf fuhren mit dem Beiboot zur Küste, um eine passende Stelle zu finden, was auch gelang, so dass wir kurz darauf in die Boote steigen konnten.

An Land fanden wir uns in einer völlig anderen Landschaft wieder als gestern. Hier hatten wir eine weitläufige Küstenebene mit flachen Felshügeln. Erst in einiger Entfernung von der Küste erhoben sich die Berge, die völlig anders aussahen als die gestern, angefangen damit, dass sie kein Gipfelplateau hatten.

Der Wind blies frisch, die Temperaturen waren frostig, aber die Sonne schien uns ins Gesicht und die arktische Landschaft lockte zu einer kleinen Wanderung. Zunächst gingen wir ein paar Meter nach Süden, wo Wind und Sonne schon eine kleine, ufernahe Fläche vom Schnee befreit hatten. Dort konnten wir einen kleinen Eindruck davon bekommen, wie dieses Land wohl im Sommer aussehen würde. Eine Schneeeammer lief herum und pickte Samen der von Tundra-vegetation.

Dann gingen wir nach Norden. Wir suchten uns möglichst schneefreie Wege auf flachen Hügeln aus Schiefergestein, zwischen denen wir durch den Schnee stapften. Dabei mussten wir auf eisige, sehr glatte Passagen aufpassen. Die arktisch-eisige Stimmung mit Schnee, Wind und Sonne in der weitläufigen, kargen Landschaft war wunderbar schön!

Wir gingen bis auf die Südseite der großen, weitläufigen Eidembukta, wo wir einen guten Blick auf den weiten Strand in dieser Bucht hatten, bevor wir den Rückweg antraten.

Unterdessen hatte die Mannschaft die Maschine schon vorbereitet, so dass bald der Anker gehoben werden konnte, sobald wir alle an Bord waren. Wir konnten noch den Wind mit einem zusätzlichen Segel ausnutzen, und so dampften wir bald mit munteren acht Knoten nordwärts.

Zunächst war nun Zeit zum Mittagessen (Pasta mit einer äußerst leckeren Soße) und nicht lange später erreichten wir auch die Bucht, in der der mächtige Gletscher Dahlbreen liegt. Ein paar Streifen treibender Gletschereisstücke erforderten vorsichtige Navigation, während wir uns mehr und mehr der gewaltigen Abbruchkante annäherten, die vor uns in der Sonne strahlte. Ein fantastischer Anblick!

Als wir eine Entfernung von gut 500 Metern zur Gletscherfront erreicht hatten, ließ Mario die *Meander* eine Weile treiben, so dass wir das Spektakel in Ruhe genießen und Fotos machen konnten. Schließlich brach sogar noch ein Stück Eis ab und fiel donnernd ins Wasser!





Schließlich drehten wir ab und setzten wieder nördlichen Kurs im Forlandsund. Ein passender Zeitpunkt für Rolf, für den zweiten Teil (den Hauptteil) seines Vortrags zum Spitzbergenvertrag anzubieten, wozu wir uns bald im Salon versammelten. Es ging um die Entstehung, den Inhalt und die Auswirkungen des Vertrages bis heute, der unter anderem zu der sehr international zusammengesetzten Bevölkerung in Longyearbyen führt, die sich mit den sehr speziellen Rahmenbedingungen des Lebens dort auseinandersetzen muss. Durch diverse Fragen und illustrierende Erzählungen ergänzt, vergingen damit beinahe zwei Stunden.

Dann genossen wir noch eine Weile Sonne, die fantastische Landschaft um den nördlichen Forlandsund herum und frische Luft an Deck, bis Jan mit einem erneut hervorragenden Abendessen (Ofenkartoffeln zu Hühnerfrikassee bzw. Fisch, Milchreis zum Nachtisch) aufwartete.

Abends umrundeten wir die Landspitze Kvadehukun und bogen in den Kongsfjord ein. Der Wind hatte unterdessen aufgefrischt, ohne die Fahrt aber merklich zu verlangsamen, so dass wir früher als erwartet Kurs auf Ny-Ålesund setzen konnten, und dementsprechend erreichten wir den kleinen Hafen auch schon um etwa 22 Uhr. Nachdem Mario die *Meander* mit einem eleganten Manöver rückwärts eingeparkt und die Mannschaft das Schiff an der Pier festgeknotet hatte, konnten wir noch einen kleinen Abendspaziergang machen, bevor es nach und nach an Bord ruhig wurde.

Samstag, 03. Mai – Kongsfjord: Ny-Ålesund, Kronebreen

08.00 Uhr: 78°55,7'N/011°56,1'E, im Hafen von Ny-Ålesund. Nördliche Brise, sonnig ☉, -6°C, 1005 hPa.

Nach einer angenehm ruhigen Nacht im Hafen dauerte es etwas länger, bis am Frühstückstisch vollständige Anwesenheit festgestellt werden konnte. Schließlich aber konnten wir in das offensichtliche Thema des Vormittags einsteigen: Ny-Ålesund. Zunächst lieferte Rolf an Bord die Theorie in Form des historischen Hintergrundes des kleinen Ortes, dessen Existenz in die Bergbauzeit zurückgeht, der aber heute vollständig der Wissenschaft gewidmet ist. Ende der 1920er Jahre erlangte Ny-Ålesund zudem durch die Nordpolexpeditionen vor allem von Amundsen, Nobile und Begleitern Weltberühmtheit.

Dann war es Zeit, zur Tat zu schreiten. Wir versammelten uns auf der Pier und zogen in den Ort. Da der Laden, der berühmte Kongsfjordbutikken, extra für uns um 10 Uhr öffnete, war dies unser erster Anlaufpunkt, und so manches Souvenir ging in der nächsten halben Stunde über den Ladentisch.



Dann trafen wir uns wieder und gingen zusammen zum berühmten Luftschiffmast. Eine kurze Einführung zum geschichtlichen Hintergrund hatte Rolf heute früh bereits geliefert, so dass wir, von der einen oder anderen Erläuterung zu weiteren Gebäuden im Ort und der dazugehörigen Forschung abgesehen, ganz auf die Schönheit der winterlichen Landschaft unter der gleißenden Sonne konzentrieren konnten, während wir die kurze Strecke zum Mast zurücklegten. Neben einem Fotostopp war das natürlich der perfekte Ort, um den unglaublichen Unternehmungen der großen Polarhelden von 1926 und 1928 ein paar andächtige Gedanken zu widmen.



Wer wollte, konnte danach noch den kleinen Friedhof in der Nähe besichtigen, bevor es zurück zum Ort ging. Dort hatten wir noch Zeit, um uns auf eigene Faust umzuschauen, zu fotografieren und das kleine Museum zu besuchen, bevor es gegen 13 Uhr Zeit an Bord zum Essen war.

Danach bereitete die Mannschaft das Schiff zum Ablegen vor, und dann setzten wir uns wieder in Bewegung. Das Ablegemanöver gewann dadurch erheblich an Faszination, dass der Wind bereits über Nacht ein Treibeisfeld in den Hafeneingang hineingepustet hatte, so dass dieser einigermaßen blockiert war. Das war aber kein Problem für die kräftige *Meander*, die Mario geschickt um den Anleger herum in freies Wasser steuerte.

Wir setzten Kurs in den Kongsfjord hinein, wo wir bald weitere Treibeisfelder erreichten, die fast ausschließlich aus kleineren und gelegentlich auch größeren Stücken Gletschereis bestanden. Auch hier war umsichtiges Manövrieren gefragt, während die *Meander* sich ihren Weg in den Kongsfjord hinein bahnte. Immer wieder passierten wir Gletschereisfelder und auch größere Eisberge, so dass die Fahrt zu einem unvergesslich schönen Erlebnis wurde. Bei einer großen,





flachen Eisscholle, die von der mittlerweile zerfallenen Festeisdecke des Fjord stammte, sahen wir eine Bartrobbe auf dem Eis liegen.

Schließlich erreichten wir im innersten Bereich des Fjords offenes Wasser und konnten die Fahrt in Richtung der Gletscher ungehindert fortsetzen. Der Anblick der Berg- und Gletscherlandschaft um den Gletscher Kronebreen war atemberaubend. Wir kamen rund 400 Meter vor dem Gletscher zum Stehen und genossen das Spektakel eine Weile, bevor es Zeit war, das Schiff zu wenden und den Rückweg aus dem Fjord heraus anzutreten. Unterdessen hatte Jan auch das Abendessen fertig (Lachs und Couscous), das wieder einmal auf allgemeine Begeisterung stieß.

Nach dem Essen passierten wir die letzten Eisfelder und liefen dann unter leichtem Schaukeln in den Krossfjord ein, wo wir in der Fjortende Julibukta den Anker fallen ließen und den Tag beendeten.

Sonntag, 04. Mai – Krossfjord: Fjortende Julibukta, Cadiopynten, Lloyd Hotell

08.00 Uhr: 79°07,2'N/011°54'E, vor Anker in der Fjortende Julibukta. Windstill, sonnig, -8°C, 1008 hPa.

Nach einer angenehm ruhigen Nacht vor Anker genossen wir zunächst das Sonntagsfrühstück, bevor wir uns aufmachten, um die Fjortende Julibukta zu erkunden. Das schmale Ufer auf der Nordseite war vollständig schneebedeckt. Wir landeten auf einer kleinen, flachen Halbinsel, auf der Wellen und Gezeiten zahlreiche angeschwemmte Gletschereisstü-



cke aufgeworfen hatten, die nun teilweise unter dem Schnee verborgen lagen.

Wir montierten zunächst die Schneeschuhe, bevor wir uns entlang des Ufers Richtung Gletscher aufmachten. Unterbrochen von zwei kleinen Geschichten aus der Region – neben dem Verschwinden eines Trappers und mehreren damit indirekt zusammenhängenden Todesfällen gab es auch eine schöne Geschichte vom Prins Karls Forland – war der Weg zum Gletscher schnell zurückgelegt. An dessen Rand tobt im Sommer ein mächtiger Schmelzwasserbach, der nun aber natürlich noch komplett gefroren war. Nur eine blaue Eisfläche ließ deutlich erahnen, wo demnächst das Schmelzwasser strömen würde, nun aber konnten wir die Eisfläche mithilfe der Krallen an den Schneeschuhen einfach überqueren und standen kurz darauf kurz vor dem ersten, gewaltigen Eisturm der Gletscherkante. Ein grandioser Anblick! Unten konnte man stellenweise die Grundmoräne sehen, und weiter oben hingen Reihen von großen Eiszapen herunter. Vor dem Gletscher war die Bucht teilweise noch von Festeis bedeckt, an dessen Rand Trupps von Eiderenten unterwegs waren, unter denen auch viele Prachteiderenten waren.

Nach einem kurzen Verweilen gingen wir auch noch ein kleines Stück den schneebedeckten Hang hinauf, um den Blick auf Bucht und Gletscher aus erhöhter Perspektive genießen zu können. Auch das taten wir in Ruhe, und dann machten wir uns auf den Rückweg.

Da wir noch etwas Zeit hatten, zogen wir an der Landestelle vorbei in Richtung der nächsten Halbinsel. Auf halbem Weg dorthin entdeckten wir einen Seehund, der in typischer Pose auf einem Stein im flachen Wasser vor dem Ufer lag. Wir konnten noch etwas näher herangehen und schauten der Robbe eine Weile beim Sonnenbade zu, drehten dann aber um, da wir sie ja auch nicht stören und verscheuchen wollten.



Kurz darauf waren wir an der Landestelle und Nane und Martin kamen mit den Booten, um uns abzuholen. Es war auch schon wieder Zeit fürs Mittagessen: Heute hatte Jan eine wieder einmal sehr leckere Suppe asiatischer Prägung (unter anderen mit Süßkartoffeln und Ingwer) gezaubert.

Nach dem Essen wurde der Anker gelichtet und wir fuhren tiefer in den Krossfjord hinein. Bald erreichten wir die Halbinsel, die den inneren Krossfjord in zwei Arme teilt. Die Südspitze dieser Halbinsel, Cadiopynten genannt, ist ein hohes Kap aus steilen Felswänden, auf denen verschiedene Seevögel ihre Brutplätze haben. Die meisten davon hatten ihre Kolonien noch nicht wieder aufgesucht, so dass die Anzahl der Vögel sich in Grenzen hielt, aber Eissturmvögel, Dreizehenmöwen und Krabbentaucher waren deutlich zu hören und hoch oben im Flug auch zu sehen. Auf einer steilen Felswand, an der wir etwas später langsam vorbeifuhren, saßen hoch oben auch bereits Dickschnabellummen auf den Klippen.



Dann setzten wir die Fahrt in den Möllerfjord hinein fort, wie die nordöstliche Verzweigung des Krossfjords heißt. Dort ankerten wir vor einer flachen Halbinsel, an deren Ufer eine auffällige, orangerote Hütte stand. Dort gingen wir kurz darauf an Land. Zunächst sahen wir uns die Hütte an, die unter dem auffälligen Namen „Lloyd Hotell“ bekannt ist (Hotell in norwegischer Schreibweise mit „ll“). Es war 1912 oder (je nach Quelle) 1925 vom Norddeutschen Lloyd gebaut worden, der damals im Spitzbergen-Tourismus aktiv war und sich mit der kleinen Hütte ein Ausflugsziel geschaffen hatte. Wir schauten uns in der Hütte um, die durchaus gemütlich war und über eine erstaunlich gut ausgestattete kleine Bar verfügte. Und vor allem hatte man sie in einer landschaftlich äußerst beeindruckenden Umgebung gebaut!



Wer wollte, hatte anschließend noch die Möglichkeit, eine Runde über die insgesamt eher flache Halbinsel zu drehen, wobei die teilweise sehr glatte Oberfläche des Schnees das Gehen nicht unbedingt einfacher machten. Allerdings war der Blick auf die umgebende Landschaft eine reiche Belohnung für alle Mühen.

Als alle wieder auf dem Schiff waren, war auch schon Zeit fürs Abendessen. Danach ließen wir den Tag gemütlich ausklingen. Die meisten zogen sich recht früh in die Kojen zurück, da die Mannschaft am späten Abend bereits den Anker lichten und Kurs auf die Westküste und nach Norden setzen würde.

Montag, 05. Mai – Eis

08.00 Uhr: 79°30,4'N/010°09,4'E, im offenen Treibeis vor der nördlichen Westküste. Leichte westliche Brise, bedeckt, -8°C, 1016hPa.

Und genau so geschah es auch. Kurz nach 23 Uhr wurde das mittlerweile gut bekannte, rhythmische Klopfen des Motors wieder hörbar, und bald darauf nahm die Ankerwinde ihre Arbeit auf.

Während der Nacht auf Montag fuhren wir aus dem Krossfjord heraus und nach Norden. Heute war laut Wettervorhersage der beste Tag für die Fahrt nach Norden zur Eiskante. Gesagt, getan!

Tatsächlich hatten wir schon um 6 Uhr die ersten Eisfelder passiert, die der Nordwind der letzten Tage offenbar weit gen Süden getrieben hatte. Nach dem Frühstück packten wir uns warm ein und bezogen Posten an Deck, um staunend zu verfolgen, wie die vielen Eisschollen lautlos am Schiff vorbeiglitten. Die Eindrücke und die gesamte Stimmung waren zauberhaft. Hier und da lagen Walrosse vereinzelt oder zu zweit auf Eisschollen, Eissturmvögel und Lummen glitten vorbei.



So ging der Vormittag mit unvergesslichen Eindrücken schnell dahin. Mario manövrierte die *Meander* tiefer ins Eis und parkte das Schiff dort für eine Weile, und dann war es auch schon Zeit für das Mittagessen.

Nach dem Essen wurden die Zodiacs zu Wasser gelassen. Wir stiegen ein und fuhren mit Fabian und Rolf los in die Wunderwelt des Eises. Aus dieser Perspektive war das Erlebnis noch einmal anders, wir waren noch näher am Eis, noch tiefer im Geschehen. Auch der Anblick des Schiffes mitten im Eis zog ständig die Blicke und die Objektive auf sich.

Schließlich fanden wir eine robuste Eisscholle, und wer wollte, konnte zum krönenden Abschluss einmal auf das Eis aussteigen und sich für einen Moment fühlen wie ein Polarfahrer alter Schule mitten im arktischen Ozean, bevor wir zurück zum Schiff fuhren.



Nun war es Zeit, das Eis zu verlassen. Nach einer kleinen Nachmittagspause lud Rolf zum Vortrag ein. Passend sowohl zum Besuch beim Luftschiffmast in Ny-Ålesund als auch zum heutigen Tag im Eis ging es um Roald Amundsen und die Expeditionen des berühmten Entdeckers in beide Polargebiete, Amundsens schicksalhaftes Verschwinden 1928, aber auch um seinen Konkurrenten Umberto Nobile, die Rettung eines Teiles von Nobiles Mannschaft durch den rus-

sischen Eisbrecher *Krassin* und die Havarie der *Monte Cervantes*, die ebenfalls 1928 für 10 Tage im Bellsund Zuflucht gesucht und vom *Krassin* entscheidende Hilfe bekommen hatte. Rolf hatte abschließend auch Bilder der luxuriösen Kreuzfahrtschiffe jener Zeit wie dem *Blücher* und der *Prinzessin Louise Victoria* im Vortrag Andere, unvorstellbare Zeiten!

Unterdessen dampften wir nach Süden Richtung Forlandsund. Die Mannschaft hielt die Augen auf in der Hoffnung, Wale zu entdecken, aber hier fehlte uns leider das entscheidende Quentchen Glück.

Kurz nach 22 Uhr fiel der Anker bei der Halbinsel Sarstangen.

Dienstag, 06. Mai – Forlandsund: Sarstangen. Prins Karls Forland: Selvågen

08.00 Uhr: 78°43,6'N/011°24,5'E, vor Anker bei Sarstangen. Leichte südliche Brise, bedeckt, -4°C, 1018 hPa.

Nach einer erfreulich ruhigen Nacht vor Anker machten wir uns gegen halb zehn zum Landgang bereit, und kurz darauf standen wir am teilweise noch vereisten Ufer von Sarstangen, einer langen, schmalen Halbinsel, die von der Westküste Spitzbergens aus weit in den Forlandsund ragt.

Die Stelle ist ein bekannter Liegeplatz von Walrossen, und wie erhofft, lag eine Gruppe dieser gewaltigen Tiere ein paar hundert Meter westlich der Landestelle nahe der Landspitze. Nach kurzen Instruktionen von Rolf machten wir uns langsam und ruhig auf in Richtung der kleinen Herde, die, wie sich zeigen sollte, aus ungefähr zehn Walrossen bestand. Darunter war mindestens ein jüngeres Tier, das noch deutlich kleiner war.

Stückweise näherten wir uns respektvoll an, bis wir recht nah an die Herde herangekommen waren. Von hier aus konnte man die Tiere hervorragend betrachten und fotografieren. Nachdem sie eine Weile anscheinend geschlafen haben, wachten sie plötzlich auf, um sich grunzend gegenseitig mit ihren mächtigen Hauern zu beharken. Ein göttliches Schauspiel! Dieses wiederholte sich zu unserer großen Freude über eine Weile hinweg mehrfach.

Zwei Walrosse planschten im Wasser, und schließlich kamen sie neugierig ganz in unsere Nähe. Dieser unerwartete Besuch war ein besonderer Höhepunkt.



Glücklich mit dem schönen Erlebnis, zogen wir schließlich langsam unserer Wege. An der Landestelle gab es die Gelegenheit zur Rückkehr zum Schiff, und wer sich noch etwas bewegen wollte, konnte der langen Halbinsel noch weiter nach Osten folgen. Überall lagen angeschwemmte Gletschereisstücke herum, was zeigte, mit welcher Macht die Brandung bei schwerem Wetter hier an die Küste brandete. Wir fanden diverse interessante Steine, zu denen Rolf jeweils Geologie zu erzählen wusste, vom Fossil einer alten Koralle über Konglomerate und Brekkzien bis hin zu Schiefen mit schönen Quarzgängen.



Schließlich hatten wir ein altes Seezeichen erreicht. Von dort an lag der mittlere Teil der Halbinsel ein klein wenig höher, hier konnten wir schon auf weitgehend schneefreien Untergrund laufen, was zur Abwechslung auch sehr angenehm war. Beeindruckend waren die Mengen von Treibholz, die hier schon vor langer Zeit angeschwemmt worden waren.

Nach einer kurzen Pause traten wir den Rückweg an, aber schon bald war Martin uns mit dem Boot entgegen gekommen, so dass wir den weiteren Weg zur Meander deutlich schneller auf dem Wasser zurücklegten. Dort hatte Jan schon das Mittagessen fertig (pürierte Vampire, oder so ähnlich. Jedenfalls eine afrikanische Wurzel, die der Suppe eine dunkelviolette Farbe verleiht und hervorragend schmeckt).

Die Mannschaft lichtete den Anker und wir tuckerten los. Entlang der vergletscherten, gebirgigen Küste des Prins Karls Forlands dampften wir nach Süden. Gegen halb vier liefen wir in die kleine Bucht Selvågen ein, die uns vor der langsam aufziehenden südlichen Brise guten Schutz bot. Vor dem Ufer schien noch ein Streifen Eis zu liegen, so dass Martin, Nane und Rolf sich die Sache zunächst aus der Nähe anschauten, bevor es grünes Licht für den Landgang gab. Tatsächlich befand sich vor dem Ufer noch ein 40 Meter breiter Streifen aus Eis, der aber so dick und solide war, dass wir gefahrlos darauf aussteigen konnten.

Die Schneeschuhe standen schon bereit, und das war sicher auch gut so, denn das Eis erwies sich als mühsames Gelände, bestehend aus vielen kleinen, aneinander gefrorenen Eisbrocken, die mit lockerem Schnee überdeckt waren, durch den man immer wieder brach.

Bald war das feste Land erreicht, womit wir das Prins Karls Forland betreten hatten, immerhin die fünftgrößte Insel des Svalbard-Archipels. Das weitläufige, flach ansteigende Land, das sich anschloss, war noch vollständig schneebe-





deckt, so dass sich ein wild-schöner Eindruck arktisch-karger Weitläufigkeit der Landschaft ergab. Nach Osten, in den Forlandsund hinein, lief das flache Land zu einer Landspitze namens Dawespynten aus.

Wir stapften über die Schneeebene, bis wir von einem flachen Rücken aus das Ufer weiter südlich fast vollständig überblicken konnten. In der Ferne lag die Halbinsel Poolepynten. Rolf erzählte von Blockgletschern, die wir hier sehen konnten, und von der glücklichen Überwinterung eines Paares, das hier vor langer Zeit zu Glück und Zufriedenheit zurückgefunden hatte.

Schließlich machten wir einen Bogen, kamen an etwas freiliegendem Schiefer und Moos vorbei und steuerten das Ufer wieder an, wo Nane und Martin uns schon zur Abholung entgegenkamen.

Unterdessen war Jan wieder einmal nicht untätig gewesen. Das Abendessen war deutlich asiatisch geprägt und machte uns allen große Freude. Anschließend rundete Rolf den Tag mit einem Vortrag über Walrosse ab, während wir im Forlandsund nach Süden dampften, Richtung Isfjord.

Mittwoch, 07. Mai – Isfjord: Colesbukta, Grumantbyen, Borebukta, Kapp Wijk

08.00 Uhr: 78°07'N/014°59,9'E, vor Anker in der Colesbukta. Fast windstill, sonnig, -4°C, 1021 hPa.

Wir waren noch lange unterwegs gewesen, der Anker war erst gegen 4 Uhr in der Frühe gefallen. Ein paar Stunden herrschte völlige Ruhe im Schiff, bis das leise Brummen des Generators und schließlich der Duft frischer Brötchen das Frühstück ankündigten.





Draußen schien die Sonne vom blauen Himmel auf das völlig ruhig um uns liegende Wasser der Bucht. Es versprach, ein weiterer Traumtag zu werden! Am Ufer wartete die seit 1962 verlassene russische Siedlung Colesbukta auf uns. Zunächst inspizierte Rolf das Gelände auf eventuell dort schlafende Eisbären und gab dann grünes Licht, so dass wir alle gegen 09.30 Uhr an Land gingen. Der wesentliche Teil des historischen Hintergrundes war schon Bestandteil des Vortrags über den Spitzbergenvertrags gewesen, so dass wir nach kurzer Vorrede vor Ort schnell ins Sightseeing einsteigen konnten. Die alten, verfallenden Gebäude sind mittlerweile alle versperrt, so dass man nicht hineingehen konnte, was angesichts des maroden baulichen Zustands aber auch sinnvoll erschien. So zogen wir um die kleine Gruppe noch stehender Gebäude, lauschten noch der einen oder anderen Geschichte mit weiteren Details und schauten uns die bizarre Kulturlandschaft (wenn man es so nennen will) in Ruhe an.

Schließlich erreichten wir das alte Kraftwerk, einen beeindruckenden Bau inmitten der arktischen Landschaft mit schönstem Blick auf das weite Colesdalen. In der Ferne fuhr eine Gruppe Motorschlitten vorbei, während wir ein paar Rentiere beobachteten und die Schneeammern singen und in der Ferne einen Eisfuchs bellen hörten. Wir genossen die Sonne, die Blicke und die von diesen arktischen Geräuschen angefüllte Stille für eine Weile. Am Friedhof fanden wir noch zwei Schneehühner, und dann spazierten wir durch den Schnee zurück zur Landestelle, wo Nane und Martin bald mit den Booten kamen.



Jan hatte wieder eine gewohnt spitzenmäßig schmeckende Suppe vorbereitet (Kartoffeln bildeten eine wesentliche, wenn auch bei weitem nicht die einzige Ingredienz). Während wir uns damit stärkten, ging der Anker hoch und wir setzten uns entlang der Küste in Bewegung. Das Ufer wurde steiler, und bald hatten wir die Steilklippen von Grumantbyen erreicht. Dort stehen immer noch ein paar ruinöse Gebäude am Ufer, wobei es sich um die Grubensiedlung handelte, die



zu Colesbukta gehört; als Grubensiedlung funktionierten beide nur zusammen. Kaum vorstellbar, dass in diesen Häusern an dem steilen Ufer einmal einige hundert Menschen gelebt hatten, zusammen mit Colesbukta waren es zeitweise gut 1000 Bewohner!



Dann setzten wir Kurs über den Isfjord, so dass wir zunächst Zeit hatten, die Überfahrt in der Sonne zu genießen. Nach rund zwei Stunden hatten wir die Borebukta erreicht. Bald war zu erkennen, dass ein großer Teil dieser weiten Bucht noch zugefroren war. Das Fjordeis war in der Nähe des offenen Wassers schon in kleinere Schollen zerbrochen, auf denen verstreut viele Walrosse lagen. In einiger Entfernung leuchteten die großen Gletscher Nansenbreen (der westliche / linke der beiden Gletscher) und Borebreen (der östliche / rechte Gletscher). Mario steuerte die *Meander* zwischen ein paar auf einer Untiefe gestrandeten Eisbergen durch die Eisschollen. Dann wurde die Maschine gestoppt und der Anker sicherheitshalber gesetzt, damit wir für eine Weile die Stimmung still und ruhig genießen konnten. Ein gewaltiger Anblick!



Schließlich setzten wir die Fahrt fort. Zunächst mussten wir nun die Bohemanflya umrunden, eine weitläufige Halbinsel, die in den Isfjord hineinragt. Damit vergingen gut zwei Stunden, und unterdessen wurde es auch schon Zeit zum Abendessen.

Nach dem Essen steuerten wir die Südseite des Kapp Wijk an. Um das schöne Wetter auszunutzen, hatte die Mannschaft alles für einen gemütlichen Abend an Land vorbereitet: Jan hatte Glühwein und ein paar Naschereien in Kisten verpackt und Fabian hatte Feuerholz vorbereitet.

Als der Anker unten war, fuhren Martin und Rolf zum Ufer, um eine Landestelle ausfindig zu machen. Das war gerade gelungen und die beiden hatten angefangen, alles vorzubereiten, als es auf einmal hieß: „Eisbär!“ Tatsächlich kam der König der Arktis von Norden am Ufer entlang spaziert. Schnell war ein Zodiac am Ufer, um die beiden samt Material abzuholen, was auch rechtzeitig gelang, so dass die Situation sich in Entspannung auflöste, bevor es brenzlig hätte werden können.



Mittlere Reihe rechts und unten links: aufgenommen mit schwerem fotografischen Geschütz.

Unten rechts: So sah es mit bloßem Auge aus.

Einige von uns saßen bereits im Boot, die anderen konnten bald noch ins zweite Boot einsteigen, um die so unerwartet entstandene Gelegenheit zu nutzen, einen Eisbären in seinem Reich zu beobachten – natürlich unter Wahrung der geltenden gesetzlichen Mindestabstände. Dennoch war das Erlebnis aufregend und schön, und wer mit einer guten Kamera mit brennweitenstarkem Objektiv unterwegs war, konnte auch sehr schöne Fotos machen. Was für ein Glück!

Das geplante Lagerfeuerchen am Ufer fiel natürlich aus, aber das machte natürlich nichts. Stattdessen stießen wir etwas später auf dem Achterdeck auf den unvergesslichen Tag mit diesem krönenden Abschluss an.

Donnerstag, 08. Mai – Dicksonfjord, Isfjord

08.00 Uhr: 78°33,8'N/015°13,2'E, vor Anker beim Kapp Wijk. Leichte nördliche Brise, sonnig, -2°C, 1019 hPa.

Nach der Aufregung des gestrigen Abends war die Nacht für den einen oder die andere vielleicht etwas kürzer als sonst ausgefallen. Pünktlich gegen Ende des Frühstücks setzten wir uns in Bewegung und fuhren um das Kapp Wijk herum in den Dicksonfjord ein, um dort einen Blick auf die Festeiskante zu werfen – so war jedenfalls der Plan. Weit kamen wir dabei allerdings nicht, denn schon an der äußeren Spitze des Kapp Wijk begegneten wir der Eiskante. Diese zeigte sich in einem Zustand der Auflösung, aber es war deutlich sichtbar, dass der gesamte Dicksonfjord auf einer Länge von weit über 20 Kilometern noch solide zugefroren war. Es war klar, dass wir in dieser Richtung nicht weit kommen würden, aber das machte nichts, denn der Anblick war umso schöner.



Nachdem wir das Eis für ein Weilchen genossen hatten, wollten wir die Landgänge mit einer kleinen Tour auf dem Kapp Wijk abrunden. Bald waren wir alle auf dem eisbedeckten Ufer ausgestiegen und wir waren gerade dabei, uns zu orientieren und zu einem kleinen Gang aufzubrechen, als Annas scharfe Augen schon wieder einen Eisbären erspähten! Dieser befand sich auf dem Eis auf der Ostseite des Dicksonfjords. Er schien sich dort irgendwie materialisiert zu haben, denn wir waren noch vor kurzem dort in der Nähe gewesen und hatten alles mit Ferngläsern abgesucht! Wahrscheinlich war er im Wasser gewesen, möglicherweise zwischen Eisstücken, und dadurch entsprechend schwer erkennbar.

Bald kamen Nane und Martin mit den Booten, um uns wieder abzuholen. Zurück an Bord, gingen wir direkt auf Beobachtungsposten. Der Eisbär war zunächst recht schwer zu sehen, da er wieder ins Wasser gegangen war und in einer Entfernung von über einem Kilometer herumschwamm. Zahlreiche Eissturmvögel saßen dort planschend auf dem Wasser, und bald zeigte sich, was der Eisbär im Schilde führte: Mehrfach tauchte er ab, und schließlich gelang es ihm tatsächlich, von unten kommend einen der auf dem Wasser sitzenden Vögel zu erwischen! Damit hatten wir nicht nur einen jagenden Eisbären beobachtet, sondern auch gleich eine seltene Jagdtechnik gesehen.



Mit dem Eissturmvogel im Maul schwamm der Bär zur Eiskante. Da diese ziemlich brüchig war, brauchte er einige Anläufe, bis er es schließlich aufs Eis geschafft hatte, wo er mit dem Vogel im Maul umherlief. Allzu hungrig schien er nicht zu sein, denn er ließ sich mit der Mahlzeit Zeit und wälzte sich mehrfach im Schnee. Schließlich war der Vogel aber verschwunden und der Bär wanderte ohne erkennbares Ziel auf dem Eis hin und her. Wir hielten uns in respektvoller respektiver vorgeschriebener Entfernung, wobei man den Eisbären nun wunderbar zuschauen konnte, wie er der Eiskante folgte. Das taten wir noch eine Weile, bis wir uns verabschiedeten und aus dem Dicksonfjord ausfuhren. Damit hatten wir zwei Eisbären innerhalb von 24 Stunden nicht nur gesehen, sondern auch schön beobachten können. Was für ein Glück! (Es ist möglich, dass es sich beide Male um dasselbe Tier handelte).

Nun war es Zeit zum Essen (Lasagne mit Salat), und danach lud Rolf zum Vortrag ein. Das Thema war klar: Eisbären. Unterdessen waren wir bis vor das Kapp Thordsen getuckert. Da mittlerweile eine steife östliche Brise aus dem Sassenfjord herausblies, hatten wir endlich einen schönen Segelwind. Unter Anleitung von Fabian, Martin und Nane setzten wir nach und nach die Segel, bis wir bei abgeschalteter Maschine schließlich 6-7 Knoten erreichten und damit still und in gutem Stil die Fahrt nach Longyearbyen fortsetzen konnten.



Schließlich kamen wir in die Landabdeckung der Berge nördlich des Adventfjords. Entsprechend ließ der Wind nach, die Maschine wurde wieder angeworfen und wir holten die Segel wieder ein, um die letzten Meilen nach Longyearbyen zu tuckern. Gegen 18 Uhr hatten wir den Schwimmsteg in dem kleinen Hafen erreicht und schon bald lag die Meander fest vertäut. Wir waren angekommen, unser arktisches Abenteuer war zu Ende.

Aber die Reise noch nicht. Jan hatte in der Küche alle Register gezogen und so geriet das abschließende Abendessen (Lachs und Ofenkartoffeln waren zentrale Bausteine des Hauptgangs) zu einem richtigen Festmahl. Mario hielt eine kleine Rede in gewohnt brillanter Rhetorik Hamburger Prägung, ließ dabei ein paar der vielen schönen Erlebnisse Revue passieren und dankte der gesamten Mannschaft für ihre Arbeit, sichtbar und unsichtbar aber nie unwichtig, und uns für die gute Stimmung an Bord.

So ließen wir den Abend gemütlich ausklingen, bis hin zum Abwaschen in der Küche bei hörbar bester Stimmung („Damm damm ... damm damm ...“ *Jetzt alle!* 😊😄).

Freitag, 09. Mai – Longyearbyen

08.00 Uhr: 78°31,4'N/016°02,6'E, im Hafen von Longyearbyen. Leichte Brise, sonnig, 1°C, 1015 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 Tage, den Mitreisenden, der Crew und dem Schiff. Nach dem Frühstück brachte ein Bus uns in den Ort, wo wir uns noch einmal die Füße vertreten, frische Arktis-Luft schnappen und ein paar Souvenirs shoppen konnten, bevor es wieder mit dem Bus zum Hafen ging, wo das Gepäck eingeladen wurde, und dann zum Flughafen. Viele von uns wussten bereits, dass es nicht die letzte Reise in den Norden gewesen sein sollte!

Gesamte Fahrtstrecke (Longyearbyen-Longyearbyen): 465 Seemeilen = 861 Kilometer

*Leguan Reisen, 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!

Vorträge, Referate & Schwerpunktthemen (an Bord & an Land):

01.05.	Der Spitzbergenvertrag: historische Vorgeschichte
02.05.	Der Spitzbergenvertrag
03.05.	Ny-Ålesund gestern und heute
05.05.	Road Amundsen und seine Expeditionen. Nobile, der Eisbrecher Krassin, die Havarie der Monte Cervantes und frühe Kreuzfahrtschiffe in Spitzbergen.
06.05.	Walrosse
08.05.	Eisbären

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



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.

Informationen zu weiteren Reisen von **Leguan Reisen**
in der **Arktis**, der **Antarktis** und sonstwo
auf diesem schönen Planeten:

Leguan Reisen

Hauptstr. 90, 50226 Frechen
www.leguanreisen.de
travel@leguan-reisen.de
Tel.: 0049 (0) 2234 657 915



SV Meander / Sailing Expeditions

Eigner/Kapitän: Mario Czok
www.sailing-expeditions.com
info@sailing-expeditions.com
Tel.: 0031 (0) 619 211 667



1	Longyearbyen	11	Sarstangen (Walrosse)
2	Skansbukta	12	Prins Karls Forland: Selvågen
3	Billefjord (erstes Treibeis, Wind)	13	Colesbukta
4	Farmhamna	14	Grumantbyen
5	Dahlbreen (Gletscher)	15	Borebukta
6	Ny-Ålesund	16	Kapp Wijk (Eisbär)
7	Kronebreen (Eisberge, Gletscher)	17	Dicksonfjord (Eiskante, kurze Landung Kapp Wijk)
8	Fjortende Julibukta	18	Dicksonfjord (Eisbär)
9	Lloyd Hotell	19	Isfjord (Segeln)
10	Eis		



