

PolarNEWS

Zeitschrift über polare Regionen

www.polarnews.ch

Ausgabe 19 / Juni 2014



Express

Mit dem Flugzeug
in die Antarktis



Filmreif

Janine Wetters Matura
bei den Pinguinen



Aufgeräumt

Der Scheidenschnabel
sorgt für Ordnung

Expeditionsschiffsreisen an Bord MS Plancius, MS Ortelius, SV Noorderlicht und SV Rembrandt van Rijn



Kleine Expeditionsschiffe – grosse Vorteile

- Kleine, moderne und nach höchsten Sicherheitsstandards ausgerüstete Polarschiffe
- Deutschsprachige Reisen, fachkundige Vorträge durch erfahrenes Expeditionsteam
- Je nach Wetterbedingungen täglich zwei Anlandungen: Vormittag und Nachmittag
- Kurze Seestrecken – viel Zeit an Land. Schnelle Ausbootung aller Passagiere
- Aktiv Natur erleben: Wandern, Kajak- und Zodiacausflüge, Fotoworkshops
- Komfortable Unterbringung, sehr gute Verpflegung, exzellenter Service
- Flexible Reiserouten, legere und komfortable Atmosphäre an Bord



MS Plancius



MS Ortelius

Für Buchungen & weitere Informationen kontaktieren Sie:

PolarNEWS: Abt. Leserexpeditionen
Ackersteinstr. 20 • CH-8049 Zürich, Switzerland
Tel.: +41 (0)44 342 36 60
Fax: +41 (0)44 342 36 61
Email: redaktion@polar-news.ch



SV Noorderlicht



SV Rembrandt van Rijn



© Oceanwide Expeditions

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER



...und weils so schön war im letzten Heft, sind wir für die neue Ausgabe von PolarNEWS gleich bei 78 Seiten geblieben. Denn so haben wir noch mehr Platz für aktuelle Geschichten aus den polaren Gebieten. Diesmal unter anderem über den Arktischen Wolf, über die Wirren um die erste emissionsfreie Forschungsstation in der Antarktis und über die 17-jährige Janine Wetter, die für ihre Maturaarbeit zu den Pinguinen gereist ist.

Wir haben zudem beschlossen, in jeder Ausgabe eine grosse historische Geschichte über Entdecker und Pioniere zu bringen, weil es so unglaublich spannend ist, wie diese unerschrockenen Abenteurer tickten. Diesmal stellen wir euch Hubert Wilkins vor, den ersten Polarpionier der Moderne – eigentlich war er ja ein Wetterforscher.

Auch ausserhalb der Redaktion bleiben wir am Ball: In der Messesaison war PolarNEWS insgesamt acht Mal an Ferienmessen mit einem Stand präsent, sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland. Dafür haben wir unser Team auf acht Spezialisten verstärkt – und ja: es war toll mit Euch! Natürlich haben wir auch einige neue Expeditionen in unserem Reiseangebot – schaut euch unseren neuen Reisekatalog an.

Übrigens: Die nächste Ausgabe wird unsere Nummer 20: Dann feiern wir zehn Jahre PolarNEWS – und zwar mit einem richtig grossen Jubiläumsheft! Vorerst aber wünschen wir euch viel Freude und aufregende Stunden mit dieser Ausgabe!

Rosamaria und Heiner Kubny

Zum Titelbild

Auch wenn Polarwölfe nicht heulen, kommunizieren sie permanent mit Körpersprache. Der wache Blick und die aufgestellten Ohren dieses Wolfes sagen: Ich bin entspannt, aber trotzdem aufmerksam. Wie es sich für einen Jäger gehört.

Bild: National Geographic Creative





**Jack
Wolfskin**

DRAUSSEN ZU HAUSE

HOLT EUCH JETZT UNSEREN KOSTENLOSEN KATALOG

www.jack-wolfskin.com



PolarNEWS

Nr. 19 / Juni 2014



Tierwelt: **Einsamer Herrscher** 18

Je weiter die Beutetiere verstreut sind, desto besser muss sich das Rudel organisieren. Das ist nur eine von vielen Herausforderungen, die Polarwölfe im hohen Norden meistern müssen.

Technik:

Null Emissionen 46

Wenn es in der Antarktis geht, ist es auf der ganzen Welt möglich: Die belgische Princess Elisabeth Antarctica Station funktioniert vollkommen emissionsfrei. Jetzt haben die Betreiber andere Sorgen.



Segeln: **Auf der «Australis»** 60

Im Eismeer ermöglicht eine Jacht die grösste Bewegungsfreiheit. Und Zeit spielt so gut wie keine Rolle. Der «Kapitän» der «Australis» erzählt.

INHALT

Einstieg: Zum Anfang	6
Kormorane wie Drachen, Island wie der Mars und der Sieg des FC IT-80.	
Polarforschung: News	16
Kletternde Pinguine – aufgetaute Viren – gigantische Schlucht.	
Tierwelt: Einsamer Herrscher	18
Polarwölfe sind die Könige der Arktis. Aber ihre Untertanen sind weit verstreut.	
Serie: Vergessene Helden	26
Vivian Fuchs durchquerte als erster Mensch die Antarktis in 99 Tagen.	
Reisen: Auf dem Luftweg	28
In die Antarktis zu fliegen, spart zwar viel Zeit, macht aber fast alles anders.	
Intern: PolarNEWS in Wien	36
Rosamaria und Heiner waren zu Gast im Zoo Schönbrunn. Aus gutem Grund.	
Kunst: Hommage an Ashevak	38
Cerny Inuit Collection präsentiert stolz: Die Inuk-Künstlerin Kenojuak Ashevak.	
Interview: Janine Wetter	40
Die 17-Jährige drehte in der Antarktis einen Film über den Klimawandel.	
Technik: Null Emissionen	46
Die Princess Elisabeth Antarctica Station macht kein bisschen Dreck.	
Info: Dies&Das / Impressum	52
Walgesänge ordnen, mit T-Shirts werben, eine Doppel-DVD und zwei Bücher.	
Geschichte: Hubert Wilkins	54
Er wollte das Wetter verstehen und wurde zum ersten Entdecker der Moderne.	
Segeln: Auf der «Australis»	60
Wendig und gut ausgerüstet: Skipper Ben Wallis erzählt von seinen Abenteuern.	
Lexikon: Der Scheidenschnabel	66
Das «Huhn der Antarktis» bleibt das ganze Jahr über auf dem Land. Das hat Folgen.	
Spezial: PolarNEWS-Reisen	70
Expeditionen in die Arktis und in die Antarktis. Exklusive PolarNEWS-Angebote.	



Luftlieferung

Der Drache Smaug aus J.R.R. Tolkiens Fantasy-Epos «Der Hobbit» könnte seine Flugkunst nicht beeindruckender zur Schau stellen: Nur dass diese Blauaugenscharbe kein Feuer speit, sondern Polstermaterial für den eben erst bezogenen Brutplatz mitbringt. In der kleinen Kolonie in der Dorian Bay legen Antarktische Kormorane, wie diese prächtigen Vögel auch genannt werden, ihre Nester mit Algen, Schlamm und Gräsern aus, damit die zwei bis vier Eier dann auch sanft liegen.

Bild: Heiner Kubny



IT-80 ist Ostküstenmeister!

An der Fussballweltmeisterschaft in Brasilien hätten sie keine Chance. Aber hier sind sie Meister: Soeben hat das Fussballteam IT-80 aus Isortoq die Mannschaft S-83 aus Sermiligaaq mit 4:1 Toren bezwungen. Es gewinnt somit die grönländische Ostküsten-Fussballmeisterschaft in der Kategorie Old Boys. Die Fans jubeln. Das Fussballfest wird jedes Jahr in Tasiilaq ausgetragen und dauert zwei Wochen. Das Bild stammt von der letztjährigen Austragung: Inzwischen trainieren die Jungs vom Team IT-80 schon wieder fleissig. Sie haben schliesslich einen Titel zu verteidigen.

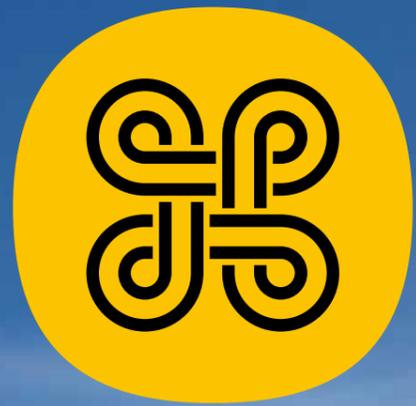
Bild: Mads Pihl



Schöne Forschung

Wer sagt denn, dass Wissenschaft nicht auch poetisch ist? Um herauszufinden, wie viele Ökotypen des Schwertwals in der Antarktis leben und wie die sich genau voneinander unterscheiden (siehe PolarNEWS Nr. 17), nehmen Forscher auch Luftaufnahmen zu Hilfe – und bekommen Bilder von anmutigem Zauber zu Gesicht, wie diese Aufnahme eines solitären Orcas im Rossmeer zeigt.

*Bild: Donald LeRoi, NOAA Fisheries,
Southwest Fisheries Science Center*



kontiki

IM NORDEN ZUHAUSE



- Direktflug nach Lappland
- Einheimische, Deutsch sprechende Reiseleitung
- Komfortabler Reisebus
- Hurtigruten-Passage Bergen-Kirkenes
- Lapplands Natur und Sami-Kultur

Traumreise Hurtigruten

Im Reich der Mitternachtssonne

10-tägige begleitete Rundreise durch Skandinavien

Ab Fr. 4680.– pro Person, bei 2 Pers. inkl. Flugreise, 6 Nächte Hurtigruten in N2-Kabine inkl. VP gemäss Verfügbarkeit, 3 Nächte in guten Mittelklassehotels inkl. HP sowie diverse Eintritte und Führungen, Abreisen 11.06., 18.06. und 16.07.2014, Daten und Preise 2015 auf Anfrage.



Bestellen Sie jetzt kostenlos den
Hurtigruten-Frühbucher 2015!

Tel 056 203 66 00
www.kontiki.ch

Kontiki Reisen ist Partner von



Space Odyssey 2014

Neue Bilder vom Mars? Weit gefehlt: Willkommen auf der Erde! Auf seiner Reise durch Island entdeckte unser Fotograf Franco Banfi das Nordpolarlicht, wie wir es bisher kaum gesehen haben. Mit der Spiegelung des farbigen Himmelslichts auf dem Eis und in den Wassertümpeln wirkt die Jökulsárlón-Lagune am südöstlichen Rand des Vatnajökull National Parks wie ein fremder Planet, aufgenommen diesen Winter. Der Raumfahrer Perry Rhodan lässt grüssen.

Bild: Franco Banfi





News aus der Polarforschung

Zusammengestellt von Peter Balwin

Wie die Kaiserpinguine (Main group) die Klippe (Ice cliff) vom Meereis (Fast-sea-ice) zum Schelfeis (Ice shelf) überwinden, ist ein Rätsel. Entdeckt wurden die beiden Kolonien auf einem Satellitenbild.

Schelfeis – der neue Brutplatz des Kaisers

Kaiserpinguine legen ein neues Brutverhalten an den Tag, das die Wissenschaft bisher nicht kannte und alle äusserst überraschte: Sie brüten auf dem Schelfeis. Kürzlich entdeckte man auf Satellitenbildern und bei Flugbilddauswertungen zwei neue Kolonien von Kaiserpinguinen, die hoch oben auf dem Schelfeis brüten. Weil das Schelfeis,

das vom Land ins Meer fliesst, bis zu 60 Meter dicker ist als Meereis, bedeutet das für die Pinguine, dass sie diese bis 60 Meter hohe Kante überwinden müssen, um da rauf zu kommen. Wie die Vögel das fertigbringen, ist noch völlig unklar.

Bisher ging man davon aus, dass Kaiserpinguine für ihr Brutgeschäft einzig auf Meer-

eis angewiesen sind – immerhin sind 44 der bisher 46 bekannten Kolonien auf dem gefrorenen Meer anzutreffen (die anderen beiden wurden auf Felsen beziehungsweise auf einem gefrorenen See lokalisiert).

Quelle: PLOS

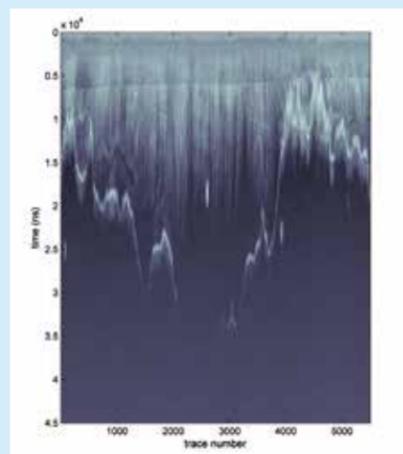
Gigantische Schlucht unter dem Eis

Unter dem Eis der Westantarktis haben britische Forscher eine Schlucht entdeckt, die den Grand Canyon wie eine kleine Mulde aussehen lässt. Der neu entdeckte Graben ist über 3000 Meter tief, über 300 Kilometer lang und bis zu 25 Kilometer breit. Der Boden dieser immensen Rinne reicht an einigen Stellen mehr als 2000 Meter unter den Meeresspiegel. Diese Schlucht, die von einem

mehrere Kilometer dicken Eispanzer bedeckt ist, gehört zu den Ellsworth Subglacial Highlands, einem uralten Gebirgszug.

Quelle: Newcastle University

Können nur Seismologen lesen: Der Beweis, dass der Graben existiert.



Bilder: IceSat, Ian Potten, Nasa, Newcastle University

Mehr Quecksilber wegen Eisrinnen

Bisher hätte niemand vermutet, dass grosse Rinnen im Packeis Quecksilber aus der Luft herabpumpen – doch genau diese Feststellung verblüffte ein Team von Wissenschaftlern im Eismeer vor der Küste Nordalaskas. Über solchen Öffnungen im Eis, an denen das wärmere Meerwasser mit der kalten Polarluft zusammentrifft, findet eine heftige Durchmischung der Luftschichten statt. Solche Wirbel sind bis in eine Höhe von etwa 400 Metern zu spüren.

Dort oben befördert der Sog das gasförmig vorkommende Quecksilber mit der Luft hinab auf die Erdoberfläche, notabene ins Wasser des Arktischen Ozeans. Quecksilber ist einer von vielen Schadstoffen aus der industrialisierten Welt weiter südlich (bis hin zu den Tropen), die ihren Weg ins arktische Ökosystem gefunden und sich bereits in der Nahrungskette festgesetzt haben.

California Institute of Technology, Nasa



Eine Art warme Quelle: Meerwasser verdampft durch Risse im Eis.

Eine Alge macht Meereis-Geschichte

Weil Langzeitbeobachtungen fehlen, lassen sich schnelle Veränderungen in der Kryosphäre (alle mit Eis und Schnee bedeckten Bereiche der Erde) nur beschränkt verstehen. Zumindest beim Meereis in der Arktis steht nun Hilfe an in Form einer neu entdeckten, langlebigen Kalkalge. Sie lebt auf dem Meeresboden des Arktischen Ozeans und bildet Wach-

tumsringe in ihrer verkalkten Kruste ähnlich den Jahresringen eines Baumstammes. Daraus lässt sich eine mehrhundertjährige Geschichte des Meereises herauslesen. Denkwürdigster Befund: Das 20. Jahrhundert wies die geringste Meereis-Bedeckung seit 646 Jahren auf.

Quelle: PNAS

Altes Virus schlägt zurück

Mindestens 30'000 Jahre lang ruhte das Virus im Dauerfrostboden Sibiriens – jetzt haben es französische Wissenschaftler in gut 30 Metern Tiefe aus dem gefrorenen Boden geholt. Kaum aufgetaut, begann es sich zu regen und machte sich sofort über eine Amöbe her... Dies wird als sicheres Zeichen gewertet, dass im Permafrostboden weitere krankmachende Viren eingefroren sind. Sie könnten sich vielleicht ebenfalls regenerieren, wenn der Boden auftaut, und eine Gefahr für Mensch und Tier darstellen.

Quelle: PNAS

Wöchentlich
News
aus der
Polarforschung
auf
polar-news.ch

IN KÜRZE

Antarktis: Extrem kalt

Forscher der US-amerikanischen Zentralstelle für Schnee- und Eisdaten stellten in den höchstgelegenen Regionen der Ost-Antarktis einen neuen Temperatur-Rekord fest: -93,2 Grad Celsius! Bisher galt die russische Station Wostok gleich in der Nachbarschaft als der kälteste Ort der Welt mit einer Messung von -89,2 Grad vom Juli 1983.

Quelle: National Snow and Ice Data Center

Antarktis: Extrem warm

Mittels Isotopenmessungen an fossilen Muschelschalen haben Forscher der Yale-Universität errechnet, dass Teile der Antarktis vor 40 bis 50 Millionen Jahren so warm waren wie das Meer vor Kalifornien heute: bis zu 17 Grad! Der Südpazifische Ozean soll damals stellenweise bis zu 22 Grad warm gewesen sein.

Quelle: Yale University

Schneller als je: Jakobshavn-Gletscher

Der mächtige Jakobshavn-Gletscher bei Ilulissat in Westgrönland ist bekannt als der am schnellsten fließende Eisstrom Grönlands. Neue Messungen zeigen, dass sich der Gletscher fast dreimal schneller bewegt als Mitte der 1990er-Jahre. Allein im Sommer beträgt die Geschwindigkeit heute 17 Kilometer pro Jahr.

Quelle: The Cryosphere

Biodiversität: Bericht in Buchform

Das vom Arktischen Rat herausgegebene «Arctic Biodiversity Assessment», eine Einschätzung der arktischen Biodiversität, ist nun als Buch zu haben. Über 250 Polarexperten aus 15 Ländern haben darin den neuesten Wissensstand über die Natur des Nordpolargebietes zusammengetragen. Online zu lesen oder zu kaufen bei <http://www.arcticbiodiversity.is>.

Quelle: CAFF

Gruppenmeister

Als Rudeltiere sind Wölfe gut organisiert. Polarwölfe müssen noch besser sein, wenn sie im Hohen Norden überleben wollen. Das gelingt ihnen hervorragend.



Text: Peter Balwin

Bilder: National Geographic Creative

Kein einziger der Moschusochsen kann erahnen, dass ihre kleine Herde beobachtet wird. Weder die dreizehn ausgewachsenen Tiere noch die sieben Kälber. Sie weiden gemächlich und suchen sich ihre pflanzliche Nahrung auf der kargen Tundra mit tief gesenktem Haupt. Viel gibt es nicht zu finden in der polaren Wüste der westlichen Ellesmere-Insel in der Arktis Nordkanadas.

Den beiden Polarwölfen, die rund tausend Meter von der Moschusochsen-Herde entfernt lauern, ergeht es nicht anders. Beutetiere sind rar, die Räuber sind hungrig. Schon seit Stunden lassen diese Wölfe die Herde keine Sekunde aus den Augen, und jetzt scheint der Augenblick gekommen, sich näher heranzupirschen. Sehr behutsam schleichen sie sich auf wenige hundert Meter an und suchen Schutz in einer Geländemulde, ausser Sicht der Herde.

Jeder menschliche Beobachter dieser ausgefeilten Jagdtaktik hätte zumindest jetzt erwartet, dass sich die beiden Polarwölfe hastig auf die nahenden Moschusochsen stürzen – weit gefehlt: Die Wölfe weichen zurück! Sie laufen einen Bogen und kauern in einer

anderen Mulde. Diese liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zu einer feuchten Tundrafläche, wo Moschusochsen für gewöhnlich gerne Nahrung suchen. In diesem Hinterhalt verharren sie weitere drei Stunden lang. Nur hin und wieder halten sie kurz nach der Herde Ausschau.

Plötzlich wächst die Anspannung: Ein einzelner Moschusochse entfernt sich von seiner Gruppe – und steht nun alleine nur noch einen Steinwurf von den Wölfen entfernt. Wie auf Kommando schiessen die beiden Jäger gleichzeitig hoch, hetzen pfeilschnell auf ihre Beute zu! Jedoch... Die lange geplante Attacke misslingt.

Der Moschusochse flieht zurück zu seiner Gruppe, diese eilt dem Gejagten zu Hilfe und bildet mit ihm sofort einen Abwehrring. Dicht an dicht stehen sie mit gesenkten Köpfen zusammen, die Hörner wie Abwehrwaffen präsentiert. Die Phalanx ist für die Wölfe undurchdringbar. Ihr stundenlanges Manöver war vergebens...

Trennlinie der Fellfarben

Nur wenigen Menschen ist es vergönnt, die Dramatik einer solchen Polarwolf-Jagd live mitzuerleben. Dies liegt einerseits im Umstand begründet, dass selbst in den optima-

len Lebensräumen immer nur wenige Individuen des Weissen Wolfes leben – in ganz Grönland zum Beispiel zählt man nur an die 50 dieser Tiere. Andererseits kommt der Polarwolf *Canis lupus arctos* in Weltgegenden vor, die zu den nördlichsten und unwirtlichsten des Planeten zählen und somit nicht an jedermanns Reiseroute liegen.

Die hohe Arktis nördlich des 70. Breitenkreises ist sein Zuhause. Hier liegt die meiste Zeit des Jahres Schnee, die Kälte im Winter drückt die wenigen Thermometer in der Gegend auf bis zu minus 55 Grad runter.

Grönland ist bereits genannt: Auf der grössten Insel der Erde trifft man die paar wenigen Polarwölfe, die hier amaroq heissen, aber nur entlang der Nord- und Ostküste an. In Amerika markiert der 70. nördliche Breitenkreis ungefähr den Nordrand des Kontinents und ergibt so eine grobe Grenzlinie: Die meisten – wenn nicht alle – Wölfe nördlich davon sind weiss, das sind die Polarwölfe. Die Wölfe südlich dieser Linie sind überwiegend grau oder schwarz. Die südlichsten Sichtungen von Polarwölfen in Nordamerika stammen aus dem Wood-Buffalo-Nationalpark im kanadischen Alberta, auf rund 60 Grad nördlicher Breite. Mindestens ein Mal hat man den Polarwolf sogar im nördlichen

US-Bundesstaat Minnesota angetroffen – auf etwa 48 Grad Nord.

Durch die Brille (oder das Fernglas) der Wissenschaft betrachtet, ist der Polarwolf bloss eine Unterart des Wolfes *Canis lupus*, der ja auch in der Schweiz gelegentlich für Aufregung sorgt. Der Wolf war einst das Säugetier mit der weltweit grössten Verbreitung, bevor er vor allem in den gemässigten Zonen gnadenlos verfolgt und vielerorts ausgerottet wurde. Dieses Schicksal blieb dem Polarwolf erspart, nicht zuletzt dank der Abgeschlossenheit seines Verbreitungsgebietes. Trifft der Polarwolf auf Menschen, verhält er sich sogar eher neugierig und furchtlos.

Nur kleine Unterschiede

Was den Polarwolf von seinen südlicheren Artgenossen unterscheidet, ist sein Anblick: Sein langes, dichtes Fell, das ganzjährig weiss ist und ihm in seinem mehrheitlich weissen Lebensraum ideale Tarnung und Kälteschutz bietet. Seine stärker abgerundeten und kürzeren Ohren, was ebenfalls den Wärmeverlust vermindert. Die Fellhaare zwischen den Fussballen seiner Pfoten, die ihm das Gehen auf Eis und Schnee erleichtern. Die Männchen sind um durchschnitt-

lich 8,2 Prozent grösser als die Weibchen, was ein Vergleich der Masse von Wolfsschädeln aus dem kanadischen Nunavut ans Licht brachte.

Obwohl dem Polarwolf viel Pathos anhaftet und seine schlanke, drahtige Gestalt scheue Bewunderung hervorruft, ist er in erster Linie – ein Wolf. Er ist geformt wie jeder andere Wolf, wirkt und bewegt sich wie seine südlichen Artgenossen, paart sich mit jeder anderen Unterart des Wolfes und verhält sich wie andere Wölfe anderswo auch. Er lebt und jagt in Rudeln mit bis zu 24 Tieren, pflegt eine soziale Rangordnung und bewegt sich in Territorien.

Und dennoch erstaunen und faszinieren die relativ wenigen zoologischen Studien, die über den Polarwolf erarbeitet wurden. Zum Beispiel diejenige, welche vor wenigen Jahren zu klären versuchte, was Polarwölfe im stockdunklen arktischen Winter treiben... Fazit: Sie bleiben aktiv – und erstaunlicherweise im gleichen Ausmass wie in den Sommermonaten!

Diese neue Erkenntnis brachte eine Untersuchung des bekannten amerikanischen Polarwolf-Forschers L. David Mech und seines Teams ans Licht. Sie hängten dem Leitwolf eines etwa 20-köpfigen Rudels auf der Elles-

mere-Insel bei 80 Grad nördlicher Breite einen 960 Gramm schweren GPS-Sender um den Hals und empfangen vom Tier – und notabene seinem Rudel – während neun Monaten alle zwölf Stunden eine Standortangabe, auch in der vier Monate dauernden Polarnacht.

Riesiger Aktionsradius

Erstaunlich, welch faszinierende Daten dieser relativ einfache technische Kniff den Zoologen lieferte. Der Positionssender am Wolfshals in der nördlichsten kanadischen Arktis sandte fortwährend die jeweiligen Ortsangaben über Satellit an die Emailadresse des Herrn Mech.

Dieser brauchte nur noch auszuwerten, zu berechnen, zu vergleichen – und hielt die ersten detaillierten Bewegungsinformationen über ein grosses hocharktisches Säugetier in den Händen, die überhaupt je erfasst worden waren.

Jagd auf Moschusochsen ist gefährlich, weil die sich gut zu wehren wissen. Beide Seiten koordinieren sich ausgezeichnet.



BERATUNG

PLANUNG

AUSFÜHRUNG

NEUBAU

UMBAU

REPARATURSERVICE

Kyburgstrasse 29
8037 Zürich

Tel. 044 272 66 75
Fax 044 271 97 94



Zwei Polarwölfe im Winterfell machen Pause – bleiben aber aufmerksam.

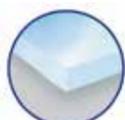
Belcolor
Farbfoto

Mehr als 80 Format- und Material-Kombinationen **Poster / Boards**

Das Online-Bestellen von Postern und Boards ist kinderleicht. Einfach ein Bild auswählen, hochladen und Material und Format wählen.



Papier



Acryl



Forex



Alu-Verbund



Leinwand



Klebefolie



www.belcolorfoto.ch

Jetzt weiss man, dass jenes Wolfsrudel auf der Ellesmere-Insel innert eines halben Tages bis zu 76 Kilometer Luftlinie unterwegs war – die tatsächlich zurückgelegte Strecke war demnach noch viel länger. Die gesamte Strecke, die diese Polarwölfe von Juli 2009 bis Mitte April 2010 zurückgelegt haben, misst 5979 Kilometer und umfasst ein Gebiet von 6640 Quadratkilometern, was vier Mal der Fläche des Kantons Zürich entspricht. Das ist der grösste Aktionsraum, der von Wölfen bekannt ist. Einmal führte ein Streifzug von wenigen Tagen das Rudel über 260 Kilometer weit nach Südosten und wieder zurück.

Es muss Hunger gewesen sein, der dieses besenderte Polarwolf-Rudel dazu trieb, solch weite Wanderstrecken zurückzulegen, hierüber besteht kein Zweifel. Denn in dieser unwirtlichen, dünn besiedelten Region leben die Beutetiere wie Moschusochse und Polarhase weit verstreut. Das Bedeutendste an Mechs Untersuchung ist jedoch die Tatsache, dass Polarwölfe in der monatelangen Dunkelheit eines bitterkalten arktischen Winters ihr Bewegungsmuster vom Sommer praktisch unverändert beibehalten.

Rückeroberung Grönlands

Diesem «Bewegungsdrang» ist es wohl auch zuzuschreiben, dass es Polarwölfe bis Grön-

land geschafft haben: Sie sind aus Kanada eingewandert. Dies belegen noch heute häufige Beobachtungen wandernder Wölfe auf dem Packeis der Nares-Strasse, einer engen Meeresstrasse zwischen der kanadischen Ellesmere-Insel und Grönland.

Die erstmalige Besiedelung Grönlands durch den Polarwolf geht allerdings Tausende von Jahren zurück, lange bevor die ersten Ur-Eskimos dort ankamen. Die wissenschaftliche Datierung von Wolfsknochenfunden aus Ost- und Nordgrönland hat gezeigt, dass der Polarwolf seit rund 8000 Jahren dort lebt.

Zoologen nehmen an, dass die äusserst isolierte Wolfspopulation Grönlands auch vor dem Beginn der Ausbeutung durch Europäer kaum mehr als 38 Wölfe in einem durchschnittlichen Jahr zählte. Durch die kommerzielle Jagd mit Strychnin-durchsetzten Giftködern und die Fallenstellerei von norwegischen und dänischen Trappern zwischen 1899 und 1939 ausgerottet, fehlte der Polarwolf in Ostgrönland während gut 40 Jahren ganz. In Nordgrönland hingegen blieb die kleine Population sehr wahrscheinlich erhalten.

Im Jahr 1979 setzte in Ostgrönland eine zaghafte Wiederbesiedelung der alten Territorien ein, und im Winter 1983 erreichte der Polarwolf sogar den Scoresbysund – sein

südlichstes Verbreitungsgebiet vor seiner Ausrottung in den 1930er-Jahren. Diese erneute Zuwanderung des Weissen Wolfes in Ostgrönland verlief von der nordkanadischen Ellesmere-Insel aus, zuerst ostwärts quer durch Nordgrönland bis zum Peary Land, dem nördlichsten Landgebiet der Erde.

Danach südwärts bis zu den grossen Fjorden an der zentralen ostgrönländischen Küste – und somit entlang der gleichen Route, auf der vor rund 4000 Jahren die ersten Eskimogruppen den Norden und Osten Grönlands erreichten.

Dünn besiedelt

Vielfach begünstigten Menschen die neuerliche Invasion des Polarwolfes in Ostgrönland. Schilderungen belegen, dass einzelne Wölfe den Schlittenspuren von Inuitjägern oder Mitgliedern der Sirius-Hundeschlitten-Patrouille der dänischen Armee folgten.

Einmal soll ein Wolf über 300 Kilometer lang einer Schlittenspur von der Ellesmere-Insel in Kanada bis in den Fjord Inglefield Bredning bei Thule in Nordgrönland gefolgt sein.

Heute schätzt man den Bestand in Nord- und Ostgrönland auf rund 50 Tiere – viel mehr konnte dieser äusserst karge Lebensraum wohl noch nie beherbergen. Eine solche «Wolfsdichte» muss man sich einmal konkret vorstellen: Diese 50 Tiere sind auf einer Strecke von über 2500 Kilometern anzutreffen, von der Region Thule/Qaanaaq via die Nordspitze Grönlands bis zum Scoresby-sund.

An der grönländischen Westküste hingegen leben heute keine Wölfe mehr. Man muss historische Quellen und sogar archäologische Funde bemühen, um die einstige Präsenz des Polarwolfes in Westgrönland zu belegen. Daraus geht hervor, dass Westgrönland zumindest zeitweise in vorkolonialer Zeit von Wölfen besiedelt gewesen war: Während die erste schriftliche Erwähnung aus einem dänischen Dokument aus dem Jahre 1260 stammt, stiessen Archäologen auf Knochen und Zähne von Wölfen, die von den Eskimos der Dorset-Kultur um 200 nach Christus gejagt worden waren.

Keine Beute – keine Welpen

Rudel von Polarwölfen herrschen über Territorien, die oft mehrere tausend Quadratkilometer umfassen. Weniger liegt gar nicht drin, denn auch die Beutetiere des Wolfes

leben in dieser hocharktischen Kulisse weit verstreut. Wer also fressen will, muss grosse Gebiete auf Nahrungssuche durchkämmen. Und wonach sehnt sich ein knurrender Wolfsmagen?

Moschusochsen führen die Menüliste an, wie eine Analyse von 461 Kotproben von Polarwölfen aus dem nördlichsten Grönland gezeigt hat. Es folgen Halsbandlemminge und Gänse sowie andere Vogelarten wie etwa Alpenschneehühner. An dritter Stelle steht der Polarhase. Aber auch Peary-Karibus und gar Robben werden verspeist. In drei Wolfslosungen aus den nördlichsten Gefilden des Planeten fanden die Forscher sogar Plastikteile und eine Nylonschnur...

In Kanada beliebten viele Polarwölfe, ständig ganz nahe an ihrer Futterquelle zu sein: Sie ziehen mit den grossen Karibuherden mit, welche den Winter im Waldgürtel verbringen, im Frühling weite Reisen nordwärts unternehmen und sommersüber in der arktischen Tundra leben.

Das Wenige, was es zu fressen gibt, haben die Tiere allerdings keinesfalls auf sicher. Neuerdings macht die Klimaveränderung einigen Polarwolf-Rudeln schwer zu schaffen. Dies belegen jahrelange Beobachtungen eines Rudels auf rund 80 Grad nördlicher Breite in der kanadischen Arktis: Jene



Canis lupus arctos: Sein Reich ist gross, er braucht viel Platz.

Polarwölfe jagten Moschusochsen und Polarhasen und hatten im Lauf der Neunzigerjahre praktisch jedes Jahr Junge. In den Sommern 1997 und 2000 jedoch bedeckte erstmals Sommerschnee die Tundravegetation, was an den Kräften von Moschusochsen und Hasen zehrte – es gab plötzlich nur noch wenige davon. Zeitgleich waren die Wölfe vom Populationseinbruch ihrer Beutetiere betroffen: Über mehrere Jahre hinweg wurden daraufhin in dieser Gegend keine Jungwölfe mehr gesichtet.

Höhlenkinder

Ein Wolfsrudel besteht typischerweise aus Familienmitgliedern. Zieht ein solches Rudel auf Nahrungssuche durch die Landschaft, führt meistens ein Männchen die Gruppe an. Sind die Wölfe zahlreich in einer Region, dann sind auch die Rudel gross. Aber wegen der Kargheit des Lebensraumes beträgt die durchschnittliche Rudelgrösse zum Beispiel in Ostgrönland nur rund drei Tiere; das ist sehr viel weniger als bei Wolfsrudeln weiter südlich.

Früh übt sich... Wölfe sind erst mit zwei Jahren vollständig ausgewachsen.

Bild: Jim Brandenburg/ Minden Pictures / National Geographic

Es sind aber nicht nur die knappe Nahrung und die lange, kalte Arktisnacht, mit denen sich Polarwölfe in ihrem so weit nördlich gelegenen Lebensraum arrangieren müssen. Die Herausforderungen beginnen bereits, wenn es gilt, eine Höhle für die Geburt und die Kinderstube des Nachwuchses herzurichten. An Grabungsarbeiten ist wegen des ständig gefrorenen Bodens schon gar nicht zu denken. Deshalb liegt das Versteck einer Polarwolffamilie häufig in Geröllfeldern, in natürlichen Höhlen oder flachen Mulden auf der Tundra.

Im kanadischen Nunavut hat eine Untersuchung gezeigt, dass Polarwölfe grobkörnigen Kies und Sand zum Graben von Geburtshöhlen bevorzugen. Solches Material ist in der arktischen Tundra hauptsächlich in Eskern zu finden. Esker, auch Oser genannt, sind schmale Erhebungen in einer durch Gletscher geformten Landschaft, die an Bahndämme erinnern und sich in Fliessrichtung der einstigen Gletscher oft kilometerlang durch die Landschaft winden.

Im späten Mai bis zum frühen Juni, gut einen Monat später als bei den südlicheren Unterarten, erblicken zwei bis drei Welpen das Dunkel der Geburtshöhle. Drei bis vier Wochen nach der Geburt verlegen viele Wolfsmütter ihren Nachwuchs in ein anderes Versteck. Im zarten Alter von etwa sechs Monaten begleiten junge Wölfe ihre Eltern

bereits auf die Jagd. Und helfen bald kräftig mit, damit der Tisch reichlich gedeckt werden kann... So hat man Jungwölfe beobachtet, wie sie Polarhasen in die Richtung wartender ausgewachsener Wölfe trieben.

Hochentwickelte Strategen

Solches Verhalten lässt aufhorchen: Sind da etwa höhere mentale Prozesse zu erkennen? Beim Jagdverhalten der Polarwölfe meinen einige Wissenschaftler tatsächlich, mögliche Voraussicht, Verständigung und Kalkül beobachtet zu haben. So hat der Wolfsforscher L. David Mech vor einigen Jahren eine Studie veröffentlicht, in der er auf mögliche intellektuelle Fähigkeiten bei Polarwölfen hinweist.

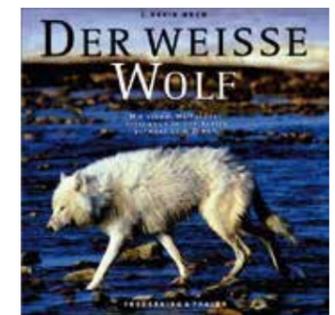
Zugegeben: ein heikles Unterfangen, einem Wolf Klugheit zuzuschreiben, wie der Forscher am Schluss seiner Abhandlung selber schreibt. «Es ist wirklich schwierig», mutmasst David Mech, «die persönliche Sichtweise eines Augenzeugen und dessen Auslegung seiner Beobachtungen abzugrenzen von der tatsächlichen Existenz einer höheren Verhaltensweise.»

Mech, der viele Wochen lang mit Polarwölfen in der kanadischen Arktis verbracht hat, berichtet von Jagdmethoden, bei denen zumindest jeder wissenschaftlich unbelastete Arktisreisende sofort an mentale Strategien beim Weissen Wolf denkt.

Unterdessen legen die detaillierten Beobachtungen von Mech und anderen Zoologen die Vermutung nahe, dass Wölfe durchaus fähig sind zu einer höheren mentalen Leistung bei der Jagd – einmal mehr überraschen wissenschaftliche Untersuchungen zum Polarwolf mit einem faszinierenden Resultat.



Lesetipp

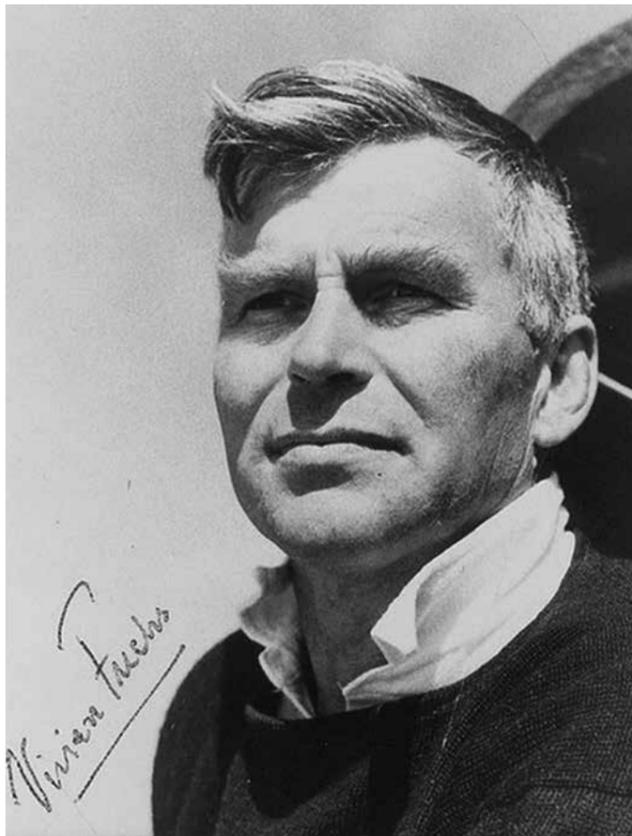


Lucyan David Mech: Der Weisse Wolf.
Mit einem Wolfsrudel unterwegs in der Arktis.
Gebundene, überarbeitete Ausgabe von 1998.
144 Seiten, Verlag Frederking & Thaler. Antiquarisch.

Vergessene Helden Teil XV

Ein erster und ein vierter Rang

19. Januar 1958: Man hatte extra Journalisten zur US-amerikanischen Station am Südpol eingeflogen, weil die ganze Welt gespannt war, ob das grosse Abenteuer gelingt: Vivian Fuchs, 40 Jahre alt, der berühmte englische Geologe mit deutschen Wurzeln, von der National Geographic Society mit der Goldmedaille ausgezeichnete Armeemajor und verdienter Afrikaforscher, dieser Vivian Fuchs also war seit Wochen mit 12 Mann, Traktoren, Raupenfahrzeugen, Schlittenhunden und begleitet von Flugzeugen in der Antarktis unterwegs, und es sah ganz so aus, als würde er es tatsächlich schaffen, als erster Mensch den Weissen Kontinent auf dem Landweg zu durchqueren. Vivian Fuchs musste jeden Moment am Südpol eintreffen. Die Journalisten waren aber auf etwas ganz anderes gespannt: Würde es einen heftigen Streit geben zwischen Vivian Fuchs und Sir Edmund Hillary? Es war nämlich so:



Sir Vivian Fuchs, 1908–1999.

Die Commonwealth Trans-Antarctic Expedition unter der Leitung von Vivian Fuchs sah vor, dass Fuchs von der Küste des Weddellmeeres startete, zum Südpol vorstieß und von dort zur gegenüberliegenden Küste am Rossmeer weiterzog. Am Zielpunkt an der Rossmeerküste war Sir Edmund Hillary, jawohl, der Mann, der fünf Jahre zuvor als erster Mensch auf dem Gipfel des Mount Everest gestanden hatte, Edmund Hillary also war mit seinem Team bereits eingerichtet und fuhr, ebenfalls mit Traktoren und Raupenfahrzeugen, Fuchs entgegen: Das Team Hillary hatte nämlich die Aufgabe, Nahrungs- und Materialdepots einzurichten, damit das Team Fuchs die letzten paar hundert Kilometer sicher über die Runden kommt.

Hillary erledigte seinen Job problemlos, und weil er grad so nah am Südpol war, entschloss er sich spontan und gegen den Expeditionsplan, zum Südpol vorzurücken und Fuchs dort in Empfang zu nehmen.

Dumm nur: Edmund Hillary war somit der dritte Expeditionsleiter überhaupt, der den Südpol zu Fuss erreichte – nach dem spektakulären Wettlauf von Roald Amundsen und Robert Falcon Scott sagenhafte 47 Jahre zuvor. Und diese Ehre hätte eigentlich Vivian Fuchs zugestanden. Verständlich also, dass Fuchs allen Grund hatte, auf Hillary sauer zu sein.

Die Begegnung verlief dann allerdings friedlich: «Hallo Bunny», schrieben die Journalisten Hillarys Worte mit (Bunny war Fuchs' Spitzname aus Studententagen). «Verdammt froh, dich zu sehen, Ed»,

entgegnete Fuchs entspannt. Der Rest war Friede, Freude, Eierkuchen, Fuchs lobte sogar das Engagement von Hillary und hatte keine Mühe damit, «lediglich» der vierte Expeditionsleiter zu sein, der je zu Fuss den Südpol erreichte.

Vivian Fuchs brach bald wieder auf, er musste ja noch zum Rossmeer weiter. Sein Tross nahm exakt die Route, auf der Hillary zuvor die Depots angelegt hatte. Hillary selbst bevorzugte für seinen Retourweg den Flieger.

Am 2. März 1958 erreichte Vivian Fuchs mit seinen Mannen die Scott-Basis am Rossmeer – und war somit der erste Mensch, der die Antarktis auf dem Landweg durchquert hatte. 3473 Kilometer in 99 Tagen. Zwei Jahre minutiöse Vorbereitung, zwei Überwinterungen unter widrigsten Wetterverhältnissen und Tonnen von verlorengegangenem Material hatten sich gelohnt. Noch in der Basis informierte ihn die englische Königin Elizabeth II., un-

ter deren Schirmherrschaft die Commonwealth Trans-Antarctic Expedition durchgeführt wurde, dass sie Fuchs für diese Leistung zum Ritter zu schlagen gedanke. Im gleichen Jahr wurde Fuchs auch zum Direktor des British Antarctic Survey ernannt.

Auf heutige Massstäbe umgerechnet, hatte die Expedition rund 13 Millionen Franken gekostet; es war eine Zusammenarbeit des Vereinigten Königreichs mit Neuseeland, Australien und Südafrika, die ausschliesslich über Spenden finanziert wurde.

Da war es tröstlich, dass Vivian Fuchs von unterwegs auch viele geologische Forschungsergebnisse mitbrachte. Unter anderem zündete er alle 30 bis 50 Kilometer eine Bombe im Eis und mass mittels seismografischer Messungen die Eisdicke und die Beschaffenheit des Bodens unter dem Eis.

Aus heutiger Sicht scheint es einfach, die Antarktis mit Traktoren und Raupenfahrzeugen, mit der Unterstützung von Flugzeugen und einem zweiten Team, das Depots einrichtete, zu durchqueren. Tatsächlich könnte man Fuchs' Expedition auch als Materialschlacht bezeichnen. Das wird aber der erbrachten Leistung keineswegs gerecht angesichts des Umstands, dass die zweite Durchquerung der Antarktis auf dem Landweg nach mehreren erfolglosen Versuchen erst 1981 gelang, 23 Jahre nach Vivian Fuchs.

Greta Paulsdottir

PolarNEWS



FINDEN SIE UNSERE PRODUKTE
IM EXKLUSIVEN FACHHANDEL
UND ONLINE AUF WWW.SWAROVSKIOPTIK.COM



EL 32 MEER IN SICHT

Delfine, die am Bug das Schiff begleiten. Ein Eisbär, der sich ins Wasser wagt. Oder Vögel, die das nahende Land ankündigen. Auf einer Expeditionskreuzfahrt werden Sie immer wieder in Staunen versetzt. Das EL 32 ist wie geschaffen für dieses Abenteuer auf hoher See. Als stets griffbereiter Begleiter mit brillanter Optik bewährt sich dieses kompakte Fernglas natürlich auch bestens bei allen Landgängen. Mit SWAROVSKI OPTIK gehört die Welt dem, der das Schöne sieht.

SEE THE UNSEEN
WWW.SWAROVSKIOPTIK.COM



SWAROVSKI
OPTIK

Antarktis-Express

Wer mit dem Flieger in die Antarktis reist, ist auch mit dem Schiff schneller unterwegs. Ein Vergleich.



Die Reise: Antarktische Halbinsel
Wann: 8. bis 13. Dezember 2013
Schiff: Ocean Nova
Passagiere: 48
Schiffscrew: 46

Text: Christian Hug

Bilder: Rosamaria Kubny, Christian Hug

Normalerweise geht eine Reise zur Antarktischen Halbinsel so: Man besteigt in Ushuaia am untersten Zipfel von Südamerika ein Schiff, verlässt den Hafen durch den Beagle-Kanal und sticht in die offene See Richtung Süden. Zweieinhalb Tage fährt der Kahn dann volle Kraft voraus, bis das erste Land in Sicht kommt. Das sind dann aber erst die vorgelagerten Inseln, und es braucht dann nochmal ziemlich Zeit, bis man endlich auf dem kontinentalen Festland steht.

Sehr viel schneller geht dieselbe Reise mit dem Flugzeug, die das chilenische Reiseunternehmen Antarctica XXI als einziger Veranstalter weltweit anbietet: Sämtliche

dem Flugzeug erneut zum Weissen Kontinent pilgere. Ja, pilgern scheint mir das richtige Wort dafür, doch dazu später.

Die Eröffnungs-Show

Zuerst zurück auf Feld 1 beziehungsweise nach Punta Arenas. Dort lasse ich mich also unterrichten (an Land kein Moos zertreten, jeder erhält jetzt passende Gummistiefel, Trinkgeld für die Crew ist freiwillig und so weiter) und besteige am Tag darauf mit den anderen Gästen aus der ganzen Welt besagten Flieger. Die zwei Stunden in der Luft gehen sprichwörtlich im Flug vorbei, ich freue mich auf tausende Pinguine, und die Flugbegleiterin bringt lächelnd mehr von dieser feinen Nuss-Beeren-Mischung. Die Landebahn auf der König-Georg-Insel

hätten sie nur auf uns gewartet: Welcome to Antarctica! It's great to be here!

Soviel Walglück ist natürlich unwerfend – aber gleichzeitig auch ein bisschen befremdlich: Wir stecken bereits mittendrin in dieser überwältigenden Wildnis, aber man begreift das noch gar nicht richtig. Das Spektakel der Blase und Fluken wirkt wie eine Show, in die wir viel zu schnell hineingeraten sind. Ich hab ja im Flieger noch nicht mal meine mitgebrachte Tageszeitung fertiggelesen.

Von Zeit und Raum

Das Tempo dieses Trips wird mir umso drastischer klar, als ich an meine erste Reise in die Antarktis zurückdenke, die mit dem Schiff von Ushuaia aus. Da hat man Zeit. Viel Zeit. Das Schiff fuhr und fuhr und fuhr und man wurde ungeduldig, wann kommt jetzt endlich die Antarktis, auf der Landkarte sind es ja nur ein paar Zentimeter. Irgendwann tauchte aus dem Nichts ein kilometer-langer Tafeleisberg auf, man bekam den Mund nicht zu vor lauter Staunen, aber von der Antarktis war immer noch nichts zu sehen, und langsam wurde jedem an der Reeling klar: Dieser Kontinent ist gross. Extrem gross. So unglaublich gross, dass wir dessen Ausdehnung gar nicht in den Kopf kriegen. Grösser als ganz Europa. Und alles kilometerhoch mit Eis bedeckt. Und rundherum ein 1000 bis 3000 Kilometer breiter Gürtel aus kaltem Meer.

Für mich jedenfalls war das eine tiefgreifende Erkenntnis: Dieser Kontinent ist so weit abgelegen und so gross und so unwirtlich, dass hier alles anders ist als alles, was wir von zu Hause kennen. Grösse und Zeit spielen in der Antarktis überhaupt keine Rolle – beziehungsweise nur in Dimensionen von Jahrtausenden. Es ist deshalb völlig wurscht, ob es ein Jahr oder zehn oder hundert Jahre dauert, bis ein Eisberg so gross wie zehn Fussballfelder zum fingerkuppenkleinen Eiswürfel geschmolzen ist. Irgendwann wird auch der Eiswürfel nur noch Wasser sein, aber auch das spielt keine Rolle. Und das hat für zivilisationsgeprägte Zweifler wie mich etwas Tröstliches.

Aber um auf solche Gedanken zu kommen, braucht es Zeit. Die hat man, wenn man zweieinhalb Tage auf dem Schiff herreist. Aber nicht, wenn man in zwei Stunden mit dem Flieger hier rüber jettet. Spätestens beim Anblick der «Begrüssungs-Show» der Buckelwale bei der König-Georg-Insel wird

Die Landebahn taucht unvermittelt auf, die Landung ist kurz und unerwartet weich, hier sind wir also.

Reisenden treffen sich in einem Hotel im chilenischen Punta Arenas, wo auch gleich das Briefing für die Reise abgehalten wird (wie man aus dem Zodiac steigt, wie nah man den Pinguinen kommen darf, dass man kein Essen mit an Land nehmen darf und so weiter). Am nächsten Tag besteigt man dann ein Flugzeug, eine vierstrahlige BAE 146-200 mit 70 Sitzplätzen, um genau zu sein, und zack – nach einem kleinen Snack an Bord ist man innert zweier Stunden schon mittendrin in der Antarktis beziehungsweise landet man auf der König-Georg-Insel vor der Antarktischen Halbinsel. Dort steht die chilenische Frei-Forschungsstation, und diese verfügt über eine kurze, ungeteerte Landebahn. An dieser marschiert man nun in einer vom Militär befohlenen Einerkolonne vorbei zur Küste, wo das Schiff bereits wartet – und los geht die Kreuzfahrt.

Die sechstägige Entdeckungsfahrt mit dem Schiff an der Antarktischen Halbinsel bleibt zwar sowohl bei der Schiffs- als auch bei der Flugzeug-Variante ungefähr dieselbe. Trotzdem unterscheiden sich die kombinierte Flugzeug-/Schiffsreise und die Nur-Schiffsreise grundlegend voneinander. Das weiss ich, weil ich vor einiger Zeit mit dem Schiff in die Antarktis gereist war und nun mit

taucht unvermittelt auf, die Landung ist kurz und erstaunlich weich, hier sind wir also. Wir werden von einigen Mitgliedern der Expeditions-Crew in Empfang genommen und zum Strand geführt, von wo aus wir in Zodiacs zum Schiff gefahren werden.

Die «Ocean Nova» sieht aus wie ein vier-eckiger Kübel mit Kamin, da ist kein nennenswert schnittiger Bug, und das Heck wirkt abgehakt. Keine Augenweide also. Aber auf der Fahrt ist der 2000-PS-Diesler so wendig wie kaum ein anderes Schiff, das durch diese Gegend fährt. Das wird uns der Kapitän im eisdurchsetzten Lemaire-Kanal eindrücklich demonstrieren.

Die Kabinen sind wie immer unspektakulär, klein und funktional, die Gemeinschaftsräume von der Aussichts-Lounge über die Bibliothek bis zum Esssaal sind schlicht und angemessen komfortabel. Die «Ocean Nova» ist gebaut für 70 Passagiere, was selbst für polare Verhältnisse wenig ist und das Reisen in der kleinen Gruppe umso übersichtlicher und familiärer macht. Auf unserer Reise sind wir sogar nur 48 Passagiere – es ist noch Vorsaison.

Das Schiff fährt los, und noch bevor uns der Kapitän begrüssen kann, tummelt sich vor dem Bug schon eine Schule Buckelwale, als



Oben: Dieser Antarktis-Kormoran scheint alle Zeit der Welt zu haben, die Aussicht zu geniessen.

Unten: Wer da? Der Seeleopard lässt sich vom vorbeifahrenden Schiff nicht aus der Ruhe bringen.



mir klar: Das hier wird eine Sightseeing-Tour. Ich mache mich gefasst auf ein atemloses Spektakel ohne philosophischen Tiefgang.

Entdeckungs-Action

Nichtsdestotrotz ist natürlich die Entdeckungsfahrt mit der «Ocean Nova» ergreifend. Schon am nächsten Morgen durchqueren wir bei ruhiger See, Sonnenschein und 8 Grad Celsius die Gerlache-Strait und cruisen zum Angewöhnen mit den Zodiacs durch die märchenhafte Treibeis-Welt von Foyn Harbour. Am Nachmittag gehen wir bei der Danco-Insel zum ersten Mal an Land und besuchen eine Kolonie von Eselspinguinen. Trotz des warmen Wetters ist es noch früh im antarktischen Sommer, die Brutzeit hat gerade erst begonnen.

Manche Pinguine sind mit Nestbau beschäftigt, einige noch auf Partnersuche, ein spannendes Hin und Her mit lustigen und berührenden und manchmal nicht ganz jugendfreien Szenen. Die meisten brüten still ihre Eier aus, es ist also verhältnismässig ruhig in der Kolonie, aber es stinkt schon beträchtlich. Herrlich anzusehen, wie die Vögel alle gut genährt und fit sind für die anstehende aussehrende Aufzucht der Jungen.

Am nächsten Tag durchqueren wir den berühmten Lemaire-Kanal, quasi das Must jeder Antarktisreise, und staunen, wie wendig das Schiff im Eis tatsächlich ist. Das ist die «Ocean Nova» auch in der zugefrorenen Bucht der ehemaligen englischen Forschungsstation Port Lockroy, aber für die Zodiacs ist das Eis zu dick und zu dicht. Wir weichen aus auf die Dorian Bay, wo eine alte Hütte steht, die früher Seefahrern in Not als Schutz diente, rundherum brüten Eselspinguine. Auf der zauberhaften Peterman-Insel sinkt die Temperatur erstmals unter den Gefrierpunkt.

Und immer wieder streiten sich zwei Seelen in meiner Brust: Schönheit gegen Tempo. Das gilt vor allem für die Landgänge. Das alles ist spektakulär schön. Und trotzdem bin ich immer wieder, wenn wir von einem Landgang aufs Schiff zurückkehren, ziemlich irritiert. Denn auch wenn ich regelmässig mit dem allerletzten Zodiac zurückfahre – nach zwei Stunden ist der Landzauber vorbei. Und kaum auf dem Schiff zurück, denke ich daran, dass bei meiner ersten Antarktisreise die Landgänge drei bis

vier Stunden dauerten. Das war genug Zeit, um sich erstmal hinzusetzen und sich sattzusehen an der atemberaubenden Landschaft, um die Pinguine zu beobachten, und es blieb immer noch genügend Zeit, um in aller Ruhe tolle Fotos zu schiessen.

Jetzt aber reicht die Zeit nicht für Romantik und Schwärmerei. Jedenfalls nicht für mich, der ich dick und winddicht angezogen einfach nicht genug kriege von dieser Welt, die so anders ist als alles andere.

Eroberer-Geist

Für die meisten Teilnehmer dieser Reise scheinen zwei Stunden allerdings genau richtig: Sie gehen an Land, schauen sich um, machen Fotos, gehen wieder aufs Schiff. Punkt, mehr oder weniger. Flugzeug-Antarktisreisende sind sogar auf dem Schiff schneller als Nur-Schiff-Reisende. Und das ist ja auch okay, sagt die eine Seele in meiner Brust. Es ist nur... man ist ja nicht so oft in der Antarktis, und wenn man schon mal da ist, sollte man genügend Zeit zum Staunen haben. Sagt jedenfalls die andere Seele in meiner Brust.

Überwältigt von den Eindrücken sind natürlich auch die «Flugzeugler». Am Abend in der Panorama-Lounge werden die Erlebnisse des Tages rekapituliert, ein heiteres Durcheinander in vielen Sprachen. Hast du gesehen, wie selbstsicher die Skuas über die Pinguine fliegen? Der Seeleopard hat sooo scharfe Zähne! And the Chinstraps are sooo cute! Die meisten sind um Mitternacht, wenn es draussen langsam dämmrig wird, längst im Bett. Denn es gibt viel zu sehen am nächsten Tag.

Am Morgen des vierten Tags unserer Schiffsreise betreten wir zum ersten Mal auf dieser Reise das Festland des Kontinents – sinnigerweise an exakt derselben Stelle des Neko Harbours, an der ich Jahre zuvor zum ersten Mal in meinem Leben das antarktische Festland betreten habe. Entsprechend lasse ich mich für das Siegerfoto in derselben Pose wie letztes Mal ablichten und fühle mich wie ein Eroberer, der zur Terra Incognita zurückkehrt, nur um sicher zu sein, dass sie tatsächlich existiert.

Auch hier sind die Eselspinguine mit Brüten beschäftigt, es geht verhältnismässig ruhig zu und her. Auf den tief in den Schnee eingetrampelten «Pinguin-Autobahnen» kreuzen saubere Vögel, die vom Meer kommen, mit verschmutzten Tieren, die ins Meer gehen.



Oben: Wer wollte, konnte die Landgänge auch für einen Schneeschuhlauf nutzen.

Unten: Sicher ist sicher: Fähnchen signalisieren, wie weit wir vom Zodiac weg dürfen.



Oben: Pinguine kommen auf die Vulkaninsel Deception, um sich auszuruhen.

Unten: Welcome on land: Tourguides helfen beim Ein- und Aussteigen in die Zodiacs.





Schönwetter auf Danco Island. Die Eselspinguine brüten ihre Eier aus, bald schlüpfen die Küken.

einfach gigantisch. Aber weil die Pinguine in den für uns unbegehbaren Felsen brüten, bleibt der Abstand zwischen Mensch und Tier gross. Die meisten bleiben deshalb nicht lange und treten den Abstieg an. Es dauert nicht lange, bis nur noch der obligatorische Tourguide und ich übrig bleiben. Er führt mich ganz nah an die Pinguine heran, und schweigend geniessen wir die Aussicht und die ruhige Stimmung in der Pinguinkolonie.

Schliesslich trete auch ich meinen Rückweg an, und entlang des Grats bis zum Abstiegs punkt passiert: Die totale Windstille. Das klingt komisch. Aber die meisten Leute stellen sich die Antarktis und die Arktis vor als riesiges weisses Land, in dem die totale Stille herrscht. Das stimmt nicht. Denn der Wind bläst einem eigentlich permanent um die kalten Ohren.

Aber nicht jetzt. Jetzt ist es tatsächlich still. Kein Motorengeräusch von der «Ocean Nova», keine Menschenstimmen, kein Wind, nichts. Hin und wieder ruft ein Pinguin. Aber sonst: Ruhe. Und das volle Panorama. Es dauert lange, bis ich selber wieder Worte finde.

Und tschüss

Alles, was jetzt noch kommt, ist Zugabe: die Vulkaninsel Deception, die langgezogene Landzunge bei Yankee Harbour und Ardley Island. Die obligate Grillparty an Deck und der Abschieds-Cocktail, bei dem wir alle auf eine gelungene Reise anstossen.

Auf dem Flug zurück nach Punta Arenas unterhalte ich mich ausführlich mit einem jungen Paar aus Australien, das auf Hochzeitsreise ist. Sie leben in einem, wie sie selber sagen, abgeschiedenen Kaff an der ziemlich unbewohnten Ostküste Australiens. Ich frage die beiden, ob sie beeindruckt sind von der Weite der Antarktis und ob sie auch das Gefühl haben, dass Zeit und Raum hier überhaupt keine Rolle spielen. Die beiden schauen mich völlig unbeeindruckt an: «You're Swiss, right?», fragt er, «small country.» Und ohne meine Antwort abzuwarten, fügt er hinzu: «Endlose Weite kennen wir schon von zu Hause. Aber die Berge und das Eis sind fantastisch.»

Ein krachender Donner durchschneidet urplötzlich die Ruhe des gemächlichen Treibens: Ein gigantisches Stück Eis bricht vom Gletscher ab. Augenblicklich erteilen die Tourguides in scharfem Ton den Befehl, sofort vom Ufer weg und den Hang hinauf zu gehen – und tatsächlich: Nach etwa einer Minute bricht eine Welle über den Kiesstrand wie ein kleiner Tsunami. Die Antarktis ist wunderschön. Aber ihre Idylle ist trügerisch gefährlich...

Viele gute Gründe

Kein Wunder, treibt mich beim Mittagessen mit der gewohnt grossartigen, freundlichen Bedienung und dem leckeren Buffet mit Wein à discretion wieder diese eine Frage um: Was ist besser: Schiff oder Flugzeug? Ich setze mich zu einer Familie aus Malaysia, Vater, Mutter und zwei halbwüchsige Töchter, und frage die Eltern, warum sie sich für das Flugzeug entschieden haben. «Eine unserer Töchter wird schnell seekrank, und die Drake Passage ist ja bekannt für starken Seegang», antwortet der Vater in fließendem Englisch und lächelt dabei sein begeistertes Lächeln, das er seit Tagen nicht aus seinem Gesicht kriegt. Gutes Argument. Ich frage zwei Neuseeländer. Sie nutzen die eingesparte Zeit für einen Besuch des Nationalparks Torres del Paine in Argentinien. Auch ein gutes Argument. Schliesslich wende ich mich an eine Japanerin, die jeweils nicht mit an Land kommt, sondern mit einer kleinen Gruppe Kajak-Freunde in den Buch-

ten paddelt. In ihrem Land, erklärt sie, sei es schon fast ein Kündigungsgrund, wenn man länger als zwei Wochen der Arbeit fernbleibe. Und weil nur schon die Anreise von Tokyo nach Punta Arenas mehrere Tage in Anspruch nehme, bliebe ihr keine andere Wahl als die schnelle Reise mit dem Flieger. Auch das ein stichhaltiges Argument. Ach ja, die Kajakfahrer: Wer vor Beginn der Reise den entsprechenden Aufpreis gezahlt hat, darf während der Landgänge auf den Wellen paddeln, bei uns sind das sieben Leute. Das gibt natürlich unter den Polarpuristen zu reden: Darf man das in diesem ehrfurchtgebietenden Land? «Man muss den Leuten etwas bieten», erklärt der Chef der Expeditionsleiter. Er ist Unternehmer. Und aus seiner Sicht hat er recht.

Der beste Moment

Angesichts meiner bohrenden Zweifel grenzt es fast schon an Ironie, dass mir ausgerechnet die «Tempobolzer» einen der schönsten und bewegendsten Momente beschere, seit ich in polare Gebiete reise. Und das kommt so:

Am Nachmittag desselben Tages ist ein weiterer Landgang auf kontinentales Festland angesagt, Besuch der Kehlstreif-Pinguine auf Orne Harbour. Die Kolonie nistet auf einem Bergkamm rund 300 Meter über Meer, der Aufstieg durch den tiefen Schnee ist kräfteaufwendend, ein paar Leute geben schon nach wenigen Schritten auf. Oben angekommen, ist die 360-Grad-Aussicht schlicht und



Jetzt Probeabo bestellen!

Willkommen, Ranzo und Lynn



Ranzo und Lynn im «Franz Josef Land»: Nach zweieinhalb Jahren Bauzeit ist die neue Anlage dreimal so gross wie die alte.

Weil Heiner und Rosamaria Kubny den Wiener Tiergarten Schönbrunn mit Bildern von Franz-Josef-Land versorgten, waren sie zur Eröffnung der neuen Eisbärenanlage nach Wien eingeladen.

Plantschen, fressen und die Sonne auf den Bauch scheinen lassen: So sieht das Leben von Lynn und Ranzo, den neuen Bewohnern der Eisbärenanlage «Franz Josef Land» im Wiener Tiergarten Schönbrunn, derzeit aus. Passend zum schönen Wetter und zur feierlichen Eröffnung vom 22. Mai 2014 begeisterten die beiden Bären Besucher und Medien mit Taucheinlagen und herzhaftem Appetit.

«Die Bären haben sich sehr gut eingelebt. Wir haben auch das Glück, dass sich die beiden von Anfang an gut verstanden haben», erklärt Zoodirektorin Dr. Dagmar Schratzer im Gespräch mit Heiner Kubny. Lynn kommt aus einem holländischen, Ranzo aus einem finnischen Zoo, beide sind zweieinhalb Jahre alt. Damit sich die neuen «Wohngenossen» aneinander gewöhnen konnten, wurden sie sich in der Innenanlage «vorgestellt». Schratzer: «Da hat es am Anfang ein bisschen ein Gebrüll gegeben. Lynn hat gleich gezeigt, dass sie die Hosen anhat. Seitdem funktioniert es.»

In der Aussenanlage des neuen Geheges demonstrierten die beiden Eisbären am Eröffnungstag jedenfalls Harmonie: Unter Blitzlichtgewitter tauchten sie in den bis zu fünf

Meter tiefen Becken, die teils mit Glasscheiben ausgestattet sind und so Unterwasser-einblicke erlauben. Sie kauten auf ihrem Fisch- und Kuhrippen-Frühstück herum und turnten durch das 1700 Quadratmeter grosse Gehege.

Insgesamt stehen den Bären Wasserflächen von 450 Quadratmetern zur Verfügung. Gefüllt sind die Becken sowohl mit Süss- als auch mit Salzwasser, das bei den Bären für gute Haut sorgt. Zweieinhalb Jahre hat der Tiergarten an der neuen Anlage gebaut und dafür 10,7 Millionen Euro investiert.



Sollte Lynn Junge kriegen, kann die Anlage räumlich aufgeteilt werden.

Die Besucher können im «Polardom» in die Welt der Eisbären eintauchen: einerseits beim Beobachten der Tauch- und Schwimmversuche, andererseits mit viel Information zu Lebensraum, Gewohnheiten und Leben der Polarbewohner. Unter anderem wird erklärt, dass der Name der neuen Eisbärenwelt «Franz Josef Land» ein Tribut an die historischen Verdienste Österreich-Ungarns bei der erfolgreichen Erforschung arktischer Regionen ist.

Rosamaria Kubny



Oben: Die Ausstellung «Polardom».
Mitte: (von links) Rosamaria und Heiner Kubny mit Zoodirektorin Dr. Dagmar Schratzer.
Unten: Der Tiergarten Schönbrunn beteiligt sich am internationalen Eisbär-Zuchtprogramm.



eichbühlstrasse 27
postfach
ch-8618 oetwil am see

tel. +41 44 929 62 00
fax +41 44 929 62 10
www.pmcoetwil.ch



Geniessen Sie Ihre Polarreise

Nutzen Sie unsere Erfahrung und Sicherheit für Ihre zukünftigen Printprojekte.

PMC Ihr innovativer Partner für Publikationen im Rollen- und Bogen-Offset.

Mit modernster Technologie zeigen wir innovative und wirtschaftliche Lösungen von der Datenaufbereitung bis zum adressierten Versand.



Cerny Inuit Collection präsentiert Kenojuak Ashevak

Am 8. Januar 2013 ist in Cape Dorset, Nunavut, Canada, in ihrem Heim die Künstlerin Kenojuak Ashevak, gestorben. Geboren wurde sie im Iglu auf dem Land am 3. Oktober 1927. Sie ist die bekannteste Inuk-Künstlerin, vorwiegend wegen ihrer berühmten Lithographie «The Enchanted Owl», die auf einer kanadischen Briefmarke abgebildet wurde. Als eine der ersten Frauen engagierte sie sich im neu gegründeten Druckgrafikatelier in Cape Dorset und begann in den späten 50er-Jahren zu zeichnen. Ihre Werke haben seitdem über 200 Druckserien inspiriert.



Kenojuak Ashevak.

Ihre Zeichnungen wurden von einem starken Sinn für Komposition, Farbe, Design und Zeichenkunst geprägt. Ihr Ziel war «nur zu versuchen etwas Schönes zu machen». Obwohl am besten als Grafikerin bekannt, hat sie auch geschnitzt. Die Skulpturen aus Stein und (mit ihrem verstorbenen Ehemann Johnniebo) ein Wandbild sind seit der Weltausstellung 1970 in Osaka, Japan, bekannt.

Kenojuak wurde Mitglied der Royal Canadian Academy of Arts im Jahr 1974 und hat unter anderen den Order of Canada im Jahr 1982, den Governor General's Award in Visual und Media Arts im Jahr 2008 und den Order of Nunavut im Jahr 2012 erhalten. Sie war Teilnehmerin an zahlreichen Ausstellungen im südlichen Kanada und Europa.

Norman Vorano, Kurator für zeitgenössische Inuit-Kunst im Canadian Museum of History in Ottawa: «Ihre Drucke sind überall in der Welt wie arktische Blumen, die man an unerwarteten Orten findet. Ihre Arbeit erinnert uns jetzt und hoffentlich auch in Zukunft, dass Schönheit über Zeit und Kulturen hinweg, allen gemeinsam, etwas tief in uns berührt. Nach Abstraktion und Modernismus, nach Pop und OP, nach Postmoderne und Neomodernismus, nachdem wir dem Tod der Theorie nachgetrauert haben und deren Wiedergeburt zelebriert haben, bleibt nur eine Kenojuak.»

Martha Cerny, Kuratorin Cerny Inuit Collection

Inuit-Kunst

Die Cerny Inuit Collection ist eine der weltweit umfassendsten Sammlungen zeitgenössischer Kunst aus dem hohen Norden. Mit ihren Werken aus Kanada, Sibirien sowie Exponaten weiterer Regionen aus dem Polarkreis ist sie in ihrer Form einzigartig, da sie Kunstwerke von beiden Seiten der Beringstrasse enthält.

Die Exponate wecken das Interesse an den Bewohnern der polarnahen Regionen, ihren Lebensweisen und ihren Kulturen. Damit leistet die Kunst einen Beitrag zur Erhaltung der Kulturen und wird zu einem völkerverbindenden Element. Ein Teil der Werke thematisiert auch die Nachhaltigkeit, die im Polarkreis fühlbare hohe Umweltbelastung, und lässt die globalen Zusammenhänge erkennen.

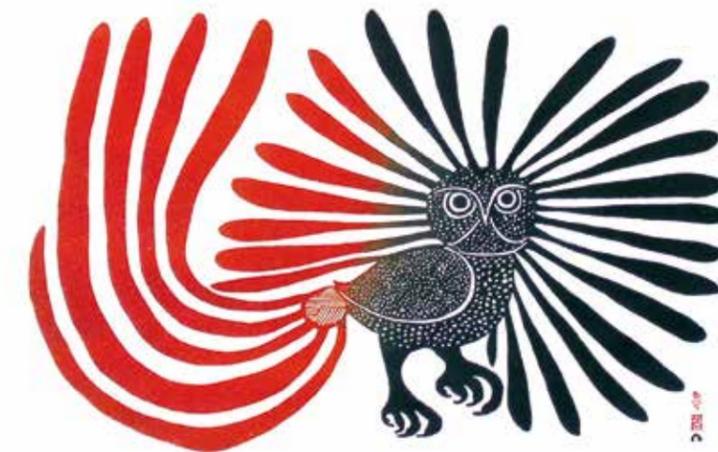
Peter und Martha Cerny, die Inhaber der Cerny Inuit Collection, präsentieren in jeder Ausgabe von PolarNEWS Kunst und Kultur der polaren Völker.

Die museale Sammlung ist öffentlich zugänglich:
Mittwoch bis Samstag von 13.00 bis 18.00 Uhr
Vorankündigung empfohlen.

Stadtbachstrasse 8a, 3012 Bern, Schweiz
Tel.: +41 31 318 28 20
Mobile: +41 79 313 90 13
Email: cerny.inuit@bluewin.ch
www.cernyinuitcollection.ch



Floral Transformation (oben links)
The World Around Me (oben rechts)
The Enchanted Owl (rechts)
Owl's Courtship (unten)



Mit freundlicher Unterstützung durch
Inuit Art Quarterly / Inuit Art Foundation:
<https://inuitartfoundation.org/inuit-art-quarterly> und
Dorset Fine Arts: www.dorsetfinearts.com



Janine Wetter, seit dem 20. April 18 Jahre alt, wohnt mit ihrer jüngeren Schwester bei ihren Eltern in Fehraltorf ZH. Das Filmen beschäftigt sie, seit sie 12 war.

«Ich habe viel gelernt»

Für ihre Maturaarbeit reiste die 17-jährige Janine Wetter aus Fehraltorf in die Antarktis, wo sie einen Film über Pinguine und den Klimawandel drehte.

Interview: Christian Hug
Bilder: Charles Michel

Normalerweise schreiben Mittelschüler ihre Maturaarbeit zu Hause im Kinderzimmer. Wie bist du auf die Idee gekommen, einen Film in der Antarktis zu drehen?

Janine Wetter: Mir war von Anfang an klar, dass ich für die Matura keine Schreibarbeit machen wollte, sondern etwas Gestalterisches. Als ich vor eineinhalb Jahren im Internet einen Film über Pinguine gesehen habe, wollte ich mehr wissen über diese Tiere und recherchierte im Netz. Dabei las ich viel über den Klimawandel und wie der sich vor allem in der Antarktis auswirkt. Das

weckte mein Interesse, weshalb für mich schnell feststand: Ich will einen Film über Pinguine und den Klimawandel drehen.

In der Antarktis?

Anfangs natürlich nicht. Ich wollte Pinguine filmen, die bei uns in den Zoos leben.

Warum ausgerechnet Pinguine?

Die mochte ich schon als kleines Kind. Und dass sich der Klimawandel auf so besorgniserregende Weise auf das Leben der Pinguine auswirkt, schockierte mich.

Hattest du denn schon Erfahrung mit der Filmerei?

Ja. Als ich zwölf war, gewann ich an einer Gewerbeausstellung eine kleine Filmkamera und lernte den Kameramann Charles Michel kennen, er betreute den Wettbewerb. Das Filmen machte mir Freude. Vor zwei Jahren besuchte ich ein Filmcamp, das Charles

durchführte, und übte mich auch im Schneiden von Filmmaterial. Wir blieben auch nach dem Filmcamp in Kontakt. Deshalb lag es auf der Hand, dass ich Charles anfragte, als ich mich entschied, einen Film über Pinguine zu drehen. Er wurde mein wichtigster Mentor im ganzen Projekt.

Wie kam die Antarktis ins Spiel?

Bei einem Besuch der Pinguine im Zoo Zürich. Ich habe mich mit dem Pinguinwärter unterhalten, und er gab mir die Kontaktdaten eines Schiffslektors, den er kannte. Das war Benno Lüthi...

...den du natürlich umgehend angerufen hast...

Genau. Wir führten ein langes Gespräch. Er sagte, dass er demnächst als Dozent auf einem Touristenschiff in die Antarktis reisen werde, und dass es eine tolle Idee wäre, wenn ich einfach mitkäme. Daraus wurde zwar nichts, aber jetzt ging mir die Idee nicht mehr aus dem Kopf. Ich erzählte Charles davon. Charles kannte jemanden, der sich in der Antarktis gut auskennt, und stellte einen Kontakt zum chilenischen Konsul her.

Da war das Projekt Antarktis schon ziemlich fortgeschritten?

Mehr oder weniger. Es ging ja immer noch um die Frage, ob die Reise überhaupt zustande kommt. Wenn es nicht geklappt hätte, hätte ich die Pinguine halt im Zoo gefilmt.

Und was sagte der Konsul?

Andrés Pérez González hat am Anfang zwar recht komisch dreingeschaut, war dann aber sehr nett – und ich sehr nervös. Ich habe ihm von meinem Plan erzählt, und er fand die Idee so gut, dass er mir seine Unterstützung zusagte. Das war im Juni letzten Jahres.

Wie kamen deine Eltern mit deinem Plan klar?

Sie waren schon sehr überrascht, dass ich so ein Riesending durchziehen wollte. Ich habe ihnen ja auch erst davon erzählt, als der Besuch beim Konsul bevorstand... Aber sie haben mich von Anfang an sehr unterstützt.

Konnte Konsul Pérez González weiterhelfen?

Ja, er setzte sich für mich beim chilenischen Aussenministerium ein, dieses wiederum

kontaktierte die chilenische Marine, und ein paar Wochen später erhielt ich die Zusage, dass ich mit dem zum Forschungsschiff umgebauten ehemaligen Kriegsschiff «Aquiles» mitreisen dürfe.

Das alles hat auf Anhieb geklappt?

Wir haben auch verschiedene Reedereien angefragt, aber nur Absagen oder unbrauchbare Angebote erhalten.

Hattest du ein bisschen Bammel vor dem eigenen Mut?

Ja, hin und wieder. Aber ich wusste ja, dass das Projekt Antarktis ein riesiges Abenteuer wird. Und wir haben ja schon mit den Vorbereitungen begonnen, bevor die Zusage aus Chile kam.

Inwiefern?

Zum Beispiel die Sponsorensuche. Ich konnte ja so ein Projekt unmöglich aus meinem Taschengeld bezahlen, und die Reise auf dem Schiff war nicht gratis. Ich brauchte also Sponsoren. Charles hat mir dabei sehr geholfen, überhaupt zu definieren, welche Art Sponsoren wir brauchen, wie man sich ihnen richtig präsentiert und wie man mit ihnen verhandelt.

Sponsoring ist normalerweise sehr aufwendig...

Ja, wir haben auch diverse Absagen gekriegt. Aber ich habe viel gelernt, und wir haben am Ende die richtigen Sponsoren gefunden.

Von wie viel Geld reden wir denn?

Alles in allem kostete das Projekt Antarktis rund 100'000 Franken.

Alles von Sponsoren bezahlt?

Ich habe in den Schulferien bei einem Maler gearbeitet und nach Kräften mitfinanziert. Viele Sponsoren haben mich auch mit Material unterstützt, Kameras, Tontechnik, Kleider...

Hast du erwartet, dass das Geld zusammenkommt, oder warst du eher überrascht?

Das ist sicher aussergewöhnlich, und ich weiss das sehr zu schätzen. Aber ich habe ja auch sehr hart dafür gearbeitet.

Du hattest vorher keine Erfahrung mit dem ewigen Eis und wie man in der



Polar NEWS

Kälte Kameras bedient.

Wie hast du dich vorbereitet?

Charles und ich sind dreimal ein ganzes Wochenende auf den Allalingletscher bei Saas Fee hochgefahren. Dort haben wir Kleider und Ausrüstung getestet, und er hat mir gezeigt, was man tun muss, damit die Kamera auch bei Minusgraden und starken Winden funktioniert.

Hast du dich bereit gefühlt, als es endlich losging?

Wir haben getan, was möglich war. Alle Papiere waren da, die Ausrüstung war bereit, ich hatte tage- und wochenlang recherchiert und mich vorbereitet. Trotzdem war ich natürlich sehr aufgeregt, als die Reise am 11. Januar losging. Ich wusste, dass in der Antarktis alles wetterabhängig ist und man nie weit vorausplanen kann, dass ich also sehr flexibel sein musste. Aber darauf freute ich mich, das liegt mir.

Warst du alleine unterwegs?

Nein. Schon relativ früh war klar, dass mich der Fernsehjournalist Christian Lipp begleiten würde, er wollte für das Schweizer Fernsehen eine Reportage über mein Projekt drehen. Erst zwei Wochen vor Abfahrt beschlossen wir, dass auch Charles Michel mitkommen sollte. Er begleitete mich im Auftrag meiner Sponsoren.

Dein erster Eindruck von der Antarktischen Halbinsel?

Ich war überwältigt! Einfach grossartig! Mein unglaublicher Plan war tatsächlich Wirklichkeit geworden.

Wie kam dein Filmprojekt voran?

Besser, als ich mir erhofft hatte. Auf der Fahrt in die Antarktis lernte ich die Leiterin der polnischen Forschungsstation Arctowski kennen. Sie lud mich ein, die Station zu besuchen. Dazu mussten wir auf das peruanische Schiff «Humboldt» wechseln, das uns in die Admiralty Bay brachte. Wir erreichten die Bucht nachts um zwei und setzten in stockdunkler Nacht mit dem Zodiac an Land. Das war sehr aufregend.

Ich wurde sehr herzlich empfangen, und am nächsten Tag stand ich zum ersten Mal mitten in einer Pinguinkolonie. Dieses Gefühl war unwerfend. Und überall piepsten Küken. Es war laut und stank. Rund um mich waren 3000 Brutpaare... Auch von den See-elefanten war ich begeistert. Den ganzen Tag bloss rumliegen und dösen, das würde mir gefallen. Aber als ich zurück auf der Station war, erzählte mir ein Forscher, dass hier vor zehn Jahren noch 30'000 Pinguin-Brutpaare gelebt hätten. Ich blieb fünf Tage auf



Klare Ansage: Janine Wetter moderiert ihren Dokumentarfilm gleich selber.



Wenn es draussen stürmte, redigierte Janine in ihrer Schiffskabine Interviews.

der Arctowski-Station, bevor ich wieder auf die «Aquila» gebracht wurde.

Welchen Kurs nahm das Schiff?

Zuerst nach Deception Island, dann zum Hannah Point und weiter zur chilenischen Station Gabriel Gonzales Videla an der Palmer-Halbinsel. Wir machten halt bei der britischen Station Lockroy, in der Paradise Bay und bei der amerikanischen Palmer-Station. Dort erlaubten uns die Amerikaner allerdings nicht, an Land zu gehen. Nach diesem letzten Stopp fuhren wir zurück nach Punta Arenas.

Keine Turbulenzen unterwegs?

Oh, doch! Nach dem Landgang bei Hannah Point wurde die See stürmisch, und wir durften zwei Wochen lang nicht mal aufs Aussendeck des Schiffes.

Zwei Wochen?

Es blieb stürmisch. Allerdings wurde mir nie langweilig, ich hatte immer zu tun: Blog schreiben, Filmmaterial sichten, Interviews führen mit Forschern...

Wie lange warst du unterwegs?

Alleine die Reise auf dem Schiff dauerte knapp fünf Wochen.

Und was hast du für deine Arbeit herausgefunden?

Sehr viel. Zum Beispiel hat mir ein Forscher erzählt, dass die Antarktis in den letzten 60 Jahren 2,5 Grad wärmer geworden ist. Ein anderer Wissenschaftler erklärte mir, dass Pinguine Zecken haben können und dass sich mit der Klimaerwärmung Zecken ausbreiten und die Pinguine befallen könnten. Wieder ein anderer Forscher erläuterte mir

Bilder: © quarkexpeditions.com, Heiner Kubny



The Leader in Polar Adventures

An Bord von kleinen und modernen Expeditionsschiffen werden unsere deutschsprachig geführten Reisen in die Arktis und Antarktis zu einem unvergesslichen Erlebnis. Erkundigen Sie sich jetzt bei unserem Partner PolarNEWS nach unserem neuen umfassenden Reiseangebot für den Sommer 2015.



Half, wo er konnte: Arturo Oxley, Kapitän des Schiffes AP-41 «Aquiles».



Im Interview mit José Retamales, Direktor des chilenischen Antarktischen Instituts.



«Das war ein Höhepunkt»: In der Paradise Bay filmte Janine einen Albino-Pinguin.

Zusammenhänge in der Nahrungskette: Weil das Eis immer weniger wird, gibt es auch weniger Unterwassereis, an dem sich Algen bilden und von denen sich der Krill ernährt. Deshalb gibt es immer weniger Krill, und weil sich Pinguine hauptsächlich von Krill ernähren, auch weniger Pinguine. Zudem steigt die Zahl der Wale in der Antarktis. Die ernähren sich ebenfalls von Krill und fressen den Pinguinen die Nahrung weg.

Seit dem 21. Februar bist du wieder zu Hause. Wie kommst du mit dem Film voran?

Zurzeit visioniere, ordne und bewerte ich meine Aufnahmen, das sind rund 60 Stunden Filmmaterial, und das gibt noch lange zu tun. Danach werde ich mich ans Schneiden der Aufnahmen machen. Kommenden Oktober muss der Film fertig sein. Der Film soll etwa 25 Minuten lang werden. Zuerst muss ich aber noch ein Interview mit Benno Lüthi führen. Ich will ihn fragen, was man nun als Einzelner gegen die Klimaveränderung unternehmen kann.

Hast du denn schon Ideen, was du persönlich gegen den Klimawandel tun kannst?

Halt die Tipps, die man im Internet findet. Um mehr zu erfahren, will ich Benno Lüthi fragen, insbesondere zum Schutz der Pinguine.

Du bist noch nicht zur Umweltaktivistin geworden?

Nein, so würde ich mich nicht bezeichnen. Aber ich möchte zeigen, dass starke Umwälzungen in der Antarktis passieren und dass die Pinguine in Gefahr sind. Und logisch mache ich mir Gedanken darüber, wie ich meinen Alltag umweltbewusst gestalten kann.

Was wirst du tun, wenn der Film fertig ist?

Vielleicht machen Charles und ich dann eine 45-minütige Langversion des Films. Ganz bestimmt aber werden wir Vorträge halten über unser Projekt, einige davon als Gegenleistung für unsere Sponsoren.

Und nach der Matura?

Ich kann mir durchaus vorstellen, etwas mit Film zu machen. Oder Tierärztin. Aber das weiss ich noch nicht.

Über dich wurde viel in den Medien berichtet. Kommst du gut damit klar, plötzlich ein bisschen berühmt zu sein?

Ja, ich sehe das easy, das ist ein Nebeneffekt. Das Interesse der Zeitungen ist ja gut. So kann ich auf den Inhalt meiner Arbeit aufmerksam machen.

PolarNEWS Rucksack

Grösse: 31 x 49 x 22/16 cm

- 2 Aussenfächer mit Reissverschluss
- 1 Innenfach 20 x 20 cm für Ihre Reisedokumente
- 2 seitliche Netzsteckfächer mit Kordelzug

Preis: Fr. 20.-



Farben: Gelb / Schwarz, Blau / Schwarz



Reisebegleiter Antarktis

Beschrieben werden die Geografie, Klima, Geschichte, Tierwelt und Reiserouten der Falklands, Südgeorgiens und der Antarktischen Halbinsel.

Tierwelt der Antarktis

Beschrieben werden mit Text und Bild zur Erkennung die Tierwelt der Antarktis und der Subantarktis.

Preis je Fr. 27.50 / Beide zusammen Fr. 50.-



In unserem Shop finden Sie diverse DVDs

Spitzbergen – Svalbard

Wissenswertes rund um die arktische Inselgruppe. Informationen zu Spitzbergen des langjährigen Expeditionsleiters Rolf Stange. Beschrieben werden die Geografie, Flora und Fauna, sowie die Reiserouten um Spitzbergen.

Das Buch ist ein unverzichtbarer Begleiter jedes Spitzbergenbesuchers.

560 Seiten / 21 x 15 cm
Preis: Fr. 42.50



Seidenfoulard



Delfine – hellgelb



Wale – hellblau

Grösse: 140 x 35 cm
Preis: Fr. 30.-

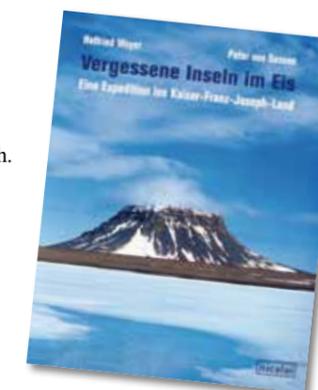
Vergessene Inseln im Eis

Weltweit erster Bildband über eine faszinierende kaum bekannte Region. Jahrelang war Franz-Joseph-Land absolutes Sperrgebiet in der russischen Arktis und erst seit wenigen Jahren ist es für den Tourismus zugänglich. Atemberaubend fotografiert von Helfried Weyer, dem durch unzählige Buchveröffentlichungen bekannten Fotografen.

160 Seiten, 29 x 25 cm

Fotos: Helfried Weyer
Texte: Peter von Sassen

Preis: Fr. 48.-



Schöne Umhängetasche aus Nylon

offenes Hauptfach mit zweitem flachen Einsteckfach mit bequemem Schultergurt
grosser Überschlag mit Klettverschluss
Grösse: B35 x H28 x T12 cm
Farben: weiss, schwarz, d'blau

Preis: Fr. 30.-

Sämtliche Artikel können Sie im Polarshop bestellen: www.polarshop.ch
Tel. +41 44 342 36 60 Fax +41 44 342 36 61



Wir sind ab Herbst 2014 wieder lieferbar! www.polarshop.ch

Luft und Licht

Dank alternativen Energien verursacht die Princess Elisabeth Antarctica Station keinerlei Emissionen. Damit bleibt Belgien weiterhin Pionier. Aber wie lange noch?

Text: Michael Wenger

Belgien hat eine lange Entdecker-Tradition, nicht nur in den Tiefen Afrikas. Seit 1897 der belgische Baron Adrien de Gerlache mit seiner berühmten Belgica-Expedition als erster Mensch in der Antarktis überwinterte, hat das Antarktis-Fieber auch diese europäische Nation gepackt. Adrien de Gerlache gelang etwas bis dahin Undenkbare: einen ganzen Winter im Eis der Antarktis zu verbringen. Dabei diente ihm sein Schiff als Unterkunft und als Basis für wissenschaftliche Untersuchungen, wie es zu Beginn der antarktischen Entdeckungsfahrten üblich war.

Belgien, das zu den Gründungsmitgliedern des Antarktis-Vertragssystems von 1959 zählt, errichtete seine erste Station im Zuge der ersten belgischen Antarktis-Expedition 1957–59 unter der Führung von Gaston de Gerlache, dem Sohn des belgischen Antarktis-Helden. Gaston und seine Männer bauten die Station auf dem Schelfeis des Dronning

Maud Land im norwegischen Sektor und nannten sie Base Roi Baudouin – eine zweite wurde während der Expedition von 1964–66 keine hundert Meter entfernt neu gebaut.

Die Stationen wurden für geophysikalische Forschungen und als Basis für die geographische, glaziologische und geologische Kartographierung dieses unbekanntes Gebietes genutzt.

Doch dem belgischen Staat ging nach und nach das Geld für Forschung in der Antarktis aus, weshalb die Stationen 1961 beziehungsweise 1967 aufgegeben wurden. 1971 stoppte die belgische Regierung ihre Unterstützung für antarktische Forschungen bis auf weiteres ganz.

Neue Ideen für die Zukunft

Expeditionen in die Antarktis waren und sind immer ein kostenaufwendiges Unternehmen. In den frühen Jahren waren es vor allem Nationalstolz und der Entdeckerdrang, die eine Finanzierung ermöglichten. Sowohl die Staaten wie auch Privatinvestoren, die sich lukrative Geschäfte erhofften, gaben Unsummen aus für die Durchführung der Antarktis-Expeditionen.

Doch mit dem Antarktis-Vertrag, der eine kommerzielle Nutzung der Antarktis verbietet und dafür Wissenschaft und Forschung stärkt, geriet die Antarktis und damit auch die Forschung etwas in Vergessenheit. Erst durch das Ozonloch und den Klimawandel gelangte die Antarktis wieder in den Fokus der Weltöffentlichkeit.

Auch in Belgien erwachte wieder der Wunsch nach einer dauerhafteren Präsenz. 1985 nahm das Land deshalb sein Antarktisprogramm wieder auf. Allerdings waren in der Zwischenzeit die Stationen Roi Baudouin zerfallen, weshalb Belgien logistisch auf die Zusammenarbeit mit anderen Staaten angewiesen war. Ein unhaltbarer Zustand für eine Nation, die einst Pionierin in der Antarktisforschung war... Eine eigene, neue, belgische Station musste her. Doch gut Ding will Weile haben, das gilt besonders in der Antarktis.

Fast 20 Jahre zogen durch das Land, bis der Polarforscher Alain Hubert und die beiden Klimatologen Hugo Declerq und André Berger die zündende Idee hatten: Sie gründeten 2002 in Brüssel die International Polar Foundation IPF. Das erklärte Ziel dieser internationalen Gesellschaft: mit Forschungsprojekten in den Polargebieten die Öffentlichkeit über den Klimawandel und dessen Folgen zu informieren sowie mit eigenen innovativen

Princess Elisabeth Antarctica Station
Position: 71,57 Grad Süd, 23,20 Grad Ost
Eröffnet: 15. Februar 2009
CO₂-Ausstoss: 0



Projekten für Nachhaltigkeit zu sensibilisieren. Belgien ging mit gutem Beispiel voran und erteilte der IPF kurz nach deren Gründung den Auftrag, eine Null-Emission-Station in der Antarktis zu errichten. Denn sollte dieses Vorhaben in einer so extremen Gegend wie der Antarktis gelingen, wären andere Null-Emission-Projekte überall auf der Welt möglich.

Was ist eine Null-Emission-Station? Statt sich auf fossile Brennstoffe zur Energiegewinnung zu verlassen, wie das bisher üblich war, sollte die neue Station zu 100 Prozent mit erneuerbaren Energiequellen betrieben werden und keinen fossilen CO₂-Ausstoss produzieren. In der Antarktis heisst das: Wind und Sonne nutzen, um Strom und Wärme zu generieren. In der Theorie eigentlich ein einfaches Konzept, denn beides ist dort zumindest während der Sommermonate im Überfluss vorhanden.

Die Ausführung war dann allerdings wesentlich komplizierter. Einerseits mussten schwierige technische Probleme und Fragen geklärt werden, andererseits galt es, logistische und finanzielle Hindernisse zu überwinden. Eines stand aber schon schnell fest: Der Name der neuen Station sollte Princess Elisabeth Antarctica Station sein, benannt nach der ältesten Tochter des belgischen Königs.

Suche nach dem idealen Ort

Die erste Schwierigkeit ergab sich schon bei der Frage: Wo soll man eine solche Station aufbauen? Und wie?

Die früheren Roi-Baudouin-Stationen wurden auf dem Schelfeis im Dronning Maud Land errichtet. Aus Erfahrung bot sich daher ein erneuter Aufbau in diesem Gebiet an. Doch Stationen auf dem Schelfeis sind nicht von Dauer, da das Schelfeis permanent in Bewegung ist.

Der neue Standort sollte aber auch nicht allzu weit im Landesinneren sein, weil sonst die Wege für den Materialtransport zu lang würden, und gleichzeitig am Rande des antarktischen Hochplateaus stehen, damit die kontinuierlichen Winde genutzt werden können.

Nach längerer Suche fand das Explorationsteam unter Alain Hubert schliesslich den idealen Ort: den Utsteinen-Nunatak in der Sor-Rondane-Bergkette, am Rande des ant-

arktischen Hochplateaus. Nunataks heissen die Bergspitzen, die aus den Gletschern rausragen.

Mehrere Umstände sprachen für diesen Ort. Zum einen die Tatsache, dass der Utsteinen aus Granit besteht und somit einen stabilen Untergrund für das Fundament der Station bildet. Zum anderen die meteorologischen Bedingungen mit kontinuierlichen Ostwinden und 100 von 120 möglichen Sonnentagen während der Sommermonate. Des weitern seine geografische Position mit einer Entfernung von rund 220 Kilometer von der Küste und einer Höhe von 1382 Metern über Meer – das vereinfacht den Transport von Gütern zur geplanten Stelle und bietet gleichzeitig die Möglichkeit, ein Flugfeld einzurichten.

Mehrjährige Bauphase

Im Jahr 2005 nahm ein Bauteam die logistischen Vorbereitungen für den Bau der Princess Elisabeth Antarctica Station vor Ort in Angriff. Schon im folgenden Südsommer, 2006, brachte ein Versorgungsschiff die ersten Container – auch eine von neun geplanten Windturbinen, die die Stromversorgung sicherstellen sollten. Die Testturbine erfüllte sämtliche Erwartungen: Sie lieferte genügend Strom und widerstand den bis zu 125 Stundenkilometern starken Winden, die im Gebiet des Utsteinen keine Seltenheit sind.

Ein weiteres Jahr später, pünktlich zu Beginn des Internationalen Polarjahres 2007–2009 war es soweit: Die Bauphase begann!

Zuerst wurden am Fuss des Utsteinen die technischen Gebäude errichtet, wo die einzelnen Teile der Station und die Maschinen überprüft werden mussten, bevor das Bauteam sie benutzen konnte. Die nächste Bauphase war eine der wichtigsten: das Aufstellen der Ankervorrichtungen. Mit Hilfe von starken Bohrern verankerten die Monteure die Metallstreben metertief im Granit. Um aber überhaupt bohren zu können, musste zuerst der unebene Untergrund mit Hilfe von Zementfundamenten ausgerichtet werden.

Nach der Verankerung der Metallstreben begann ein neues Team mit dem Aufbau der Holzkonstruktion. Holz hat den Vorteil, dass es gegenüber Temperaturschwankungen unempfindlicher ist und eine leichte, aber stabile Bauweise erlaubt. Auf die Holzkonstrukti-

on wurden nun Wandmodule fixiert, die aus Stahl, Aluminium, Holz, Holzwolle, Isolationswolle und Packpapier bestehen.

Der gesamte Aufbau funktionierte wie ein Puzzle: Die Designer der Station unter der Leitung von Johan Berte liessen die Teile in Belgien komplett fertigen. Ein russisches Transportschiff transportierte diese Puzzle-teile anschliessend in die Antarktis, wo sie das Montageteam nur noch zu einer Station zusammenbauen musste.

Am Ende der Saison stand die Station wind- und wetterfest, bereit, im darauf folgenden Jahr (2008/09) mit dem Innenausbau vollendet zu werden. Der begann allerdings im Freien: Neben den bereits errichteten neun Windturbinen musste das Konstruktionsteam Solarpanels über eine Fläche von über 400 Quadratmetern montieren. Im Inneren der Station waren dann die entsprechenden Verkabelung und Wasserleitungen sowie das Kontrollsystem plus die Wasseraufbereitungsanlage zu installieren.

Die letzten Arbeiten beinhalteten die Installation einer Satellitenschüssel für die Kommunikation via Breitband-Internet und eine Tankplattform für Fahrzeuge. Das Erstere ist besonders wichtig, da zum einen die Teams damit den Kontakt mit der Aussenwelt aufrechterhalten und Daten in Echtzeit hochladen können. Zum anderen erlaubt diese Verbindung die Steuerung und die Kontrolle der Stationssysteme auch direkt von Belgien aus. Endlich, am 15. Februar 2009, am Ende des Internationalen Polarjahres, wurde die Station feierlich in Betrieb genommen. Die erste Null-Emission-Station war Wirklichkeit geworden.

Neuste Technologie

Wie funktioniert diese Station? Betrachten wir zuerst eine «herkömmliche» polare Forschungsstation und ihr offensichtlichstes Energieproblem: Dieselgeneratoren liefern den Strom für sämtliche Geräte, geheizt wird ebenfalls mit dem Strom der Generatoren. Ein relativ grosser Teil dieser Wärme geht aber verloren, weil die Aussenwände im Verhältnis zu den extrem niedrigen Aussentemperaturen nur mangelhaft isoliert sind.

Im Gegensatz dazu bestehen bei der Null-Emission-Station die Wandmodule aus neun



Zum schnellen Aufbau wurden so viele Bauteile wie möglich vorgefertigt in die Antarktis geliefert (oben). Das Test-Windrad hat funktioniert. Jetzt können die restlichen Energielieferanten aufgestellt und verankert werden (unten).

Alle Bilder: IPF

verschiedenen Schichten (Edelstahl, Styropor, synthetischer Kautschuk, Silikon, Holz, Polystyren, Packpapier, Aluminium und Filz). Sie alle erfüllen zusätzlich zur Isolation verschiedene Zwecke wie das Zurückhalten von Wasserdampf.

Ergänzend reichert ein ausgeklügeltes Wärmeaustauschsystem die verbrauchte Luft mit Frischluft von aussen an und führt das Gemisch in die Innenräume zurück, wobei es gleichzeitig für eine gleichmässige Wärmeverteilung sorgt.

Dank der Kombination dieser beiden Massnahmen kommt die Princess Elisabeth Antarctica Station ohne Heizung aus: Die Kraft der Sonne, die Körperwärme der Bewohner und die Abwärme der elektrischen Geräte genügen, um die Station zu beheizen.

Den Strom für den Betrieb der Computer, Kochherde und Messgeräte liefern neun Windturbinen und 380 Quadratmeter Solarpanels – das sind 48 Prozent beziehungsweise 40 Prozent des Gesamtenergieverbrauchs bei einer durchschnittlichen Windgeschwindigkeit von 20 Stundenkilometern respektive 100 Sonnentagen pro Sommersaison.

Thermalsonnenpanels bringen Schnee zum Schmelzen und sorgen für heisses Wasser – das entspricht den restlichen 12 Prozent des Gesamtenergieverbrauchs. Ergebnis: Dieselmotoren sind nicht mehr nötig.

Ein sogenanntes Micro Smart Grid System verteilt den Strom aus den Windrädern und Solarpanels hochpräzise an die unterschiedlich genutzten Geräte im Stations-Innern: Ein zentraler Computer verwaltet die Energie und weist bestimmten Systemen und Endverbrauchern die benötigte Energie zu, je nach Verfügbarkeit. Dabei berücksichtigt es in erster Priorität die wichtigen Systeme, in zweiter Priorität bestimmte Tagesaktivitäten und zum Schluss die privaten Bedürfnisse.

Überschüssige Energie wird automatisch in Batterien gespeichert, die in einem separaten Raum stehen und bei schlechten Aussenbedingungen eine adäquate Energieversorgung gewährleisten.

Schutz durch Recycling

Das Abwasser wird zu 100 Prozent rezykliert, wobei 60 Prozent des Abwassers durch Bioreaktoren, Aktivkohlefilter und UV-Behand-

lung wiederaufbereitet werden. Den restlichen 40 Prozent entzieht eine weitere Anlage erneut Schlacke, das übrigbleibende Schmutzwasser wird in eine Gletscherspalte geschüttet. Dieses Vorgehen steht im Einklang mit den Rahmenbedingungen des Antarktisvertrages.

Die Schlacke und überhaupt sämtlicher Müll wird in Containern gesammelt und am Ende jeder Saison per Schiff abtransportiert – fein säuberlich sortiert, wie es sich gehört.

Seit der Eröffnung der Station sind die technischen Entwicklungen allerdings nicht stehen geblieben. Mittlerweile sind die Solarpanels durch noch leistungsfähigere Panels ersetzt. Auch die Batterien wurden durch solche mit noch grösserer Speicherfähigkeit ersetzt.

Alles in allem rechnen die Erbauer mit einer Lebensdauer der gesamten Anlage von mindestens 25 Jahren.

Entdeckungen und Erfolge

Wie die meisten Stationen in dieser extremen Umwelt wird sie nicht ganzjährig betrieben, sondern nur während der südlichen Sommersaison, das heisst von November bis Februar. In dieser Zeit sind 25 bis 40 Leute in der Station beheimatet. Neben dem Stationsleiter, einem Stationsarzt und diversem technischem Personal sind es vor allem internationale Teams von Wissenschaftlern, die in der Station leben und arbeiten. Insgesamt 13 verschiedene Projekte von Biologie bis Astronomie nutzen die Station als Startpunkt für ihre Arbeiten, Teams aus Ländern wie Japan, Norwegen, Deutschland und Frankreich.

Die Projekte laufen teilweise bereits seit mehreren Jahren und haben schon überaus spannende Resultate gebracht. Beispielsweise den Fund von 425 Meteoriten 140 Kilometer südlich der Station, darunter einen sensationellen 18 Kilogramm schweren Brocken. Geradezu Berühmtheit erlangte die Station im Dezember 2012 mit der Entdeckung einer bisher unbekannt Kolonie von Kaiserpinguinen. Alain Hubert, Stationsleiter und Präsident der International Polar Foundation, hatte aufgrund von Satellitenaufnahmen eine rund 9000 Tiere zählende Kaiserpinguinkolonie ausgemacht und aufgespürt.

Diese Entdeckungen zeigen zusammen mit den übrigen Projekten klar die Wichtigkeit

einer solchen Forschungsstation. Man könnte also annehmen, dass die Zukunft der Princess Elisabeth Antarctica Station gesichert sei, zumal sie als Null-Emission-Station ein weltweit einzigartiges Pionierprojekt darstellt. Doch so einfach ist das nicht...

Unsichere Zukunft

Denn wie beinahe überall in der Welt ist auch in Belgien das Geld knapp. Am Beispiel der Vorkommnisse aus den 1970er-Jahren kann man erahnen, worauf das hinausläuft... Als internationales Projekt ist die Princess Elisabeth Antarctica Station durch die globale Wirtschaftskrise heute genauso gefährdet wie einst die Roi-Baudouin-Stationen.

Kurz: Durch die Sparmassnahmen der Staaten, allen voran der USA, wird es zunehmend schwierig, Gelder für Forschungsprojekte und den Betrieb der kostspieligen Polarstationen aufzutreiben. Einige Staaten haben ihre Stationen bereits geschlossen, andere haben ihre «Aussenposten» zumindest betrieblich «gesundgeschrumpft».

Auch der belgische Staat und Partnerorganisationen der Princess Elisabeth Antarctica Station sind von der Krise nicht verschont. Nachdem noch im Januar 2014 eine Zusammenarbeit zwischen der privaten International Polar Foundation und dem staatlichen französischen Polarinstitut angekündigt wurde, erklärte das Institut zwei Monate später, dass diese Kollaboration doch nicht zustandekommen wird. Frankreich betreibt bereits zwei Stationen in der Antarktis, auf der Rossmeerseite, eine davon in Zusammenarbeit mit Italien. Die Gründe für den Rückzug aus der Kooperation mit Belgien sind nicht bekannt, könnten aber finanzieller Natur sein.

In Belgien selbst wird wenigstens noch um das staatliche Unterstützungsgeld gestritten, statt es einfach ganz zu streichen. Mitte März dieses Jahres erklärte der zuständige belgische Minister für Wissenschaftspolitik Philippe Courard offen, dass die Zusammenarbeit mit der International Polar Foundation noch einmal überprüft und eventuell sogar eine finanzielle Beteiligung in Frage gestellt werden müsse. Als Grund dafür schob er allerdings nicht die Geldknappheit im Staatshaushalt vor, sondern argumentierte mit den Finanzierungsstrukturen und Mitspra-



Blick ins Innere der Station: Die in Holz ausgekleidete Kantine ist gleichzeitig Begegnungsraum.

cherechten unter IPF-Präsident Alain Hubert. Der belgische Staat forderte eine Restrukturierung der Stationsleitung und die Einsetzung eines Steuergremiums, bestehend aus 16 Personen. Plus mehr Mitspracherecht bei finanziellen Belangen.

Der Direktor der belgischen Wissenschaftsbehörde, Philippe Mettens, hatte sich schon im Dezember 2013 gegen die IPF gestellt und warf Alain Hubert vor, dass der Staat bloss zahlen dürfe, ohne mitreden zu können. Zu Beginn wurde der Bau der Station zu 70 Prozent aus privaten Mitteln finanziert, nur 30 Prozent kamen von der belgischen Regierung selbst. Im Jahr 2010 hatte die IPF die Station dem belgischen Staat geschenkt, war aber immer noch die Betreiberin und die offizielle Stelle der Antarktisforschung via das belgische Polarsekretariat. Zurzeit finanziert der Staat zwei Drittel des Gesamtbudgets.

Alain Hubert musste Anfang vergangenen April vor dem Parlament Rede und Antwort stehen, bevor dieses über die Zukunft der Station und des belgischen Antarktisprogrammes entschied. In letzter Minute wurde eine

Übereinkunft getroffen, mit der beide Seiten leben können.

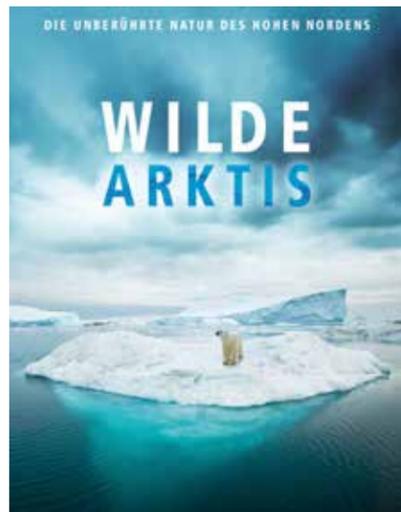
Diese sieht vor, dass der belgische Staat 65 Prozent des Geldes für den Betrieb der Saison 2014/15 ausbezahlen wird. Eine Erhöhung auf 85 Prozent ist in Aussicht gestellt, wenn die IPF und der Staat eine zusätzliche Übereinkunft über die Restrukturierung des Managements der Station treffen. Deren Ziel ist die Umstrukturierung der privaten IPF in eine Vereinigung ohne Gewinnerzielungsabsicht (ASBL). Alain Hubert hat bereits ein Einlenken signalisiert. Also wieder alles klar im Staate Belgien?

Die Schweiz als Partnerin?

Mitnichten. Denn gegen Alain Hubert ist immer noch eine Untersuchung im Gange, die von Philippe Mettens eingereicht wurde. Auch in den Bereichen Kooperationspartner und langfristige Finanzierung sind noch nicht alle Weichen gestellt. Immerhin: Noch ist die Princess Elisabeth Antarctica Station nicht eingefroren. Inzwischen hat sich mit der Schweiz sogar eine mögliche neue Verbünde-

te gemeldet: Die Schweiz hat offiziell Interesse an einer Zusammenarbeit mit der IPF im Bereich der Forschung in der Antarktis angemeldet. In einem Interview mit einer belgischen Tageszeitung erklärte Alain Hubert bereits Ende März, dass eine Zusammenarbeit zwischen Belgien und der Schweiz durchaus Sinn mache, zumal die beiden Länder bereits jetzt schon mit vereinten Kräften an einzelnen Projekten arbeiten.

Doch für eine Zusammenarbeit muss die Schweiz zuerst das Madrider Protokoll zum Schutz der antarktischen Umwelt ratifizieren. Diese Bestrebungen seien im Gange. Tatsächlich ist die Vernehmlassung zur «Genehmigung des Umweltprotokolls zum Antarktisvertrag» für den März dieses Jahres geplant gewesen. Leider war bis zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe von Schweizer Seite noch kein offizieller Abschluss vorhanden. Jedoch sind schon seit einer Weile Gerüchte im Umlauf, die eine stärkere Beteiligung der Schweiz bei Forschungen in der Antarktis bis hin zu einer Stationsbeteiligung oder sogar einer eigenen Station thematisieren.



Wilde Arktis

Andrew Zikkings und Evie Wrights vierteilige Dokumentarfilm-Serie über die Arktis erscheint jetzt auch auf DVD. Ein Bildgenuss.

In vier Teilen unternehmen die Serienproduzenten Andrew Zicking und Evie Wright eine Reise durch die Arktis: Vom Arktischen Ozean zur Taiga, zur Tundra und in den Norden Islands offenbaren sie uns die Schönheit und die Vielfalt der Landschaft, der Fauna

Andrew Zicking und Evie Wright:
«Wilde Arktis», Doppel-DVD.

und der Flora rund um die nordpolaren Gebiete. Sie schaffen dabei atemberaubende Luftaufnahmen und beobachten Tiere und Pflanzen in verblüffendem Zeitraffer. Die englisch-holländische Koproduktion wurde in der deutschen Fassung 2012 auf Arte ausgestrahlt und erscheint nun beim Label Lighthouse komplett auf zwei DVDs beziehungsweise Blu-Ray-Discs mit einer Gesamtlänge von 180 Minuten, gesprochen von Christian Brückner. Wer sich gerne von grossartigen Bildern überwältigen lässt, ist hier genau richtig.

IMPRESSUM

Auflage: 75'000

Herausgeber:
PolarNEWS GmbH,
CH-8049 Zürich

Redaktion:
Christian Hug, Heiner & Rosamaria Kubny

Redaktion Schweiz:
PolarNEWS
Ackersteinstrasse 20, CH-8049 Zürich
Tel.: +41 44 342 36 60
Fax: +41 44 342 36 61
Mail: redaktion@polarnews.ch
Web: www.polarnews.ch

Redaktion Deutschland:
PolarNEWS
Am Kaltenborn 49-51
D-61462 Königstein

Blattmacher: Christian Hug, CH-6370 Stans

Layout: HUGdesign, CH-1792 Guschelmuth

Bildredaktion: Sandra Floreano, CH-8052 Zürich

Korrektorat:
Agatha Flury, CH-6370 Stans

Druck: pmc, CH-8618 Oetwil am See

Anzeigen:
PolarNEWS GmbH, CH-8049 Zürich
Tel.: +41 44 342 36 60
Fax: +41 44 342 36 61
Mail: redaktion@polarnews.ch

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Peter Balwin, Greta Paulsdottir, Martha Cerny,
Michael Wenger, Howard Whelan

Bilder:
Mads Pihl, Donald LeRoi, Franco Banfi, Jim Brandenburg, Charles Michel, International Polar Foundation, Ohio State University, Ben Wallis, Greg Von Doersten, Goran Thulin

Gefällt mir:
PolarNEWS
auf Facebook!

Am Ende der Eiszeit

Dort, wo sich der Klimawandel am meisten auswirkt, finden zurzeit die grössten sozialen und wirtschaftlichen Umwälzungen statt. Der deutsche Journalist Klaus Scherer ist rund um die Arktis gereist und fasst seine Erkenntnisse in einem spannenden Buch zusammen.



Klaus Scherer: «Am Ende der Eiszeit – Die Arktis im Wandel», 288 Seiten.

Wurde aber auch Zeit, dass sich einer alles vor Ort anschaut und aus neutraler Sicht berichtet, wie sich der Klimawandel in den verschiedenen Gebieten der Arktis auswirkt. Klaus Scherer, Reporter des Fernsehsenders NDR, hat sich bereits in mehreren Büchern mit der Arktis befasst («Auf dem Polarkreis unterwegs», «Von Sibirien nach Japan»). Für sein neues Werk ist er weit gereist, von Grönland nach Island durch den skandinavischen und russischen Norden über die Beringstrasse bis nach Alaska, und hat dabei mit vielen Leuten gesprochen. Seine Beobachtungen fasst er nun in mehreren Reportagen zusammen, die allesamt sehr informativ und angenehm zu lesen sind, aber nie mit dem Mahnfinger drohen. «Am Ende der Eiszeit – Die Arktis im Wandel» von Klaus Scherer ist beim Piper-Verlag erschienen.

Radio Wal

Die Organisationen Scientific American und Citizen Science Alliance stellen regelmässig Forschungsprojekte ins Internet, bei denen wir Laien mithelfen können beim Ordnen und Klassifizieren von Forschungsdaten. Eines ihrer Projekte heisst wie eine Radiostation Whale FM und es geht um die Gesänge von Orcas und Grindwalen: Hunderte von «Sprechsequenzen» der Wale sind im Netz grafisch dargestellt, und nun geht es darum, ähnliche Sequenzen zusammenzustellen. Aufregend. Die Seite ist in Englisch, aber leicht verständlich: www.whale.fm

Save The Arctic



Vivienne Westwood, Designerin.



George Clooney, Schauspieler.



Paloma Faith, Musikerin.

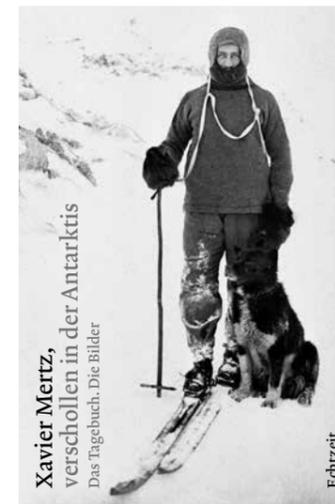
Greenpeace sammelt Unterschriften für eine Petition zum Schutz der Arktis und gegen Ölbohrungen und Umweltzerstörungen. Unterstützt wird die Kampagne von Prominenten wie dem Model Jerry Hall, dem Schauspieler George Clooney und dem Musiker Chris Martin, die mit T-Shirts für mehr Unterschriften werben. Ausführliche Infos zur Kampagne und zur Bedrohung der Arktis sowie die Möglichkeit, die Petition zu unterschreiben, auf www.savethearctic.org. Da machen wir selbstverständlich mit. (Bilder: Andy Gotts MBE)

Xavier Mertz

Der Zürcher Journalist Jost auf der Maur hat sich tief in die Archive eingewühlt und zeichnet akribisch das tödliche Abenteuer des ersten Schweizer in der Antarktis nach.

Der Basler Xavier Mertz war als Dokumentarist und Hundebetreuer Mitglied der Expedition von Douglas Mawson – und kam 1913 während eines Vermessungs-Ausflugs auf tragische Weise ums Leben (siehe auch PolarNEWS Nummer 16 vom Dezember 2012). Mit grosser Sorgfalt hat Jost auf der Maur nun Xavier Mertz' Leben und Sterben recherchiert und dessen letztes Abenteuer spannend niedergeschrieben, wobei er ausführlich aus den erhaltenen Briefen und Dokumenten von Mertz zitiert.

In einem zweiten Band kommentiert der Basler Historiker und Geograf Martin Riggbach mehr als hundert Originalbilder der Douglas-Mawson-Expedition und ergänzt diese mit Landkarten. Beide Bücher sind in einem Schuber vereint: «Xavier Mertz, verschollen in der Antarktis» ist im Verlag Echtzeit erschienen.



Jost auf der Maur: «Xavier Mertz, verschollen in der Antarktis», Doppelband im Schuber.

Hoping for the best

2014 jährt sich zum 100. Mal der Versuch des Antarktisforschers Sir Ernest Shackleton, den Südpol mit Hundeschlitten zu überqueren. Diese abenteuerliche Reise dient der Zürcher Theatergruppe EberhardGalati als Startpunkt für eine Expedition auf der Bühne durch szenische, musikalische und experimentelle Annäherungen an das Versagen. In letzter Konsequenz stellen sie dabei auch ihr eigenes Schaffen in Frage und durchleuchten den Theaterabend selbst auf seinen Erfolg oder sein Misslingen. Anspruchsvoll, aber spannend. Das Stück heisst etwas umständlich «Hoping for the best but expecting the worst». Geplante Aufführungsdaten sind unter www.eberhardgalati.ch zu finden.



Erfolg oder Scheitern? Szene aus dem Stück rund um Shackleton.

Watterschmöcker

Dass Hubert Wilkins für seine Expeditionen die neuste Technik einsetzte, machte ihn zum ersten Pionier der Moderne. Dabei wollte er nur wissen, wie das Wetter morgen wird.

Text: Christian Hug

22. August 1931, nördlich von Spitzbergen am Rande der polaren Eiskappe, 18 Mann und ein U-Boot. Schiffstaucher Frank Crilley hat soeben festgestellt, dass beide Tiefenruder der «Nautilus» abgebrochen und gesunken sind. Somit war zwar endlich der Grund gefunden, warum das U-Boot auf Fahrt seit Tagen ruckelte und rumpelte. Aber der Zeitpunkt und die Umstände hätten ungünstiger nicht sein können.

Denn beim ersten Anlauf vor zwei Monaten musste die «Nautilus» nach einem SOS-Notruf gerettet werden, die Reparatur der kaputten Motoren in England nahm Wochen in Anspruch, der Zeitplan war aus den Fugen geraten, der Winter stand vor der Tür, die Eiskappe hatte bereits zu wachsen begonnen... Zeitlich gesehen war Ende August die allerletzte Möglichkeit, unter das Eis zu tauchen – und jetzt das: Tiefenruder weg. Wie sollte man da noch zum Nordpol gelangen?

Ja, der Nordpol! Er war das Ziel der Wilkins-Ellsworth Trans-Arctic Submarine Expedition unter dem Kommando des Australiers Hubert Wilkins. Beziehungsweise: Zum ersten Mal überhaupt sollte ein U-Boot unter dem Eis hindurchtauchen und bis zum Nordpol vorstossen. Eine Eroberung von unten. Hubert Wilkins liess die «Nautilus» ans Packeis andocken und hiess die Besatzung aussteigen. Weiterfahren oder aufhören? Aufhören, sofort, wir sind doch nicht lebensmüde! «Ohne Ausnahme wollten alle Männer des Boots umgehend zurückkehren», schrieb Kommandant Wilkins später in seinem Bericht. «Das zu tun würde aber den kompletten Misserfolg bedeuten. Als Kommandant des Schiffes befahl ich, das Experiment fortzusetzen.»

War das ganze Unternehmen also doch nichts weiter als ein Suizidkommando, wie die Zeitungen seit Monaten gefrotzelt hatten? Natürlich: Würde Wilkins den Nordpol erreichen, wären ihm Entdecker-Ruhm und Pionier-Ehre auf ewig sicher, und vor dem Tod hatte Hubert Wilkins nicht die geringste Angst, wie wir noch sehen werden. Aber Abenteuerlust war nicht der Grund, warum er den Befehl zum Weitermachen erteilte.

Ein Pionier der Technik

Sein Antrieb war das U-Boot selbst: Unterwasserschiffe hatten im Ersten Weltkrieg 1914–1918 als neue Art von Kampfgerät einen riesigen Entwicklungsschub erfahren und im Krieg eine recht grosse Bedeutung erlangt. U-Boote waren nun auch für den zivilen Einsatz auf dem neusten Stand des technisch Machbaren. Genau diese Technik wollte Wilkins für seine Expedition nutzen, und zwar für die Forschung, präzise: für die Klimaforschung.

Davon war Hubert Wilkins geradezu besessen: von der Technik und vom Klima. Mit der Wilkins-Ellsworth Trans-Arctic Submarine Expedition wollte er beweisen, dass man beides gewinnbringend zusammenführen kann. Dabei hatte er das schon lange vor der U-Boot-Expedition bewiesen. Hubert Wilkins, damals 43 Jahre alt, war 1931 einer der weltweit berühmtesten Menschen. Er galt schon damals als der erste moderne Entdecker, weil er nicht wie die bisherigen Pioniere mit Schlitten und Hunden neuen Horizonten entgegenmarschierte – obwohl auch er Tausende von Kilometern zu Fuss auf dem ewigen Eis zurückgelegt und in klapprigen Baracken überwintert hatte. Wilkins war berühmt, weil er als einer der ersten erkannte, dass man mit moderner Technologie sehr viel effizienter

erkunden und natürlich auch forschen konnte – und nebenbei gleichzeitig die Technik selber vorantrieb.

Letztlich war es aber nicht mal die Technik, die Wilkins am meisten interessierte, sondern das, was sie ermöglichte: neue Erkenntnisse in der globalen Wetterforschung. Auch in diesem Bereich war Wilkins seiner Zeit weit voraus.

Die Pole als Schlüssel

Wilkins' lebenslanger Wunsch, das Wetter zu verstehen, wurzelt in seiner Kindheit. Genau so wie sein Hang zum Abenteuer. Geboren am 31. Oktober 1888, wuchs er als jüngstes von 13 Kindern in einer Schafzüchterfamilie im südaustralischen Nefield auf. Diese Gegend wurde einst neuen Siedlern wie seinem deutschstämmigen Grossvater als zukünftiges Reis-, Opium- und Schafwolle-Paradies angepriesen. Hubert war mit seinen Aborigines-Freunden oft in der Wildnis und lernte von ihnen allerlei Tricks, wie man mit der harschen Natur zurechtkommt.

Das Paradies erwies sich dann aber eher als Hölle: Von 1896 bis 1902 herrschte in Südaustralien eine verheerende Dürreperiode, Tiere verdursteten zu Tausenden, Siedler mussten ihre Höfe aufgeben. Just an Huberts 17. Geburtstag verkaufte auch sein Vater Harry die 400 Hektaren grosse Farm, die Familie zog in einen Vorort von Adelaide. Hubert wollte nicht hinnehmen, dass die Menschheit Wetterphänomenen mit so dramatischen Auswirkungen hilflos ausgeliefert sein sollte.

Als Kameramann für die Wochenschau kam Wilkins 1913–16 zum ersten Mal in die Arktis.



Alle Bilder: Ohio State University



1919 endet der Wettflug von London nach Sydney für das Team Wilkins mit einem Crash auf Kreta. Wilkins: «Wir haben um Geld gebettelt, Flugzeuge gekauft, sind sie geflogen und haben sie zerschmettert, wieder geflickt und uns selber zerschmettert.»

Konnte man sich dagegen nicht wappnen? Gab es denn keine Möglichkeit, Wind und Wetter mit wissenschaftlichen Mitteln vorauszusehen? Natürlich gab es damals schon Wetterkundler, aber die untersuchten, wenn überhaupt, nur das lokale Wetter. Hubert aber dachte in grossen Horizonten. Er schrieb: «Wir wissen von der Geologie, dass gewisse Naturgesetze die Erde nachhaltig verändern. Warum sollte es also nicht möglich sein, die Erdatmosphäre zu studieren und zu verstehen, nach welchen Gesetzen Regen- und Dürreperioden entstehen?» Er betrachtete die polaren Gebiete als Schlüssel zum Verständnis des globalen Klimas. Als er Jahre später als filmender Journalist die wegen Missernten grassierende Hungerkatastrophe von Russland 1921/22 dokumentierte, fasste er den Entschluss, sein ganzes Leben der Erforschung des Klimas zu widmen. Und er schmiedete auch gleich einen Plan: 20 Jahre lang wollte er in der Welt herumreisen und wissenschaftliche Daten sammeln. Die nächsten 20 Jahre wollte er aus den Daten die richtigen Schlüsse ziehen und daraus ein globales meteorologisches Beobachtungs- und Wettervorhersage-System entwickeln. Wie überaus nützlich ihm bei diesem Vorhaben die neue Technik sein konnte, wurde Hubert Wilkins schon klar, kurz nachdem seine Familie nach Adelaide gezogen war. Um seine Ausbildung zum Mathematiker und Technischen Zeichner zu finanzieren, arbeitete er

nebenbei in einer Motorenfabrik. Im Flickenshop von Antriebsmaschinen war der junge Wilkins offenbar begabt, denn eines schönen Tages 1905 fragte ihn ein Mann auf offener Strasse, ob er sein defektes Gerät reparieren könne, es stehe just im Zelt da drüben.

Die Welt im Film

Das defekte Gerät entpuppte sich als Film-Abspiel-Maschine, und so sah Wilkins zum ersten Mal in seinem Leben bewegte Bilder – das Kino war damals gerade erst erfunden worden. Sofort erkannte Wilkins das Potenzial der Filmkamera als Hilfsmittel für seine geplante Klimaforschung. Spontan brach Wilkins die Schule ab, schloss sich für eineinhalb Jahre diesem Wanderkino an, siedelte nach Sydney über und arbeitete als Kameramann, bis er 1911 das Angebot erhielt, für die Gaumont-Studios in London zu arbeiten. Natürlich nahm Wilkins das Angebot an, denn die Gaumont-Studios waren die berühmtesten Filmstudios der Welt, ihre Wochenschauen waren heisser begehrt als heute alle Filme von George Clooney zusammen genommen. Allein in den ersten 18 Monaten in London bereiste Wilkins 27 Länder mit der Filmkamera. Und schon mit einem seiner ersten Aufträge erlangte er selber Berühmtheit: Während einer Reportage über den Waffenschmuggel von Italien nach Tunesien im tunesischen Unabhängigkeitskampf wurde er

verschleppt und in der Wüste gefangen gehalten. Ihm gelang die Flucht, er schlug sich durch die Wüste nach London zurück und wurde mit der mehrteiligen Radioreportage «The Adventure Thrills» zum Starjournalisten mit einem 2000 Pfund schweren Zweijahresvertrag für Gaumont (normalerweise verdienten Wochenschau-Journalisten in derselben Zeitspanne 300 Pfund).

Die nächsten Schritte

Die nächste grosse Wende in seinem Werdegang zum Forscher kam schon bald, 1912 während einer Reportage über die erste Flugschule Englands in Hendon in der Nähe von London. Fliegerei war damals so jung und aufregend wie das Kino, 50'000 Besucher pilgerten jeweils zu den Flugschauen in Hendon, und die Wahrscheinlichkeit, einen abstürzenden Flieger zu sehen, war recht hoch – die Flugzeuge hatten noch nicht mal Bremsen an den Rädern. Auch Wilkins war von der Fliegerei angetan – weil sie ihm ermöglichte, die Kamera in den Himmel zu heben und die Welt von oben zu beobachten. Es dauerte nicht lange, und Wilkins begann eine Ausbildung zum Piloten. Ein Jahr später wurde es ihm möglich, die Arktis endlich mit eigenen Augen zu sehen und zu erkunden: 1913 bis 1916 begleitete er als Filmer die Canadian Arctic Expedition von Vilhjálmur Stefánsson. Unglücklicherweise geriet das Schiff in Packeis, sank und

riss viele Männer in den Tod. Der Rest der Mannschaft kämpfte monatelang ums Überleben, bevor sie in einer aufwendigen und schwierigen Rettungsaktion geborgen wurden. Der unerschrockene Wilkins spielte dabei eine wichtige Rolle als Verbindungsmann zwischen den aufgesplitteten Teams. Angst hatte Wilkins dabei kaum. «Abenteuer ist nur ein Wort, mit dem man ungeplante Überraschungen schönredet», sagte er einmal. «Die kann man aber verhindern, indem man eine Expedition minutiös vorbereitet.» Wilkins' Wochenschau-Beiträge waren der Knüller, weil er sich fortan todesverachtend und ohne Scheu in jedes Kriegsgebiet wagte und die spektakulärsten Schlachtaufnahmen nach Hause brachte.

Dienst in der Armee

Um wie viel gefährlicher dieser Job im Vergleich zu heute war, lässt sich aus einem Wilkins-Zitat aus dieser Zeit erahnen: «Man muss in die Gefahrenzone hineingehen, um feststellen zu können, ob man sich überhaupt in einer Gefahrenzone befindet.» Wilkins tat dies im Balkankrieg übrigens mit einem Motorrad. Einmal geriet er dabei zwischen die Fronten und stand schon vor dem türkischen Erschiessungskommando, bevor er in letzter Sekunde gerettet wurde. 1917 meldete er sich zur australischen Armee und wurde angenommen, obwohl er sich weigerte, eine Waffe zu tragen. Zwei Jahre lang war er als Kriegsreporter im Einsatz, gemeinsam mit seinem Landsmann Frank Hurley –



In seinen Dokfilmen über die australische Tierwelt 1923–25 setzte sich Wilkins für die Aborigines ein.

ja genau: dem Frank Hurley, der als Fotograf bei Ernest Shackletons spektakulärer Endurance-Expedition in die Antarktis mit in der Mannschaft war. Die beiden hatten sich während der Gefechtsphasen viel zu erzählen. Bei seinen Einsätzen wurde Wilkins neunmal verwundet, zweimal wurde er mit dem Military Cross ausgezeichnet.

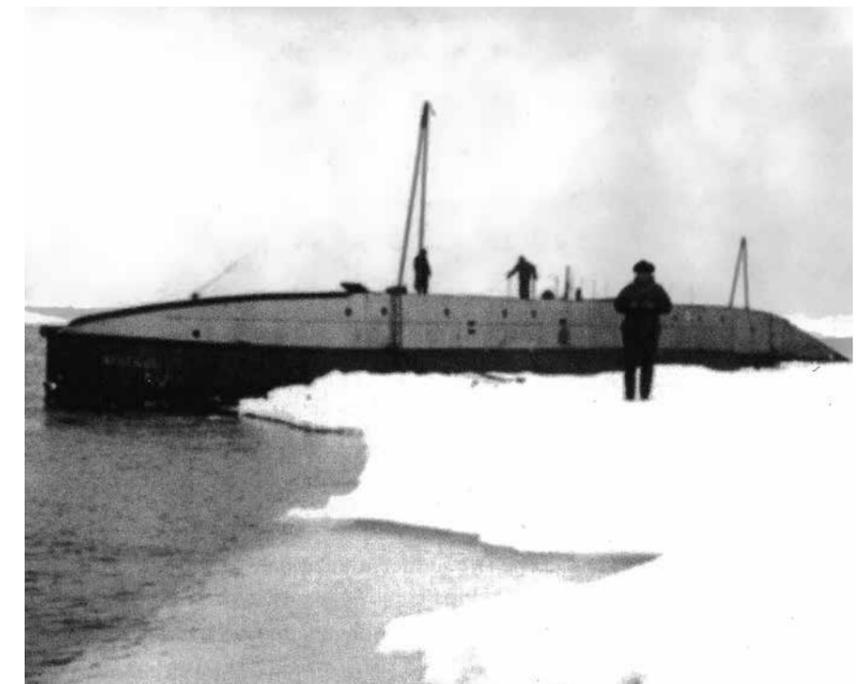
Hochtrabende Pläne

Nach dem Ersten Weltkrieg gehörte die Welt wieder Hubert Wilkins und seinem Forscherdrang. Während die Siegermächte in Versailles die Welt neu unter sich aufteilten, sass Wilkins in einem chinesischen Restaurant am Londoner Piccadilly Circus und dachte darüber nach, wie er Orte erreichen konnte, die noch nicht mal auf der Weltkarte verzeichnet waren. Er skizzierte Flugrouten auf das Tischtuch, das ihm als Landkarte diente. Sein Plan: die Antarktis überfliegen. Einerseits. Andererseits hatte er vor, am gegenüberliegenden Ende der Welt zum Nordpol zu fliegen und die erste von vielen meteorologischen Messstationen einzurichten. Weder das eine noch das andere war bisher je einem Menschen gelungen. Verständlich also, dass kein einziger Flugzeughersteller und noch nicht mal die Zeppelin-Werke diese wagemutigen Vorhaben unterstützen wollten, im Gegenteil: Wilkins erntete Hohn und Häme für seine Ideen. Und ein internationales Netzwerk von meteorologischen Messstationen zur Vorhersage von globalen Grosswetterlagen? Wie irrwitzig

war das denn... Also nahm Wilkins fürs Erste an einem international ausgeschriebenen Wettflug von London nach Sydney teil, wo er aber schon in Kreta eine spektakuläre Bruchlandung hinlegte. Die Weltpresse bezeichnete diesen Wettbewerb übrigens als hirnrissigen Blödsinn für Lebensmüde. Zwei Piloten starben tatsächlich. Inzwischen war das Jahr 1920 angebrochen und Hubert Wilkins 32 Jahre alt. Kaum ein Mensch hatte mehr von der Welt gesehen und mehr Abenteuer durchgemacht als er. Doch für ihn begann erst jetzt die Phase, auf die er all die Jahre gewartet hatte: seine Reisen in die nord- und südpolaren Gebiete. In der Zeit von 1920 bis 1937 nahm er an sage und schreibe elf Expeditionen in die Arktis oder in die Antarktis teil, einige unter seiner Leitung. Er nutzte dabei jede erdenkliche Art von Fortbewegungsmitteln, brachte deren Technik auf den neusten Stand und stiess immer wieder in unbekannte Gefilde vor.

Seiner Zeit voraus

Zwischendurch fotografierte er ein paar Wochen lang die Quäker in Russland, filmte während zweier Jahre die Tierwelt Australiens und schrieb Bücher. 1928 heiratete er in Cleveland die australische Schauspielerin Suzanne Evans, die als Suzanne Bennett Theaterkarriere machte. Die Ehe blieb zwar kinderlos, hielt aber ein Leben lang. Und was hat das alles gebracht? Wer Wilkins' Leben einzig nach den Massstäben des mess-



22. August 1931: Die Nautilus dockt ans Packeis an. Die Tiefenruder fehlen. Was nun? Wilkins entscheidet: Wir versuchen wenigstens. Ein paar Tage später gibt er auf.



Ocean
Expeditions
Expedition Support Vessels

Das Beste der Antarktis!

Wir sind Pioniere in Sachen Antarktis-Expeditionen mit Yachten. Lassen Sie sich von uns zu den faszinierendsten Zielen in dieser einzigartigen Region entführen!

Seit 1997 stellt Ocean Expeditions spezialisierte Unterstützung bei Expeditionen um den Polarkreis zur Verfügung.

BBC, National Geographic, Red Bull, Discovery Channel, Shackleton Epic, Australian Antarctic Division, NOAA, British Antarctic Survey und viele weitere, inklusive eines Hauchs von Abenteuer.

Für weitere Informationen:
www.ocean-expeditions.com
ben@ocean-expeditions.com

Film

Öko-Tourismus

Abenteuer

Wissenschaft



Wilkins Frau Suzanne Evans bezeichnete sich scherzhaft als «die einsamste Ehefrau der Welt». Die beiden waren 29 Jahre glücklich verheiratet.



Parade in New York 1930 nach der Wilkins-Hearst Antarctic Expedition: Es war die zweite Konfettiparade für Wilkins innerhalb eines Jahres.

baren Erfolgs bewertet, ist schnell fertig mit Aufzählen: Wilkins absolvierte 1928 den ersten Motorflug in der Antarktis und tauchte 1931 als erster mit einem U-Boot unter das nördliche Packeis. Genau betrachtet hatten sämtliche Polarexpeditionen, bei denen Wilkins dabei war, ihr definiertes Ziel nicht erreicht, man könnte auch sagen: sie sind gescheitert.

Aber das ist in der Bilanz von Wilkins' Leben unbedeutend. Entscheidend sind sein ungebändigter Wille, in immer neue Dimensionen der Polarforschung vorzudringen, und die Tatkraft, die dazu notwendigen technischen Hilfsmittel weiterzuentwickeln und optimal zu nutzen. Die heutige Polarforschung wäre nicht da, wo sie ist, hätte Wilkins nicht immer wieder neue Möglichkeiten ausprobiert.

Dabei war er seiner Zeit meist voraus. Den ersten Flug zum Nord- beziehungsweise Südpol wollte er schon 1919 in Angriff nehmen – im Norden haben das Roald Amundsen, Lincoln Ellsworth und Umberto Nobile erst 1926 geschafft, im Süden drei Jahre später Richard Evelyn Byrd.

Bereits 1923 unterbreitet Wilkins der Royal Meteorological Society einen Plan, 50 Wetterstationen in den polaren Gebieten aufzubauen, diese miteinander zu vernetzen und die Daten gesamthaft auszuwerten, um präzise Grossraum-Wettervorhersagen machen zu können. Die Royal Meteorological Society fand den Plan damals unrealistisch. Erst 28 Jahre später wurde aufgrund von Wilkins' Plänen die World Meteorological Society gegründet, die heute genau das tut, was Wilkins vorschwebte. So kann man, auch wenn der Pionier seiner Zeit weit voraus war, rückbli-

ckend sagen, dass Wilkins sein Lebensziel erreicht hat: die Verbesserung der globalen Wetterprognosen.

Ewige Ruhe am Nordpol

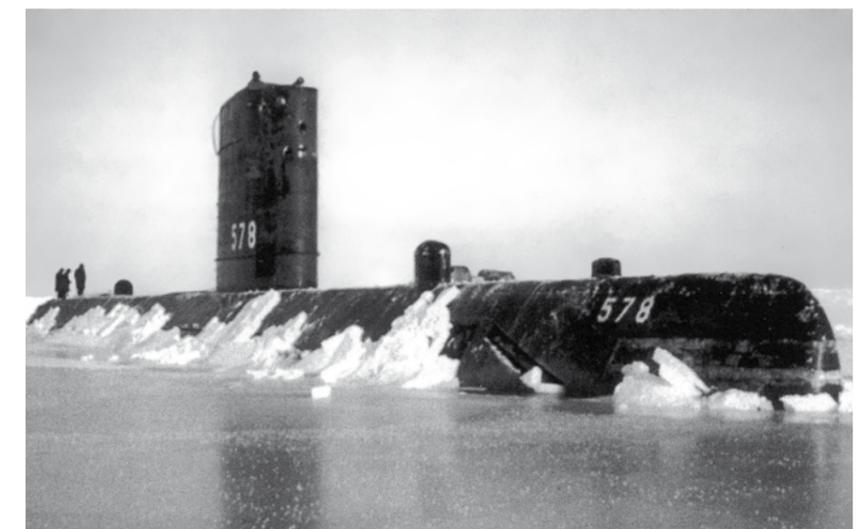
Am 30. November 1958 starb Hubert Wilkins in einem Hotelzimmer in Framingham, Massachusetts, im Alter von 70 Jahren an einem Herzinfarkt. Seine Frau Suzanne liess verlauten, er sei mit einem Lächeln auf den Lippen gestorben. «Dem Tod ins Auge zu schauen, ist nicht so schlimm», hatte Wilkins zu Lebzeiten einmal gesagt, «die wahre Feuerprobe ist es, die Unsicherheiten des Lebens zu meistern.»

Ein halbes Jahr später, am 17. März 1959, verstreute das amerikanische Atom-U-Boot

USS «Skate» seine Asche am Nordpol. Es war offiziell das allererste U-Boot, das es unter dem Eis hindurch bis zum nördlichsten Punkt der Erde geschafft hatte – und somit Wilkins' gescheiterten Versuch von 1931 doch noch zum Ziel brachte. Wilkins hatte kurz vor seinem Tod die USS «Skate» und deren Kapitän James Calvert besucht.

Am 14. Mai 1975 verstreute das U-Boot USS «Bluefish» die Asche seiner Frau Suzanne ebenfalls am Nordpol.

Heute lagern in irgendeinem Raum in der Universität von Ohio über 40 prall gefüllte Kisten mit persönlichem Material von Hubert Wilkins. Darin wären wohl noch viele verrückte Ideen und Pläne zu entdecken, die damals ihrer Zeit weit voraus waren.



Am 17. März 1959 tauchte die USS «Skate» als erstes U-Boot überhaupt am Nordpol auf und verstreute in einer Zeremonie Wilkins' Asche im Meer.

Fast täglich aufdatiert, finden Sie auf unserer Website die neusten Nachrichten aus den Gebieten rund um den Südpol und den Nordpol, Blogs, Bilder und natürlich sämtliche Ausgaben von PolarNEWS.

Besuchen Sie uns deshalb immer wieder und so oft Sie möchten auf
www.polarnews.ch

Hisst die Segel!

Nichts ist schöner, als mit der Jacht durchs Eismeer zu schippern – sagt «Australis»-Skipper Ben Wallis. Auf alle Fälle hat der Australier viel zu erzählen.

Text: Howard Whelan

Skipper Ben Wallis und seine Partnerin Skye Marr-Whelan werden vom Lärm geweckt, aus tiefem Schlaf gerissen. Sie springen aus ihren Kojen auf der Motorjacht «Australis» und rennen auf das Aussendeck. Nur einen Meter entfernt wirft sich ein drei Tonnen schwerer See-Elefantenbulle in den eiskalten, klaren Wassern von Ocean Harbour auf Südgeorgien hin und her. «Er rülpste, prustete und röhrete so laut wie er nur konnte, wenige Millimeter vom Schiffsrumpf entfernt.

Er nutzte die flache Metallhülle als Resonanzkörper, um seine Laute zu verstärken. Es war Ende Oktober und somit die Hauptsaison für die See-Elefanten und ihre Kämpfe. Mit seiner Stimme demonstriert ein Bulle, wie gross und stark er ist. Dieser da wollte offensichtlich die Damenwelt besonders beeindrucken. Er blieb für eine Weile beim Boot, rieb sich an der Hülle und verstärkte damit seine Rufe», erinnert sich Ben.

«Wir waren ziemlich erleichtert über die Art dieses Besuches. Als wir aus dem Schlaf gerissen wurden, dachten wir, eine Robbe sei irgendwie auf das Deck geklettert. Ein Schreihals im Wasser war da weniger problematisch.»

Solche nahen Begegnungen sind keine Seltenheit, wenn man mit einer Jacht in polaren Regionen unterwegs ist. Ben Wallis kann davon ein Liedchen singen, stundenlang. Er ist ein Expeditionssegler, der auch das australische Reiseunternehmen Ocean Expeditions leitet und seine eigenen Schiffe in der Antarktis, in Südgeorgien und in der Arktis führt. Bis heute hat er mehr als 40 polare Reisen, teilweise bis zu fünf Monate lang, in seinem Logbuch eintragen können. Ben hat auch auf Eisbrechern und kleinen Expeditionsschiffen gearbeitet, aber sein Herz schlägt für Segeljachten.

Die «Australis» ist sein maritimes Arbeitsferd, eine 23 Meter lange motorisierte Segeljacht mit Stahlrumpf, gebaut für den Südlichen Ozean. Doch wenn man an Bord

kommt, fühlt sie sich mehr wie ein Paradeferd an statt wie ein Arbeitsferd. Sie bietet viel Platz für die neun Passagiere und drei Besatzungsmitglieder. Untergebracht wird man entweder in Einzel- oder Doppelkabinen mit Tageslicht, die zudem mit Ventilation, Zentralheizung, eigenem Waschbecken, Gepäckablage und Haken ausgerüstet sind. «Wir sehen unsere Gäste eher als Teilnehmer», erklärt Ben. «Sie sind herzlich eingeladen, so viel sie möchten mitzumachen. Oder so wenig wie möglich. Einige möchten beim Segeln mitmachen, andere kommen, um zu arbeiten. Einige sind so oft wie möglich draussen beim Kajakfahren. Andere möchten Zodiacs fahren, Pinguine sehen oder einfach ein Buch lesen und entspannen.» Er meint weiter: «Ein wesentlicher Unterschied zu einem grossen Schiff besteht darin, dass im Gegensatz zu einem Schiff auf einer Jacht kein enger Zeitplan besteht. Auf einer Jacht kann man einen 24-Stunden-Zyklus erleben, den Tieren beim Aufwachen, Baden, Fressen, Lärmen und Schlafen zusehen. Wenn wir etwas Interessantes sehen, beispielsweise Orcas, passiert es nicht selten bei uns, dass wir den halben Tag mit ihnen verbringen. Wir beobachten sie auf ihrer Wanderung, ihrer Jagd und in ihrem Sozialleben.»

Ein anderes Mal stiessen Ben und seine Gäste auf eine Gruppe Finnwale. «Sie sind die zweitgrösste Tierart unseres Planeten, jeder Wal hatte die Grösse unseres Bootes. Sie schienen uns als einen der ihren zu betrachten und spielten mit unserem Boot, wie man das von Delfinen kennt. Es mussten um die zwanzig Tiere gewesen sein, und jedes wollte einmal vor dem Bug schwimmen, andere begleiteten uns an der Seite», erzählt Ben. «Einige von ihnen drehten sich auf ihre

Wenn die «Australis» gemächlich über das Wasser gleitet (ganz links), kommt auch mal ein neugieriger Buckelwal vorbei (links).



Bilder: Ben Wallis





Für Filmaufnahmen klettern Extrem-Skifahrer mit Steigeisen und Eispickeln den Skye-Couloir südlich des Lemaire-Kanals hoch.

Flanke und schienen ihre Bäuche am Rumpf zu reiben. Mehr als zwei Seemeilen begleiteten sie uns, während wir Deception Island anliefen.»

Ocean Expeditions arbeitet im Südsommer vom frühen November an bis in den späten März. «Jeder Monat hat eine eigene Stimmung hier unten», weiss Ben aus Erfahrung. «November und Dezember fühlen sich wie eine Einladung an. Die Antarktis erlaubt den Menschen wieder, sie zu betreten.»

Ben liebt es, zu Beginn des Südsommers die Überbleibsel des Winters zu erkunden, weil sie ihm verraten, was passiert ist, als kein Mensch da war. «Einfache Dinge wie Festeis in den Buchten oder Treibeis in den Kanälen erzählen uns Geschichten.» Zudem

sind die Pinguine jetzt mit dem Nestbau beschäftigt, sie bereiten alles für die Kleinen vor.

In der Mitte der Saison, also im Januar und Februar, fängt die Show an. Ben: «Alles strebt dem Höhepunkt zu, die Türen der Antarktis stehen weit offen. Die Pinguine sind beschäftigt, die Küken sind geschlüpft, sammeln sich in den Kinderhorten oder rennen rum; Skuas und Seeleoparden sind pausenlos mit Jagen beschäftigt. Das zu beobachten ist fantastisch.» Die Buckel- und Zwergwale sind noch weiter in die Antarktis vorgedrungen, wo sie Nahrung und Schutz finden. Die Tage sind lang, und das Wetter zeigt sich von seiner freundlichsten Seite.

Gegen Ende der Saison, also im März und

April, setzen dann die Buckelwale den Höhepunkt. Sie haben sich die ganze Saison lang die Bäuche vollgeschlagen. Die Kälber sind stark und neugierig, die Mütter eher entspannt, was zu beeindruckenden Begegnungen führen kann. «Es scheint, als ob sie jetzt ebenso sehr an uns interessiert sind wie wir an ihnen», schwärmt Ben.

Aber wie es so schön heisst: Alles hat ein Ende, nur die Wurst hat zwei. «Ende März, Anfang April bildet sich das Eis wieder beinahe über Nacht und das Boot friert fest für kurze Zeit. Als ob die Antarktis nun ihre Tore schliessen möchte und dich hinausbugsiert.»

Die ganze Saison hindurch befördert die «Australis» Naturliebhaber, Extremskifahrer,

Bergsteiger, Kajaker, Wissenschaftler, Fotografen und Filmteams. Jede Gruppe bringt ihre eigenen Wünsche und Bedürfnisse mit, die Ben und sein Team erfüllen möchten.

«Wenn wir wissen, was unsere Teilnehmer möchten, können wir entsprechend handeln. Wir beachten die Wettervorhersagen, die umliegenden Anlandemöglichkeiten und die Transitzeiten, um es passend zu machen», erklärt Ben.

Als Red Bull 2009 ein Team von Extremskifahrern unter der Leitung von Chris Davenport sponserte, um Berge auf der Antarktischen Halbinsel zu besteigen und dann mit Skis hinunterzubrettern, war die «Australis»

das Schiff ihrer Wahl. «Es war verrückt... aber auf eine gute Art», erzählt Skye. «Jeden Morgen gab es ein Gerangel, bis alle ihre Skis, Klettereisen und Rucksäcke in die Zodiacs gebracht hatten. Dann galt es, das Team zu seinem Berg zu bringen und unsere Pflichten auf dem Boot zu erfüllen. Wir beobachteten den Aufstieg des Teams, genossen von ferne ihre wilden Abfahrten, luden Mann und Material wieder in die Zodiacs, feierten an Bord mit ihnen die Erfolge, gingen zu Bett und wachten am nächsten Morgen auf – und das Ganze ging wieder von vorne los.»

Das Resultat dieser Reise hiess «Australis – An Antarctic Odyssey», ein Film, der auf



Skipper Ben Wallis (links) kann mit seiner Jacht an Plätzen anlegen, an die Motorschiffe nicht hingelangen (unten).



Bilder: Greg von Doersten, Ben Wallis, Goran Thulin

Youtube ein Hit wurde. Besonders freut die Seglerin, dass eine steile Rinne südlich des Lemaire-Kanals als Skye-Rinne benannt wurde.

International bekannte Skifahrer und Bergsteiger wie Chris Davenport und Doug Stoup wählen regelmässig die «Australis» als Basislager für ihre Antarktisexpeditionen. «Sie kennen das Boot, die Erwartungen ihrer Klienten und das Gebiet», erklärt Ben. «Alles passt zusammen. Wir halten das Boot in Schuss und haben die lokalen Kenntnisse, sie schauen nach ihren Gästen an Land – alle sind glücklich.»

Die «Australis» diente als Supportschiff für einige der anspruchsvollsten Antarktisabenteuer unserer Zeit, beispielsweise die Wiederholung der Shackleton-Odyssee von Tim Jarvis 2013 mit der Überfahrt von Elephant Island nach Südgeorgien und dort der Durchquerung nach Stromness.

Unvergessen für die «Australis»-Crew bleibt die Unterstützung der BBC-Dokumentationsreihe «Frozen Planet» im Jahr 2009. «Ich war stolz, in dieser bedeutsamen und kultigen



Die Tierwelt aus nächster Nähe: Weddelrobbe auf Eisscholle.

von Projektarbeiten. Jeder an Bord ist fokussiert auf eine Aufgabe, aber jeder arbeitet für dasselbe Ziel.»

Der Dreh dauerte fünf Monate. Quasi als Bonus erlebte die Crew den Übergang vom Sommer in den Winter in Südgeorgien. «Das war fantastisch! Die Filmcrew hatte grosse, schwere 3D-Ausrüstung und testete neue 3D-Unterwasserkameras. Also mussten wir unsere technischen Geräte nutzen, etwa Hebebühnen und Luftkompressoren.»

Noch wichtiger war aber Bens Wissen über die Gegebenheiten: «Nach mehreren Monaten hatte das Team schon eine Menge Filmmaterial von den grossen Pinguin-Kolonien bei Salisbury Plain und St Andrews Bay im Kasten.» Doch der Produzent fragte: «Toll, aber können wir noch einen drauflegen?» Ben: «Ich hatte

Produktion mit dabei gewesen zu sein», sagt Ben. Vor kurzem wurde die «Australis» für die 3D-Produktion «Penguin Island» von Sky 3D TV eingesetzt. Ben reizte diese Herausforderung. «Ich mag die Gruppendynamik

da eine Idee: Da gibt es diese Königspinguin-Kolonie, wie wir bisher nur einmal oder zweimal gesehen hatten, ganz in der Nähe des Fortuna-Gletschers. Aber es braucht die richtigen Bedingungen, um dorthin zu kommen.

Bilder: Ben Wallis

Wir planten sehr sorgfältig, bereiteten alles minutiös vor, und als die Zeit kam, gingen wir rein.» Die Filmcrew bekamen fantastische Aufnahmen in den wenigen Stunden, die das Wetter ihnen zugestand.

Bens Liebe für die Ozeane und die Antarktis inspirierte ihn, das Stipendium-Programm Ocean Expeditions ins Leben zu rufen. «Jedes zweite Jahr bieten wir einem Wissenschaftler an, gratis an Bord zu kommen und die «Australis» als sichere Arbeitsplattform für Antarktis-Studien zu nutzen.

Die einzige Bedingung ist, dass die wissenschaftlichen Ergebnisse veröffentlicht werden müssen. Das soll helfen, das antarktische Ökosystem besser zu verstehen», erklärt Ben. Das erste Stipendium ging an Jorge Acevedo,

war für mich einfach weltbewegend. Es eröffnete mir eine völlig neue Dimension. In 15 Jahren Arbeit hier war es für mich das erste Mal, dass ich erfuhren, was hier unten eigentlich passiert. Diese schrillen, markerschütternden und doch sehr schönen Rufe eines singenden Seeleoparden zu hören, war einfach wundervoll», schwärmt Ben.

Dank des technologischen Fortschritts, der kleinere, aber leistungsfähigere Forschungsgeräte ermöglicht, werden kleine Yachten wie die «Australis» immer wichtiger als Hilfsschiffe. «Es braucht nicht immer riesige Schiffe», meint Ben. «Es gibt kleine ferngesteuerte Unterwasserfahrzeuge, die man mit einem Laptop bedienen kann, während man unter Deck in einer Kabine sitzt; billige

Drohnen, die vom Deck aus gestartet und per iPad ferngesteuert werden, um an Orte zu gelangen, wo kein Mensch seinen Fuss hinsetzen kann. Unsere Yacht ist ein sehr vielseitiges Werkzeug.

Wir können unsere Geräte entsprechend den Anforderungen austauschen. Beispielsweise haben wir für wissenschaftliche Fahrten ein Windensystem für Greifer und Bodenentnahmen an Bord, wir haben Nass- und Trockenlabore, Seitenscanner mit Multistrahl-Sounder und weitere hydrographische und wissenschaftliche Gerätschaften. Es ist eine kosteneffektive Art, Leute an abgelegene Orte zu bringen, um dort zum Beispiel Aufzeichnungsgeräte zu installieren oder abzuholen», meint Ben.



Im Einsatz für die Forschung: Zwei Biologen besondern einen Albatros (links), ein anderer geniesst einen Ausflug mit dem Kajak (unten).



einen chilenischen Biologen, der Walforschung betreibt. «Es war aufregend, ihn bei der Identifizierung eines Tieres zu beobachten, die er anhand von Fluken- und Rückenflossenfotos und Biopsieproben machte», erzählt Skye.

Einmal katalogisiert, hat das Tier einen Platz in der Wissenschaft, eine Geschichte. Es wird ein Individuum, ein Vertreter seiner Art, ein lebendiges Wesen, das wir erkennen und besser verstehen können.

Die australische Stipendiatin Marlee Tucker machte Tonaufnahmen von den Paarungsrufen von dreissig männlichen Seeleoparden entlang der antarktischen Halbinsel. Diese Informationen helfen beim Bestimmen der Populationsdichte und der Umweltcharakteristika, die für diese Robbenart wichtig sind. «Die Unterwasserwelt der Antarktis zu hören,

WIR LIEBEN ES FROSTIG!

Kompromisslos und engagiert sorgen wir für die umweltgerechte und wirtschaftliche Kältetechnik.



LEBENSMITTELINDUSTRIE

LOGISTIKBETRIEBE

GASTRONOMIE

DETAILHANDEL

CHEMIE

SSP KÄLTEPLANER.CH



SSP Kälteplaner AG | CH-4702 Oensingen | CH-6004 Luzern | CH-1800 Vevey
Tel +41 62 388 03 50 | www.kaelteplaner.ch

SSP Kälteplaner AG | D-87787 Wolfertschwenden
Tel +49 8334 259708 0 | www.kaelteplaner.ch

PolarNEWS

Scheidenschnabel



Chionis minor / Chionis alba

Grösse: bis 41 Zentimeter
Spannweite: bis 84 Zentimeter
Gewicht: bis 850 Gramm
Alter: bis 11 Jahre



Scheidenschnäbel wuseln meist um Pinguinkolonien herum. Sie fressen sogar den Kot der Pinguine, weil darin noch Nährstoffe enthalten sind.

Text und Bilder: Heiner Kubny

Scheidenschnäbel sind die einzigen Vögel in der Antarktis und der Subantarktis, die ausschliesslich an Land leben. Das macht im Vergleich zu allen anderen Vögeln alles anders – vom Körperbau über das Sozialverhalten bis zur Nahrungssuche. Und die Summe aller Andersartigkeiten macht den Scheidenschnabel, wenn man es etwas salopp formu-

lieren will, zum opportunistischen Huhn der Antarktis. Man unterscheidet übrigens zweierlei Unterarten: den Weissgesicht- und den Schwarzgesicht-Scheidenschnabel. Aber der Reihe nach: Scheidenschnäbel sind tatsächlich etwa so gross wie unsere Hühner und von ähnlich bulliger Statur. Die Natur schafft solche Körperformen durchaus mit Absicht, denn je «kugelig» ein Tier ist, desto kleiner ist die Körperoberfläche im Ver-

gleich zur Körpermasse und umso geringer ist der Temperaturverlust bei kaltem Wetter. Der Scheidenschnabel ist quasi ein Kompromiss aus Energiesparen und Aerodynamik: Er kann nämlich durchaus fliegen, sogar Hunderte von Kilometern weit bis zur Ostküste Südamerikas, wohin der Weissgesicht-Scheidenschnabel sich während der antarktischen Wintermonate zurückzieht. Aber er ist eben auch ein hervorragender Läufer mit starken Beinen und kräftigen Füssen, der locker einen beeindruckenden Sprint hinlegt – vor allem der Schwarzgesicht-Scheidenschnabel, der das ganze Jahr im antarktischen Lebensraum verbringt.

Man tut, was man kann

Die Fähigkeit zu sprinten ist nötig bei einem Leben, wie es der Scheidenschnabel führt. Denn das Nahrungsangebot auf dem antarktischen Festland ist überaus spärlich, wenn man nicht wie die Pinguine oder die Albatrosse Krill und Fische aus dem Meer holen kann. Der Scheidenschnabel macht darum aus der Not eine Tugend und frisst alles, was Nährwert hat. Und damit ist wirklich alles gemeint: Kot von Pinguinen, Aas, angeschwemmter Kelp mit winzigen Schnecken und Larven dran, das Blut von verwundeten und die Plazenta von gebärenden Robben und sogar deren Popel, wenn sie niesen. Viel ergiebiger sind natürlich Eier und Küken von Pinguinen. Aber das ist nicht so einfach. Man muss ja zuerst die Elterntiere

überlisten, um an die Eier heranzukommen. Und da sind Scheidenschnäbel besonders einfallsreich: Sie gehen mindestens zu zweit ans Werk, der eine lenkt trietzend den brütenden Pinguin ab, während der andere im richtigen Moment ein Ei oder ein Küken klaut und sich subito aus dem Staub macht. Die ganz verwegenen Teams rammen sogar mit Anlauf den Pinguin, sodass dieser umfällt und die Eier blank im Nest liegen. Auch bei den Robben sind die Vögel ziemlich aufdringlich: Wenn ein Robben-Muttertier ihr Kleines säugt, schieben sie einfach den Schnabel zwischen die Schnauze des Jungtieres und die Zitze der Mutter und schlürfen schnell ein paar Schlucke Milch, bevor sie schleunigst wieder wegsprinten, um nicht vom Muttertier gebissen zu werden.

Kurz: Scheidenschnäbel sind lästige Nervensägen. Jedenfalls aus der Sicht der Pinguine und Robben. Aus der Sicht der Natur hingegen sind sie nützlich: Sie sind die Aufräumer der Antarktis. Die Biologen beschreiben das Fressverhalten der Scheidenschnäbel wertneutral als Kleptoparasitismus, der Begriff bezeichnet «das Ausnutzen von Leistungen anderer Lebensformen». Das klingt nach einem aggressiven Räuber, ist aber nur die halbe Wahrheit: Wenn die Pinguine das Brutgeschäft und die Mauser erledigt haben und ins Meer zurückkehren, bleiben die Scheidenschnäbel an Land zurück – und fressen angeschwemmten Kelp mit Wirbellosen drin. Über das ganze Jahr gesehen ist dieser Kelp der Hauptbestandteil ihrer Nahrung.

Freund und/oder Feind

Auch zueinander ist das Verhalten der Scheidenschnäbel ambivalent, je nach Situation. Sie gehen zwar gemeinsam und koordiniert



Alles, was essbar ist, wird verwertet: Ein Scheidenschnabel tut sich an einem toten Jungpinguin göttlich.

auf die «Jagd» nach Pinguineiern, schlafen bei grosser Kälte dichtgedrängt in grossen Gruppen nebeneinander und warnen sich gegenseitig, wenn ein Skua auftaucht (der wird zwar einem ausgewachsenen Scheidenschnabel nicht gefährlich, aber sicherheitshalber gehen sie dem dominanten Räuber lieber aus dem Weg).

Koordiniertes Brüten

Beim Brutgeschäft und bei Streitigkeiten um Futter oder Reviere kennen sie jedoch auch ihren Artgenossen gegenüber keine Gnade: Sie verteidigen ihre Nester und ihre Küken vehement, ein Streit ist so heftig wie ein Boxkampf mit Flügeln im Schnelldurchlauf. Und wenn das Nahrungsangebot mal wirklich knapp ist, kommt es durchaus vor, dass die

Vögel die Eier ihres Nachbar-Artgenossen wegfressen.

Meistens aber sind die Scheidenschnäbel friedliche, treue und schweigsame Gesellen und «machen einfach ihren Job»: Sie weibeln um die Pinguinkolonien und räumen auf, sie geben nur selten Laute von sich (Ornithologen beschreiben sie als «Kek Kek Kek») und wirken immer ein bisschen hektisch, weil sie den Grossteil ihres Daseins auf Nahrungssuche sind.

Wenn sich ein Männchen und ein Weibchen gefunden haben, bleibt das Paar in der Regel das ganze Leben lang zusammen. Weil das Nahrungsangebot am grössten ist, wenn die Pinguine brüten, ziehen auch die Scheidenschnäbel ihre Jungen in dieser Zeit auf, und dann werden die Scheidenschnäbel mit ihren Partnern ebenso «geschwätzig» wie die Pinguine.

Von Mitte bis Ende Dezember, wenn in der Antarktis der Sommer voll in Fahrt kommt, richten die Scheidenschnäbel in Felsnischen ein Nest aus allerlei gesammelten Federn, Moos und Algen an und legen in der Regel zwei bis drei Eier im Abstand von einigen Tagen. Die Kleinen schlüpfen nach rund 30 Tagen Brutzeit entsprechend gestaffelt und krabbeln schon nach wenigen Stunden im Nest umher. Weitere rund 50 Tage später ist das charakteristische hochweisse Federkleid mit der grauen Daunen-Unterschicht voll ausgebildet. Die Jungen fangen nun selbstständig an, nach Futter zu suchen, bleiben aber bis zu sechs Monaten immer in der Nähe der Elterntiere. Erst wenn sie alle Tricks gelernt haben, werden sie zu einem weiteren «antarktischen Opportunisten».



Scheidenschnäbel heissen so wegen ihrer entsprechend aussehenden Verhornung am Schnabelansatz.



Ihr Gelege platzieren die Vögel in Felsnischen oder natürlichen Höhlen.



PolarNEWS-REISEN

PolarNEWS möchte seinen Leserinnen und Lesern ausgewählte Expeditionen in polare Regionen empfehlen. Kühle Gebiete sind unsere Leidenschaft. Wir waren da und können deshalb über diese abgelegenen Gegenden ausführlich berichten. Dank jahrelanger Erfahrung und fundiertem Wissen werden Sie kompetent beraten und begleitet.

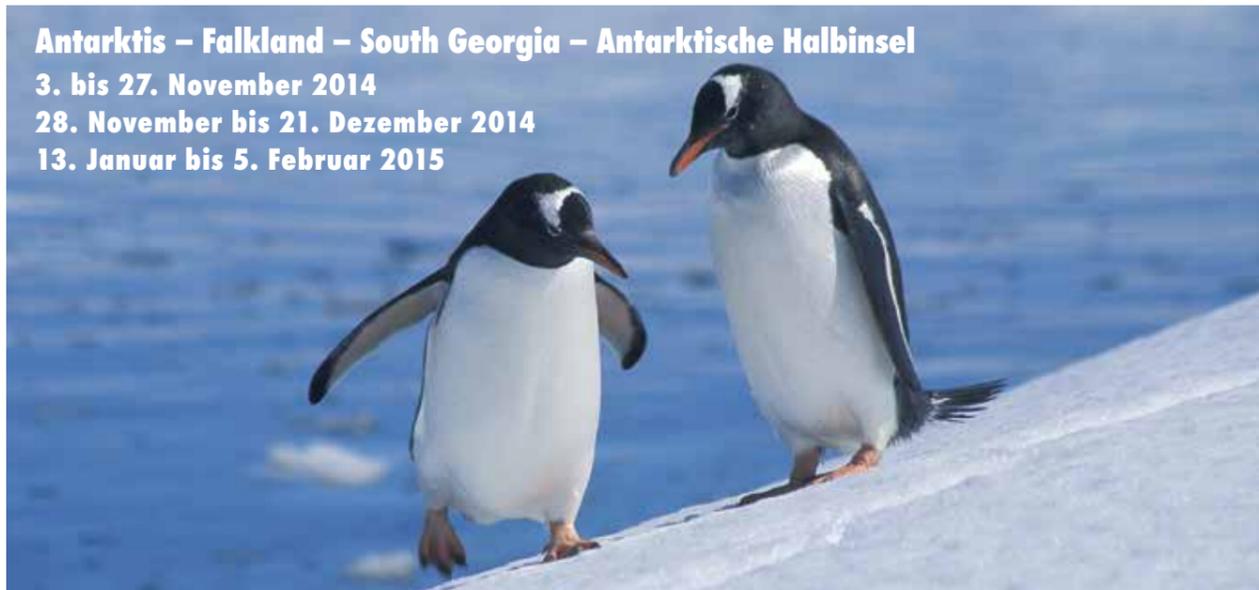
Entdecken Sie zusammen mit den Polarfotografen Heiner und Rosamaria Kubny oder den Biologen Dr. Michael Wenger, Dr. Ruedi Abbühl, Ruedi Küng und dem Spitzbergen-Spezialisten Marcel Schütz zwei der letzten Naturparadiese dieser Welt – die Arktis und die Antarktis. Nirgendwo ist die Natur unberührt und andersartig. Erleben Sie die schöpferische Kraft der Natur in ihrer ganzen Unberührtheit und magischen Schönheit.

Antarktis – Falkland – South Georgia – Antarktische Halbinsel

3. bis 27. November 2014

28. November bis 21. Dezember 2014

13. Januar bis 5. Februar 2015



1. Tag: Zürich – Buenos Aires
Flug von Zürich nach Buenos Aires mit der Lufthansa.

2. Tag: Buenos Aires
Transfer zum Hotel, am Nachmittag Stadtrundfahrt. Übernachtung mit Frühstück im Mittelklasse-Hotel.

3. Tag: Buenos Aires – Ushuaia
Flug von Buenos Aires nach Ushuaia, Übernachtung im Viersterne-Hotel.

4. Tag: Ushuaia, Einschiffung
Der Morgen steht zur freien Verfügung, am Nachmittag erfolgt die Einschiffung.

5. Tag: Auf See
Fahrt in Richtung Falklandinseln. Wir geniessen die Ruhe auf Deck und die endlose Weite des südlichen Ozeans.

6./7. Tag: Falklandinseln
Ankunft auf den Falklands. Zum ersten Mal begegnen wir der vielfältigen einheimischen Tierwelt.

8./9. Tag: Auf See
Überfahrt nach South Georgia. Mit etwas Glück werden wir während der Überfahrt Wale sichten.

10. – 13. Tag: South Georgia
Hier bietet sich eine einmalige Landschaftsszene bestehend aus Bergen und Gletschern. Wir besuchen Kolonien von Königspinguinen sowie Albatrosse und können Robben verschiedener Arten beobachten.

14. Tag: Auf See
Die ersten Eisberge und skurrile Eiskulpturen gleiten an uns vorbei.

15. Tag: South Orkney Island
Geplant ist ein Besuch auf der argentinischen Forschungsstation Orcadas.

16. Tag: Auf See
Wir sind unterwegs zum sechsten Kontinent.

17.–20. Tag: Antarktische Halbinsel
Je nach Wetterbedingungen werden

verschiedene Orte angefahren, zum Beispiel die Vulkaninsel Deception, Paradise Bay, der Lemaire-Kanal oder Paulet Island.

21./22. Tag: Drake Passage
Wir verlassen die Antarktische Halbinsel und fahren durch die Drake Passage in Richtung Kap Hoorn.

23. Tag: Ushuaia – Buenos Aires
Am Morgen Ankunft in Ushuaia. Transfer zum Flugplatz und Inlandflug nach Buenos Aires. Übernachtung mit Frühstück im Mittelklasse-Hotel.

24. Tag: Buenos Aires – Zürich
Am Nachmittag Rückflug ab Buenos Aires via Frankfurt nach Zürich.

25. Tag: Zürich
Am Nachmittag Ankunft in Zürich.

Programmänderungen wegen Wetter- und Eisbedingungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis inkl. Flug, Transfers und Hotel: ab CHF 14'600.

Eine PolarNEWS-Expedition in Zusammenarbeit mit Kontiki.

Verlangen Sie detaillierte Unterlagen bei

PolarNews
Ackersteinstrasse 20, CH-8049 Zürich

Tel. +41 44 342 36 60
Fax +41 44 342 36 61

Mail: redaktion@polar-news.com
www.polar-reisen.ch

Kaiserpinguine

2. bis 17. Dezember 2014

Kein Tier wohnt so weit weg von den Menschen wie der Kaiserpinguin. In grossen Kolonien leben diese Vögel am Rand der Antarktis. Der absolute Höhepunkt eines jeden Pinguinfans ist der Besuch einer Kaiserpinguinkolonie. Wer sie besuchen will, muss eine lange Reise auf sich nehmen. Ein einzigartiges Abenteuer!



1. Tag: Zürich – Buenos Aires
Linienflug Zürich – Frankfurt – Buenos Aires mit der Lufthansa.

2. Tag: Buenos Aires
Am Morgen Ankunft in Buenos Aires. Transfer zum Hotel, am Nachmittag Stadtrundfahrt. Übernachtung mit Frühstück im Viersterne-Hotel Broadway Suites.

3. Tag: Buenos Aires – Ushuaia
Im Verlaufe des Tages Transfer zum Flughafen, Flug nach Ushuaia. Übernachtung im 4-Sterne-Hotel.

4. Tag: Ushuaia, Einschiffung
Der Morgen steht zur freien Verfügung, am Nachmittag erfolgt die Einschiffung.

5./6. Tag: Auf See, Drake Passage
Wir durchqueren die Drake Passage. Die Lektoren beginnen ihr Vortragsprogramm und machen uns mit allen wichtigen Aspekten des Südpolarmeeres vertraut.

7. Tag: Antarctic Sound – Brown Bluff
Bei Brown Bluff betreten wir erstmals das antarktische Festland und können die dort ansässige Kolonie von Adeliepinguinen besuchen.

8./9. Tag: Snow Hill, Kaiserpinguine
Zwischen den Inseln Snow Hill und James Ross nähern wir uns der Packeisgrenze und hoffen, Kaiserpinguine auf ihrem Weg zum offenen Meer beobachten zu können. Schliesslich erreichen wir die Brutkolonie der Kaiserpinguine.

10. Tag: Antarktische Halbinsel
Wenn die Wetterbedingungen an den

zwei vorangegangenen Tagen günstig waren und wir die Kaiserpinguinkolonie von Snow Hill besuchen konnten, wird entschieden, ob auf der Ostseite der Antarktischen Halbinsel angelandet wird.

11. Tag: Half Moon und Deception Island
Für den Morgen planen wir eine Anlandung auf Half Moon Island, wo wir Zügelpinguine, verschiedene Vogelarten und Robben sehen können. Am Nachmittag steuern wir die Vulkaninsel Deception Island an.

12./13. Tag: Auf See
Die letzten beiden Tage auf See. Albatrosse und Sturmvögel begleiten uns auf dem Weg zurück nach Ushuaia.

14. Tag: Ushuaia
Am Morgen Ankunft in Ushuaia. Transfer zum Flugplatz und Inlandflug nach Buenos Aires. Übernachtung mit Frühstück.

15. Tag: Buenos Aires – Zürich
Am Morgen haben wir nochmals Zeit, um letzte Einkäufe zu tätigen. Am Nachmittag Rückflug ab Buenos Aires nach Zürich.

16. Tag: Zürich
Am frühen Nachmittag Ankunft in Zürich.

Programmänderungen wegen Wetter- und Eisbedingungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis inkl. Flug, Transfers und Hotel: ab CHF 14'600.

Reiseleitung:
Dr. Michael Wenger, Meeresbiologe

Antarktis – Halbbumrundung

7. Januar bis 12. Februar 2015

Neben Falkland und South Georgia werden auf dem Weg zur Antarktis noch die South-Sandwich- und die South-Orkney-Inseln angefahren. Vielfältiger kann man die südliche Hemisphäre nicht besuchen. Seit vielen Jahren wurde diese Route nicht mehr gefahren.

1. Tag: Zürich – Buenos Aires
Flug von Zürich nach Buenos Aires.

2. Tag: Buenos Aires
Transfer zum Hotel, am Nachmittag Stadtrundfahrt. Übernachtung mit Frühstück im Mittelklasse-Hotel.

3. Tag: Buenos Aires – Ushuaia
Transfer zum Airport, Flug nach Ushuaia. Hier haben wir nochmals die Möglichkeit einzukaufen oder einen Stadtbummel zu machen. Einschiffen auf die MV «Ortelius».

4./5. Tag: Auf See
Fahrt in den Süden durch die Drake Passage in Richtung Antarktische Halbinsel.

6. Tag: Antarktische Halbinsel
Willkommen in der Antarktis. Wir durchfahren den Lemaire-Kanal und werden Pleneau Island und die Petermann-Insel besuchen. Hier leben Adelie- und Eselspinguine in grossen Kolonien.

7. Tag: Polarkreis
Südwärts durch die Penola Strait überqueren wir den Polarkreis und erreichen Fish Island.

8./9. Tag: Bellinghausen Sea
Wir fahren durch das Eismeer.

10. Tag: Peter I Island
Peter I Island ist eine unbewohnte, 19 Kilometer lange Vulkaninsel. Sie wurde von Fabian von Bellinghausen 1821 entdeckt und wird sehr selten besucht.

11.–16. Tag: Amundsen Sea
Die MV «Ortelius» kreuzt in den nächsten Tagen durch das Pack- und Treibeis der Amundsen Sea. Wenn die Eisverhältnisse es erlauben, werden wir versuchen, auf Shephard Island in Marie Byrd Land bei der Zügelpinguin-Kolonie an Land zu gehen.

17. Tag: Ross Ice Shelf
Wir erreichen die Kante des Ross Ice Shelf. Bis zu 40 Meter hoch ragt das Eis aus dem Wasser. In der Bay of Whales startete Roald Amundsen seine Expedition zum Südpol, den er am 14. Dezember 1911 als erster Mensch erreichte.

18. Tag: Entlang des Ross Ice Shelf
Die gigantischen Gletscher sind beeindruckend.

19. – 23. Tag: Ross Sea – McMurdo
Hier sind verschiedene Anlandungen geplant: Bei Cape Royds befindet sich die Hütte von Shackleton und in Cape Evens und bei Hut Point können die Hütten von Robert Falcon Scott besichtigt werden. Es wird auch ver-

sucht, die US-Station McMurdo und die neuseeländische Scott Base zu besuchen.

24./25. Tag: Westküste der Ross Sea
Wir fahren nach Norden entlang der Westküste der Ross Sea und passieren die Drygalski Ice Tongue und die italienische Station Terra Nova Bay.

26. Tag: Cape Adare
Hier betrat der Norweger Carsten Borchgrevink im Jahr 1895 als erster Mensch den antarktischen Kontinent und überwinterte dort im Jahre 1899. Die Hütte steht noch heute und kann besichtigt werden. Cape Adare beheimatet die weltweit grösste Kolonie von Adelie-Pinguinen mit über einer Million Brutpaaren.

27. Tag: Auf See

28. Tag: Balleny Island
Wir passieren die Balleny-Insel.

29.–31. Tag: Auf See

32. Tag: Campbell Island
Die Insel liegt 700 Kilometer südlich des neuseeländischen Festlandes und beheimatet viele Vogelarten wie Königsalbatrosse und die flugunfähige Campbell-Ente. Der grösste Teil der Insel ist mit Tussockgras, Farnen und Moosarten bewachsen.

33. Tag: Auf See

34.–36. Tag: Invercargill – Rückreise
Ausschiffung und Flug nach Christchurch, Übernachtung. Rückflug nach Zürich.

Programmänderungen wegen Wetter- und Eisbedingungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis inkl. Flug, Transfers und Hotel: ab CHF 29'690.

Reiseleitung:
Dr. Michael Wenger, Meeresbiologe



Eine PolarNEWS-Expedition in Zusammenarbeit mit Kontiki.





Arktis – Auf der Suche nach Eisbären

4. bis 12. Juni 2015

Spitzbergen, das Land der Eisbären. Etwa 3000 von ihnen leben im Bereich dieser Inselgruppe an Land oder auf dem Packeis. Auf dieser Fahrt kommen vor allem die Fans des Königs der Arktis und Fotografen auf ihre Rechnung.

1. Tag: Zürich–Oslo–Longyearbyen
Am Morgen Flug von Zürich nach Oslo. Am Abend Weiterflug nach Longyearbyen, Übernachtung im Spitsbergen Hotel.

2. Tag: Longyearbyen
Am Morgen kulturelles und geschichtliches Treffen in Longyearbyen. Am frühen Abend Einschiffung und Fahrt durch den Isfjorden.

3. Tag: Westküste
Auf der Fahrt nach Norden, entlang der Westküste Spitzbergens, werden wir Sallyhamn erreichen. In dieser Gegend wurden immer wieder Eisbären gesichtet. Später setzen wir die Reise in den Raudfjord fort, wo wir Bart- und Ringelrobben sowie viele Seevögelarten erwarten.

4. Tag: Liefdefjorden – Monacogletscher
Wir erreichen den Liefdefjorden und unternehmen eine Tundrawanderung auf der Insel Andøya. Eiderenten und Kurzschnabelgänse nisten hier. Bei günstigen Eisverhältnissen erreichen wir den Monacogletscher. Dreizehnmöhnen fischen hier zu Tausenden an der Abbruchkante, immer wieder lassen sich an der Gletscherkante Eisbären beobachten.

5. Tag: Hinlopenstrasse
Heute fahren wir in die Hinlopenstrasse, das Territorium von Bart- und Ringelrobben, Eisbären und Elfenbeinmöhnen. Ziel ist das Alkefjellet, ein Vogelfelsen, auf dem Tausende von Dickschnabellummen in spektakulärer Umgebung nisten.

6. Tag: Siebeninseln
Am Vormittag hoffen wir auf eine Anlandung auf Lågøya, hier vermuten wir Walrosse an ihren Lagerplätzen. Später steuern wir den nörd-

lichsten Punkt unserer Reise an: Phippsøya auf den Siebeninseln, nördlich von Nordaustlandet gelegen. Eisbären und Elfenbeinmöhnen bewohnen diese nördlichsten Inseln. Bei optimalen Bedingungen verbringen wir einige Stunden im Packeis.

7. Tag: Entlang der Eisgrenze
Wir folgen unserem Weg zurück nach Westen, wobei wir die meiste Zeit der Eisgrenze entlang fahren auf der steten Suche nach Eisbären und dem seltenen Grönlandwal.

8. Tag: Prinz Karls Forland
Wir landen an der Nordspitze von Prinz Karls Forland nahe Fuglehuken. Hier nisten Seevögel an den Klippen, und Polarfüchse suchen den Fuss der Felswände nach herabgestürzten Jungvögeln und Eiern ab. Spitzbergen-Rentiere grasen auf den relativ saftigen Weiden. In der Nacht erreichen wir Longyearbyen.

9. Tag: Longyearbyen – Zürich
Ausschiffung, Rückflug über Oslo nach Zürich.

Programmänderungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis inkl. Flug, Transfers und Hotel: ab CHF 5370.

Reiseleitung:
Heiner + Rosamaria Kubny,
PolarNEWS



Eine PolarNEWS-Expedition in Zusammenarbeit mit Kontiki.

Arktis – Spitzbergen

25. Juni bis 6. Juli 2015

12. bis 22. Juli 2015

21. Juli bis 1. August 2015

30. Juli bis 9. August 2015

17. bis 27. August 2015

Svalbard, wie Spitzbergen auch genannt wird, ist eine Inselgruppe zwischen dem 74. und 81. Grad nördlicher Breite. Sie setzt sich zusammen aus den Inseln Westspitzbergen, die als einzige bewohnt ist, Nordostland, Edge- und Barents-Insel, Prinz Karls Forland und benachbarte Inseln. Dank den Auswirkungen des Golfstromes findet man hier aber trotzdem 160 Pflanzenarten. Spitzbergen ist auch Heimat von 130 Vogelarten, Rentieren, Walrossen und Polarbären.



1. Tag: Zürich – Longyearbyen
Flug von Zürich nach Longyearbyen, Übernachtung im Spitsbergen Hotel.

2. Tag: Longyearbyen
Am Morgen kulturelles und geschichtliches Treffen in Longyearbyen. Am frühen Abend Einschiffung und Fahrt durch den Isfjorden.

3. Tag: Krossfjord – Ny Ålesund
Am Morgen erleben wir die erste Zodiakfahrt entlang des spektakulären 14.-Juli-Gletschers. Am Nachmittag führt uns die Reise nach Ny Ålesund, der nördlichsten permanent bewohnten Siedlung der Erde.

4. Tag: Der 80. Breitengrad
Auf Amsterdamøya besuchen wir die Reste der niederländischen Walfangstation aus dem 17. Jahrhundert und auf Fuglesangen die Kolonie der Krabbentaucher. Auf dem Weg zur nahen Mofen-Insel, Heimat der Walrosse, überqueren wir den 80. Breitengrad.

5./6. Tag: Hinlopenstrasse
Die Lagøya in der nördlichen Einfahrt der Hinlopenstrasse bietet eine weitere Möglichkeit, Walrosse zu sehen. In der Hinlopenstrasse stehen die Chancen gut, Bart- und Ringelrobben, Polarbären und Elfenbeinmöhnen zu beobachten.

7. Tag: Barents- und Edgøya-Insel
Auf der Barents-Insel besuchen wir am Morgen eine Trapperhütte, am Nachmittag unternehmen wir eine

Zodiakfahrt zur Insel Edgøya und werden in der Diskobukta anlanden.

8. Tag: Bölscheøya-Insel
Besuch auf Bölscheøya und Aekongen, wo ein komplett zusammengesetztes Grönlandwalskelett am Strand zu besichtigen ist.

9. Tag: Südspitzbergen
Fahrt durch die zahlreichen Seitenfjorde des spektakulären Hornsundes.

10. Tag: Van-Keulen-Fjord
Landung auf Ahlstrandhalvøya an der Mündung des Van-Keulen-Fjords. Haufenweise liegen Skelette der Weisswale am Strand, die hier im 19. Jahrhundert gejagt wurden.

11. Tag: Longyearbyen – Zürich
Ausschiffung, Rückflug nach Zürich.

Programmänderungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis inkl. Flug, Transfers und Hotel: ab CHF 6450.



Spitzbergen – Franz-Joseph-Land

5. bis 18. Juli 2015

Das geheimnisvolle Franz-Joseph-Land ist Russlands nördlichster Aussenposten im arktischen Eismeer. Die Inseln waren Anlaufstelle vieler Expeditionen und sind erst seit knapp zwanzig Jahren wieder für Touristen zugänglich.

1. Tag: Zürich–Oslo–Longyearbyen
Linienflug von Zürich nach Longyearbyen und Übernachtung im Spitsbergen Hotel.

2. Tag: Longyearbyen, Einschiffung
Am Vormittag unternehmen wir einen Stadtrundgang. Am Nachmittag Einschiffung und Abfahrt.

3. Tag: Auf See
Auf der Überfahrt nach Victoria Island gönnen wir uns Ruhe und geniessen die Annehmlichkeiten des Schiffs.

4. Tag: Victoria Island
Auf Victoria Island, dem nordwestlichsten Ausleger Russlands, ist die erste Anlandung geplant.

5. Tag: Auf See
Den heutigen Tag verbringen wir auf See in Richtung Osten.

6. Tag: Kap Norvegia–Stoliczka-Inseln
Heute ist eine Anlandung beim Cape Norway auf der Jackson-Insel vorgesehen. Hier überwinterten 1895/96 Fridtjof Nansen und Hjalmar Johansen unter einfachsten Bedingungen. Eine weitere Anlandung ist auf den Stoliczka-Inseln geplant. Hier befindet sich die bekannteste Walrosskolonie auf Franz-Joseph-Land.

7. Tag: Kap Heller – Wilczek Land
Bei Kap Heller auf der Wilczek-Insel überwinterten 1899/1900 zwei Mitglieder der Wellman-Expedition. Die Überreste der Unterkunft können noch heute besichtigt werden. Vielleicht sehen wir auch Eisbären.

8. Tag: Champ Island – Kap Triest
Unser Ziel ist die Champ-Insel. Die Landschaft hier ist majestätisch, die Klippen und eisbedeckten Berge sind die höchsten der Inselgruppe. Wir werden beim Kap Triest an Land gehen und uns die runden Steine bis zu 3 Meter Durchmesser anschauen.

9. Tag: Kap Tegetthoff–Wilczek-Insel
Eine weitere Anlandung ist beim «Wahrzeichen» von Franz-Joseph-Land, am Kap Tegetthoff, auf der Hall-Insel geplant.

10. Tag: Tikhaya-Bucht – Rubini Rock
Am Morgen erreichen wir die Tikhaya-Bucht auf der Hooker-Insel. In dieser Bucht befindet sich der berühmte Rubini-Felsen, Heimat für Tausende von Seevögeln. Vor allem Dickschnabellummen und Dreizehnmöhnen, aber auch Krabbentaucher, Gryllsteisten, Eissturmvogel, Eismöhnen, Eiderenten, Raubmöhnen und Elfenbeinmöhnen brüten hier. 1929 eröffnete hier die Sowjetunion die Polarstation Buchta Tichaja, die erste Forschungsstation auf Franz-Joseph-Land.

11. Tag: Kap Flora und Bell Island
Wir erreichen das Kap Flora auf Northbrook Island und versuchen da anzulanden. Als Alternativen stehen Bell Island und Mabel Island zur Auswahl. Danach heisst es wieder Kurs West.

12./13. Tag: Auf See
Auf dem Weg nach Spitzbergen begleiten uns unzählige Seevögel, mit etwas Glück können wir Wale beobachten.

14. Tag: Longyearbyen, Rückreise
Wir erreichen Longyearbyen. Nach der Ausschiffung erfolgt der Rückflug über Oslo nach Zürich.

Programmänderungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis inkl. Flug, Transfers und Hotel: ab CHF 7650.

Reiseleitung:
Heiner + Rosamaria Kubny,
PolarNEWS
Dr. Michael Wenger,
Meeresbiologe

Grönland – Nordwestpassage

18. August bis 7. September 2015

Die Nordwestpassage: Jahrhunderte lang gesucht. Dutzende von Entdeckern verloren auf der Suche nach der Meeresverbindung zwischen dem Atlantik und dem Pazifik entlang der ausgefranzten Nordküste Kanadas ihr Leben, erst 1903 bis 1906 durchstieß Roald Amundsen die sagenumwobene, 5700 Kilometer lange Seestrasse zum ersten Mal komplett.

Kein Wunder, ist die Nordwestpassage bis heute mit Mythen und Geschichte beladen: Von gefährlichen Untiefen, unberechenbarem Wetter, fantastischen Inselwelten, gefährlichem Eis und nicht zuletzt von einer überwältigenden Natur.

PolarNEWS bietet nun zum ersten Mal eine Reise durch die Nordwestpassage an: Wir besteigen das Expeditionsschiff «Sea Adventurer» im grönländischen Kangerlussuaq und entdecken nach einer kleinen «Vor-Expedition» der grönländischen Küste die Nordwestpassage durch die kanadische Arktis bis nach Kukuluktuk auf der Pazifik-Seite, wo das offene Meer beginnt.

Dabei wandeln wir auf den Spuren von Entdeckern wie Sir John Franklin, Roald Amundsen und Dr. John Rae, wir entdecken berühmte Gebiete wie die Devon Island, die Victoria Strait und King William Island. Wir besuchen Inuit-Dörfer wie Uummanaq, Mittimatalik in Pond

Inlet und Iqaluktuuttiaq. Und natürlich geniessen wir in vielen Landgängen die unberührte Natur mit ihrer vielfältigen Tierwelt.

Die Reise dauert insgesamt 21 Tage, davon werden wir 18 Tage auf dem Expeditionsschiff «Sea Adventurer» verbringen.

Eine ausführliche Reisedokumentation finden Sie auf www.polarreisen.ch. Oder wenden Sie sich direkt an die Redaktion.

Programmänderungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis inkl. Flug, Transfers und Hotel: ab CHF 15'730.



Gratis

PolarNEWS bleibt gratis

Böse Zungen lästern, was keinen Preis habe, sei nichts wert... PolarNEWS beweist das Gegenteil: Wir berichten über die polaren Gebiete dieser Erde und greifen vertieft Themen aus der Wissenschaft und der Tierforschung auf. Wir portraituren Menschen, die in der Kälte leben, veröffentlichen ergreifende Reiseberichte und, und – alles gratis.

Natürlich könnten wir einen Abonnementspreis erheben und das PolarNEWS am Kiosk verkaufen. Aber wir möchten insbesondere Jugendlichen und Schülern diese lehrreiche und brückenschlagende Lektüre nicht vorenthalten: Viele Schulklassen arbeiten im Unterricht mit PolarNEWS.



Dass viele Leserinnen und Leser trotzdem einen Beitrag an unsere Arbeit geben möchten, liegt nicht daran, dass unser Heft «einen Wert» erhalten soll, sondern weil sie PolarNEWS unterstützen möchten. Wir haben uns deshalb entschlossen, diesen Support zu ermöglichen, indem wir an dieser Stelle eine Postkarte beilegen. Mit ihr kann man auch weitere Gratisexemplare von PolarNEWS bestellen.

Redaktion PolarNEWS | Ackersteinstrasse 20 | CH-8049 Zürich | Mail: redaktion@polarnews.ch
Telefon +41 44 342 36 60 oder Fax +41 44 342 36 61

www.polarnews.ch



Alte Werte neu erleben



Gebr. Nötzli AG
Brunaustasse 91
8002 Zürich
Telefon 044 202 63 08
Telefax 044 202 63 61
www.noetzliag.ch

Gebr. Nötzli AG
BAUUNTERNEHMUNG

Arktis – Antarktis



PolarNEWS und die Polarspezialisten Heiner und Rosamaria Kubny nehmen Sie mit in die faszinierende Welt der Arktis und Antarktis.



Verlangen Sie den neuen Prospekt!

www.polar-reisen.ch

**PolarNEWS
Heiner & Rosamaria Kubny
Ackersteinstrasse 20
CH-8049 Zürich**

**Telefon +41 44 342 36 60
Fax +41 44 342 36 61
Mail redaktion@polarnews.ch**