

Polar NEWS

Zeitschrift über polare Regionen

www.polar-news.com

Ausgabe 7 / Juni 2008

Auflage 50'000



Tschukotka

Eine Reise auf Motorschlitten wird zur Abenteuer-Fahrt



Schiffsuntergang

Peter Kunz aus Zürich überlebt den Untergang der «Explorer»



Dinosaurier

Das «Monster» aus Spitzbergen entpuppt sich als Sensation

EXPEDITION KAISERPINGUIN SNOW HILL

8. – 24. 10. 2009

Exklusive Leserreise
mit PolarNews und
Kontiki-Saga

Für Astronauten ist es der Mond. Für mich sind es die Kaiserpinguine auf Snow Hill. Für Pinguin-Fans einfach das Spektakulärste.
Heiner Kubny

kontikisaga

PolarNEWS

DAS ULTIMATIVE ERLEBNIS JEDES PINGUIN-FANS!

Sichern Sie sich jetzt Ihren Logenplatz beim grossen Kaiserpinguin-Konzert. Jetzt buchen: Die Plätze sind auf dieser einzigartigen Reise beschränkt. Lesen Sie mehr auf der Seite 41.

DETAILINFOS

www.kontiki-eiszeit.ch · 056 203 66 11
www.polar-reisen.ch · 044 342 36 60

IHR BEGLEITER



Polarspezialist und Fotograf Heiner Kubny.

IHR ZUHAUSE



Der Eisbrecher Kapitan Khlebnikov.

IHR ABENTEUER



Mit dem Helikopter zur Kaiserpinguin-kolonie.

Liebe Leserin, lieber Leser

Wieder mal ist es soweit, Sie halten die neueste Ausgabe von PolarNEWS in Ihren Händen. Viel Lob erhielten wir für die letzte Ausgabe, es soll bis anhin die beste gewesen sein! Solches Lob tut gut, machen wir doch PolarNEWS mit viel Liebe zum Detail. Jedesmal erhalten wir viel Post – vor allem jene von Kindern lässt uns im Glauben, unsere Arbeit gut zu machen. Wir möchten mit PolarNEWS weiterhin die Schönheit der polaren Regionen, aber auch deren Probleme unseren Lesern näher bringen.

Erinnern Sie sich an Pia? Sie suchte in der letzten Ausgabe einen Mann, der mit ihr ein Jahr in einer Trapperhütte auf Spitzbergen leben möchte. Nun, einen Mann hat sie zwar gefunden. Aber jetzt will sie mit ihm lieber vor dem warmen Kaminfeuer kuscheln als auf der Jagd nach Rentieren frieren. Ist auch eine gute Lösung. Herzwärme ist immer eine gute Lösung! Bloss aus unserer geplanten Abenteuer Geschichte wird jetzt nichts. Aber vielleicht melden sich andere Waghalsige bei uns. Wir wären bereit.

Echte Dramatik erlebten die Passagiere auf der «Explorer», und zwar so, wie man sich das nie im Leben wünscht: Das Schiff schlug in der Antarktis leck und sank, Besatzung und Gäste mussten evakuiert werden und auf ihre Rettung warten. Lesen Sie ab Seite 14 den Bericht von Peter Kunz, der an Bord der «Explorer» war. Und lesen Sie anschliessend den Bericht von Arne Kertelhein: Er gehörte als Crew-Mitglied der «Nordnorge» zu jenem Schiff, das die «Explorer»-Passagiere aus dem Wasser zog. Ein Drama gleichermaßen aus der Sicht der zur Rettenden als auch der Retter...

Neue Gebiete erforschen: PolarNEWS macht's möglich! Im April war ich mit dabei, als zum ersten Mal überhaupt Fremde offiziell das Landesinnere von Tschukotka besuchen durften. Fasziniert vom Land und den Menschen ganz im Osten von Russland, entstand mein Reisebericht (ab Seite 32). Bereits im kommenden August wird PolarNEWS mit einer grösseren Reise-gruppe diese Gegend besuchen.

Wir haben also wieder mal viele spannende Geschichten für Sie zusammengetragen: Viel Spass beim Lesen!

Rosamaria und Heiner Kubny



Inhaltsverzeichnis

News aus der Polarforschung 4

Alte Eisbären, resistente Tundravögel, tief-tauchender Krill und die wichtigsten Downloads.

Tierwelt: Das Walross 6



Die Pfundskerle fressen fast nur Muscheln. Aber nicht mit ihren Stosszähnen.

Serie: Vergessene Helden 12

Der deutsche Klimaforscher Alfred Wegener entdeckte Pangäa und fand in Grönland den Tod.

Drama: Untergang der «Explorer» 14

Ein Geretteter und ein Retter erzählen, wie sie die Katastrophe in der Antarktis erlebten.

Service: Marktplatz 27

Von Karten bis Foulards: Alles, was das Herz eines PolarNEWS-Fans begehrt.

Tierwelt: Pinguin-Mauser 28



Zum Wechseln ihres Federkleids haben Pinguine wenig Zeit. Eine effiziente Lösung tut Not.

PolarNEWS

Seit mehr als 25 Jahren reise ich mehrmals jährlich in die kanadische Arktis. Diesmal war ich mit einem erfahrenen Inuitjäger in einem kleinen Fiberglasboot unterwegs. In der Nähe von Igloolik (Nunavut) näherten wir uns kurz nach Mitternacht der Walrossmutter, die auf einer kleinen Eisscholle kurz vorher ihr Junges geboren hatte. So gelang mir eines meiner besten Walrossbilder.
Norbert Rosing

Zum Titelbild



Abenteuer: Tschukotka 32



Heiner Kubny war einer der allerersten Touristen ganz im wilden Osten von Russland.

Reisen: PolarNEWS-Reisen 40

Expeditionen in die Antarktis und die Arktis: Exklusive Angebote für PolarNEWS-Leser.

Wissenschaft: Dinosaurier 42



Der Fund eines Pliosauriers in Spitzbergen entwickelt sich zur wissenschaftlichen Sensation.

Dies & Das / Impressum 53

Globi wird endlich zum Polarforscher. Den Film dazu macht allerdings die PolarNEWS-Crew.

Lexikon: Antarktische Pelzrobbe 54

Sie waren einst fast ausgerottet. Jetzt balzen die Antarktischen Seebären wieder.

Die Crew: Ruedi und Priska Abbühl 58

Das Ehepaar ist für die Swiss mit der Kamera im ewigen Eis unterwegs.



News aus der Polarforschung

Zusammengestellt von Peter Balwin

Tundravögel entwickeln Resistenz gegen Antibiotika

Selbst Vögel, die auf der menschenleeren Tundra der Arktis leben, sind resistent gegen Antibiotika. Dies belegt eine Studie der Universität Uppsala. Die schwedischen Forscher nahmen Kotproben von 97 Tundravögeln aus dem Norden Sibiriens, aus Nordalaska und dem nördlichen Grönland, unter anderen von Berg- und Alpenstrandläufer, Eis- und Polarmöwe und Schneegans. Spezialisten für Infektionskrankheiten staunten nicht schlecht, als sie in diesen Proben antibiotikaresistente Colibakterien fanden – schliesslich stammen die Vögel aus extrem abgelegenen Tundragebietern, wo Kontakte

zu Menschen ausgeschlossen sind. Die Vögel zeigten Resistenzen auf 14 von den insgesamt 17 getesteten Antibiotiktypen. Als die wahrscheinlichste von mehreren Erklärungen wird angeführt, dass Vögel aus diesen Regionen den Winter auf sechs verschiedenen Kontinenten verbringen und auf ihrem Zugweg antibiotikaresistente Bakterien aufnehmen und in die Arktis transportieren. Diese Funde bestätigen einmal mehr, dass die Antibiotikaresistenz zu einem weltweiten Phänomen geworden ist. Und dass alle Regionen der Erde davon betroffen sind – ausgenommen möglicherweise die Antarktis.

(Quelle: *Emerging Infectious Diseases*, Januar 2008)



Eisbär ist älter als gedacht



Der Fund eines alten Kieferknochens auf Spitzbergen lässt die Lebensgeschichte des Eisbären in neuem Licht erscheinen. Der Knochen lag eingebettet in die Sedimentschichten bei Poolepynten auf Prins Karls Forland, wo er durch Wissenschaftler der Universität von Island gefunden wurde. Der 23 Zentimeter lange Kieferknochen liess sich eindeutig einem Eisbären zuordnen. Sein Alter wurde auf maximal 130'000 Jahre bestimmt, was ihn rund doppelt so alt macht wie der bisher älteste (vermeintliche) Eisbärenknochen aus London. Der Fund zeigt, dass der Eisbär seit gut 100'000 Jahren eine morphologisch ausgeprägte Tierart darstellt, und trägt deshalb dazu bei, der noch ungelösten Frage einen Schritt näher zu kommen: Wann genau begann sich der Eisbär als eigene Art zu entwickeln und von seinem Artverwandten, dem Braunbären, zu trennen?

(Quelle: *BBC News*)

Antarktischer Krill taucht Tiefenrekord

Die Kapitel über Lebensweise und Tiefenverteilung des Antarktischen Krills müssen neu geschrieben werden, nachdem Wissenschaftler des British Antarctic Survey entlang der Antarktischen Halbinsel ausgewachsenen Krill (*Euphausia superba*) in einer Meerestiefe von 3000 Metern gefunden haben. Bisher ist man davon ausgegangen, dass diese bis 6 Zentimeter lange Leuchtgarnele mehrheitlich in den obersten 150 Metern der Wassersäule vorkommt. Krill ist eine der grössten Proteinquellen der Erde und stellt ein wichtiges Glied in der Nahrungskette des Südozeans dar: Von ihm ernähren sich Pinguine, Fische, Bartenwale und Robben. Seit den siebziger Jahren scheint die Menge an Krill um 80 Prozent zurückgegangen zu sein, was auf die steigenden Temperaturen zurückgeführt wird – an der Antarktischen Halbinsel allein werden 2,5 Grad höhere Jahrestemperaturen gemessen als noch vor 50 Jahren.

(Quelle: *Current Biology*)

UN-Report zum Downloaden

Das Umweltprogramm der Vereinten Nationen (Unep) hat einen 64-seitigen Bericht publiziert über die Gefahren der Klimaerwärmung für arktische Gewässer. Das Gutachten formuliert auch den weltweiten Einfluss von Verschmutzung, Raubbau, gebietsfremden Arten und Klimaveränderung auf die Weltmeere. Download in englischer Sprache unter www.unep.org/pdf/InDeadWater_LR.pdf.

(Quelle: *WWF und Unep*)

Grundlagen kurz und bündig

Der WWF International stellt auf der Webseite zu seinem Arktisprogramm zahlreiche hochinteressante Grundlagenpapiere über aktuelle Themen der Arktis zum Download zur Verfügung. Die in englischer Sprache geschriebenen Berichte fassen das Wichtigste über Klimaveränderungen in der Arktis, Eisbären, Ölverschmutzung, Wale und weitere Themen auf wenigen Seiten zusammen. Zu finden unter diesem Link: www.panda.org/arctic/publications.

(Quelle: *WWF Arctic Bulletin*)

Weddellrobbe sammelt Daten

Sie wiegen 100 Gramm, kosten je 15'000 Franken und sollen mithelfen, die Geheimnisse des gefrorenen Südozeans im Winter zu lüften: kleine Satellitensender. Natürlich haben sich die Zoologen der Universität von Tasmanien auch nach einem geeigneten «Transporteur» umgesehen: die Weddellrobbe. Diese antarktische Robbenart lebt im Packeis und taucht bis über 800 Meter Tiefe hinab. Die Sender, welche mit Leim am Kopf der Weddellrobbe befestigt werden, sammeln bei diesen Tauchgängen Daten über Bewegungsmuster, Verhalten und Nutzung des Lebensraums. Auch ozeanografische Werte werden gemessen wie Temperatur und Salzgehalt des Wassers. Zoologen wie auch Meeresforscher hatten bisher noch keine Möglichkeit, Daten von unterhalb des winterlichen Packeises zu



erhalten, weil diese Region während dieser Zeit für Schiffe unerschaffbar ist. Die Weddellrobbe, das südlichste Säugetier der Erde, hilft jetzt also mit, spannende Fragen zu lösen. So interessiert zum Beispiel, wie Tiere an der Spitze der Nahrungskette auf klimabedingte Veränderungen des Meereises reagieren.

(Quelle: *University of Tasmania*)



Bauplatz Südpol

Am geografischen Südpol mitten in der Antarktis haben die USA im Januar eine brandneue Forschungsstation eingeweiht. Dies ist das dritte Bauwerk seit 1957 am südlichen Ende der Erdachse. Die neue Amundsen-Scott-Südpolstation ist grösser, moderner, sicherer und gilt als architektonisch schöner als deren Vorgänger. Die Bauzeit betrug 12 Südsommer. Mit 925 Materialflügen wurden rund 1100 Tonnen Baumaterialien herangeschafft.

(Quelle: *National Science Foundation NSF*)

Baffininsel ist bald eisfrei

Auf der kanadischen Baffininsel, der fünftgrössten Insel der Erde, schmelzen die Eiskappen. Über 20 kleinere Eiskappen mit bis zu 7 Kilometern Ausdehnung und rund 100 Metern Dicke im nördlichen Teil dieser Arktisinsel sind jetzt kleiner als jemals zuvor in den vergangenen 1600 Jahren. In den letzten fünfzig Jahren sind sie um die Hälfte geschrumpft. Man befürchtet, dass die globale Erwärmung diese Eisfelder bis zur Mitte unseres Jahrhunderts gänzlich zum Verschwinden gebracht haben wird.

(Quelle: *University of Colorado at Boulder/UCB*)

Der sanfte Koloss

Walrosse ernähren sich fast nur von kleinen Muscheln. Wie bringen sie die aus dem Boden? Mit ihren Stosszähnen, vermutete man bisher. Das stimmt nicht.



Von Peter Balwin (Text)
und Norbert Rosing (Bilder)

Rund um den Nordpol lebt ein Tier, das es dem Menschen schon immer angetan hat – im guten wie im schlechten Sinne. Dabei kennen wir Mitteleuropäer dieses arktische Charaktertier seit erst fünfhundert Jahren. Vielen, denen es vergönnt war, diesem Tier wenigstens einmal im Leben gegenüber zu stehen, begegnen ihm heute noch mit einer undefinierbaren Mischung aus Neugierde, Abneigung, Faszination und einem kleinen bisschen widerwilligem Schaudern vielleicht: das Walross!

Die grösste Robbe der nördlichen Halbkugel erhielt von Anbeginn ihrer Kontakte zu europäischen Seefahrern des 16. Jahrhunderts keine löblichen Attribute zugesprochen. Der erste Eindruck von einem Walross sei «kein günstiger», wusste Tierforscher Alfred Brehm selbst noch in den 1870er-Jahren in seinem berühmten «Thierleben» zu berichten. Das «ozeanische Monsterschwein» oder die «Meereskuh» trug «stachelige Bürsten rund um sein Ochsenmaul» (1671) und regte die Phantasie der damaligen Entdecker regelrecht an. Das «Seepferd mit zwei langen, abstehenden Zähnen» (Holland, 1578) «klettert mit seinen Zähnen auf die Gipfel der Felsen, von wo es sich wieder zurück ins Meer wälzt – falls es nicht an den Felsen hängen bleibt, vom Schlafe überrascht» (Olaus Magnus, 1539).

Bis zum ausgehenden 16. Jahrhundert hatte noch kaum jemand bei uns ein echtes Walross gesehen – oder als solches erkannt. Die markanten Stosszähne dieser riesigen Robbe hingegen waren seit dem 9.

Jahrhundert begehrte Handelsobjekte. So etwa zahlte das Bistum der Wikinger auf Grönland 1282 seinen Zehnten an Rom in Ochsenhäuten, Robbenfellen und – Walrosszähnen. Im Jahre 1520 wollte ein Bischof im norwegischen Trondheim wohl besonders gut dastehen, indem er nicht nur die Zähne des Walrosses nach Rom lieferte, sondern gleich den ganzen eingesalzenen Kopf an Papst Leo X. spedierte. Jener Walrosskopf, unterwegs in die Heilige Stadt, wurde via Strassburg befördert, wo ihn der Maler Albrecht Dürer meisterhaft abzeichnete und so den wissbegierigen Menschen Europas zum ersten Mal eine brauchbare Darstellung dieses «Ungeheuers» lieferte.

Mit der Suche nach einem schnelleren Weg zu den Gewürzinseln im Fernen Osten stachen im 16. und 17. Jahrhundert immer mehr europäische Expeditionen in See und nahmen Kurs in die Arktis. Den ersehnten Durchschlupf nach Japan fanden sie allerdings dann noch nicht, aber jede dieser oft tragisch verlaufenden Schiffsreisen lüftete den Schleier des Unbekannten über der Arktis mehr und mehr. Geschichten über neue Inseln, fremdartige Menschen und seltsame Tiere erreichten die Handelsherren in Europa. Und die ersten gefangenen «Walpferde» fanden ihren Weg wiederholt und unfreiwillig zu den staunenden Aristokraten, das erste nachweislich im Jahre 1608.

Damals jedoch versetzte nicht das Walross die Kommerzialräte, Navigatoren und Companien in Aufregung, sondern die Meldung von arktischen Meeren, in denen es vor lauter Wal-Leibern zu brodeln schien. Die Jagd auf Wale in Spitzbergen und Grönland galt damit als eröffnet, mit den bekannten tragi-

schen Konsequenzen für die Walpopulationen, die wir heute, 400 Jahre später, immer noch deutlich wahrnehmen können. Erst als es bald keine Wale mehr zu erlegen gab, wandte man sich notgedrungen anderen Tierarten zu – und das Walross geriet ins Visier der erbarmungslosen Robbenjäger. «Sie werden alleine um der Zähne gefangen», gibt Friderich Martens in seiner Reisebeschreibung von 1671 zu. Und weiter schreibt er: «Wann der Wall Ross getödtet ist, hauet man ihm den Kopf abe, den Leib lassen sie liegen oder lassen ihn im Wasser treiben. Den Kopf nehmen sie mit an das Schiff, da werden die Zähne ausgehauen, die zwei grossen Zahn gehören den Redern oder Kauffleuten des Schiffes, die kleinen Backen-Zahn werden wenig geachtet.»

Der Zahnläufer als Zielscheibe

Die Gier nach diesen beiden hauerartig verlängerten oberen Eckzähnen machte den Walrossen beinahe den Garaus. Diese Zähne lieferten das von alters her begehrte Elfenbein für Schnitzereien, welches über Jahrhunderte hinweg gesucht war, weshalb das Walross weit oben stehen blieb auf der Jagdliste europäischer und nordamerikanischer Geschäftsleute. Man schätzt, dass es in Nordamerika und dem europäischen Nordpolargebiet viele hunderttausend Walrosse gegeben haben musste, bevor die Europäer die Neue Welt entdeckten.

Im späten 18. Jahrhundert, als der Walfang zu Ende ging, begann die kommerzielle Jagd auf Walrosse. Nicht nur das Elfenbein der Hauer war begehrte. Walrosse mit ihrer bis zu zehn Zentimeter dicken Speckschicht lieferten Öl. Und auch die zwei bis vier Zenti-

meter starke Haut wurde verwertet; unter anderem stellte man daraus Treibriemen für Maschinen her. Sechzig oder mehr Männer könnten an einem Walross-Lederriemen ziehen, ohne ihn zu zerreißen, heisst es in einem Dokument aus dem 13. Jahrhundert. Das Abschlachten nahm ein ungeheuerliches Ausmass an. Bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts ist die gesamte Population des Atlantischen Walrosses (*Odobenus rosmarus rosmarus*) in jedem Winkel seines Verbreitungsgebietes beinahe völlig ausgerottet worden. Die Gesetze zum Schutz dieser charakteristischen Robbe in den verschiedenen Anrainerstaaten der Arktis kamen fast zu spät. Als Erste erkannten die Russen den Ernst der Lage und erliessen bereits 1921 Jagdvorschriften, welche 1956 noch ausgeweitet wurden, so dass seither nur noch die Ureinwohner Russlands, für welche die Jagd Lebensgrundlage ist, dort in beschränktem Masse Walrossen nachstellen dürfen.

Ähnliches gilt auch für Grönland, an dessen wilder Ostküste 1956 ein vollständiges Jagdverbot für Walrosse verhängt wurde. Trotzdem werden heute noch jedes Jahr 20 bis 30 dieser Tiere erlegt. An der grönländischen Westküste hingegen ist eine nachhaltige Jagd für Einheimische erlaubt. Kanada zog Anfang der dreissiger Jahre nach, und in Alaska ist die Jagd heute den Ureinwohnern (Indianern, Aleuten und Eskimos) vorbehalten. In Spitzbergen sind diese Tiere seit 1952 vollständig geschützt, als klar wurde, dass damals dort gerade mal rund hundert Walrosse das Gemetzel überlebt hatten. Abgesehen von denjenigen Walrossen, die heute noch Jagdopfer der indigenen Völker werden, kann sich der urtümliche «Zahnläufer», wie *Odobenus* auf Griechisch heisst, heute endlich wieder unbekümmert an den Stränden der kalten Küsten ausruhen. Seit gut einem dreiviertel Jahrhundert stehen die Vertreter der beiden Walross-Unterarten, des Atlantischen und des Pazifischen, mehr oder minder unter Schutz.

Schwergewichtige Unterarten

Und jetzt bemerken wir Menschen, dass wir von diesem Tier, das so lange verfolgt wurde, noch gar nicht alles aus seinem spannenden Leben kennen. Dabei tummelten sich die ersten Walrosse bereits vor 18 Millionen Jahren in den Gewässern des frühen Miozäns. Noch vor etwa 2000 Jahren gehörte das Walross zur ganz normalen Tierwelt der Nordsee, wohin es sich, nota bene, hin und wieder immer noch zurück verirrt: Aus dem 20. Jahrhundert gibt es sechs gemeldete Walross-Beobachtungen aus der Nordsee. Während Zoologen – hätte es sie dann schon gegeben – in prähistorischer Zeit 13 Arten des Walrosses hätten unterscheiden können,



Brehm beschrieb die Tastaare einst abschätzig als «stachelige Bürsten rund um sein Ochsenmaul». Richtig ist: Sie sind ein hochsensibles Instrument für die Nahrungssuche.

kommt heute nur mehr eine Art vor, das Walross eben, oder *Odobenus rosmarus*. Allerdings unterscheiden Fachleute zwei Unterarten, deren Trennung gute 500'000 bis 785'000 Jahre zurück liegt und deren körperliche Unterschiede selbst für Laien erkennbar sind.

Da sind zum einen die 20'000 bis 30'000 Individuen des Atlantischen Walrosses (*Odobenus rosmarus rosmarus*) «unserer» Region. Sein Lebensraum reicht von der zentralen kanadischen Arktis über Grönland und Spitzbergen bis zur russischen Karasee östlich von Nowaja Semlja. Während die 3,5 Meter langen Männchen bis 1500 Kilogramm auf die Waage bringen, scheinen die Weibchen mit ihrer Körperlänge von 2,5 Metern und einem Gewicht von 700 bis 900 Kilogramm geradezu zierlich. Noch weiter östlich an der Nordküste Sibiriens stösst man auf das Laptev-Walross (*Odobenus rosmarus laptevi*), welches manchmal als dritte Unterart angeführt wird.

Zum anderen leben in der Region der Beringstrasse zwischen Russland und Alaska etwa 200'000 Tiere, die zur Unterart des Pazifischen Walrosses (*Odobenus rosmarus divergens*) gehören. Sie sind merklich grösser als ihre europäischen Artverwandten. Ein Männchen bringt dort schnell mal 1700 Kilogramm auf die Waage und erreicht eine Körperlänge von 4 Metern. Auch die Zähne sind beim Pazifischen Walross länger und erscheinen deshalb schön auseinander gebogen oder weggedreht (lateinisch *divergens*). Typisch für diese Unterart sind die Fotos, die wir alle schon irgendwo einmal gesehen haben: Weite Strände, von denen man eigentlich gar nichts sieht – weil jeder Quadratmeter von einem dicken, rosaroten

Walross belegt ist und sich Tausende dieser Tiere ins Bild drängeln...

Wedeln beim Essen

Walrosse ernähren sich hauptsächlich von eher kleinen Lebewesen des Meeresgrundes (des Benthals). So stehen etwa benthische Wirbellose wie zweischalige Muscheln (zum Beispiel die Felsenbohnmuschel, auch Nordischer Steinbohrer genannt) ganz oben auf der Menükarte. Für Abwechslung auf dem Speisezettel sorgen Tintenfische, Polardorsch, Würmer, Krabben und Flohkrebse, Seegurken – und ab und zu eine Ringelrobbe.

Nichts geht einem Walross aber über seine geliebten Muscheln. Schätzungen zufolge konsumiert ein Walross durchschnittlich 6,2 Prozent seines Körpergewichtes durch den Verzehr von wirbellosen Tieren des Meeresgrundes. Umgerechnet heisst das, dass ein 1000 Kilogramm wiegendes Walross jeden Tag 180 bis 240 Kilogramm an Muscheln ausschürfen muss, um an die notwendige tägliche Ration von 60 Kilogramm weichem Muschelfleisch zu gelangen. Zu diesem Zweck muss ein Walross zwischen 4000 und 6000 Muscheln pro Tag aufspüren. Führen wir dieses Unterwasserrechnen noch etwas weiter, so kommen wir auf die stolze Zahl von 8900 Tonnen Nahrung, welche allein die gesamte Population des Pazifischen Walrosses in der Region des Beringmeeres jeden Tag verschlingt – oder 3,2 Millionen Tonnen pro Jahr.

Weil sich die Mahlzeiten in den obersten, schlammigen Schichten des Meeresbodens verstecken, muss ein Walross gehörig Staub aufwirbeln, um an sein Mittagessen zu gelangen. Die Nahrungssuche des Walrosses »



Wenn sich ein Eisbär einer Walrossherde nähert, kann schon mal Panik ausbrechen. Dann stürzen sich die Tiere Hals über Kopf ins Wasser.



Antarktis-Expeditionsreise

7. bis 26. Februar 2009

Mit dem neuen Luxus-Schiff von Silversea, der «Prinz Albert II»

Exklusiv mit Kuoni-Reiseleitung ab/bis Schweiz

Die beliebte «World Discoverer» ist zurück! Renoviert und verschönert fährt Sie ab sofort für die bekannte Luxus-Reederei Silversea. Kommen Sie mit an Bord und entdecken Sie die einzigartigen Naturschönheiten der Antarktis.

Highlights:

- Besuch der antarktischen Halbinsel
- Majestätische Eisberge
- Einzigartige Tierwelt
- Kuoni-Reiseleitung ab/bis Schweiz



Ihr Reiseprogramm:

- 7.2.09 Zürich–Buenos Aires mit Lufthansa
2 Übernachtungen in Buenos Aires
- 9.2.09 Buenos Aires – Ushuaia
Einschiffung auf die Prinz Albert II
- 11./12.2.09 Falkland Inseln inkl. Stanley
- 15./16.2.09 Südgeorgien
- 18./19.2.09 Südorkney-/Südshetland-Inseln
- 20.–22.2.09 Antarktische Halbinsel
- 23./24.2.09 Drake Passage
- 25.2.09 Ausschiffung in Ushuaia.
Flug nach Buenos Aires – Zürich
(Ankunft 26.2.09)

Alle nicht genannten Tage sind Seetage.



Preise:

Buchungscode: ISL ANTARC

Suiten-Kategorie	Deck	Preis / Person
View Suite	Deck 3	Fr. 17990.–
Vista Suite	Deck 4	Fr. 18590.–

Weitere Kategorien und Suiten zur Alleinbenützung gegen Zuschlag auf Anfrage möglich. Preisänderungen vorbehalten.

Im Preis inbegriffen:

- An- und Rückreise Zürich–Buenos Aires–Zürich sowie alle benötigten Transfers
- Hotelunterkunft in Buenos Aires
- Charterflug Buenos Aires–Ushuaia (retour)
- Unterkunft in der gebuchten Suiten-Kategorie mit Vollpension
- Kuoni-Reiseleitung ab/bis Schweiz (ab 15 P.)
- Lektorenvorträge an Bord
- Halbtägige Stadtrundfahrt in Buenos Aires
- Teils kostenlose, geführte Landausflüge
- Getränke an Bord (inkl. Champagner/Weine)
- Hafentaxen und Trinkgelder

Im Preis nicht inbegriffen:

- Anwendungen im Spa Bereich
- Oblig. Annullationskosten-Versicherung
- Evtl. Buchungsgebühren Ihrer Buchungsstelle

Es gelten die «Allgemeinen Reise- und Vertragsbedingungen» der Reederei sowie der Kuoni Reisen AG.



An Land wirken Walrosse plump und schwerfällig. Doch im Wasser manövrieren sie flink und schnell. Dann geht man ihnen sicherheitshalber besser aus dem Weg.

am Meeresgrund führt deshalb ganz nebenbei dazu, dass grosse Mengen der oberen Sedimentschicht stark umgepflügt werden. Dies wiederum könnte wesentlich dazu beitragen, dass die Produktivität in den Nahrungsgebieten der Walrosse mächtig angeheizt wird, weil durch das Pflügen Nährstoffe freigesetzt werden. Ohne das Zutun der Walrosse würden diese Stoffe im Bodenschlick eingeschlossen bleiben.

Für ein Walross heisst essen also gleichzeitig auch tauchen. Das Meer sollte aber nicht tiefer als rund 80 Meter sein. Am Meeresgrund angekommen, bringt das Walross ein weiteres Merkmal seines urchigen Aussehens ins Spiel, die Tastborsten auf der Nase, auch Vibrissae genannt. 600 bis 700 solcher Nasenhaare – mehr als bei anderen Robbenarten – zieren eine Walrossschnauze und geben dem Tier sein typisch unrasiertes Äusseres.

Diese Borsten sind empfindliche Organe, jede einzelne ist mit Nerven und Blutbahnen versorgt und an kleine Muskeln angehängt. Walrosse können die Tastaare also gruppenweise bewegen und mit ihrer Hilfe Form und Grösse ihrer Beute erkennen. Dank

Filmaufnahmen durch wissenschaftliche Taucher vor Ostgrönland konnte vor ein paar Jahren erstmals nachgewiesen werden, wie denn nun ein Walross an seine Nahrung gelangt.

Erstaunliches Ergebnis dieses Forschungsprojektes: Walrosse neigen dazu, während der Nahrungssuche vor allem die rechte Vorderflosse zu benutzen. Damit wedeln sie die Sedimentschicht weg und legen so die Muscheln frei. Diese Beobachtung wurde noch erhärtet durch Messungen an gut zwei Dutzend Walrossskeletten aus Museums-sammlungen. Tatsächlich, bei allen waren die vorderen Gliedmassen (Schulterblatt, Oberarmknochen, Elle) rechts bedeutend länger als links.

Neben dieser bevorzugten Methode, ihre Nahrung freizulegen, benutzen Walrosse auch öfters mal die linke Vorderflosse, produzieren mit dem Mund einen extrem starken Wasserstrahl oder rutschen auf der Schnauze durchs Sediment – womit man den alten Griechen wieder Recht geben muss: Odobenus, der Zahnläufer...

Und die Hauer? Die alte Meinung, Walrosse würden ihre Nahrung mit den mächtigen

Eckzähnen ausgraben, ist falsch und längst widerlegt. Die Zähne dienen als Waffen, haben eine soziale Signalfunktion, sind dienlich beim Heraushieven auf eine Eisscholle, vergrössern im Nu ein Atemloch im Packeis oder geben ein praktisches «Kopfkissen» ab bei plötzlichen Müdigkeitsanfällen an Land. Und dorthin kommt ein Walross nur, um sich auszuruhen, denn das Leben ausserhalb des Wassers ist für eine derart schwere, plumpe Robbe gar nicht lustig. Walross-Ruheplätze findet man denn auch nur an flachen arktischen Stränden, meist nahe bei guten Nahrungsgebieten in seichten Meeresregionen und nur wenige Dutzend Meter vom Meer entfernt.

Lange Tragzeit und Aufzucht

Im Sommer kehren diese leistungsstarken Schwimmer nach einem opulenten Muschelmahl beinahe weisshäutig zu einem Ruheplatz zurück, wo sie dicht an dicht gedrängt, zu Dutzenden bis zu Tausenden friedlich an der arktischen Sonne dösen. Schon nach kurzer Zeit sind die dicken Speck- und Hautschichten wieder wohligh durchblutet, und die Tiere nehmen eine rosarote Farbe an. Im Winter allerdings leben Walrosse südlich ihrer dann vereisten Sommerplätze, weit im Meer, an der Grenze des Packeises.

Irgendwo dort draussen im Eismeer, während des düster-dämmrigen Polarwinters, paaren sich die Walrosse. Es dauert 15 bis 16 Monate, bis das Walrossbaby geboren wird, worauf es gute zwei Jahre gestillt wird – mit ein Grund, weshalb Walross-Weibchen nur alle zwei bis drei Jahre ein Junges austragen können. Bei keiner anderen Robbenart ist die Fortpflanzungsrate derart tief.

Und wenn man nun einem Walross lange genug in seine kleinen, kurzsichtigen, roten Augen blickt, an seine traurige Geschichte und sein faszinierendes Leben denkt, dann wird man «diese ungeheuerlichste aller Robben» (Brehms «Thierleben») unwillkürlich in sein Herz schliessen.

Polarnews

Walross-Webtipps:

Auf einer Internetseite des US Geological Survey lassen sich kürzlich besenderte Walrosse im Beringmeer verfolgen: <http://alaska.usgs.gov/science/biology/walrus/2008animation.html>.

Zurzeit können im Internet unter www.biomedcentral.com/1472-6785/3/9, dort im Kapitel «Results», zwei Filmsequenzen herunter geladen werden, welche die eigentümliche Nahrungssuche eines Walrosses auf dem Meeresgrund vor Ostgrönland veranschaulichen.

Wir beraten Sie gerne per Telefon: 044 277 49 36 (Mo–Fr 9–18 Uhr),
in Ihrer Kuoni Filiale oder in jedem anderen guten Reisebüro.



A World of Difference

Vergessene Helden Teil III

Der Welt-Versteher

Es dauerte Hunderte von Jahren, bis die Menschheit fähig war, das Antlitz unseres Planeten als exakte Landkarte wiederzugeben. Und auch dann verstrich viel Zeit, bis endlich jemand genau hinschaute und bemerkte, dass die Ostküste Südamerikas wie ein Puzzleteil an die Westküste Afrikas passte. Es war der Deutsche Alfred Wegener, 1880 als Pfarrerssohn geboren, Wetter- und Weltallforscher, Physiker und Familienvater und einer, der die Welt in den ganz grossen Zusammenhängen zu verstehen versuchte.

Wenn also, so dachte Wegener, Südamerika und Afrika zusammenpassen, dann kann es ja sein, dass sämtliche Kontinente einst eine einzige Landmasse bildeten. Wegener nannte diesen Urkontinent Pangäa. Doch, o weh, seine Wissenschaftlerkollegen lachten ihn bloss aus, nannten seine Idee den «Taum eines Poeten» und ihn selber einen «von der Polsubseuche schwer Befallenen». Wegener solle sich doch lieber wieder dem zuwenden, was er kann: Der Meteorologie.

Als erster Forscher beschrieb Wegener nämlich Turbulenzen in der Erdatmosphäre, veröffentlichte Arbeiten über die Entstehung von Zirruswolken und teilte als erster Forscher die Atmosphäre in verschiedene Schichten auf – was ihn zur wissenschaftlichen Erklärung über die Entstehung von Fata Morgana führte. Bloss dass seine Idee eines Urkontinents keine Fata Morgana war, das konnte er nie hinreichend beweisen. Immerhin: Wegener reiste durch die Kontinente und fand überall dieselben Gesteinsarten.

Sein liebstes Forschungsgebiet aber war Grönland. Hierhin war Wegener 1906 zum ersten Mal gereist als Teilnehmer einer 28-köpfigen Expedition, die den Auftrag hatte, die Ostküste Grönlands zu erkunden und Daten über das Wetter zu sammeln. Zwei Jahre dauerte diese Expedition, und was er (unter vielem anderem) herausfand, stützte seinen Urkontinent-Theorie: Man fand Fossilien von Bäumen, die heute am Mittelmeer wachsen.

Auf seiner zweiten Grönlandreise durchquerte er mit seinen Kameraden zum ersten Mal überhaupt die grösste Insel der Welt von Küste zu Küste auf dem ewigen Eis. Eine dritte Expedition 1929 diente zur Vorbereitung



Alfred Wegener.

der vierten Reise, die ein Jahr später losging. Wegener war sich der Gefahren des ewigen Eises durchaus bewusst: Auf seinem ersten Grönlandtrip starben der Expeditionsleiter und zwei seiner Kollegen. Die zweite Reise geriet zum Fiasko, die Menschen hatten bereits alle Ponys und Hunde notgeschlachtet und wurden erst im allerletzten Moment von einem Missionar vor dem Erfrieren gerettet. Dass Wegener als Reserveoffizier während des Ersten Weltkrieges zweimal an der Front verletzt wurde, war dagegen eine Bagatelle. Immerhin: Die dritte Expedition verlief ohne Zwischenfälle. Aber seine vierte war dann definitiv seine letzte: Auf dem Rückweg von einer Station zur anderen starb Alfred Lothar Wegener, vermutlich am 16. November 1930 und ebenso vermutlich an einem Herzversagen infolge Überanstrengung, definitiv nur ein paar Tage nach seinem fünfzigsten Geburtstag. Ein Jahr später fand man sein sauber hergerichtete Grab. Von seinem damaligen grönländischen Begleiter Rasmus Villumsen, der ihn wohl begraben hat, fehlt bis heute jede Spur. Und mit ihm bleibt leider auch Wegeners Tagebuch verschollen.

So ist es halt: Helden sterben einsam. Vor allem in Grönland. Zum Trost: Ein Superheld wurde Wegener Jahrzehnte später: Seit den 70er-Jahren gilt seine Urkontinent-Theorie als wissenschaftlich anerkannt. Und damit auch Wegeners Ansicht, dass die Bergmassive am Meeresboden eine Folge der Kontinentalverschiebung sind. Sogar seine Theorie, dass die Mondkrater eine Folge von Meteoreinschlägen sind, gilt heute als Selbstverständlichkeit. Nach ihm ist heute das Alfred-Wegener-Institut in Bremerhaven benannt, weltweit eines der wichtigsten Zentren für Polar- und Meeresforschung. Und, ach ja: Für die Teilnehmer an seinen letzten Grönlandexpeditionen entwarf Wegener Spezialkleidung nach dem Vorbild des grönländischen Anoraks. Das Modell wurde später im Wesentlichen von der europäischen Wintersportmode übernommen.

Greta Paulsdottir

PolarNEWS



Schlaflabor.

2700 Meter Höhe. Minus 15 Grad. Das Mammut-Team testet den Ajungilak Altitude. Bekommen die Teilnehmer auch unter härtesten Bedingungen keine kalten Füsse? Ist der Schlafsack für Extrembedingungen wirklich extrem gut? Alles über den Test und Anmeldungen für das nächste Testevent mit Mammut-Fans und Freunden unter:

www.mammut.ch/testevent





Schiffsuntergang

Am 23. November 2007 ramnte das Kreuzfahrtschiff «Explorer» vor der Antarktischen Halbinsel einen Eisberg und sank. Alle 154 Passagiere und Besatzungsmitglieder konnten gerettet werden. Der Zürcher Peter Kunz war einer von ihnen. Hier sein Bericht.





Da war noch klar Schiff: Die «Explorer» vor der Antarktischen Halbinsel. Baujahr 1969, Tiefgang 4,2 Meter, 72,8 Meter lang, 14 Meter breit. Geschwindigkeit: 11 Knoten.

Von Peter Kunz (Text und Bilder) und Arne Kertelheim (Bilder)

Nach elf Uhr gehen meine Partnerin Dora und ich zu Bett. Wir hören in der Kabine, wie schon so oft, wie das Eis kratzend um den Bug herum gedrückt und weggepresst wird. Zweimal allerdings knallt es so laut, dass wir uns fragen, ob wir diese Nacht werden schlafen können. Ich habe eben das Licht gelöscht, als die Alarmglocke das Notsignal gibt. Was ist los? Es folgt die Lautsprecherdurchsage des Kapitäns: Besammlung mit Schwimmwesten im offiziellen Meetingpoint im obersten Aufenthaltsraum, wie am ersten Tag geübt. Einige Minuten später folgt der beruhigende Durchsage-Zusatz, es sei im untersten Deck aus noch unbekannter Ursache etwas Wasser eingedrungen, die Pumpen seien jedoch aktiviert worden; aus Sicherheitsgründen möge man sich aber dennoch ankleiden und sich aufs obere Deck begeben. Meine Partnerin Dora ist ziemlich rasch bereit und eilt nach oben. Ich dagegen bin etwas verärgert: Ich weiss zwar, dass Sicherheit hier stets das oberste Gebot ist und allen anderen Überlegungen vorangestellt wird. Aber mitten in der Nacht ist's lästig, weil es jetzt wohl zwei bis drei Stunden dauern wird, bis wir in unsere Kabine zurück können. Ich lasse mir deshalb Zeit und kleide mich voll an, wie für einen Zodiakausflug mit Stiefeln und dicker Jacke. Denn falls wir auf

Freideck müssen, wird's kalt. Ich gehe in den Korridor und schaue im Treppenhaus hinunter zum unteren Kabinendeck: Da steht tatsächlich etwa eine Handbreit hoch Wasser im Gang. Ich suche in unserer Kabine also noch die Chips hervor, auf denen alle Fotos unserer Reise gespeichert sind, und greife zu den Pillen, die ich täglich einnehmen muss. Sicher ist sicher. Am Besammlungsort herrscht eine sonderbare Stimmung. Einige sind sehr still, andere machen Spässe. Es herrscht Unsicherheit. Die Crew beantwortet Fragen und regt an, Witze ins Mikrofon zu sprechen – man kennt sich ja mittlerweile recht gut. Mit den voluminösen Schwimmwesten, die wir anziehen müssen, sind deren Träger in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt, man kann damit kaum bequem sitzen. Die Situation ist nicht extrem angespannt: Alle glauben, bald wieder in der Kabine zu sein, um so mehr, als der Kapitän nun persönlich erscheint und versichert, dass die Pumpen funktionieren und das Wasser zurückgeht. Ich lege mich in einer dunklen Ecke auf den Boden und versuche zu dösen, nachdem ich das verantwortliche Crewmitglied informiert habe, dass es mir gut geht, dass ich nur müde bin. Das nächste, was ich mitbekomme, ist die Meldung, dass es sich beim Schaden am Schiff zwar nur um ein faustgrosses Leck handle, dass die Pumpen aber dennoch Mühe hätten, das eindringende Wasser wieder hin-

auszubefördern, denn das alte Schiff hat keine Doppelwandung. Einer der Passagiere erzählt, er sei erwacht, als es ihm auf den Kopf tropfte und das eiskalte Wasser schon knöcheltief im Kabinenboden stand. Dann geht es nicht mehr lange, bis der Kapitän wieder persönlich erscheint und informiert, dass er – natürlich nur aus Sicherheitsgründen – «Mayday» abgegeben hat. Dieser Funkspruch, erklärt er, werde global ausgesendet, er habe Reaktionen sogar aus dem Mittelmeer erhalten. Ein Schwesterschiff der «Explorer» sei 10 Stunden entfernt, zwei andere nur etwa 5 Stunden. Sie alle hätten ihren Kurs geändert und eilten herbei.

Zurück in die Kabine

Doch sowas tut man nicht nur sicherheitshalber, sondern meiner Meinung nach nur im Ernstfall. Okay: Ab jetzt wird's konkret... Die Leute werden leiser. Das Schiff liegt schon bedenklich schräg im Wasser. Ich will aufs Salondeck hinunter zur Toilette, was eine Sondererlaubnis vom Personal erfordert, da niemand mehr zu den unteren Decks darf. Ich kriege die Erlaubnis. Die quer im Schiff liegende Treppe ist inzwischen enorm steil geworden. Tatsächlich will ich jedoch zu unserer Kabine hinunter, um den Tresorschlüssel zu holen, denn dort liegt unsere ganze Barschaft. Über die Treppen und durch die Korridore auf dem Kabinendeck ziehen sich Schläuche, Mannschaft rennt herum, im untersten Deck steht

das Wasser jetzt deutlich über einen Meter hoch. Das sieht nicht gut aus... In unserer Kabine angelangt, ziehe ich, um den Rucksack zu durchwühlen, die störende Schwimmweste aus, finde endlich den Tresorschlüssel, schmeisse noch einige nützliche Dinge in den Rucksack – da wird's plötzlich stockdunkel. Schlechtes Zeichen. Die Maschine oder wenigstens die elektrische Anlage steht unter Wasser, das verschärft die Situation erheblich. Nur noch im Dunkeln den halboffenen Rucksack schnappen. Ich taste mich zur Treppe, und dann rasch hinauf.

Als ich im Salondeck ankomme, brennt wieder Licht. Ich stosse auf den Purser, wie der Versorgungsoffizier in der Schiffssprache heisst, und bitte ihn, zusammen mit seinem Schlüssel meinen Tresor zu öffnen. Doch dafür hat er nun gar kein Musikgehör: keine Zeit! Die Wertsachen aller Passagiere werden aufgegeben! Wieder am Meetingpoint, sehe ich, dass die vier Rettungsboote bis zum obersten Deck hinuntergelassen und für die Evakuierung bereitgestellt worden sind. Mit Schrecken stelle ich ebenfalls fest, dass ich meine Rettungsweste in der dunklen Kabine liegengelassen habe. Hinunter kann ich nicht mehr, und ein Ersatz ist nicht aufzutreiben hier oben.

Immer mehr Schlagseite

Immerhin: Ich entdecke eine Weste für Zodiakboote, die zwar viel kleiner ist als die Rettungs-Schwimmwesten, aber mir dafür mehr Bewegungsfreiheit gibt. Das macht allerdings kaum einen Unterschied: Wer hier ins Wasser fällt, ist nach spätestens drei Minuten ohnehin weggetreten, mit oder ohne Weste. Das Schiff hat nun merklich mehr Schlagseite. Wie ich später erfahre, dringt wegen



Kurz von Mitternacht rammt die «Explorer» wahrscheinlich einen Eisberg und schlägt leck. Es dringt mehr Wasser ins Schiff, als die Pumpen wieder rausbefördern können.

der extremen Schräglage Wasser durch die Toiletten ins obere Kabinendeck, sozusagen aus vollen Rohren. Als der Kapitän, nachdem auch die Steuerung ausgefallen ist, «abandon ship» erklärt, besetzen wir die Rettungsboote. Das geht ganz unspektakulär, ohne Panik und nach dem System «first come, first served». Glücklicherweise stehen wir im Besammlungsraum vorne bei der Türe. Es gibt kein Gedränge und keine Panik, aber der Rucksack wird mir weggenommen: Mit allen Klamotten am Leibe und mit den Schwimmwesten wird's ohnehin grauenhaft eng. Im Rettungsboot sitzen 35 Passagiere so eng zusammen wie Kaiserpinguine während der Brutzeit – und das ist vorteilhaft. Denn der Wind bläst kalt. Nach zwanzig Minuten werde ich langsam unruhig. Wieso lässt nie-

mand unser Boot zu Wasser? Bei dieser Schräglage können wir schon längst nicht mehr senkrecht hinunter gelassen werden, sondern nur dem Bug entlang hinunterschaben. Sofern das überhaupt noch geht!

Nur ein Boot funktioniert

Einige Philippinos aus der Mannschaft werkeln ununterbrochen am Motor unseres Bootes. Mal geht wieder einer weg, mal kommt einer. Später erfahren wir die Ursache: Obwohl vor jeder Fahrt routinemässig alle Boote geprüft werden, lässt sich ausgerechnet jetzt von den vier Booten der «Explorer» nur in einem einzigen der Motor starten... Der Kapitän will die Boote aber erst wassern, wenn die Motoren laufen, damit sie auf dem Wasser sofort vom Schiff wegkommen. »



Eilt mit voller Kraft dem Unfallort entgegen: Die «Endavour» ist zum Zeitpunkt des Unfalls 150 Kilometer von der «Explorer» entfernt.



Die «Explorer» ist evakuiert, sämtliche Wertsachen bleiben an Bord. Das Schiff hat schon stark Schlagseite: Sein Untergang ist bereits besiegelt.

Das ist wichtig, denn ein Eisberg treibt auf das nicht mehr manövrierfähige Schiff zu. Der ist zwar nicht sehr gross, aber gross genug, um ein schon gewässertes, aber noch nicht abgelegtes Boot am Schiffsrumpf zu zerquetschen.

Jetzt entscheidet der Kapitän, auch die acht Zodiaks, die je zwölf bis 15 Passagiere fassen, vom obersten Deck hinunterzulassen. Die Benzintanks der Aussenbordmotoren sind gefüllt. Doch die schweren Zodiaks können nicht wie die Rettungsboote manuell gewässert werden, dafür benötigt man Strom. Und der ist jetzt nicht mehr da. Wenigstens nicht dort, wo man ihn bräuchte. Der Chefingenieur arbeitet sich deshalb nochmals zum Maschinenraum durch – das Wasser steht ihm bis zur Brust.

Es gelingt ihm, alle noch verfügbaren Stromquellen zusammenzufassen und zur Zodiakstation umzuleiten. Der Strom sollte für 20 Minuten reichen, lässt der Ingenieur verlauten. Bis dann müssen alle Boote unten sein. Es ist 1.15 Uhr.

Endlich werden die Rettungsboote runtergelassen. Allerdings ohne laufende Motoren. Es ist deshalb extrem schwierig, vom Schiff wegzukommen, die Wellen schlagen es immer wieder zurück, es besteht die Gefahr des Kenterns. Wir stossen uns mit den beiden langen Holzrudern wie Besessene von der Schiffswand weg.

Endlich sind wir frei, aber immer noch viel zu nahe am Schiff. Das Boot stellt sich quer, so dass die Wellen an die Breitseite des

Bootes klatschen. Es schaukelt bedenklich, und ich rufe, ob denn nicht vorne und hinten einer mit den Holzrudern das Schiff in die richtige Richtung bringen könne. Das funktioniert aber nicht, ein lächerliches Untergehen bei diesem Seegang.

Auf dem Wasser

Gottlob eilen die Zodiaks, die inzwischen gewässert sind, herbei, binden Seile an die Rettungsboote, ziehen sie vom Schiff weg und richten sie gegen die Wellen aus. An jedem Rettungsboot muss permanent ein Zodiak ziehen – solange das Benzin reicht. Bis jetzt scheint alles gut gegangen zu sein. Einige der Passagiere, die offenbar in den Rettungsbooten keinen Platz fanden, hocken in den Zodiaks. Dort spritzt jede Welle das ganze Boot voll, viel schlimmer als bei uns. Ausserdem sind Zodiaks bei rauem Wetter (bei dem man keine Landungen machen würde) nicht sicher und deshalb auch nicht als Ersatz für Rettungsboote zugelassen.

Ich sitze in einer Montur vergleichbar etwa mit derjenigen, die Neil Armstrong bei der Mondlandung getragen hat, hautnah neben Dora auf der einen und ebenso hautnah neben einer üppigen Holländerin auf der anderen Seite. Auch am Boden ist keine «Fussfreiheit». Das Adrenalin ist in Strömen geflossen, das verhindert wohl die Seekrankheit, und man leidet trotz der Nässe nicht so sehr unter der Kälte. Ausgenommen jene, die beim Alarm sehr rasch auf Deck sein wollten und nun zu leicht bekleidet sind. Und jene,

bei denen das Wasser schon in der Kabine stand, als sie geweckt wurden, und deshalb verständlicherweise ein wenig in Eile gerieten.

Das kleine Boot schaukelt und schlingert entsetzlich und unaufhörlich, mir schmerzt bald der Rücken, weil die Auf- und Abwärtsbewegungen immer ausgeglichen werden müssen, stundenlang. Wird es ein Massenerbrechen geben? Man beginnt, sich auf eine lange Nacht einzurichten. Dunkel ist es nicht. Kälte und Nässe greifen um sich, Windstärke 4, keine hohen, aber trotzdem harte Wellen aus allen Richtungen.

Angst kommt zumindest in unserem Boot nicht spürbar auf, dazu bleibt gar keine Zeit. Jeder und jede ist unaufhörlich damit beschäftigt zu überlegen, welche Massnahmen man noch ergreifen könnte, um die Situation, besonders wenn sie länger dauern wird, zu verbessern. Und man denkt sich Szenarien aus, was uns bevorstehen könnte: Stärkerer Wind, schlimmstenfalls ein Sturm, das Kentern eines Bootes, weil den Zodiaks der Treibstoff ausgeht und sie die motorlos dahin treibenden Nusschalen nicht mehr ausrichten können. Oder – eine ernsthafte Gefahr – das Erscheinen unüberschaubarer Mengen von Eisbergen. Und wahrscheinlich denkt jeder irgendwann mal an die «Titanic»...

Doch für den Augenblick stehen unsere Chancen nicht schlecht: Das Wetter ist für antarktische Verhältnisse gut, und der Kapitän hat ja noch auf dem Schiff infor- »

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 «keinen 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 übrigens auch weitere Gratis-exemplare von PolarNEWS bestellen.

Redaktion PolarNEWS | Ackersteinstrasse 20 | 8049 Zürich | Mail: redaktion@polar-news.com
Telefon +41 44 342 36 60 oder Fax +41 44 342 36 61

www.polar-news.com

iROXIROX, die Schweizer Marke
mit innovativen Messgeräten
für Sport und Umwelt**i-CLIMBER ER
with
Vertic-Log®**Informationen und Bezugsquellen: 031 951 71 81 oder www.irox.ch

Das grosse Aufatmen: Die «Nordnorge» und die «Endeavour» sind beide beim Unfallort eingetroffen. Jetzt sind die Schiffbrüchigen so gut wie in Sicherheit.

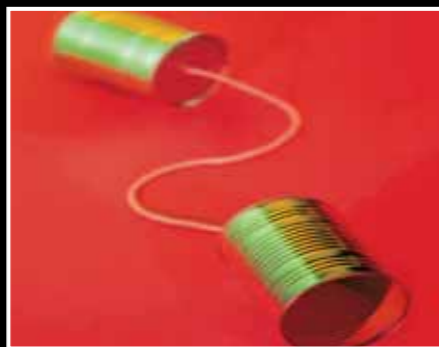
Das ganze Know-how aus einer Hand!

Elektroinstallation



... damit die Kabel dort hin-
kommen, wo sie heute und
auch in ein paar Jahren
gebraucht werden!

Telekommunikation



... damit Ihre Telefonanlage
dieselbe Sprache spricht wie
Sie!

Informatik



... damit Sie immer und überall
optimal und sicher vernetzt sind!

Tel. 044 936 64 64, Fax 044 936 64 65
Industriestrasse 37, 8625 Gossau, info@hustech.ch, www.hustech.ch

 **HUSTECH**
ELEKTRO TELEKOM INFORMATIK

miert, dass Hilfe unterwegs sei. Bei der verständlichen Tendenz zur Beschönigung der Situation muss man sich aber realistischerweise darauf einstellen, dass es sehr wohl auch länger als fünf Stunden dauern könnte, bis wir gerettet werden.

Auch nachdem die Sonne untergegangen ist, bleibt in dieser Jahreszeit in diesen Breitengraden ein heller Streifen am Horizont. Alle Boote haben deshalb Sichtkontakt zueinander – vermute ich jedenfalls, denn sich umdrehen und selber nachschauen kann keiner in dieser Enge. Es werden jetzt hauchdünne, folienbeschichtete Rettungsmäntel aus der Notkiste jedes Bootes ausgegeben, aber nur die wenigsten können sie anziehen, weil man auch mit den Füßen beziehungsweise den Stiefeln hineinsteigen müsste, und so viel Raum hat kaum einer. Aber man kann die Folie über den Rücken legen und auch den Kopf vor dem Spritzwasser schützen – das ist doch schon etwas.

Immer schön die Füsse, die Hände und die Schultern bewegen, unablässig, dann bleibt's warm.

Eng, kalt und peinlich

Es wird wenig gesprochen. Die Holländerin ist ohnehin nicht ansprechbar, sie starrt nur geradeaus, realisiert kaum, dass ich ihr den

Rettungsmantel über die Schulter lege, was nicht so einfach ist, wie es klingt.

Dann etwas Wunderschönes: Um 3.30 Uhr geht die Sonne auf, zwischen einigen kleineren Wolken. Prächtig. Viele denken jetzt sicher: «Das letzte Mal.» Auf der einen Seite die aufgehende Sonne, auf der andern das sinkende, schräg im Wasser liegende Schiff, dazwischen einige kleinere Eisplatten, weit verstreut die Rettungsboote und die Zodiaks. Es gelingt mir, unter meinen Kleiderschichten die Kamera herauszugraben und einige Fotos von der Sonne und dem Schiff zu machen. Bilder, die man nicht vergessen wird. Auf der einen Seite des Horizonts ist der Himmel ganz schwarz. Wenn das nur nicht ein herannahender Sturm ist!

Eigentlich könnte man jetzt fürs erste mal tief durchatmen. Doch schon bald ergeben sich neue Probleme: Ich müsste dringend mal pinkeln... Schwankend kann ich aufstehen und mich um eine Achteldrehung von der Holländerin wegbewegen zum Bootsrand hin. Aber das ist keineswegs nahe genug.

Leute halten mich. Ich arbeite mich durch vier Paar Hosen und den Rettungsmantel hindurch. Die Rettungsmäntel waren in Plastiksäcklein eingepackt. Es gelingt mir, eine solche Tüte zu füllen und den Inhalt dann ins Wasser zu leeren. Das ist peinlich. Jeder bemüht sich wegzuschauen, aber wirklich

abwenden kann sich keiner. Kurz nach mir ist die Holländerin in der gleichen Lage, später auch Dora. Die Frauen benutzen den Platz, den es eigentlich gar nicht gibt, auf dem Bootsboden und pinkeln einfach zwischen die Lattung hindurch. Wenn die Not grösser ist als die Scham...

Wir fühlen uns jetzt verhältnismässig ziemlich wohl: Solange kein Sturm aufkommt und uns kein Eisberg zu nahe kommt, kann eigentlich nicht viel passieren. Es ist nur unangenehm. Gegen halb sechs Uhr hören wir dann einen Helikopter. Wir sind erleichtert, alle haben das Gefühl, «gefunden» worden zu sein. Es ist die chilenische Luftwaffe. Dann fliegt ein zweiter Helikopter herbei, er trägt keine militärischen Kennzeichen: Es muss also einer von einem Schiff sein. Das bedeutet, dass unser Rettungsschiff nicht mehr weit weg ist.

Endlich an Bord...

Tatsächlich: Eine halbe Stunde später dringen Blinksignale eines Schiffes durch die mittlerweile dunklen Wolken am Horizont. Es ist die «Endeavour». Welch eine Erleichterung! Und gleich hinter der «Endeavour» naht die «Nordnorge», ein sehr grosses, luxuriöses Kreuzfahrtschiff. Jetzt ändert die Stimmung! Leute, die bisher erstarrt im Boot sassen und nicht ansprechbar waren, brechen in Tränen aus. »



Endlich in Sicherheit: Auf der «Nordnorge» werden die Schiffbrüchigen erstmal mit warmen Decken und heissen Getränken versorgt.



Ein Hangar der Militärstation wird zur Notunterkunft umfunktioniert. Die Hälfte der Schiffbrüchigen wird hier untergebracht.

Die «Endeavour» übernimmt die Passagiere der Zodiaks; die Schiffbrüchigen in den Rettungsbooten sollen bei der «Nordnorge» an Bord. Das geht natürlich nicht ohne die Hilfe der Zodiaks, teilweise auch jener der «Nordnorge». Denn Rettungsboote können nicht direkt am Schiff anlegen. Wir müssen uns einer nach dem anderen auf die schaukelnden, nassen Schlauchboote «hinüberwerfen» und werden dann an den Landungssteg der «Nordnorge» gebracht. Nach fünf Stunden auf offenem Meer sind wir endlich in Sicherheit.

Jetzt geht alles wie am Schnürchen: Toiletten, Handtücher, trockene Kleider, heisser Kaffee. Die Schiffsärzte haben nicht viel zu tun: Ausser einigen Schockbehandlungen fällt für sie nichts an. Einer hat sich den Knöchel gebrochen. Bei einem Appell erweist sich, dass niemand fehlt. Ein Paar aus Dänemark hat sich im Rettungsboot verlobt. Wir werden auf einem eleganten Panoramadeck untergebracht, von wo aus wir den «Todeskampf» der sinkenden «Explorer» betrachten können, während wir uns aus den Klamotten schälen und aufwärmen. Sie war ein gutes Schiff; sie tut uns leid. Die Passagiere der «Nordnorge» sind – dafür, dass wir ihr Reiseprogramm ruiniert haben – sehr freundlich, teilnahmsvoll und zuvorkommend. Sie haben sogar eine Kleidersammlung organisiert, jeder von uns kann sich etwas davon nehmen. Ausserdem erhalten wir von der Schiffsboutique neue, warme Sachen. Enorm grosszügig. Ein ganz grosses, feines Frühstücksbuffet ist aufgetischt, später auch ein Lunchbuffet mit leckeren skandinavischen Spezialitäten. Uns geht's gut! Die Passagiere nehmen herzlich Anteil. Auch darf jeder Schiffbrüchige eine Minute lang telefonieren – sofern er die Telefonnummer auswendig kennt. Jetzt erst wird Dora und mir bewusst, dass wir über keinerlei Nummern, Angaben oder Adressen mehr verfügen. Wir

können niemanden anrufen. Internet ist nur sehr beschränkt vorhanden, viel zu wenig für alle und streng rationiert.

Die «Nordnorge» nimmt Fahrt auf und erreicht am Nachmittag den Eduardo Frei/Marsh-Stützpunkt, eine chilenische Militär- und Forschungsbasis auf den South Shetlands. Dort sollten wir an Land gehen, können aber mit den Zodiaks nicht ablegen, weil der Wind stark zugenommen hat. Es hat inzwischen angefangen zu schneien, der Schnee fegt jetzt horizontal übers Wasser. Gottlob war das am Morgen nicht so.

...und wieder an Land

Wir erfahren, dass die «Nordnorge» zur Zeit des Notrufs in der Drake-Passage steckte, bei Windstärke 9 und 7 Meter hohen Wellen... Wir hätten sowas nicht überlebt. Niemand. Erst um 18 Uhr können wir einen Anlandeversuch machen mit den stabileren und stärker motorisierten Zodiaks der «Nordnorge». Einige der Schiffbrüchigen haben grosse Mühe, wieder in die Boote zu steigen, besonders unter den gegenwärtigen Wetterbedingungen. Aber es gibt keine Alternative. Sie haben schliesslich eine Expeditionsreise gebucht...

An Land dann eine halbe Stunde durch den Neuschnee stapfen, jeder mit einem Plastiksack mit den neu erstandenen Habseligkeiten in der Hand. Das Militär erwartet uns in einem riesigen Hangar, wo man erst mal unsere Personalien aufnimmt. Auch Militärmedien sind schon da. Die eine Hälfte von uns und die Besatzung schlafen im geheizten Hangar auf Pritschen; Dora und ich gehören zu jenen, denen «VIP-Behandlung» in einer Forschungsstation zuteil wird. Was aber bedeutet, dass wir uns mit einem Pistenfahrzeug erneut durch Schnee und Wind kämpfen müssen.

Auf der Station empfängt uns eine perfekt Englisch sprechende Wissenschaftlerin. Alle



Setzt sich medienwirksam in Szene, hilft aber effizient: Der Luftwaffengeneral der Militärbasis.

werden in verhältnismässig komfortablen Doppelzimmern untergebracht, Gemeinschaftsduschen, gute Verpflegung. Das Fernsehen zeigt die letzten Minuten der Explorer, die inzwischen gesunken ist.

Wann wir ausfliegen können, weiss noch niemand. Auch Fliegen ist hier extrem vom Wetter abhängig. Es könnte Tage dauern. Doch schon am nächsten Tag kann die erste Hälfte der Geretteten starten – wir gehören dazu. Die Armee schickt einen Herkules-C130-Transporter und fliegt sogar den Luftwaffengeneral ein, der sich hier jedem persönlich mit Händeschütteln vorstellt und uns anschliessend mit einer Ansprache auch noch medienwirksam begrüsst. Wahrscheinlich ist der General und nicht das Wetter die Ursache, dass wir erst am Nachmittag abfliegen können.

Der Flug nach Punta Arenas in Chile dauert fast drei Stunden. Gegen Ende der Reise bahne ich mir den Weg zwischen den fast so eng wie im Rettungsboot sitzenden Passagieren hindurch. Unten stehen zwei Offiziere als Wache an der Treppe, oben sind die zwei Piloten, der Navigator und noch zwei Uniformierte – ach ja, den einen kenne ich, es ist der General. Er zeigt mir sehr freundlich und sehr ausführlich die Instrumente und Karten, erlaubt mir zu fotografieren, auch ihn selber. Ich kann mich fast nicht mehr zurückziehen.

Zum Dank frage ich ihn schliesslich, ob er sich fotografieren lassen wolle mit dem dänischen Pärchen, das sich im Rettungsboot verlobt hat. Der Däne hat den Diamantring in seiner Brusttasche. Damit will ich dem lieben »



Abflug von der Militärbasis Richtung Punta Arenas. Die erste Gruppe der Geretteten besteigt die Herkules C-130.



Kaum in Punta Arenas angekommen, geht der ganz grosse Medienrummel los.

General die Möglichkeit geben, ein schönes Bild in die Presse zu bringen. Dass genau dieses Bild später um die Welt gehen würde, kann ich ja nicht ahnen... Schon als wir in Punta Arenas ankommen, wirft sich die gesamte versammelte Pressemeute auf das dänische Pärchen, natürlich mit dem wohlwollenden General daneben stehend, der seine Popularität stündlich wachsen sieht. Im Flughafengebäude begrüsst uns die Stellvertreterin der Präsidentin der Nation, und schliesslich werden wir zu einem guten Hotel an der Maghelastrait gefahren. Jetzt kommen neue Sorgen auf uns zu: Wir haben keinen Rappen Bargeld und keine Kreditkarten. Was tun? Vor dem Hotel steht die Reportermeute. Ich gewähre der Reporterin der englischen Boulevardzeitung «Sun» ein Interview und verkaufe ihr meine Bilder aus

dem Rettungsboot für 200 Dollar. Das ist schon mal ein Anfang.

Zurück nach Hause

Die Leute des Reiseveranstalters GAP (Great Adventure People; den Namen haben sie verdient, auch wenn sie nicht jedes Mal ein Schiff versenken können) machen einen fantastischen Job: Hundert Leute müssen heute Abend untergebracht und gepflegt werden. Die meisten von ihnen haben nicht einmal Schuhe, da sie in den kniehohen Wellington-Boots im Boot sass. Alle wollen sie ihre Lieben informieren. Praktisch keiner hat Geld oder Kreditkarten. Jeder hat andere Bedürfnisse, Wünsche und Ansprüche. Und morgen früh wird bereits die zweite Hälfte der Passagiere mit der Herkules eingeflogen. Beim Nachtessen kommt der Kapitän der «Explorer», der als letzter von Bord gegangen war, ins Restaurant. Er wird jubelnd begrüsst und beklatscht, alle mögen ihn und alle wissen, dass er eine schwierige Zeit vor sich hat. Am nächsten Tag, es ist ein Sonntag, erhalten wir die Möglichkeit, die notwendigsten Dinge einzukaufen. Alle Geschäfte in Punta Arenas sind heute geschlossen, aber die GAP hat erreicht, dass ein Warenhaus ausschliesslich für uns das Verkaufspersonal zusammentrommelt und seine Türen öffnet. Mit Kleinbussen werden wir gruppenweise hingefahren. Wir benötigen vor allem Schuhe, Socken, Toilettenartikel, Gepäckstücke, Lesebrillen, Hemden und T-Shirts



Peter Kunz

Peter Kunz, 70, wohnt mit seiner Partnerin Dora Senn in Zürich. Bis zu seiner Pensionierung arbeitete er als Versicherungsberater bei der «Zürich», seither frönt er mit Dora dem gemeinsamen Hobby Reisen. Ihr Trip mit der «Explorer» war nicht Peters erster Ausflug in die Antarktis. Aber sicher sein aufregendster.

oder eine Jacke. Ein Arzt steht zur Verfügung und stellt Rezepte aus.

Gestaffelt fliegen die Leute nun nach Hause, die meisten über Santiago und von dort weiter an die Zieldestination. Alle Tickets müssen neu gebucht werden. Nach zwei Tagen ist weit über die Hälfte der Leute bereits ausgeflogen, Dora und ich sind inzwischen in Buenos Aires angekommen. Hier warten wir im Hotel auf den Weiterflug nach Zürich. In Punta Arenas sind noch die zumeist philippinischen Besatzungsmitglieder zurückgeblieben. Sie sind sehr frustriert und traurig. Einige arbeiteten schon seit Jahren auf der «Explorer»; jetzt haben sie keine Stelle mehr, müssen nach Hause, und es ist schwierig, wieder einen Job zu kriegen, besonders einen so guten auf einem Schiff. In Buenos Aires empfängt uns der Schweizer Botschafter; wir erhalten ein paar hundert Franken «Notgeld». Nun können wir noch einige Einkäufe machen. Wir freuen uns, bald wieder zu Hause zu sein. Was wir erlebt haben, kommt mir vor wie ein Traum, und ich denke: unglaublich! Ich bin sehr dankbar, dass wir diesen Unfall nicht mit dem Leben bezahlt haben. So schnell hätte es vorbei sein können. Und trotzdem: Was wir bisher von der Antarktis gesehen haben, war so faszinierend, dass wir auf jeden Fall so bald wie möglich nochmals hin wollen.

Polarnews



Der Flug in der Herkules dauert drei Stunden. Es ist sehr eng. Aber das stört niemanden.

Rettung

Arne Kertelhein begleitet als Wissenschaftler Schiffsreisen in alle Welt, vorzugsweise in polare Gegenden. Als die «Explorer» unterging, befand er sich auf der «Nordnorge» und beteiligte sich an der Bergung der Schiffbrüchigen. Hier sein Bericht aus der Sicht des Retters.



Ich war in der Nacht wach geworden und hatte aus dem Fenster geschaut, um schon mal die Wetterverhältnisse des neuen Tages zu begutachten. Dabei wunderte ich mich, dass wir recht gute Fahrt machten und scheinbar auf dem offenen Meer unterwegs waren. Nachdem wir gestern Nachmittag Halfmoon Island bei Livingston Island auf den Südshetlands besucht hatten und für heute Vormittag nur Yankee Harbour auf der anderen Seite der McFarlane Strait auf dem Programm stand, war das sehr merkwürdig, schliesslich war das keine grosse Entfernung, man kann da sozusagen hinsehen. Kurz darauf – es wird etwa 3:30 Uhr gewesen sein – klingelte mein Telefon. Marco, ein Kollege aus dem Expeditionsteam, sagte nur knapp: «Die „Explorer“ sinkt. Mach dich fertig und komm auf die Brücke.» Nun war mir klar, warum wir nicht mehr auf unserer Position waren.

Auf der Brücke besprachen der Kapitän, einige Offiziere und unser Expeditionsleiter die Situation. Schon gegen 2:00 Uhr hatten sie den Hilferuf der «Explorer» empfangen und sich sofort auf den Weg gemacht. Die «Nordnorge» fuhr mit Höchstgeschwindigkeit, da man wusste, dass Passagiere und Crew die «Explorer» bereits verlassen hatten und in den Rettungsbooten auf Hilfe warteten. Aber trotzdem würden wir nicht vor 7:00 Uhr am mehr als 150 Kilometer entfernten Unglücksort südöstlich von King

George Island eintreffen können – genug Zeit aber auch, um das weitere Vorgehen genau zu planen. Wir wussten, dass auch die «Endeavour» auf dem Weg zum Havaristen war, aber sie war nicht so schnell wie wir. Bald konnten wir sie sehen und hatten sie dann auch recht schnell eingeholt. Wir würden also als erstes Schiff bei der «Explorer» sein und uns um die Schiffbrüchigen kümmern müssen. Natürlich spekulierten wir auch eifrig darüber, wie es zu einem solchen Unglück hatte kommen können, denn die See war in dieser Nacht nicht besonders rauh gewesen – und dass hier Eis im Wasser treibt, ist ja auch bekannt, die Schiffe sind entsprechend verstärkt und ausgerüstet. Wir mussten noch ein grosses Treibeisfeld umrunden und hielten dann eifrig Ausschau nach einem Schiff. Schliesslich konnten wir die «Explorer» entfernt im Morgendunst ausmachen: Das Schiff hatte schon recht stark Schlagseite, und in einiger Entfernung dümpelten die Rettungsboote und Zodiaks auf den Wellen. Das war ein Anblick, bei dem mir mulmig wurde. Umgeben von all der modernen Technik der Schiffe glaubt man sich doch recht sicher und absolviert die obligatorische Rettungsübung am Beginn jeder Fahrt in der Meinung, dass es einen wirklichen Ernstfall nie geben wird. Aber hier schaukelten nun 150 durchgefrorene Menschen fernab vom Land zwischen den Eisbergen neben ihrem sinkenden Schiff in diesen absolut

altertümlichen offenen Rettungsbooten... Wenn das Wetter nicht so ruhig gewesen wäre, hätte man in den scheinbar manövrierunfähigen Booten (sie mussten von den Zodiaks geschleppt werden) eine noch wesentlich schlimmere Zeit durchlebt. Um die Schiffbrüchigen möglichst schnell aufnehmen zu können, liessen wir eins unserer Rettungsboote zu Wasser, die Zodiaks manövierten ein Rettungsboot nach dem anderen längsseits, die Leute kletterten herüber, und dann schwebten sie wie mit einem Fahrstuhl rauf auf Deck 5. Von hier ging es in den Panorama-Salon, wo die neuen Gäste mit warmen Decken versehen und gepflegt wurden. Die meisten machten trotz der langen Zeit in den Booten einen munteren Eindruck, niemand war ernsthaft verletzt oder bedrohlich geschwächt. Als alle an Bord waren, drehten wir noch eine Abschiedsrunde um die sich immer weiter auf die Seite neigende «Explorer». Die geretteten Passagiere hatten nichts mitnehmen können ausser der Kleidung, die sie am Leibe trugen, und ich dachte etwas wehmütig daran, wie viele erstklassige Kameraausrüstungen dort nun demnächst auf den Grund des Meeres sinken würden... Anschliessend machten wir uns dann auf den Weg zur chilenischen Basis auf King George Island, von wo aus die Schiffbrüchigen am nächsten Tag ausgeflogen werden sollten. Das Unglück hatte sich in der Welt sehr rasch herumgesprochen,

ständig riefen Journalisten in unserem Büro an, aber der Kapitän hatte ein generelles Telefon- und Internetverbot erlassen, da er die verfügbare Sendekapazität brauchte, um die weiteren Rettungsmaßnahmen mit den chilenischen, argentinischen und britischen Behörden zu koordinieren. Alle drei Länder beanspruchen nämlich dieses Territorium der Antarktis für sich und meinten somit allein zuständig zu sein – was die Sache sicher nicht vereinfachte.

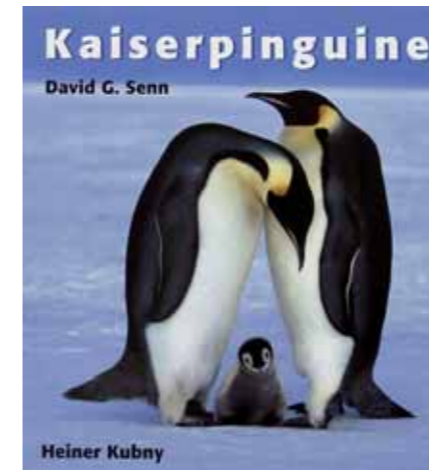
Unsere Gäste auf der «Nordnorge» akzeptierten den geänderten Tagesablauf ohne Murren, denn schliesslich war allen klar, dass man in einer solchen Notsituation ohne Diskussion zu aller Hilfe verpflichtet war – viele gaben den durchgefrorenen und nassen «Explorer»-Gästen etwas von ihrer Kleidung ab. Ausserdem würde es Pinguinkolonien ja auch noch am nächsten Tag geben: Die sinkende «Explorer» aber war ein dramatischer Anblick, den man so ähnlich sicher nicht noch einmal erleben würde.

Vor diesem Tag hatte ich es immer besonders genossen, wenn wir weit und breit das einzige Schiff in antarktischen oder arktischen Gewässern gewesen waren. Allerdings ist dann auch niemand in der Nähe, der einem zu Hilfe kommen kann... Da sieht man die anderen Schiffe nach so einem Erlebnis doch auch mit anderen Augen!

Arne Kertelhein



Marktplatz

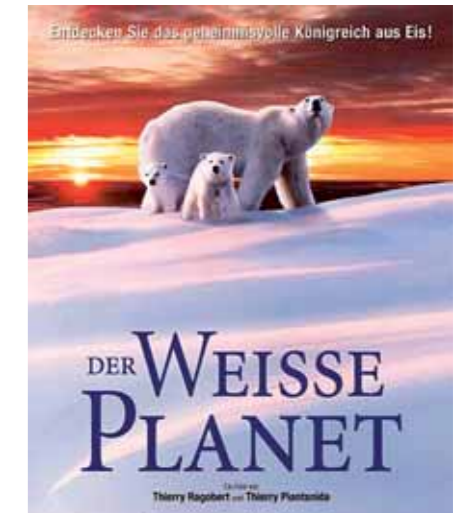


Kaiserpinguine

Auf 48 Seiten erfahren Sie alles Wissenswerte über das Leben der Kaiserpinguine auf dem antarktischen Festland. Warum pflanzen sich Kaiserpinguine im antarktischen Winter bei Temperaturen bis -70 Grad fort? Warum brütet das Männchen das Ei aus? Was macht das Weibchen in dieser Zeit? Wie gross und wie schwer ist der Kaiser der Pinguine? Das Buch lüftet die Geheimnisse des wohl eigenartigsten Tieres unseres Planeten.

Text von Prof. Dr. David Senn, Fotos von Heiner Kubny

Preis Fr. 15.-
ISBN 3-9522742-0-8



DVD: «Der Weisse Planet» fängt die Magie des arktischen Universums ein. Ein spektakulärer Dokfilm über die Wunder und Geheimnisse im hohen Norden. Faszinierende Bilder, atemberaubende Szenen!

Preis: Fr. 30.- (inkl. Porto + Verpackung)



Antarctica

Musik für die Seele – komponiert von Martin Villiger – der Soundtrack zur Show ANTARCTICA.

Ein einmaliges Musikerlebnis, das Sie sich nicht entgehen lassen sollten.
Preis: Fr. 25.-

DVD Albatrosse
«Meisterflieger auf hoher See»

Dauer: 15 Minuten / Sprache: D/E
Fr. 12.-



DVD Pinguine
«Der Landgang des Felsenpinguins»

Dauer: 20 Minuten / Sprache: D/E
Fr. 12.-



Beide DVDs zusammen Fr. 20.-
Hergestellt wurden beide DVDs von Ruedi und Priska Abbühl, den erfahrenen Naturfilmern in Zusammenarbeit mit PolarNEWS und Swiss International Air Lines. Ruedi Abbühl studierte Zoologie an der Universität Basel und schloss mit dem Dokortitel ab. Seit Jahren besuchen Ruedi und Priska die Gegend um den Südpol.

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

PolarNEWS

Seiden-Foulard
Grösse: 140x35 cm Farben: weiss & grau
Preis: Fr. 35.-

Kaiserpinguin

Plüschpinguin mit Jungem
Grösse: 28 cm Preis: Fr. 25.-

Die Reise der Pinguine

Preis: Fr. 36.- (inkl. Porto + Verpackung)

DVD 2 Disc Special Edition
Sprachen: Deutsch – Französisch
Audiokommentar von Luc Jacquet

Bonusmaterial:
- Trailer
- Über die Produktion des Filmes
- Von Pinguinen und Menschen
- Überleben im ewigen Eis (53 Min.)
- Frühling in der Antarktis (52 Min.)
- Making of (46 Minuten)
- Regisseur Luc Jacquet (4 Min.)
- Vorbereitung / Schweiz (4 Min.)
- Fotogalerie

SSP Kälteplaner AG

Wir erarbeiten gesamtheitliche Konzepte (ökologisch, wirtschaftlich und zukunftsgerichtet) in enger Zusammenarbeit mit dem Bauherrn und den Planungspartnern. Fon +41 62 388 03 50, mail@kaelteplaner.ch

SSP | KÄLTEPLANER.CH

Architekturbüro für Gastronomieplanung und Generalplanung von Gastronomiebetrieben

Chaletweg 2
CH-4665 Oftringen

Fon +41 62 797 38 71
Fax +41 62 797 68 80

**LÜSCHER
Gastro PLANUNG**

Wir sind ein unabhängiges und leistungsfähiges Planungsbüro und stark in

- Gastronomieplanung
- Gastronomie-Logistik
- komplette Haustechnik in der Gastronomie
- gastro-spezifische Innen- & Architektur

Seit 40 Jahren immer vorne dabei

Wir bringen unsere jahrelange Erfahrung bereits in der Ideenphase ein, damit aus Kundenwünschen Wirklichkeit wird.

Sicherheit für Ihre Investition

Von Projektierung bis zur Ausführung ist alles in unseren Händen. Diese Leistung garantiert zuverlässige Qualität und hohe Sicherheit im Bezug auf Termine, Kosten und Effizienz.



Meister im «Umkleiden»

Die jährliche Mauser stellt Pinguine vor grosse Probleme: Es ist kalt, sie können in dieser Zeit nicht ins Wasser, und der Sommer ist viel kurz. Aber die Vögel haben auf alles eine Antwort gefunden: Tempo!

Von Christian Hug (Text)
und Heiner Kubny (Bilder)

Alle Vögel dieser Welt erneuern regelmässig ihr Gefieder: Die Mauser, vom lateinischen Wort mutare (tauschen) abgeleitet, garantiert den Vögeln ein ganzjährig einwandfrei funktionierendes Federkleid und somit die Flugfähigkeit. Die meisten Vögel ersetzen ihre Federn zwar das ganze Jahr über nach und nach. Doch im Laufe der Evolution haben viele Vogelarten Taktiken der Mauser entwickelt, die den spezifischen Lebensumständen angepasst sind. So unterscheidet man heute drei verschiedene Mauser-Arten: Die eben erwähnte Permanentmauser, wie sie zum Beispiel bei Papageien zu beobachten ist. Bei der Teilmauser wechseln die Vögel über das Jahr verteilt einzelne Gefieder-Partien, zum Beispiel die Schwungfedern oder das Daunenkleid. Enten, Gänse und Schwäne kommen damit bestens durchs Jahr und tragen so ein Winter- und ein Sommer-Gefieder.

Die dritte Art wird Vollmauser genannt: Einmal pro Jahr ersetzen die Vögel gleich ihr komplettes Gefieder, zum Beispiel das Huhn. Es ist die körperlich anstrengendste und risikoreichste Weise, sein Gefieder zu wechseln. Aber bei den anwendenden Vögeln umständehalber auch die effizienteste.

Zum Beispiel bei den Pinguinen. Denn als ob sie nicht schon genug Probleme zu lösen hätten in ihrem oft ungemütlichen Lebensraum, brauchen sie jede einzelne Feder, damit sie nicht erfrieren. Sie können nicht wie Tropenvögel wochen- und monatelang warten, bis die ausgerupften Federn nachgewachsen sind. Kommt hinzu, dass Pinguine während der Mauser nicht ins Wasser gehen können, weil das frische Gefieder noch nicht wasserabweisend ist – die Tiere würden absinken wie Steine. Das wiederum bedeutet, dass Pinguine während der Mauser keine Fische jagen können und also Hunger leiden müssen. Doch damit nicht genug: Pinguine müssen ihre Mauser jahreszeitlich so terminieren, dass ihr Gefieder wieder voll einsatzfähig ist, bevor der Winter die Zugänge zum offenen Meer zufriert. Wir sehen: Die Mauser bei den Pinguinen ist eine Überlebensfrage. Sie muss möglichst schnell und effizient vor sich gehen. Mehr als maximal sechs Wochen liegen nicht drin. Immerhin: Da ausgewachsene Pinguine am Land kaum natürliche Feinde haben, müssen sie sich nicht wie andere Vögel während der Mauser verstecken.

Alle Federn auf einmal

Pinguine haben für all diese Probleme die optimale Lösung entwickelt: Sie beginnt



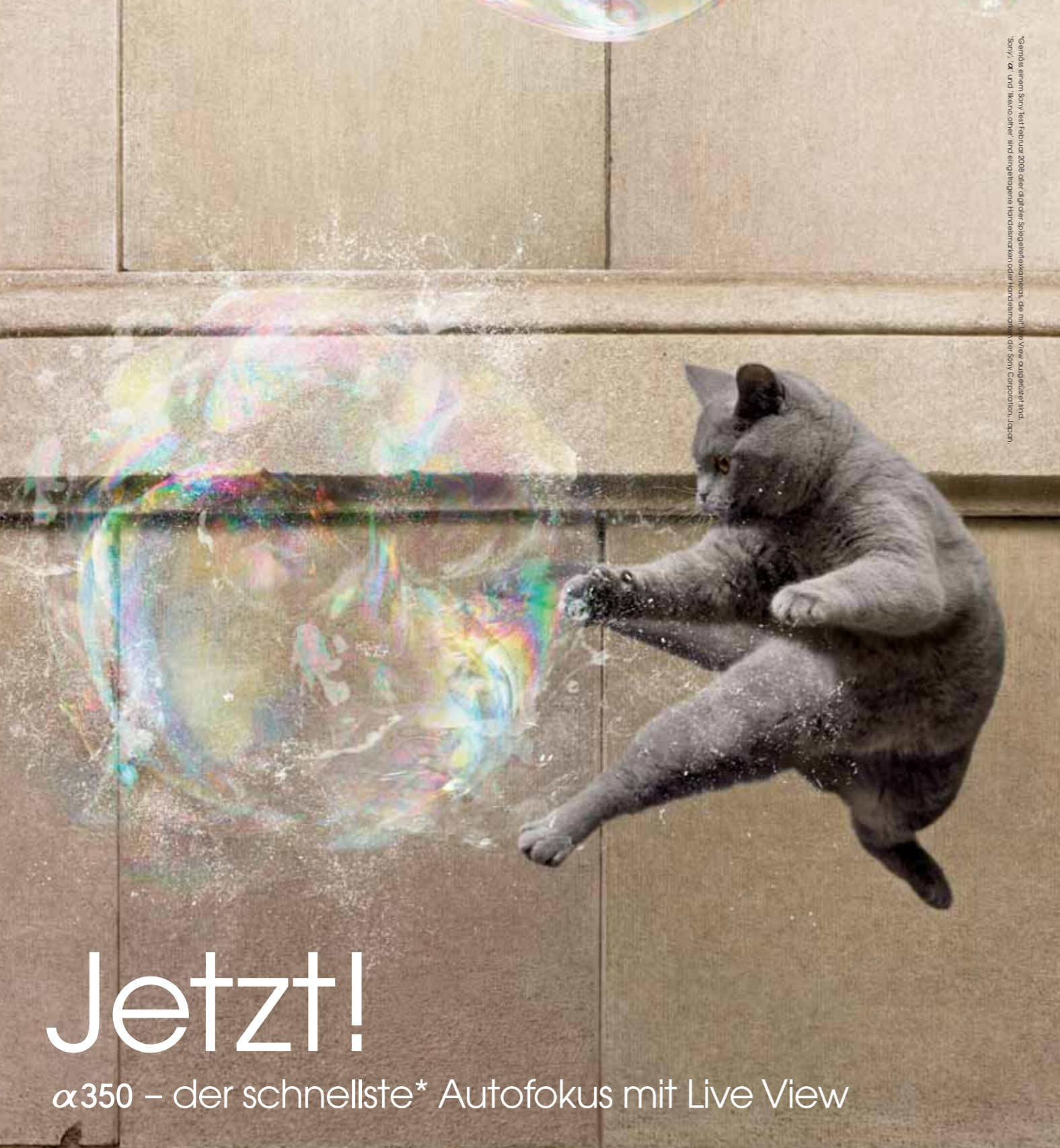
Diesem Goldschopppinguin bleibt nichts anderes übrig, als geduldig zu warten, bis sein altes Federkleid vollständig abgestossen ist.

damit, dass sie auf das Ausrupfen einzelner Federn verzichten. Praktisch am ganzen Körper wachsen unter der Haut neue Federkiele heran und drücken fast gleichzeitig überall durch, so dass das alte Gefieder grossflächig abgestossen wird. Das funktioniert unter anderem deshalb so gut, weil Pinguine als einzige Vögel keine verschiedenen Federarten wie Schwanz- und Flügel Federn haben, sondern der ganze Körper gleichmässig mit gleichen Federn bedeckt ist.

Das Folgegefieder ist dann in verhältnismässig kurzer Zeit voll einsatzfähig. Die

Vögel sind während dieser Zeit zwar nicht gerade ansehnlich, aber während der Mauser ist Aussehen nicht die oberste Priorität...

Meist findet die Mauser bei Pinguinen nach der Aufzucht der Jungen statt. War die Brut schon eine Zeit der Entbehrung, so ist es mit der Mauser nicht viel anders: Der Stoffwechsel arbeitet auf Hochtouren, deshalb verbraucht das Federvieh viel Energie. Die Vögel verbrauchen dabei ihre Fettreserven etwa doppelt so schnell wie während der Brutzeit. Da sie nicht ins Wasser können, um zu fressen, verlieren sie in die- »



Sämtliche Sony Test-Reisende 2008 sind digitaler Spiegelreflexkameras, die mit Live View ausgestattet sind. Sony, α und Wendezeichen sind eingetragene Markenmarken oder Handelsnamen der Sony Corporation, Japan.

Jetzt!

α350 – der schnellste* Autofokus mit Live View



SONY

Der Wunschtraum vieler Fotografen ist Realität geworden: Machen Sie Ihr Bild genau so, wie Sie es auf dem Display sehen, und zwar genau in dem Augenblick, wenn Sie es sehen. Möglich macht dies die neue α350 mit ihrem Autofokus, der im Live View-Modus der schnellste ist, den Sie zur Zeit in einer digitalen Spiegelreflexkamera finden können. Sind Sie bereit dafür?



images like.no.other™



Diese mausernden Königspinguine sind zwar nicht gerade schön anzuschauen. Dafür ist schon in wenigen Wochen alles vorbei. Dann wird erst mal ausgiebig gefuttert.

ser Zeit bis zu 40 Prozent ihres Körpergewichts.

Fresspause im Meer

Deshalb gönnen sich die erwachsenen Tiere nach der Brutzeit erstmal ein paar Wochen Fresspause, um die Fett-Depots aufzufüllen. Haben sich die Tiere wieder satt und rund gefressen, gehen sie erneut an Land und beginnen mit der Mauser. Ja nach Pinguinart und Grösse der Fett-Depots wechseln sie dann ihr Gefieder innerhalb von zwei bis sechs Wochen. Erneut abgemagert, aber mit einem neuen Federkleid versehen, verziehen sich die Pinguine sofort wieder ins Meer und tun wohl die erste Zeit nichts anderes als jagen und fressen. Meistens kehren sie

erst nach Monaten wieder zum Festland zurück, wenn eine neue Brut ansteht.

Diejenigen Pinguine übrigens, die nicht brüten, gehen die Mauser viel entspannter an und beginnen schon früher mit der Mauser als ihre brütenden Artgenossen.

Doch keine Regel ohne Ausnahme: Auch innerhalb der grossen Pinguinfamilie haben sich einzelne Arten auf Mauser-Techniken spezialisiert, die ihren besonderen Lebensumständen angepasst sind. Während die meisten Pinguine zur Mauser an diejenigen Strände zurückkehren, wo sie auch ihr Brutgeschäft verrichten, ziehen die Adélies (Pygoscelis adeliae) vom Brutplatz weg in die reichen Nahrungsgründe weiter im Norden und mausern dann gleich dort auf

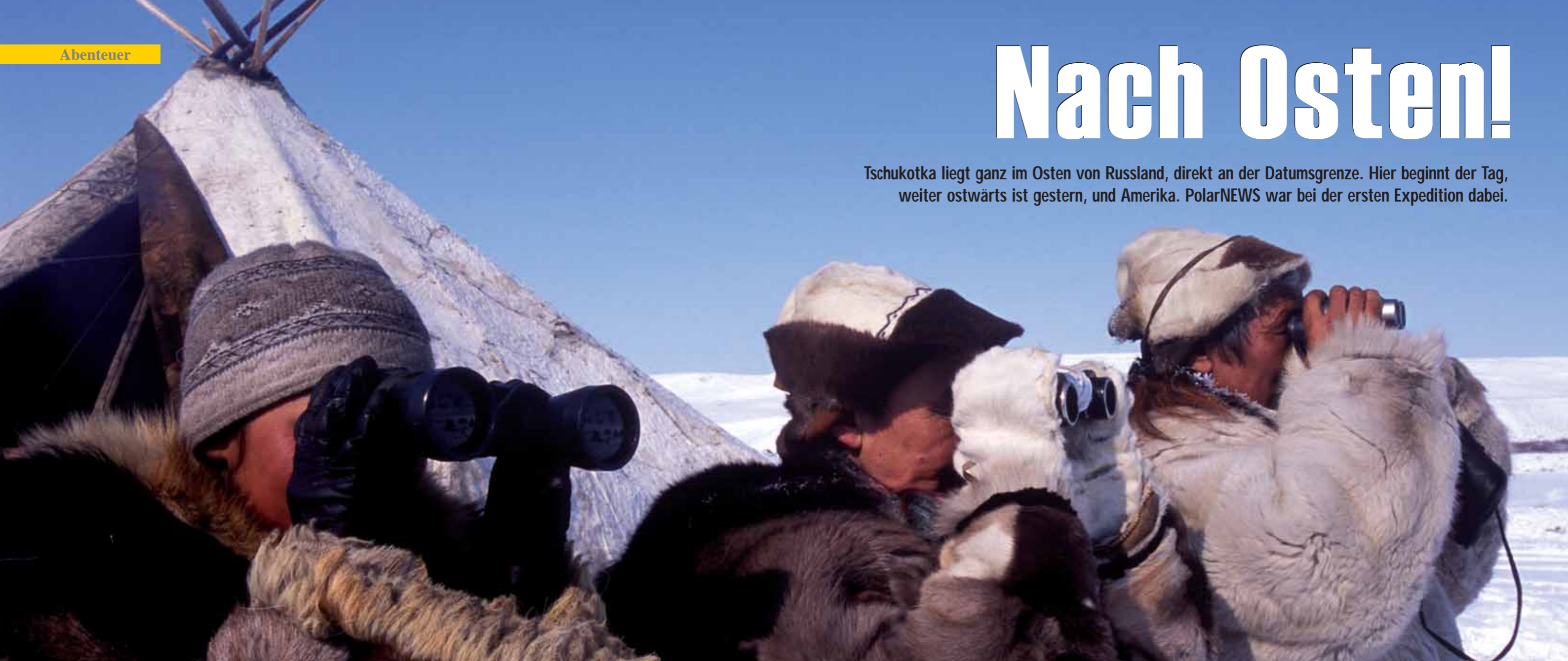
Eisschollen. Und weil die Galapagos-Pinguine (Spheniscus mendiculus) direkt unter der Äquatorsonne brüten, ist bei ihnen die Zeit der Mauser nicht festgelegt und kann zu jedem Zeitpunkt zwischen den Brutzeiten erfolgen – frieren müssen sie ja nicht.

Und die Königspinguine (Aptenodytes patagonicus) auf den Falklands und den subantarktischen Inseln passen sich ihrem ungewöhnlichen Brut-Rhythmus an: Sie legen nur zweimal in drei Jahren, die Jungtiere werden erst nach 10 bis 13 Monaten flügge. Deshalb mausern die erwachsenen Tiere quasi bei Gelegenheit zwischendurch. Doch am Ende tragen auch sie wieder einen kompakten «Taucheranzug».

Polarnews

Nach Osten!

Tschukotka liegt ganz im Osten von Russland, direkt an der Datumsgrenze. Hier beginnt der Tag, weiter ostwärts ist gestern, und Amerika. PolarNEWS war bei der ersten Expedition dabei.



Von Heiner Kubny (Text und Bilder)

Schon immer suchte ich etwas Neues, Unbekanntes. Von meinen bisherigen Expeditionen in die russische Arktis war ich von der unberührten Schönheit dieser Gegenden begeistert. Franz-Joseph-Land, die Inselgruppe östlich von Spitzbergen und die halbe Strecke der Nordostpassage kannte ich bereits von früheren Expeditionen mit Eisbrechern. Aber ich wollte weiter vordringen, in den äussersten Osten von Russland. Denn dieses Land ist bei uns noch völlig unbekannt, kaum besiedelt und daher auch schwer zu bereisen.

Ich beauftragte Stefan Zurfluh, der ein kleines Reisebüro mit dem Hauptreiseziel Russland betreibt, sich «im Osten» mal umzuhören. Als Grenze gab ich ihm den nördlichen Polarkreis vor – und zwar nördlich davon. Eine Woche später rief mich Stefan ganz aufgeregt an: «Heiner, in Tschukotka

tut sich was. Da findet im April eine Fahrt für Presse und Reiseveranstalter ins Landesinnere statt, organisiert von einem Veranstalter aus Moskau in Zusammenarbeit mit einem ortsansässigen Outdoorveranstalter.» Es gab aber ein Zeitproblem: Da ein Einreisevisum für Russland spätestens 45 Tage vor Reiseantritt eingereicht werden muss, blieben uns nur noch 40 Tage, ein solches zu beantragen. Als Grenzgebiet zu den Vereinigten Staaten ist Tschukotka für Ausländer nur mit Sondergenehmigung zu bereisen. Diese erteilt ausschliesslich der Gouverneur in der tschuktschischen Hauptstadt Anadyr. Ich müsse mich, meinte Stefan, sofort entscheiden.

«Tschukotka?», dachte ich mir, «noch nie gehört, wo liegt denn das?» Im Büro von Rosamaria hängt eine übergrosse Weltkarte. Mein Blick durchstreifte das gelb markierte Russland von links nach rechts; Moskau – Ural – Nowosibirsk – Jakutsk – da, Tschukotka!

Ganz im Osten des riesigen Staates, an der Beringstrasse! Ich war begeistert. Dann machte ich mich kurz schlau: Tschukotka darf seit einigen Jahren nur von Kreuzfahrtschiffen angefahren werden, das Landesinnere war bis anhin für Touristen gesperrt und soll nun allmählich geöffnet werden.

Zehn Minuten später rief ich Stefan zurück: «Ja, ich will! Bitte melde mich beim Veranstalter als Vertreter von PolarNEWS.» Der Name unseres Magazins klang überzeugend – meine Teilnahme wurde noch am selben Tag per Mail bestätigt.

Die Reise beginnt

Um auf Nummer Sicher zu gehen, reise ich bereits einen Tag früher als nötig nach Moskau. Man kann ja nie wissen... Aber abgesehen davon, dass ich zu spät vom Hotel abgeholt werde und deshalb am Flughafen erst in letzter Minute einchecken kann, verläuft alles gut. Auf dem Flug mit der fast

vollbesetzten Iljuschin 62 drückt mir Steffen, ein deutscher Teilnehmer, das Buch «Gold der Tundra» des tschuktschischen Autors Juri Rytchëu in die Hand. Darin erfahre ich, dass das autonome Gebiet Tschukotka eines der am dünnsten besiedelten Länder der Erde ist: Auf 15 Quadratkilometer Land kommt gerade mal ein einziger Einwohner. Die Stämme der Tschuktschen, Jukagiren und Ewenen machen den Grossteil der insgesamt 50'500 Einwohner aus. Bei der letzten Volkszählung 2002 trugen sich ganze acht Personen als Kereken ein: Das kleinste Volk der Erde... Die wichtigsten Wirtschaftszweige sind noch immer Goldabbau und Jagd. Die Jahresdurchschnittstemperatur liegt übrigens bei -5 bis -10 Grad...

Nach neun Stunden Flug landen wir auf dem Flughafen von Anadyr. Drei Zollbeamtinnen kommen an Bord des Flugzeuges und kontrollieren Pässe und das speziell für Tschukotka benötigte Visum. Als mein Sitz-

nachbar und ich aussteigen wollen, rät uns unsere Reisebegleiterin Irina, als letzte auszusteigen: «Draussen ist die Temperatur minus achtzehn Grad», sagt sie, «und der Bus fährt erst ab, wenn alle drin sind.» Ein guter Rat...

Kurliger Partner

Fünfzehn Minuten später befinden wir uns mit unserem Gepäck bereits vor dem Terminal des modernen Flughafens von Anadyr. Zwei Busse stehen bereit, wir werden von unserem Expeditionsleiter Artem Belobrov und dem Tschuktschenführer Nikolay Etyne begrüsst. Im Winter dauert die Fahrt in die Stadt Anadyr über den gefrorenen Fluss 30 Minuten. Im Sommer steht ein Fährbetrieb zur Verfügung, welcher die doppelte Zeit benötigt. Gleich vorweg: Anadyr kann nicht mit dem Rest von Russland verglichen werden. Die Stadt zeigt sich freundlich, sauber, gepflegt und

modern. Ich fühle mich grossartig: Ich bin einer der ersten offiziellen Touristen des Landes und betrete somit im besten Sinne des Wortes Neuland.

In einem Hotel im Zentrum beziehen wir unsere Zimmer. Igor Amromin und ich teilen uns ein Doppelzimmer, wir werden auch zusammen auf dem Schneemobil unterwegs sein. Igor ist ein nach Belgien ausgewandeter Russe, einer von der ganz harten Sorte: Bereits viermal hat er die Auto-Rallye Paris–Dakar mitgemacht. «Wow, ein richtiger Rennfahrer, da brauche ich mir ja gar keine Sorgen zu machen», dachte ich mir. Beim Mittagessen kommen sich die Expeditionsteilnehmer erstmals etwas näher. Zehn Vertreter von Presse und Reiseveranstalter aus verschiedenen Ländern Europas und die ortsansässigen Führer werden gemeinsam die nächsten Tage verbringen. Mit dabei: Stefan Hilger und Steffen Graupner, beide aus den östlichen Bundesländern von »



Ankunft in Uelkal nach einem anstrengenden Tag: Neugierig drängen sich die Einheimischen um die Motorschlitten und Kettenfahrzeuge.

Deutschland, sie beide sprechen Russisch. Mit ihnen werde ich mich, schon der Sprache wegen, vermehrt unterhalten. Kaum zu übersehen und wichtig zu erwähnen ist die junge, ausgesprochen hübsche Russin Julia Snegur. Sie ist vor sieben Jahren nach Frankreich übersiedelt und leitet bei einem Pariser Reiseveranstalter die Russlandabteilung. Julia wird uns mit ihrem Temperament und ihren Ideen während der Reise ständig auf Trab halten.

Nach dem Mittagessen kriegen wir Overalls, Helme und weitere Ausrüstung ausgehändigt. Es folgt eine Schulung über Fahrverhalten, Rücksichtnahme gegenüber den anderen Teilnehmern sowie über das Anzeigen von Hindernissen für das nachfolgende Fahrzeug. Dann endlich der praktische Teil mit den motorisierten Schneeschlitten, auf denen wir in den folgenden Tagen das Land erkunden werden. Auf einer Strecke von 35 Kilometern dürfen wir erstmals unsere Ausrüstung testen und unsere Fahrkünste zeigen. Doch kaum auf dem Sitz, bricht in meinem Schlittenpartner Igor das Rennfieber aus. Im wilden Galopp fliegt er förmlich mit dem Schneemobil über Buckel und Unebenheiten. Ich werde so richtig durchgeschüttelt, und mein Genick, Gesäss und einige andere Knochen schreien vor Schmerz. Das fängt ja gut an...

Am Abend versuche ich, Igor bei Wodka zu optimieren. Er verspricht Besserung. Wir gehen früh zu Bett, schliesslich steht morgen die erste Etappe an, die mit 190 Kilometern Distanz einiges verspricht.

Am nächsten Morgen geht's schon früh los: 7.00 Uhr Tagewacht, 8.00 Uhr Frühstück, um 9.00 Uhr sitzen wir auf den Skidoos, den Schneemobilen. Uns steht eine Etappe von

190 Kilometern von Anadyr nach Uelkal bevor, das sind neun bis zehn Stunden Fahrt bei -21 Grad und herrlichem Sonnenschein. Endlich geht's los. Ich fühle mich wie der letzte grosse Abenteurer und bin ganz kribbelig vor Aufregung, zumal ich vorher noch nie auf einem Motorschlitten gefahren bin. Gut vermunnt und in flottem Tempo fahren wir nordwärts.

Und los geht's

Unser Tross besteht aus neun Motorschlitten und zwei russischen Kettenfahrzeugen des Typs GAS-71. Gelegentlich kommt uns ein anderes Fahrzeug entgegen, zum Teil grosse

Lastwagen, die mit Containern beladen sind. Die Verbindung auf dem Landweg von Anadyr nach Uelkal und weiter nach Egvekinot ist nur im Winter möglich, weil dann der Boden, die Seen und die Flussläufe gefroren sind. Im Sommer besteht die Verbindung ausschliesslich per Schiff und Flugzeug.

Jede volle Stunde legen wir einen kurzen Stopp ein, nach fünf Stunden gibt's Mittagessen. Die Fahrt durch die wunderschöne, frisch verschneite Gegend lässt uns die Anstrengung und die Kälte vergessen.

Die Tundra ist eine unruhige, hügelige Landschaft mit wenig Schnee: Der liegt nur etwa 30 Zentimeter hoch auf dem Boden, überall ragen Steine und Sträucher heraus. Die Büsche tragen bereits Knospen: Sie bereiten sich auf den bevorstehenden Sommer vor, und der ist so kurz, dass alles schnell blühen muss, wenn's soweit ist. Der Schnee ist übersät mit Tierspuren, einige Tiere sehen wir sogar, vor allem Schneehasen und Rentiere. Eine betörend wilde Landschaft!

Nach zehn Stunden erreichen wir ziemlich erledigt Uelkal, einen kleinen, gottverlassenen Ort an der Küste der Beringsee. Hier scheint die Zeit stehen geblieben. Die 240 Einwohner sind schon vor Tagen über unser Kommen informiert worden. Als wir ins Dorf einfahren, werden wir winkend empfangen, einige Kinder rennen zwischen den Schlitten unseres Konvois hin und her. Hier waren offensichtlich schon lange keine Fremden mehr im Dorf...

Im Gemeinschaftszentrum werden wir bereits erwartet. Einige Frauen haben ein



Zwei Kettenfahrzeuge transportieren Ausrüstung und Gepäck. Unterwegs entdecken wir die Trümmer eines abgestürzten russischen Kampfflajets.

einfaches Nachtessen zubereitet. Ich fühle mich hier als Gast unter Menschen, die es nicht einfach haben, den schwierigen Verhältnissen zu trotzen. Nach dem Essen plaudern wir zwar noch ein wenig über den vergangenen Tag, aber schon bald sucht sich im Gemeinschaftszentrum jeder einen geeigneten Ruheplatz für seine müden Knochen. Patrice schläft unter dem Billardtisch, ich hinter der letzten Reihe der Theatersaalbestuhlung. Igor, der Rallye-Fahrer, fällt

wieder aus dem Rahmen, er schläft auf der Bühne hinter einem roten Vorhang. Vielleicht träumt er von Hamlet.

Am nächsten Morgen werden wir russisch geweckt: 7.00 Uhr: für 20 Sekunden ertönt aus einem Lautsprecher Musik, danach herrscht wieder Ruhe. Der Spuk wiederholt sich nun alle fünf Minuten bis 7.30 Uhr. Jetzt tritt der Bürgermeister der Gemeinde in Erscheinung. Er kommt in den Saal und schaltet für 10 Sekunden das Licht ein, da-

nach ist es wieder dunkel. Derselbe Rhythmus wie mit der Musik wird auch mit dem Licht eingehalten. Spätestens nach der zweiten Hell-Dunkel-Phase sind alle wach, nun kann das Frühstück serviert werden.

Entlang der Küste

Draussen beladen wir die Fahrzeuge, ich mache noch einige Fotos von den bereits wieder anwesenden Kindern. Dann starten wir zur zweiten Etappe nach Egvekinot. Diesmal beträgt die Distanz 110 Kilometer, die ersten 40 verlaufen entlang der Küste, der Rest auf dem gefrorenen Meer. Ausserhalb von Uelkal geht's vorbei an riesigen Radaranlagen, die seit dem Ende des kalten Krieges nicht mehr benötigt werden. Wenig später stoppt der Tross abrupt. Vor uns, keine 20 Meter entfernt, sitzt ein Schneehase verschlafen vor seiner Höhle. Fotoapparate werden ausgepackt und der Hase auf Film und Speicherkarte gebannt. Er ist der Star des Tages! Erst als wir uns ihm bis auf eine Distanz von zehn Meter nähern, hüpfert er seelenruhig davon.

Nach fünf Stunden rasanter Fahrt erreichen wir Egvekinot, dessen Hafen zu dieser Jahreszeit geschlossen ist. Unnützlich stecken die Schiffe im Eis der zugefrorenen Hafenanlage fest. Wir halten kurz an, um Fotos zu machen. Egvekinot ist im Winter nur über den Landweg zu erreichen, im Sommer, wenn die aufgetauten Böden sumpfig sind, nur per Schiff. Gelegentlich landen auf dem kleinen Flugplatz Flugzeuge aus der Hauptstadt Anadyr.



Im warmen Schutzanzug unterwegs nach Egvekinot durch die unberührte Tundra: So weit das Auge reicht, sind die Bahnen unserer Motorschlitten die einzigen Spuren von Menschen.



Spektakulär: Die Luft ist so kalt, dass deren Feuchtigkeit zu Eiskristallen gefriert. Darin wird das Sonnenlicht zu einem sogenannten Halo gebrochen.

Einquartiert sind wir in neuen Touristenhäuschen. Jedes umfasst einen grossen Empfangsraum mit Küche, drei Schlafzimmer und ein Bad. Solchen Komfort in dieser Gegend hätten wir uns nie und nimmer erträumt. Zwanzig dieser Fertighäuschen wurden von Kanada hierher gebracht und montiert. Im nahegelegenen Restaurant fragen wir beim Mittagessen nach der Anzahl der Touristen, die Egvekinot besuchen. Zu unserer Überraschung erklärt man uns, dass wir die Ersten seien und die Unterkünfte für den hoffentlich eintretenden Tourismus benötigt werden.

Unterkunft im Zelt

Für die nächsten Tage werden die Skidoos eingestellt. Es geht weiter mit einem 6x6-Geländebus nach Amguema, das wir nach 100 Kilometern Fahrt durch atemberaubende Gebirgslandschaften erreichen. Unterwegs überqueren wir den Polarkreis und können auf einem Passübergang auf 300 Meter über Meer ein grosses Sonnenphänomen bewundern. Da ich mein Weitwinkelobjektiv mit dabei habe, passt das zauberhafte Sujet sogar formatfüllend aufs Bild. Amguema mit 1000 Einwohnern ist nicht weiter erwähnenswert, ausser dass wir hier mit Sack und Pack in Kettenfahrzeuge umsteigen. Vorgesehen ist ein Besuch bei Rentierzüchtern. Da die nächsten 120 Kilometer sehr unwegsam sind, ist dies die einzi-

ge Transportmöglichkeit. Nach fünf Stunden rumpliger Fahrt treffen wir im kleinen Camp der zwei Tschukschenfamilien ein. Die Sonne ist bereits untergegangen, in der Dämmerung sehen wir in einiger Entfernung eine grosse Rentierherde. In der Zwischenzeit ist es mit einer Temperatur von -23 Grad bereits wieder kühler geworden. Das Lager der Rentierzüchter besteht aus zwei Jarangas. Diese für die Tschukschen und Eskimos typische Wohnstätte besteht aus einem runden Zelt, das mit langen Stangen oben zu einem Spitz zusammenläuft. Überzogen wird dieses Gerüst mit zusammenge nähten Rentier- und Walrossfellen. Eine Öffnung in der Mitte der Überdachung lässt Licht ein und dient als Rauchabzug. Die eigentliche Ruhestätte, der Polog, besteht aus Rentierfell und wird im hinteren Teil der Jaranga an vier Pfosten aufgehängt. Seine Fläche beträgt rund 2,5 auf 2,5 Meter, man kann darin bequem aufrecht stehen. Ein bis zwei Pologe befinden sich für gewöhnlich in einer Jaranga, hier im Lager stehen zwei Jarangas mit jeweils zwei Pologen. Im Programm steht: Schlafen im Polog. Freundlicherweise überlassen uns die Gastgeber pro Zelt einen Polog. Nun beginnen alle zu rechnen: Irgend etwas geht hier nicht so richtig auf! Aber keiner hat den Mut, sich zu diesem Thema zu äussern. Immerhin: In einer Art stillschweigender Vereinbarung diskutieren wir nach dem

Nachtessen ganz lange über Gott, die Welt und Tschukotka, damit die bevorstehende Nacht kürzer wird. Doch unsere Gastgeberfamilie bittet uns bald, schlafen zu gehen, schliesslich sei morgen für sie ein langer Tag, weil ein Rentier-Rennen mit vielen Zuschauern stattfindet.

Ich begeben mich in den mir zugeteilten Polog. Julia, Irina und Polly sind dort bereits damit beschäftigt, sich den besten Platz zu sichern. Ein toller Gedanke: Drei Frauen und ich in einem Bett von 7 Quadratmetern Fläche... Aber meine Vorfreude löst sich in Luft auf, als auch noch Steffen, Stefan und Artem sich zu uns gesellen. Da sitzen wir nun zu siebt in unserer gemeinsamen Schlafstätte, sehen uns an und können uns vor Lachen kaum halten. Wir legen uns schliesslich nach dem «System Sardindose» zur Ruhe. Ehrlich gesagt: Gerade gut schlafe ich nicht. Um 3 Uhr kommt erstmals Bewegung in die Schlafgemeinschaft, das Umschichten beginnt. Eher unfreundlich äussert sich Steffen: «Heiner wälzt sich wie ein Walross durch sein Harem.»

Früh raus für ein Bild

Um 6 Uhr kann mich nichts mehr halten. Es ist kurz vor Sonnenaufgang, ich möchte die Morgenlandschaft in den «Kasten» bringen. Ich werfe deshalb zuerst mal meine Stiefel aus dem Polog – direkt in die Feuerstelle... Draussen ist's klirrend kalt, -35 Grad. Da in »

DURACON® Industrieböden

Nach 2 Stunden voll belastbar!



- Böden können über Nacht oder über das Wochenende fertig eingebaut werden
- Verlegung auch bei Temperaturen unter 0°C möglich (Kühlräume, usw.)
- Alle Rutschhemmstufen ausführbar
- Hoch belastbar und abriebfest
- Rißüberbrückend
- Fugenlos
- Hygienisch und reinigungsfreundlich
- Physiologisch unbedenklich
- Geeignet für Dampfstrahlreinigung
- Beständig gegen Säuren, Laugen und heisses Wasser
- Dekorativ, mit farbigen Quarzsanden oder Chips

Heiner Kubny AG

Im Sydefädli 28
8037 Zürich
Tel. 044 272 34 00
Fax 044 271 31 51
Mail: office@kubny-boden.ch
www.kubny-boden.ch



Raus. Aber richtig.

Transa Mitarbeiter Philippe Heitz kennt die richtigen Produkte für deinen Outdoor-Trip aus eigener Erfahrung.

Transa: Das ist Beratungskompetenz multipliziert mit 10'000 Outdoor-Produkten der weltbesten Ausrüstungs- und Bekleidungshersteller. Bestell dir gratis das neue 432-seitige Transa Handbuch! www.transa.ch oder Telefon 044 278 90 40 Transa Läden findest du in: Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur, Zürich.



den Zelten beim besten Willen kein Platz mehr für Rucksäcke war, mussten wir unsere Kameras über Nacht draussen lassen. Einzig meine Hasselblad-Panoramakamera habe ich mit ins Bett genommen, da diese bei Kälte einige Schwächen zeigt. Sie funktioniert jetzt einwandfrei. Fantastisches Wetter, die Sonne kurz über dem Horizont, die Jarangas in Dunst gehüllt, diese Stimmung will ich unbedingt auf Film bannen.

Das Rentier-Rennen

Etwas später kommen die ersten Kollegen aus den Zelten. Und ich höre bald die wildsten Flüche, denn die anderen haben nur «Digiknipsen» bei sich, und die sind bei dieser Temperatur so gut wie tot. Mein Entscheid, analog, also mit Film zu fotografieren, ist mindestens an diesem Morgen richtig. Schon aus früherer Erfahrung weiss ich von der Stärke der Energizer-Lithium-Batterien als Energiespender bei extremen Temperaturen.

Nach dem Frühstück treffen bereits die ersten Gäste ein, heute ist ja grosser Renn- tag. Zuerst müssen die Schlittenrentiere eingefangen werden. Dies zieht sich ziemlich in die Länge. Gegen Mittag findet das erste Rennen der Nachwuchskategorie statt. Kurz nach dem Start fahren die Schlitten in alle Richtungen davon. Die Gäste und wir sind gleichermaßen begeistert.



Links Artem Belobrov, Veranstalter vor Ort. Rechts Nikolay Ettyne, der einheimische Guide. In der Mitte Irina Baranova vom Moskauer Reiseveranstalter.

Nach dem Zieleinlauf werden die Schlitten mit frischen Rentieren für die Hauptkategorie bereit gemacht. Das Starterfeld umfasst elf Schlitten. Der Start erfolgt, und der Pulk rast davon. Die Gäste verfolgen das Geschehen mit Fernrohren, es wird wild geschrien und diskutiert, jeder hat seinen eigenen Favoriten. Die Distanz des Rennens beträgt zirka zwei Kilometer. Der Zieleinlauf ist knapp. Der Sieger erhält vom extra zu diesem Rennen

angereisten Regierungsvertreter dieser Region wahlweise einen Fernseher oder einen Kühlschrank. Kühlschrank? Hier? Eigentlich sollten wir uns bereits auf den Rückweg machen, unsere Gastgeber möchten uns jedoch zum Rentierschlitten-Fahren einladen, und dazu müssen neue Rentiere eingefangen werden. Unser Zeitplan gerät nun völlig aus den Fugen. Doch das kümmert die Tschuktschen kein bisschen. Sie

richten sich nach dem Auf- und Untergang der Sonne, und diese steht zurzeit noch hoch über dem Horizont, demzufolge haben wir noch genügend Zeit.

Nach einer Stunde ist es soweit, wir kommen zum Zug. Die gewählte Route ist viel kürzer als die offizielle Rennstrecke, weshalb es bei unserem Durchgang nicht so wild zu und her geht. Mit dem Gefühl, nun ein kleiner Rentierspezialist zu sein, müssen wir definitiv an den Abschied denken. Der Regierungsvertreter, bis anhin eher etwas zurückhaltend, hört von unserer Abreise. Da er schon länger nicht mehr in Anadyr war, benützt er die Gelegenheit, mit uns mitzufahren. Wann er wieder zurückkehren wird, weiss er nicht. «Einfach bei der nächsten Gelegenheit», meint er.

Zurück im Kettenfahrzeug

Gegen 16 Uhr beginnt unsere Rückreise, mehr als 500 Kilometer von unserem Ausgangspunkt Anadyr entfernt, das wir drei Tage später erreichen. Noch einmal Egvekinot mit der luxuriösen Unterkunft, die wir nach 220 Kilometern Fahrt mit Kettenfahrzeug und Bus erreichen. Ein Besuch im Museum in Egvekinot, eine Einführung in das Handwerk der Eskimos sowie ein Kurs im Eis- und Krabbenfischen runden das Rahmenprogramm ab. Uelkal, das Dorf an der Beringsee, erreichen wir am nächsten Tag abermals mit den



Frühstück im Zelt. Uns offene Feuer wird Fladenbrot ohne Beilage gereicht. Dazu gibt's Tee aus selber gesammelten Blüten und Wurzeln.

Motorschlitten. Die Fahrt auf den Motorschlitten beginnt langsam Spass zu machen, meine Knochen haben sich wohl an die vielen Schläge gewöhnt. Ausser wenn mein Fahrgenosse Igor wieder mal durchdreht und seine eigene Linie durch die Tundra sucht – und das tut er regelmässig.

In Anadyr angekommen, beziehen wir wieder unser Hotel. Am Abend soll ein grosses Abschiedsfest stattfinden. Kurz vorher rufe ich

zu Hause an, erzähle Rosamaria begeistert von meinen Erlebnissen und dass ich bestimmt wieder nach Tschukotka kommen werde, von den netten Menschen hier und natürlich vom bevorstehenden Fest. Rosamaria spürt meine Freude und mahnt: «Sei vorsichtig mit dem Wodka.» Das Fest ist tatsächlich berauschend. Und so brummen auf dem Rückflug nicht nur die Flugzeugmotoren, sondern auch einige Schädel. Polarnews



Tschuktschen sind Nomaden: Sie ziehen mit ihren Rentierherden durch die Tundra von Futterplatz zu Futterplatz und leben in Zelten. Im Sommer ist hier alles grün.

PolarNEWS-Reise nach Tschukotka

Als Abenteurer unterwegs sein und wildes Neuland entdecken? PolarNEWS bietet seinen Leserinnen und Lesern dieses einmalige Erlebnis: Nächstes Jahr im April veranstaltet PolarNEWS-Reisen diesen Erlebnis-Trip für Wagemutige. Die genauen Daten und Preise erfahren Sie unter www.polar-reisen.ch.





PolarNEWS Leser-Expeditionen

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 Michael Wenger und Dr. Ruedi Abbühl zwei der letzten Naturparadiese dieser Welt – die Arktis und die Antarktis. Nirgendwo ist die Natur unberührt und andersartiger. Erleben Sie die schöpferische Kraft der Natur ihrer ganzen Unberührtheit und magischen Schönheit.



Arktis – Spitzbergen 26. Juni bis 7. Juli 2009

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, Nordostland, Edge-Insel, Barents-Insel, Prinz-Karl-Vorland und benachbarte Inseln. Nur 7 Prozent der Inseln sind mit Vegetation bedeckt. Dank den Auswirkungen des Golfstromes findet man hier aber trotzdem 160 Pflanzenarten. Spitzbergen ist auch Heimat von 130 Vogelarten, Rentieren, Polarfüchsen, Walrossen und Polarbären.

1. Tag: Abflug

Am Morgen Flug von Zürich nach Oslo. Am Nachmittag Stadtrundfahrt in Oslo. Am Abend Weiterflug nach Longyearbyen, Übernachtung im SAS Polar Hotel.

2. Tag: Longyearbyen, einschiffen

Am Morgen kulturelles und geschichtliches Treffen in Longyearbyen. Am frühen Abend Einschiffung auf der «Professor Multanovskiy» und Fahrt durch den Isfjorden.

3. Tag: Krossfjord – NyAlesund

Am Morgen erleben Sie die erste Zodiakfahrt entlang des spektakulären 14.-Juli-Gletschers. Am Nachmittag führt uns die Reise nach Ny Alesund, der nördlichsten permanent bewohnten Siedlung der Erde.

4. Tag: Der 80. Breitengrad

Auf Amsterdamøya besuchen Sie 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.–7. Tag: Hinlopenstrasse

Die Lagøya in der nördlichen Einfahrt der Hinlopenstrasse bietet eine weitere Möglichkeit, Walrosse zu sehen. In der Hinlopenstrasse, welche Westspitzbergen vom vereisten Nordaustlandet trennt, stehen die Chancen gut, Bart- und Ringelrobben, Polarbären und Elfenbeinmöwen zu beobachten.

8. Tag: Barents- und Edgøyinsel

Auf der Barentsinsel besuchen wir am Morgen eine Trapperhütte, am Nachmittag unternehmen wir auf der Insel Edgøya eine Zodiakfahrt und werden in der Diskobukta, einem mit sibirischem Treibholz übersäten Strand, anlanden.

9. Tag: Bölscheøya-Insel

Besuch auf Bölscheøya und Aekongen, wo ein komplett zusammengesetztes Grönlandwalskelett am Strand zu besichtigen ist.

10. Tag: Südspitzbergen

Fahrt durch die zahlreichen Seitenfjorde des spektakulären Hornsundes. Besuch der polnischen Forschungsstation Isbjørnhamna.

11. 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.

12. Tag: Longyearbyen – Zürich
Ausschiffung, Rückflug über Oslo und Kopenhagen nach Zürich. Ankunft in Zürich im Verlauf des Nachmittags.

Programmänderungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis: ab 7'850 Franken.

Reiseleitung: Heiner und Rosamaria Kubny.

Eine PolarNEWS-Expedition in Zusammenarbeit mit Kontiki-Saga.

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



Antarktis – Kaiserpinguine 8. bis 24. Oktober 2009

Kein Tier wohnt so weit weg von den Menschen wie der Kaiserpinguin. In grossen Kolonien leben sie am Rand der Antarktis. Der Höhepunkt eines jeden Pinguinfans ist der Besuch einer Kaiserpinguin-Kolonie. Wer dorthin gelangen will, muss eine lange Reise auf sich nehmen – aber auch die lohnt sich!



1. Tag: Abflug

Linienflug Zürich – Frankfurt – Buenos Aires mit der Lufthansa. Am Abend Ankunft in Buenos Aires, Übernachtung mit Frühstück.

2. Tag: Buenos Aires

Erleben Sie die pulsierende Hauptstadt Argentiniens, unter anderem mit einer geführten Stadtrundfahrt. Übernachtung im selben Hotel.

3. Tag: Ushuaia

Im Verlauf des Tages erfolgt der Transfer zum Flughafen. Flug nach Ushuaia, Begrüssung und Übernachtung in Ushuaia.

4. Tag: Einschiffen, Beagle-Kanal

Entdecken Sie am Morgen die «Stadt am Ende der Welt» auf eigene Faust und machen Sie letzte Einkäufe. Am Nachmittag schiffen wir ein auf die «Kapitan Khlebnikov».

5./6. Tag: Auf See, Drake Passage

Wir durchqueren die Drake Passage. Die begleitenden Lektoren beginnen ihr Vortragsprogramm und machen Sie mit allen wichtigen Aspekten des Südpolarmeeres vertraut.

7.–10. 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. Wir erreichen die Brutkolonie der Kaiserpinguine.

11.–13. Tag: Antarktische Halbinsel

Während der nächsten Tage wollen wir die Antarktische Halbinsel erkunden. In der Regel erwarten uns zwei Landungen oder Aktivitäten pro Tag.

14.–15. Tag: Zurück über die Drake Passage

Die beiden letzten Tage auf See. Albatrosse und Sturmvögel begleiten uns auf dem Weg nach Ushuaia.

16. Tag: Ushuaia

Am Morgen Ankunft in Ushuaia. Transfer zum Flugplatz und Inlandflug nach Buenos Aires. Am Abend startet der Rückflug ab Buenos Aires via Frankfurt nach Zürich.

17. Tag: Ankunft in Zürich

Am Nachmittag landen wir in Zürich.

Programmänderungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis: ab 19'375 Franken.

Reiseleitung: Heiner und Rosamaria Kubny.

Eine PolarNEWS-Expedition in Zusammenarbeit mit Kontiki-Saga.

Antarktis 30. November bis 21. Dezember 2009

Falkland – South Georgia – South Orkney – Antarktische Halbinsel: Freuen Sie sich auf die spannende Tierwelt mit Königs- und Adéliepinguinen, Seehunden, Albatrossen und vielleicht auch Walen sowie auf die einmalige Landschaftszenerie aus Bergen und Gletschern.

1. Tag: Abflug

Linienflug Zürich – Buenos Aires mit der Lufthansa. Am Abend Transfer zum Hotel, Übernachtung mit Frühstück.

2. Tag: Buenos Aires

Am Morgen unternehmen wir eine Stadtrundfahrt, der Nachmittag steht zur freien Verfügung. Übernachtung mit Frühstück.

3. Tag: Buenos Aires – Ushuaia

Der Flug von Buenos Aires nach Ushuaia dauert vier Stunden. In der südlichsten Stadt der Welt angekommen, beziehen wir unser Hotel.

4. Tag: Ushuaia, einschiffen

Sie haben nochmals Zeit, die am Beagle-Kanal gelegene Stadt zu erkunden. Einschiffung am Nachmittag.

5. Tag: Auf See

Nutzen Sie den Tag auf See, um mit dem Schiff und den Mitgliedern des Expeditionsteams vertraut zu werden.

6./7. Tag: Falklandinseln

Die Inselgruppe liegt rund 770 Kilometer nordöstlich von Kap Hoorn entfernt. Sie werden überrascht sein von der aussergewöhnlichen Vielfalt der Tierwelt.

8./9. Tag: Auf See

Auf der Fahrt nach South Georgia passieren wir die Shag Rocks: Diese bizarren Felsen sind die ersten Vorboten von South Georgia.



10.–13. Tag: South Georgia

Wir erreichen South Georgia, das Tierparadies im südlichen Atlantik. Hier brüten fünf verschiedene Pinguinarten. Während vier Tagen besuchen wir verschiedene Orte der Insel. In Grytviken, einer verlassenen Walfangstation, befinden sich das Grab von Sir Ernest Shackleton und ein Museum.

14./15. Tag: Auf See

Auf dem Weg zur Antarktischen Halbinsel werden wir begleitet von vielen verschiedenen Polarvögeln. Am Horizont erscheinen die ersten Eisberge, die Vorboten der Antarktis.

16.–18. Tag: South-Shetland-Inseln und Antarktische Halbinsel

Bei Point Wild und Cape Lookout auf Elephant Island betreten wir historischen Boden: Vier Monate musste die Mannschaft Shackletons 1916 hier ausharren. Je nach Wetterbedingungen werden verschiedene Orte angefahren, zum Beispiel die Vulkaninsel Deception, Paradise Bay, der Lemaire-Kanal oder Peterman Island.

19./20. Tag: Drake Passage

Wir verlassen die Antarktische Halbinsel und fahren durch die Drake Passage in Richtung Kap Hoorn.

21. Tag: Ankunft in Ushuaia

Am Morgen erreichen wir Ushuaia. Transfer zum Flugplatz und Inlandflug nach Buenos Aires. Am Abend Rückflug ab Buenos Aires via Frankfurt nach Zürich.

22. Tag: Ankunft in Zürich

Am frühen Nachmittag landen wir in Zürich.

Programmänderungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis: ab 12'800 Franken.

Reiseleitung: Dr. Ruedi Abbühl, Biologe.

Eine PolarNEWS-Expedition in Zusammenarbeit mit Kontiki-Saga.

Das «Monster» aus Spitzbergen

Vorletztes Jahr entdeckten norwegische Forscher die Überreste eines Pliosauriers. Die Untersuchungen im Labor entwickeln sich nun zur wissenschaftlichen Sensation.

Von Peter Balwin (Text)
und dem Naturhistorischen Museum
Oslo (Bilder)

Die Arktis ist um eine Attraktion reicher, die wohl die wenigsten so weit nördlich vermutet hätten: Das grösste bisher bekannte Meeresreptil, ein riesiger Pliosaurus! Keine Frage, dass man sich heutzutage auf einer Reise in den hohen Norden nicht vor Sauriern zu fürchten braucht, denn bei dieser Attraktion handelt es sich um eine Versteinierung, gefunden auf Spitzbergen.

Und was für eine! Die Fachwelt staunt, die Laien wundern sich. Was im Spätsommer 2006 mit der Entdeckung von ein paar fossilen Knöchelchen, darunter Bruchstücke des Schädels, begonnen hatte, weitet sich jetzt zu einer wissenschaftlichen Sensation aus, wie die leitenden Paläontologen des Naturhistorischen Museums der Universität Oslo melden. Es handelt sich auf jeden Fall um den bedeutendsten Fund von Urreptilien seit Jahrzehnten, wie Wissenschaftler meinen.

Der spitzbergische Pliosaurus wurde im August 2007 ausgegraben, mehrere Tonnen Stein wurden von den Forschern von Hand abgetragen. Die Ausbeute des Forscherteams: Die Schnauze, der Grossteil des Halses und des Rückens, der Schultergürtel, eine fast komplette Vorderflosse und mehrere Zähne. Der Schädel war nicht mehr zu finden, weil an der Stelle, wo er einst lag, ein kleiner Bach fliesst, der die fossilen Teile abgetragen hat.

Obwohl nicht das gesamte Skelett geborgen werden konnte, kamen mehr Knochen ans Tageslicht als jemals zuvor bei ähnlichen Grabungen. «Die Knochenteile sind meistens nicht grösser als eine Streichholzschachtel», sagt der Norweger Jørn Hurum, Leiter der Grabungsexpedition auf Spitzbergen, gegenüber PolarNEWS und deutet damit an, dass den norwegischen Vorgeschichtsforschern noch viel Arbeit bleibt beim Puzzlespielen.

Erste Messungen belegen, dass es sich bei diesem 150 Millionen Jahre alten Fossil aus dem Jura (Erdmittelalter) um einen der grössten und schwersten Pliosaurier handelt, der jemals entdeckt worden ist. Jørn Hurum schätzt die Körperlänge dieser buchstäblich steinalten Meeresechse auf fast 15 Meter.

«Der Meeresräuber hatte Zähne so gross wie Bananen. Seine Wirbelknochen wiesen den Durchmesser eines Tortentellers auf», berichtet er.

Viele Dino-Funde in der Arktis

Bis die Untersuchungen abgeschlossen sein werden – was mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird –, nennen die Wissenschaftler ihre Entdeckung ganz unwissenschaftlich «das Monster». Der Fundort dieser Riesenechse aus grauer Vorzeit liegt am Diabasodden, einer Landnase an der Südküste des Isfjordes in Spitzbergen. Etwas landeinwärts von dort steigt der Knerten auf eine Höhe von 582 Metern über Meer an, ein dem Knorringfjellet (948 m) nördlich vorgelagerter Hügel auf einer geografischen Breite von etwa 78°20' Nord. In dieser Region, die keine zwanzig Kilometer Luftlinie vom Gebäude der Universität in Longyearbyen entfernt liegt, hat man nicht nur diesen Sensationsfund gemacht – immer wieder fielen versteinerte Zeitzeugen aus dem Trias und dem Jura Spitzbergens auf, gemeinhin Ammoniten, Muscheln – und auch andere Reptilien.

Am Diabasodden tauchen fossile Reptilien immer wieder im Tonschiefer an der Grenzschicht zwischen Jura und Kreide auf, in einer Gesteinsschicht also, deren Alter

irgendwo zwischen rund 150 und 120 Millionen Jahren liegen dürfte. Und weil es so weit im Norden kaum noch Humus gibt, der den Tundraboden am Berghang bedecken könnte, liegen die versteinerten Zeitzeugen quasi frei an der frischen Luft. Diese Zone findet sich hier auf einer Höhe von rund 250 Metern über Meer, wo bisher schon Plesiosaurier (eine andere Form von ausgestorbenen Meeresreptilien) und Ichtyosaurier (Fischsaurier) gefunden worden sind.

Die ersten Fossilfunde in diesem Gebiet gehen auf das Jahr 1864 zurück, als der schwedische Arktisforscher Adolf Erik Nordenskiöld eine Anzahl Knochenfragmente von Fischsauriern aus dem Trias entdeckte. Zehn Jahre später folgte eine erste wissenschaftliche Beschreibung von zwei Ichtyosauriern aus Spitzbergen. Seither wurde eine ganze Reihe von Funden gemacht, hauptsächlich von Fisch- und Plesiosauriern. In die Schlagzeilen geriet die Entdeckung von Dinosaurierspuren in den 1960er-Jahren bei Festningen, am westlichen Ende des Isfjords, nicht weit von der russischen Bergbausiedlung Barentsburg.

Jene Fussabdrücke auf einer Spurenplatte sollen von mehreren Iguanodonten stammen, welche dort vor 100 Millionen Jahren in einer damaligen Flussebene ihre pflanzliche »



Der Fundort ist sorgfältig mit Steinen eingekreist. Die Pfeile zeigen die Stellen, wo welche Knochen unter dem Erdrreich liegen.



Jørn Hurum vom Naturhistorischen Museum Oslo macht sich für den Einsatz bereit. Er leitete die Ausgrabungen der Versteinerungen.

Nahrung suchten – nicht ahnend, dass ihre Abdrücke, die sie im weichen Sand eines Deltas hinterliessen, heute die nördlichsten Dinosaurierspuren Europas sind. Allerdings lässt die enorme Grösse dieser Fussspuren (einige waren 68 Zentimeter lang und 60 Zentimeter breit) etliche Fachleute daran zweifeln, ob es sich tatsächlich um den Iguanodon, oder vielleicht doch eher um einen Theropoden gehandelt haben könnte, also einen Fleisch fressenden Saurier, der sich auf zwei Beinen fortbewegte (diejenigen, vor denen man im Dinosaurier-Film am meisten Angst bekommt). Wie auch immer der Gelehrtenzwist enden wird – die Spurenplatte von Festningen fiel leider der Erosion zum Opfer und stürzte vor etlichen Jahren ins Meer...

Es gibt noch viel zu tun

Bis hierher ist bereits eine stattliche Anzahl Echsen aus der Ahnengalerie der Dinosaurier an uns vorbeigezogen, und man beginnt zu

verstehen, dass die Paläontologen der zukünftigen Dino-Forschung in Spitzbergen mit Freude und grosser Neugierde entgegenfeiern. Denn die Feldarbeiten von Jørn Hurum und seinem Team in den beiden vergangenen Polarsommern zeitigten noch einen ganz angenehmen Nebeneffekt: Die Forscher entdeckten gleich noch etliche weitere Saurier in der gleichen Gegend. Hurum ist begeistert: «Insgesamt haben wir aus dieser Region die GPS-Koordinaten von weiteren 40 Skeletten verschiedener Meeresreptilien geortet. Die Arbeit wird uns also noch viele Jahre lang nicht ausgehen!»

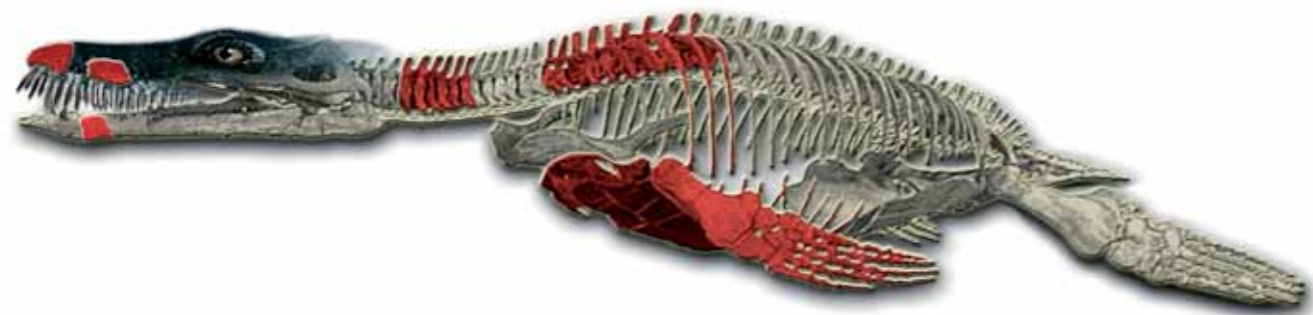
Weshalb gerade dieses Gebiet im Isfjord derart grosse Saurierfriedhöfe aufweist, ist den norwegischen Forschern bisher ein Rätsel. «Wir wissen es noch nicht», meint Jørn Hurum gegenüber PolarNEWS. «Vielversprechend ist, dass sich diese Gesteinsschicht mit den vielen Reptilien vom Diabasodden nach Osten quer über die Hauptinsel Spitzbergen bis zur Aghardbukta

erstreckt.» Dies ist immerhin eine Strecke von 60 Kilometern Luftlinie, da könnte sich allerhand unter dem Tundraboden verstecken. «Das ist äusserst faszinierend», sinniert Jørn Hurum, «wenn man bedenkt, dass genau in diesem Moment irgendwo dort oben über tausend solcher Saurierskelette auswittern...»

Aber warum finden sich so viele versteinerte Skelette just hier am Isfjord in dieser Art von Gesteinsschicht? Forscher Hurum verriet: «Wir haben da eine Theorie: Es könnte mit günstigen Veränderungen der Bodenchemie im sauerstoffarmen Faulschlamm zu tun haben, in den die Urechsen gefallen sind. Auf jeden Fall werden wir im kommenden Juli ein Auge auf diese Fragestellung werfen.»

Ein «Kollege» aus Mexiko

Wenn die Saurierforscher bald wieder nach Spitzbergen aufbrechen, um ihre Suche fortzusetzen, müssen sie sich gegen die Unbill »



Rekonstruktion des Pliosaurier-Gerippes: Rot markiert sind diejenigen Knochen, die an der Fundstelle ausgegraben werden konnten.



Verwandeln Sie Ihre schönsten Bilder auf einfachste Art in Foto-Kunstwerke

Belcolor AG
Fachlabor für Farbfotos
Sonneggstrasse 24a
9642 Ebnat-Kappel

Poster
bis 330x110 cm



Gratis Programm

Fotobücher!
Verewigen Sie Ihre Reiseerlebnisse in einem Fotobuch. Laden Sie sich einfach das kostenlose Fotobuch-Gestaltungsprogramm herunter.



Fotokalender!
Gestalten Sie online auf www.belcolorfoto.ch einfach und schnell tolle Kalender, ab Ihren traumhaften Fotos.



www.belcolorfoto.ch

Fotos, Fotokalender, Fotos als Poster, Fotobücher und Foto-Geschenke garantieren langanhaltende Freude.

Jetzt auf www.belcolorfoto.ch bestellen und Sie erhalten die Produkte innert wenigen Tagen per Post

und mit Rechnung. Wir beraten Sie gerne: mail.service@belcolorfoto.ch oder Telefon 071 992 61 61



Grössenvergleich, von oben nach unten: ein Orca, ein Blauwal und der Pliosaurier. Der Mensch vor dessen Schnauze ist dagegen geradezu winzig.

eines arktischen Sommers schützen: starke Winde, Regen und Nebel, Temperaturen um den Gefrierpunkt – und natürlich die ständige Angst, von einem Eisbären aufgestöbert zu werden. Wie angenehm muss es da zu Urzeiten auf dieser Inselgruppe gewesen sein! Dinosaurier und Meeresechsen hätten sich in einer frostigen Umwelt sicherlich nicht wohl gefühlt. Gänsehaut haben die Pliosaurier keine gekriegt damals, denn Spitzbergen lag vor 150 Millionen Jahren etwa auf der gleichen geografischen Breite wie heute Hamburg oder Oslo. Die Kontinentalverschiebung war in vollem Gang.

Im Laufe des Erdmittelalters, des Mesozoikums (250 bis 65 Millionen Jahre vor unserer Zeit), bewegte sich jener Teil der Erdkruste, auf dem das heutige Spitzbergen thront, von einer Position bei etwa 45 Grad nördlicher Breite bis hinauf zum 60. nördlichen Breitenkreis. Damals herrschte ein weitgehend gemässigt-feuchtes Klima, und die Landformen waren zum grössten Teil abgeflacht. Tiere fanden damals paradiesische Bedingungen vor, weshalb die Fauna des Erdmittelalters von den Paläontologen als sehr reichhaltig beschrieben wird. Die Reptilien taten sich zu jener Zeit besonders hervor. Trias, Jura und Kreide, die drei Epochen des Mesozoikums, waren die Zeiten der Saurier, und dies ganze 186 Millionen Jahre lang! Unser «Monster» vom Isfjord lebte in der Epoche des Jura. Der Superkontinent Pangäa war gerade dabei, sich in zwei Landmassen

namens Laurasia – mit dem späteren Nordamerika, Europa und Asien – und Gondwana (mit Südamerika, Afrika, Australien) aufzutrennen. Zwischen diesen beiden neuen Landmassen öffnete sich eine ozeanische Verbindung, eine zentral-atlantische Meeresstrasse. Sie verband das Thetysmeer (quasi das Ur-Mittelmeer) mit dem heutigen Golf von Mexiko und dem Ur-Pazifik von damals.

Diese «hispanischer Korridor» genannte Meeresstrasse führte zu einem Austausch von Tierarten, weshalb in jener Zeit Indien, Persien und Mitteleuropa punkto Tierwelt viele Gemeinsamkeiten mit Kuba, Mexiko, Peru und Chile aufwiesen. Es ist daher nicht verwunderlich, dass unser Pliosaurus aus Spitzbergen ausgerechnet im fernen Mexiko einen ernsthaften Konkurrenten vorfindet, der ihm an Körpergrösse kaum nachsteht: das «Monster von Aramberri»! 1984 durch einen Studenten nahe des Dorfes Aramberri in Süden des mexikanischen Bundesstaates Nuevo León entdeckt und zwei Jahre später von deutschen und mexikanischen Paläontologen ausgegraben, hat dieser gigantische Pliosaurier damals Weltruhm erlangt.

Fleischfresser mit Fisch-Vorliebe

Doch das «Monster» vom spitzbergischen Diabasodden scheint alle bisherigen Rekorde zu schlagen. Jørn Hurum erklärt, dass «seine» Riesenmeeresechse um 20 Prozent grösser sei als der Kronosaurus aus Queens-

land, Australien, der mit seinen 10 bis 11 Metern Länge bisher als der grösste Pliosaurier gegolten hat. Der arktische Pliosaurus bringt es auf 15 Meter.

Nur schon seine Seitenflossen, mit denen er elegant und flink durchs Urmeer zischte, messen beinahe 3 Meter (deshalb der aus dem Griechischen abgeleitete Name Pliosaurus, was «Flossenechse» bedeutet).

Die norwegischen Forscher gehen auch davon aus, nicht nur den grössten Pliosaurus geborgen, sondern damit gleich auch eine neue Unterart entdeckt zu haben. Die Nachbildung der tropfenförmigen Körperformen eines Pliosaurus ergeben nicht eben grazile Wesen: Sie sahen aus wie eine ungünstige Mischung aus einer gewaltigen Eidechse mit Stummelschwanz und einem kurzhalsigen, überfahrenen Krokodil.

Seine vier mächtigen Flossen setzten ein Pliosaurier zum Unterwasserflug ein. Man nimmt an, dass er auf Beute lauerte und in null Komma nichts mit grosser Geschwindigkeit hinter den Unschuldigen herrasen konnte. Die so verfolgten Opfer waren Fische, Tintenfische und Meereskrokodile, aber auch grössere Kaliber wie etwa Fische oder gar seinesgleichen wurden verspiesen.

Üble Bisspuren in gefundenen Knochen zeichnen einen Pliosaurus als waschechten Fleischfresser aus, dessen Grausamkeit bei der Jagd auf Beute höchstens noch durch grosse Mosasaurier überboten worden war, der in den warmen Meeren der Kreidezeit »



panDOMO®

Moderne Bodengestaltung
Fugenlos, mineralisch

DURAPOX
Epoxyd-Bodenbeschichtung

DURACON
Acryl-Bodenbeschichtung

DURAPUR
Polyurethan-Bodenbeschichtung



Heiner Kubny AG
Im Sydefädeli 28
8037 Zürich
Tel. 044 272 34 00
Fax 044 271 31 51
Mail office@kubny-boden.ch
www.kubny-boden.ch
www.pandomo.ch

lebte. Obwohl ein unglaublich mächtiges Raubtier mit einem massigen Schädel, konnte selbst der hungrigste Pliosaurus nicht immer die ganze Beute auf einmal verschlingen. Man hat herausgefunden, dass Pliosaurier sich dann mitsamt des sich zwischen den langen Zähnen befindlichen Opfers schnell und kräftig mehrfach um die eigene Achse drehen, um auf diese elegante Weise die Beute in Stücke zu zerreißen. Biologen nennen diese Taktik «twist feeding», sie wird noch heute von Krokodilen angewendet.

Moderner Zank um alte Steine

Zurück in der Stille des Diabasodden im Isfjord-Gebiet Spitzbergens. Wir stehen dort an der Pforte eines gewaltigen Saurierfriedhofes, dessen wahres Ausmass sich erst in den kommenden Jahren offenbaren wird. Nicht nur sind die Paläontologen hellhörig geworden und können die kurzen Feldsaisons im Sommer kaum erwarten – auch die Behörden machen sich Gedanken: Das norwegische Umweltministerium behandelt einen neuen Gesetzesvorschlag, der den neuerlichen vorgeschichtlichen Funden Rechnung trägt. So diskutieren die Behörden, ob gewisse Versteinerungen von besonderem wissenschaftlichem Wert oder Interesse automatisch von Staats wegen geschützt sein sollen. Doch so einfach ist die Sache nicht: In Norwegen existiert zwar das «allemansrett», eine öffentliche Zutrittsberechtigung zu nicht kultiviertem Land, jedoch verbieten die Besitzrechte, dass Unberechtigte geologisches Material entfernen dürfen von einem Stück Land, das jemand anderem gehört. Und just beim Monster-Pliosaurus vom Isfjord gab es Probleme, weil das Fundgebiet vorgängig von einer privaten Firma beansprucht worden war, welche kommerziellen Fossilienhandel betreibt. Glücklicherweise konnten sich die Parteien einigen, und unser Urreptil aus Spitzbergen hat seine letzte Reise in die Labors von Oslo angetreten. Bis die Öffentlichkeit das Skelett des Seeräubers im Naturhistorischen Museum der norwegischen Hauptstadt bestaunen kann, werden aber mindestens zwei, wenn nicht vier Jahre vergehen.

Polarnews

Literaturhinweis

Die komplizierte Geologie von Spitzbergen und Grönland verständlich dargestellt: Steine und Eis – Landschaften des Nordens. Ein geographischer Reisebegleiter für Spitzbergen und Ostgrönland.

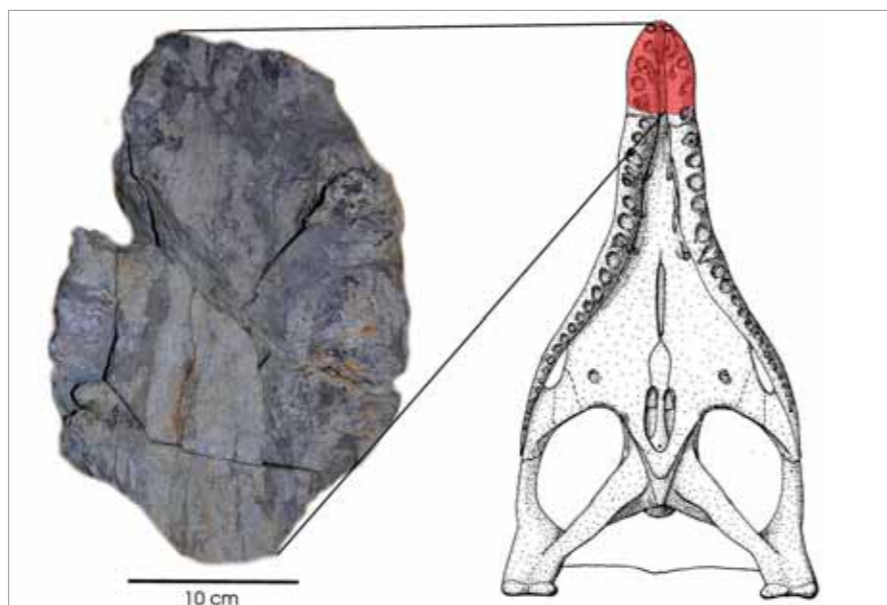
Rolf Stange, Eigenverlag.
Bezug: Rolf Stange,
Hofstr. 26, Hof Tatschow,
D-18 258 Bandow, Deutschland.



Akribische Millimeterarbeit: Im Liegen meisseln die Paläontologen die prähistorischen Knochen aus dem Stein und kartografieren die Funde präzise.



Im Labor werden Duplikate der Knochenfunde hergestellt. Im Museum werden die Originalknochen nicht zu sehen sein.



Aufgrund der Schnauzenspitze können Wissenschaftler den ganzen Unterkiefer des Pliosauriers rekonstruieren.

PolarNEWS

DEBRUNNER AG

SANITÄR HEIZUNG

BERATUNG

NEUBAU

PLANUNG

UMBAU

AUSFÜHRUNG

REPARATURSERVICE

Kyburgstrasse 29
8037 Zürich

Tel. 044 272 66 75
Fax 044 271 97 94

Gebr. Nötzli AG

BAUUNTERNEHMUNG

25 Jahre
Ihr Bau-Team

Maurerarbeiten • Gipserarbeiten • Plattenarbeiten • Kernbohrungen

Brunastrasse 91 • 8002 Zürich

Telefon 044 202 63 08 • Fax 044 202 63 61 • info@noetzliag.ch

www.noetzliag.ch



Das neue
Wohn-
und Wohlgefühl...

mit welchem
wir alle ihre
Ideen und
Visionen
Wirklichkeit
werden lassen!



AUS GUTEM GRUND

ARDEX Schweiz AG
Kalchengasse 1
CH-8302 Kloten
Tel. +41 (0) 43 355 19 19
Fax +41 (0) 43 355 19 18
info@ardex.ch
www.ardex-pandomo.ch

© 2006 ARDEX Schweiz

panDOMO®
die fugenlose Flächengestaltung!

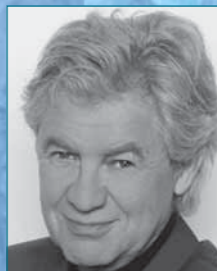
DIE Reise des Lebens!

ANTARKTIS MIT FALKLAND UND SÜDGEORGIEN

und fachkundiger Begleitung:



FELIX BLUMER
Meteorologe bei
SF Meteo



UELI HEINIGER
Aktualitäten/
tägl. Moderation



BENNO LÜTHI
Antarctic Research Trust
Natur/Tiere

Information und Buchung bei:



**BACKGROUND
TOURS**

NEUENGASSE 30 • CH-3001 BERN
FON 031 313 00 22 • FAX 031 313 00 23

tours@background.ch



www.background.ch



Dies & Das



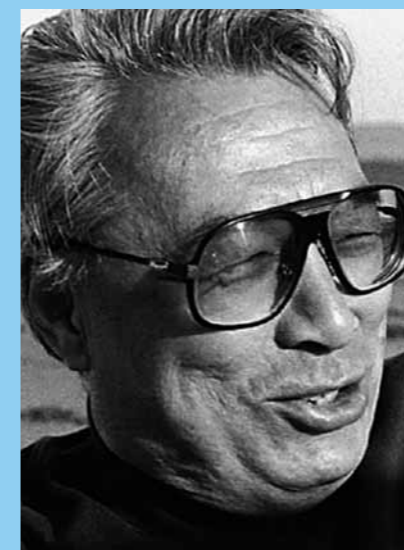
PolarNEWS-Filmteam unterwegs

Von Anfang November bis kurz vor Weihnachten letzten Jahres war das PolarNEWS-Filmteam in der Antarktis unterwegs auf der Suche nach den schönsten Seiten des südpolaren Gebietes. Gedreht wurde auf den Falklands, South Georgia und der Antarktischen Halbinsel. Die Ausbeute war fantastisch, kamen doch über fünfzig Stunden Filmmaterial zusammen.

Daraus entstanden ist der 30-minütige Film «Abenteuer Antarktis», welcher ab Juni 2008

während sechs Monaten im Unterhaltungsprogramm an Bord der Flugzeuge der Swiss International Air Lines zu sehen ist. Ein Trost für alle Nichtflieger: Der Film kann demnächst als DVD im PolarShop bezogen werden. Bereits sind übrigens weitere Filmprojekte in Planung, so unter anderem «Spitzbergen», «Chukotka und Wrangel Island» und «Eisbrecher in der russischen Arktis».

Heiner Kubny



Juri Rytchëu gestorben

Am 14. Mai 2008 ist der russische Schriftsteller Juri Rytchëu 78-jährig in

St. Petersburg gestorben. Von der Halbinsel Tschukotka stammend, fand er mit seinen Beschreibungen des Lebens der indigenen Völker im russischen Norden auch im Westen viele Leser. Bis zur Perestroika galt Rytchëu als regimetreuer Autor und wurde als solcher vom sowjetischen Staat gefördert. In seinen späteren Romanen übte er dann allerdings deutliche Kritik am «stillen Genozid» der russischen Ureinwohner-Völker. Er ist der einzige Vertreter der sogenannten Nationalliteraturen der indigenen Völker des russischen Nordens, der es geschafft hat, auch international eine gewisse Bekanntheit zu erlangen. Zu seinen wichtigsten Werken gehören «Die Suche nach der letzten Zahl» und «Die Reise der Anna Odinzowa». Rytchëus Bücher erscheinen im Unionsverlag.

Heiner Kubny

Expeditionen früh genug buchen



Die Redaktion von PolarNEWS entdeckt für Sie immer wieder neue und spannende Reiseziele. Diese erfreuen sich bei unserer Leserschaft grosser Beliebtheit: Regelmässig erhalten wir bis kurz vor dem jeweiligen Abflug Anrufe von interessierten Reiselustigen, die sich noch quasi in letzter Sekunde anmelden möchten. Diesen müssen wir jeweils schweren Herzens ebenso regelmässig eine Absage erteilen: Wir sind restlos ausgebucht. In aller Regel sind PolarNEWS-Expeditionen sogar schon mehrere Monate vor der Abreise bis auf den letzten Platz vergeben.



Reisen in die Arktis und die Antarktis kann man nicht vergleichen mit Ferien in anderen Destinationen: Einerseits sind die Vorbereitungen für den Veranstalter sehr aufwendig, andererseits sind solche Reisen aus Gründen des Naturschutzes nur auf kleinen Schiffen zu empfehlen und deshalb mit vergleichsweise wenigen Passagieren möglich. Wir raten deshalb, Reisen in polare Gegenden möglichst früh, sprich mindestens ein Jahr voraus zu planen und zu buchen. Drei PolarNEWS-Expeditionen sind auf den Seiten 40 und 41 vorgestellt. Für alle sind zurzeit noch Plätze frei. Weitere Reisen sind geplant nach Thule in Grönland (September 2009) und mit dem neuen Schiff «Plantius» in die Antarktis (Januar 2010). Mehr Infos dazu in der nächsten Ausgabe von PolarNEWS oder auf www.polar-reisen.ch.

Rosamaria Kubny



Axpo Suisse AG - Eine Tochtergesellschaft der NOK, CKW und EGL

Wir schnüren **Energiepakete**,
die den Namen verdienen.

Warum Sie jetzt von der Axpo Suisse AG Ihren Stromeinkauf überprüfen lassen sollten:
Weil Sie von unserem energiewirtschaftlichen Wissen profitieren. Weil Sie sich damit umfassende Energieberatung, Zuverlässigkeit, Nachhaltigkeit und Innovationsgeist sichern. Weil Sie sich ökonomisch und ökologisch nicht länger mit weniger zufrieden geben. Und natürlich: weil Sie bei uns gut aufgehoben sind. www.axposuisse.ch

Axpo Suisse AG – Ihr Energiepaket: Business Support Beratung Dienstleistungen Strom pur
Axpo Suisse AG, Weststrasse 50, CH-8036 Zürich, Tel. +41 44 456 38 00, axposuisse@axpo.ch



HUGdesign

Als Full-Service Agentur gestalten und realisieren wir für Sie Drucksachen, Webseiten, Logos und vieles mehr...

Auch für Merchandising-Artikel, wie Messegeschenke, Kundengeschenke, Give-aways als Beilage zu Mailings, sind wir Ihr kompetenter Ansprechpartner!

Sadia Hug • Petit-Vivy • CH-1783 Barberêche

Telefon ++41 (0)26 684 14 14 • Fax ++41 (0)26 684 08 33 • Mobile ++41 (0)79 424 11 04
s.hug@hugdesign.ch • www.hugdesign.ch

Dies & Das

Globi entdeckt das Eis



«Wie kann man das Wetter messen?», – fragt Freund Globi nach dem Essen. – Hansen meint: „Ich sage dir, – wer viel misst, braucht viel Papier.“»

Endlich: Nach 75 Abenteuern in der ganzen Welt entdeckt der blaue schlaue Vogel endlich die polaren Gebiete. «Globi und der Polarforscher» heisst der neue, 76. Band der Globi-Serie. Darin begleitet er den Forscher Hansen an die beiden Pole und lernt so vieles über Menschen und Tiere der Arktis beziehungsweise Antarktis. Und vermittelt seinen jungen Lesern fast nebenbei eine erste Auseinandersetzung mit der Klimaerwärmung und was das für die Menschheit bedeutet. «Auch der Thermograf daneben – zeigt den gleichen Trend wie eben: – Kälter wird es seit dem März; – ist dies nur ein böser Scherz?» Natürlich gibt's zum eigentlichen Buch auch das Dialekt-Hörspiel auf CD und zwei Malbücher. Erhältlich beim Globi-Verlag.

Christian Hug

IMPRESSUM

Herausgeber

Kubny Art
Ackersteinstr. 20
8049 Zürich
Tel. +41 44 342 36 60
Fax +41 44 342 36 61
Mail: redaktion@polar-news.com
Web www.polar-news.com

Redaktion

Heiner Kubny
Christian Hug
Rosamaria Kubny

Blattmacher/Korrektorat

Christian Hug, 6370 Stans

Layout

Hug Design
Sadia Hug, 1783 Barberêche

Druck

Vogt-Schild Druck AG
4552 Derendingen

Anzeigen

Kubny Art
8049 Zürich
Tel. +41 44 342 36 60
Fax +41 44 342 36 61
Mail: redaktion@polar-news.com

Mitarbeiter dieser Ausgabe

Norbert Rosing
Peter Balwin
Greta Paulsdottir
Peter Kunz
Arne Kertelhein
Ruedi Abbühl

Über das Scheitern an den Polen

Wild und aufregend war die Zeit, als der Nordpol und der Südpol noch nicht erobert waren. Dutzende Abenteurer versuchten ihr Glück in aufwendigen Expeditionen, und viele davon entwickelten dabei die waghalsigsten Ideen. Entsprechend spektakulär scheiterten denn auch viele Versuche, als Erster einen der Pole zu erreichen.

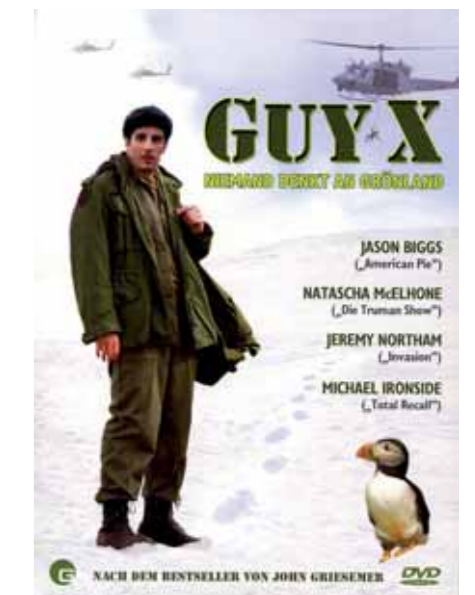
Genau diesen missglückten Expeditionen widmet sich das Maison d'ailleurs, das Museum für Science Fiction, Utopien und aussergewöhnliche Reisen in Yverdon-Les-Bains, in seiner Sonderausstellung «Polémiques». Das Wortspiel im Titel der Ausstellung ist Programm: Gezeigt werden viele Bilder und Exponate, die veranschaulichen, wie irrwitzig manche Versuche waren beziehungsweise scheiterten, wie Zeitungen und Bücher sich mit den unglaublichsten Beschreibungen gegenseitig überboten. Die Ausstellung lädt die Besucher ein auf eine Reise zwischen Fiktion und Realität, den beiden sich ergänzenden Seiten ein und desselben Abenteurers. Sie dauert bis 7. September 2008. www.aillours.ch

Christian Hug



Ein fiktives Spital in Grönland

Mit seinem Roman «Rausch» über die Verlegung der ersten Telefonkabel in der Tiefsee landete der Amerikaner John Griesemer 2003 einen Bestseller. Ein Jahr später erschien dann auch sein Erstlingswerk «Niemand denkt an Grönland» (Mare Buchverlag) auf Deutsch. Es erzählt die fiktive Geschichte eines US-amerikanischen Soldaten, der sechs Jahre nach dem Koreakrieg irrtümlicherweise in eine Militärbasis in Grönland versetzt wird. Er merkt, dass die Basis als geheimes Spital für Verwundete des Koreakrieges dient, die dermassen schlimm verwundet wurden, dass man sie offiziell als «missing in action» führt, inoffiziell aber pflegt, bis sie still und von alleine sterben. Der Protagonist Rudy schliesst eine Art Freundschaft mit einem aufs Schlimmste verstümmelten Soldaten, der sich Guy X nennt. «Niemand denkt an Grönland» ist eine bitterböse Satire auf den kalten Krieg.



Der Roman wurde bereits 2005 vom Regisseur Saul Metzstein unter dem Titel «Guy X – niemand denkt an Grönland» mit Jason Biggs in der Hauptrolle verfilmt, aber kaum in unseren Kinos gezeigt. Nun ist der Streifen endlich als DVD erhältlich. Der Plot bleibt verstörend, doch er ist dank präzise eingewobenem schwarzem Humor erträglich. Ein Film zu Nachdenken...

Christian Hug

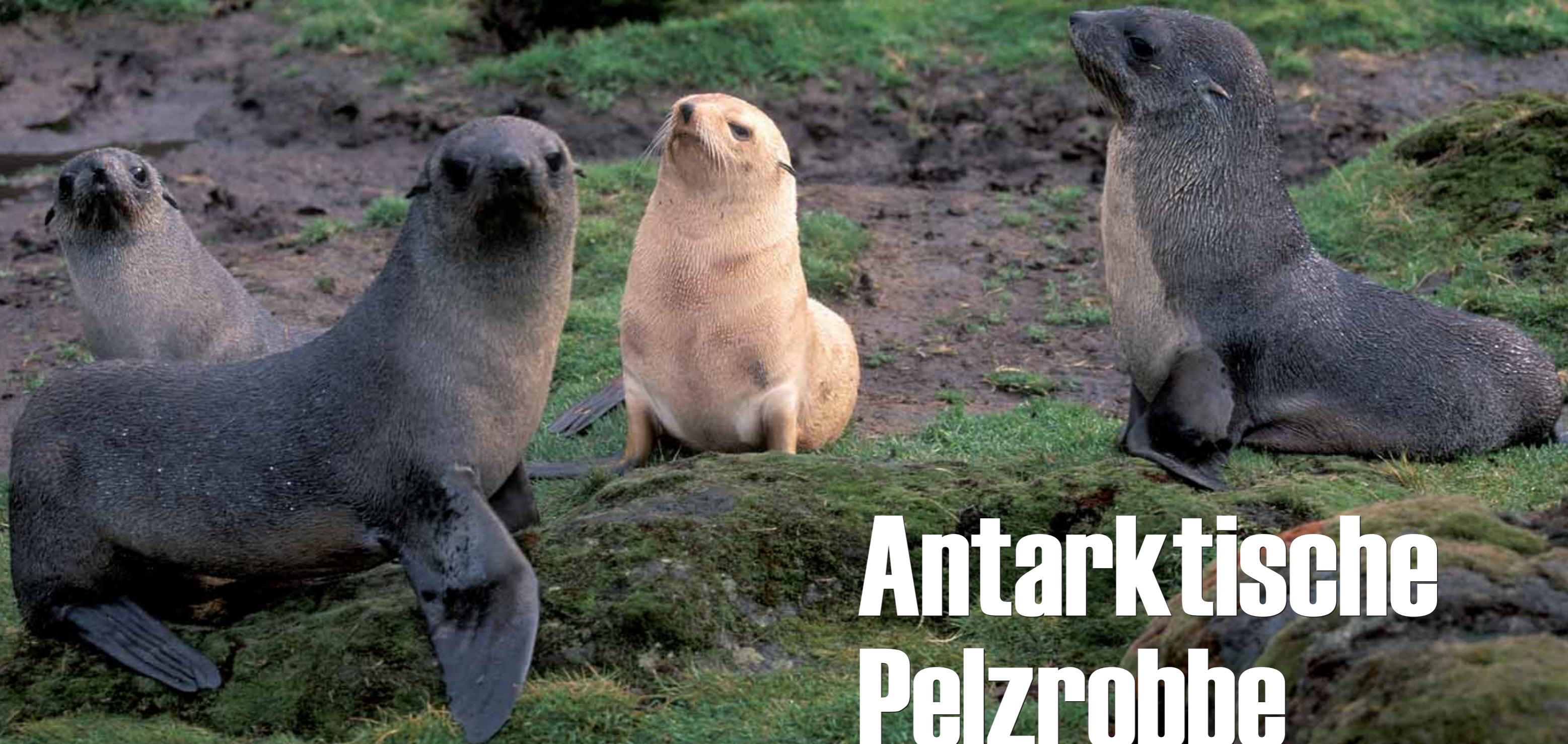


Antarktische Pelzrobbe (*Arctocephalus gazella*)

Grösse: Männchen bis 1,9 Meter, Weibchen bis 1,2 Meter

Gewicht: Männchen bis 250 Kilo, Weibchen bis 50 Kilo

Lebenserwartung: bis 20 Jahre



Antarktische Pelzrobbe

Von Heiner Kubny (Text und Bilder)

Dimorphismus nennen Zoologen den riesigen Unterschied der Körpergrösse von Männchen und Weibchen. Auch bei der Antarktischen Pelzrobbe fällt dieser Unterschied sofort ins Auge: Ausgewachsene Männchen bringen fünfmal mehr Kilos auf die Waage als die Weibchen. Wer, wie diese Robben, seine Weibchen gleich im Harem hält, hat entsprechend viel zu tun...

Die Antarktische Pelzrobbe, auch Antarktischer Seebär genannt, gehört zu den Ohrenrobben, was in diesem Falle vor allem bedeutet, dass die Lauscher auf dem sowieso schon kleinen Kopf geradezu winzig sind, was den Widerstand unter Wasser verringert. Dafür sind die Augen verhältnismässig riesig: Das ermöglicht den Tieren beim Tauchen gute Sicht. Das überaus dichte Fell ist sowohl wasser- als auch winddicht. Es besteht aus einer dichten Unterwolle und einer oberen Schicht von Grannenhaaren, die grau bis braun gefärbt sind. Hin und wieder kann man in den Kolonien auch Albinos beobachten. Die Männchen verfügen zudem im Schulterbereich über eine dichte Mähne. Diese fehlt den Weibchen völlig. Im Bereich der Schnauze zeigen sich lange Tasthaare, die sogenannten Vibrissen.

Ihren wissenschaftlichen Namen *Gazella* hat die Antarktische Pelzrobbe übrigens vom gleichnamigen Schiff, das 1874 durch die Kerguelen fuhr: Der deutsche Naturforscher

Wilhelm Peters, der auf der «Gazella» mit an Bord war, beschrieb als erster europäischer Forscher die Antarktische Pelzrobbe.

Lebensraum

Antarktische Pelzrobben leben vom 61. Grad Süd bis nördlich der Antarktischen Konvergenz. Hauptpaarungsgebiete sind die felsigen Strände von South Georgia, South Shetland, South Sandwich, Insel Bouvet, die Kerguelen und South Orkney. Nördlich der Antarktischen Konvergenz sind nur drei Kolonien bekannt: auf den Inseln Macquarie, Crozet und Marion. Die Gesamtpopulation wird auf 2 bis 4 Millionen Tiere geschätzt.

Ausserhalb der Paarungszeit wandern vor allem die Weibchen, mit Abstrichen auch Männchen, über weite Strecken. Die genauen Migrationsrouten sind jedoch unbekannt. Sichtungungen sind aus dem südlichen Brasilien, Chile und Argentinien bekannt. Männchen bleiben gelegentlich ganzjährig in den Paarungsgebieten oder wandern nur wenig umher.

Brut und Aufzucht

Männchen und Weibchen werden im Alter von drei bis vier Jahren geschlechtsreif, die Männchen sind erst mit sechs bis zehn Jahren soweit. Die männlichen Tiere leben ausserhalb der Paarungszeit weitgehend als Einzelgänger. Wenn Ende November die Paarungszeit beginnt, kommen die Männchen etwas früher als die Weibchen zu den Kolonie-Stränden und marschieren erstmal mit



Herzig anzusehen: Pelzrobbe-Junges bei der Fellpflege im seichten Wasser.

heftigen Kämpfen die besten Brutplätze unter sich aus. Wenn dann die Weibchen eintreffen, geht das Werben und Kämpfen weiter: Jeder Bulle versucht, das grösste Harem um sich zu scharen, meist sind es plusminus zehn Weibchen. Sind die besten Liegeplätze und die Harems einmal definiert, werden die Antarktischen Pelzrobben zu geselligen Tieren.

Schon zwei bis drei Tage nach der Ankunft der Weibchen in der Kolonie gebären diese ihr Junges. Bei seiner Geburt wiegt das Robbenbaby 4,5 bis 6,5 Kilogramm, ist bis zu 70 Zentimeter lang und trägt ein schwarzes Fell. Die Mutter säugt ihr Junges während jeweils 6 bis 8 Tagen und verabschiedet sich dann für 3 bis 5 Tage zur Futtersuche im Meer, bevor es wieder zu ihrem Jungen zurückkommt.



Robbenbabys sind Einzelkinder. Sie werden rund 4 Monate gesügt. Dazu stehen dem Jungtier vier Zitzen zur Verfügung.

Insgesamt werden die Jungtiere während 4 Monaten gesügt, danach sind sie auf sich selbst angewiesen. Rund ein Viertel aller Robbenbabys überlebt das erste Lebensjahr nicht – für Orcas und Seeleoparden sind die unerfahrenen Jungtiere eine relativ leichte Beute.

Ernährung

Im Gebiet um Shouth Georgia ernähren sie sich hauptsächlich von Krill und Fisch. Die um Macquarie und den angrenzenden Inseln

beheimateten Pelzrobben jagen auch Fische und Kalmare. Antarktische Pelzrobben gelten als gute Schwimmer und Taucher. Bei der Futtersuche tauchen sie zwar meist nur in den obersten 50 Metern und bleiben pro Tauchgang 2 bis 5 Minuten unter Wasser. Forscher beobachteten aber schon Tauchgänge, die zehn Minuten dauerten und in Tiefen bis zu 250 Metern führten.

Die Futtersuche erfolgt meist abends und in der Nacht, da der Krill wegen des fehlenden Lichtes näher an die Wasseroberfläche kommt. Die Jagd dauert 2 bis 3 Stunden: In dieser Zeit unternehmen sie bis zu 20 Tauchgänge.

Mensch und Tier

Noch Ende des 18. Jahrhunderts umfassten die Kolonien der Antarktischen Pelzrobben mehrere Millionen Tiere. Doch in den 1790er-Jahren begannen die Raubzüge der Robbenjäger auf Pelzrobben, die die Tiere nicht nur wegen ihres Fells, sondern auch wegen ihres Fleisches und vor allem zur Trangewinnung jagten. Allein im Südsommer 1800/01 wurden auf South Georgia 112'000 Pelzrobben erschlagen. Auf einer Insel nach der anderen wurden die Kolonien systematisch vernichtet.

Die Kolonien auf den South Shetlands wurden erst 1819 entdeckt, sie umfassten damals etwa 400'000 Tiere: Innerhalb von nur zwei Jahren wurde sie komplett ausgelöscht. In

den 1830er-Jahren galt die Antarktische Pelzrobbe schliesslich als ausgerottet.

Da sich ein so riesiges Verbreitungsgebiet jedoch nicht gänzlich kontrollieren lässt, haben die Antarktischen Pelzrobben das Massenschlachten in manchen Regionen überlebt. Durch strenge Schutzgesetze sind ihre Bestände seither wieder zunehmend. Das Washingtoner Artenschutzabkommen Cites stellt die Antarktische Pelzrobbe in Anhang II des Abkommens unter Schutz. In der Roten Liste der IUCN wird die Art als nicht gefährdet geführt.

Die grösste Bedrohung der Antarktischen Pelzrobbe geht aber nach wie vor vom Menschen aus: Heute werden die Robben Opfer von Zivilisationsrückständen wie Fischernetze, Verpackungsmaterialien und Nylonschnüren, in denen sie sich verfangen und dadurch ertrinken oder verhungern. Zudem entzieht die rücksichtslose Überfischung der Krill-Bestände den Robben ihre Grundnahrung.

Hübsches Detail am Rande: Im antarktischen Sommer 2000/2001 erstellten norwegische Wissenschaftler den Plan, achtzig Robben verschiedenster Arten, darunter 20 Antarktische Pelzrobben, zu töten, um die Umweltverschmutzung zu erforschen. Das Vorhaben musste aber fallengelassen werden, weil die norwegische Regierung den Plan zurückwies, nachdem Umweltorganisationen dagegen Sturm liefen. [Polarnews](#)



Fröhliche Familie: Der Bulle ist wesentlich grösser und schwerer als das Weibchen. Er verteidigt Revier und Familie aggressiv.



Der Pascha: Pelzrobbenmännchen tragen eine prächtige Mähne. Bei den Weibchen fehlt diese.



Die PolarNEWS-Crew

Heute mit Ruedi und Priska Abbühl

Ruedi Abbühl, 1964 in Bern geboren, studierte an der Universität Basel im Hauptfach Zoologie und im Nebenfach Chemie. Er schloss das Doktorat mit seiner Dissertation über die Ökologie der Gelbbauchunke ab.

1997 lernte er die gleichaltrige Priska Rauber kennen – sie wurde bald seine Frau. Beide arbeiten bei Swiss International Air Lines als Flight Attendant beziehungsweise Maître de Cabine und teilen die Leidenschaften Filmen, Reisen und das Beobachten von Tieren, deren Lebensraum und Verhalten. Zusammen haben sie unzählige Nationalparks auf fünf Kontinenten besucht.

Besonderes Interesse gilt den subpolaren und polaren Regionen.

Zusammen haben sie auch bereits sieben Mal die Falklandinseln mit ihrer faszinierenden Tierwelt besucht. Es folgten Reisen in die Antarktis. In diesen Sommer werden sie für PolarNEWS Spitzbergen und die Wrangel Island filmend bereisen. Das Filmmaterial von all den Reisen mit ästhetischen Tier- und Landschaftsaufnahmen findet bei der Swiss International Air Lines als Boarding Video Verwendung.

Zudem sind mehrere Dokumentarfilme entstanden. Das neueste Werk, welches im November und Dezember 2007 zusammen

mit PolarNEWS gedreht wurde, heisst «Abenteuer Antarktis». Die reine Luft, das glasklare Wasser, die weiten und ungestörten Landschaften bereichern und beflügeln die beiden. Für sie sind es Orte, wo sie ihre Seelen baumeln lassen können.

In ihrer Freizeit treiben Ruedi und Priska regelmässig Sport und lesen gerne Bücher. Ruedi arbeitet auch als Museumsführer im Dinosauriermuseum in Aathal. Er ist fasziniert von der Idee, den menschlichen Zeithorizont zu sprengen.

www.naturemovie.ch

Polarnews

HOREGO

Ihr Erfolg ist unser Ziel · Votre succès est notre objectif
Il vostro successo è il nostro obiettivo



Horego, die Einkaufszentrale für das Gastgewerbe, Schulen, Heime und Spitäler. Unsere Leistungen: Verbesserung der Einkaufskonditionen und Dienstleistungen für unsere Kunden, Vereinfachung des Beschaffungswesens und der Administration mit übersichtlichen Monatsrechnungen und kompetenten Kundenberatern. Die persönliche und partnerschaftliche Beziehung zu Kunden und Lieferanten ist unser Schlüssel zum Erfolg.

HOREGO,

Ihr Partner im Einkauf für Gastronomie, Hotellerie, Heime, Spitäler und Ausbildungsstätten.

Stampfenbachstrasse 117, Postfach 334, CH-8035 Zürich, Tel. 044 366 50 50
Fax 044 366 50 59, einkauf@horego.ch, www.horego.ch

Expedition Antarctica 2009

Falkland Inseln – Südgeorgien – Antarktische Halbinsel



- Beste Reisezeit
- Modernstes Expeditions-Schiff
- Begleitung durch Klimaforscher Prof. Thomas Stocker und Heiner Kubny
- Bordsprache Deutsch

Erforschen Sie mit dem Klimaspezialisten Prof. Thomas Stocker und dem Fotografen Heiner Kubny die riesigen Eisberge der Antarktis. Sichern Sie sich Ihren Logenplatz beim grossen Pinguin-Konzert. Mit dem modernsten Expeditions-Schiff zur besten Reisezeit!

Reiseprogramm

1. Tag/4.1.09 Flug nach Buenos Aires
Linienflug mit Lufthansa (Tagesflug) oder Air France (Nachtflug) nach Buenos Aires.

2. – 3. Tag/5. – 6.1.09 Buenos Aires
Entdecken Sie während der Stadtrundfahrt die quirlige Hauptstadt Argentiniens.

4. – 5. Tag/7. – 8.1.09 Flug nach Ushuaia und Einschiffung
Ca. 4-stündiger Flug nach Ushuaia, Hauptstadt der Provinz Feuerland, eingerahmt von den Gipfeln der Südkordilleren. Hier, am «Tor zur Antarktis» liegt die MS FRAM zur Einschiffung bereit.

6. – 7. Tag/9. – 10.1.09 Falkland-Inseln
Die Falkland-Inseln haben immer noch den Status einer britischen Kronkolonie und sind bekannt für ihre artenreiche Fauna: verschiedene Pinguinarten, eine vielfältige Vogelwelt mit Albatrossen und Kormoranen sowie See-Elefanten, Falkland-Pelzrobben und Seelöwen sind auf den beiden Hauptinseln und den mehr als 300 vorgelagerten Eilanden zu finden.

8. – 9. Tag/11. – 12.1.09 Auf See

Die MS FRAM nimmt Kurs auf Südgeorgien. Das qualifizierte Expeditionsteam sowie Klimaforscher Prof. Thomas Stocker geben Ihnen während der ganzen Schiffsreise im Rahmen wissenschaftlicher Vorträge sowie bei den Anlandungen umfassende Informationen über Landschaft, Flora, Fauna und Geschichte.

10. – 11. Tag/13. – 14.1.09 Südgeorgien

Südgeorgien ist zu über 50% mit Gletschern bedeckt. Die Küsten bieten ideale Brutmöglichkeiten für unzählige Vogelarten, darunter z.B. Wander-, Graukopf- und Russalbatrosse. Bekannteste Bewohner dieses einzigartigen Tierparadieses sind die zahlreichen Pinguinkolonien, darunter auch die prachtvollen Königspinguine.

12. Tag/15.1.09 Auf See

Weiterfahrt Richtung Antarktische Halbinsel.

13. Tag/16.1.09 Süd-Orkney-Inseln
Die abgelegenen Süd-Orkney-Inseln heben sich majestätisch vom Südpolarmeer hervor. Fahrt durch den einzigartigen «Washington Strait».

14. Tag/17.1.09 Süd-Shetland-Inseln: Elephant Island
Die Süd-Shetland-Inselkette erstreckt sich als 500 km langer Bogen nördlich der Antarktischen Halbinsel. Elephant Island verdankt ihren Namen der grossen Kolonie von See-Elefanten. Hier fand die Mannschaft von Shackletons Expedition mit der Endurance Zuflucht, nachdem das Schiff im Eis zerborsten war.

15. Tag/18.1.09 Süd-Shetland-Inseln: Half Moon Island
Eine beeindruckende Landschaft prägt die Half Moon Island – und an einem der vulkanischen Strände kann man bei einer heissen Quelle sogar ein Bad nehmen. Auf King George Island Besuch der Forschungsstation, welche das ganze Jahr in Betrieb ist.

16. Tag/19.1.09 Antarktische Halbinsel (Paradise Bay)
Entdecken Sie die dramatische Welt des «ewigen Eises»: Schneebedeckte Berge, mit Eis gefüllte Fjorde, riesige Tafelberge in blauen und violetten Farbtönen... Und natürlich die faszinierende Tierwelt mit Pinguinen, Pelzrobben und Walen.

17. Tag/20.1.09 Lemaire-Kanal und Peterman Island
Die Fahrt durch den Lemaire-Kanal ist atemberaubend: die MS FRAM gleitet durch den Fjord zwischen turmhothen Eisklippen dahin. Halten Sie Ausschau nach Zwerg- und Buckelwalen, die sich hier gerne tummeln. Und schliesslich besuchen wir die Adelpinguine und die Robben-Kolonien auf Peterman Island.

18. – 19. Tag/21. – 22.1.09 Drake Passage
Die MS FRAM nimmt wieder Kurs auf Feuerland.

20. – 21. Tag/23. – 24.1.09 Ushuaia – Buenos Aires
Nach Ankunft in Ushuaia Flug nach Buenos Aires. Ein letzter Tag steht Ihnen in der argentinischen Hauptstadt zur freien Verfügung. Rückflug via Frankfurt oder Paris nach Zürich.

22. Tag/25.1.09 Ankunft in Zürich

Ihre Reisebegleiter



Prof. Thomas Stocker
Thomas Stocker ist seit 1993 Professor für Klima- und Umweltphysik an der Universität Bern und gehört zu den profiliertesten Klimaforschern der Welt. Als leitender Haupt-Autor der Arbeitsgruppe «I» war er am vierten Klimabericht der UNO beteiligt und hat so zum Friedensnobelpreis an den UNO-Klimarat beigetragen.



Heiner Kubny
Der Fotograf Heiner Kubny reiste 1998 das erste Mal in die Region um den Südpol. So gilt er inzwischen als Polarspezialist, der die «Kühlschränke» unserer Erde bereits unzählige Male bereiste.

Das Schiff

Die MS FRAM verfügt über 136 Kabinen. Ein grosszügiger Panorama-Salon und weitläufige Decksflächen ermöglichen herrliche Ausblicke auf eindrucksvolle Eisberge. Die MS FRAM bietet ausserdem Vortragsräume, Restaurant, Internetzugang, Bord-Shop sowie Cafeteria und Bar. Whirlpools, Saunen und ein Fitnessraum runden das Angebot ab. Die Bordsprache während unserer Spezialreise ist Deutsch.



Reisedatum 4. – 25. Januar 2009

Preise und Leistungen pro Person

Kat I-4 / 4-Bett innen	Fr. 12'900.–
Kat I-2 / 2-Bett innen	Fr. 14'900.–
Kat N-4 / 4-Bett aussen	Fr. 14'500.–
Kat N-2 / 2-Bett aussen, Deck 3	Fr. 15'900.–
Kat U-2 / 2-Bett aussen, Deck 5, 6	Fr. 19'200.–
Kat QJ / Junior Minisuite	Fr. 21'900.–
Kat Q / Minisuite	Fr. 25'500.–
Kat M / Suite	Fr. 28'900.–
Kat MG / Grand Suite	Fr. 33'000.–

Kabinen zur Einzelbenutzung auf Anfrage.

Inbegriffene Leistungen

- Linienflug Zürich–Buenos Aires–Zürich (mit Lufthansa oder Air France) in Economy Klasse
- Flughafentaxen im Wert von Fr. 388.–
- Charterflug Buenos Aires–Ushuaia–Buenos Aires
- 3 Übernachtungen in Buenos Aires, Basis Erstklasshotel Doppelzimmer mit Frühstück
- Alle erwähnten Transfers in Buenos Aires und Ushuaia
- Expeditionskreuzfahrt an Bord der MS FRAM in der gewählten Kabinenkategorie
- Hafentaxen
- Vollpension während der Expeditionskreuzfahrt
- Fach- und Lektorenvorträge an Bord in Deutsch
- Alle Landgänge und Zodiac-Ausflüge
- Reisedokumentation in deutscher Sprache

Inbegriffene Extraleistungen

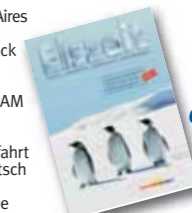
- Stadtrundfahrt in Buenos Aires
- Kontiki-Reiseleitung ab/bis Zürich
- Fachbegleiter Prof. Thomas Stocker
- Informationsveranstaltung vor Abreise

Weitere exklusive Reisen mit Kontiki-Saga

- Umrundung Spitzbergen 24.7.–2.8.08 mit Heiner Kubny
- Grönland-Expedition 24.–31.7.08 mit Bertrand Piccard und Röbi Koller

Kabinentyp	Kurzbeschreibung (alle Kab. mit Dusche/WC)	Deck
MG	«Grand Suite», 2 Zimmer, Sitzgruppe, TV, Minibar, Doppelbett, Top View oder Balkon	5, 6
M	Suite, 1 Raum, Sitzgruppe, 5, 6 TV, Minibar, Doppelbett.	
Q	Mini-Suite, Sitzgruppe, TV, Minibar, Doppelbett	3, 5
QJ	Junior Mini-Suite, Sitzgruppe, TV, Minibar, Doppelbett (einige Kabinen mit leicht reduzierter Aussicht)	5
U-2	2-Bett-Aussenkabine, 1 Bett kann tagsüber als Sofa benutzt werden, Tisch, TV, Kühlschrank	5, 6
N-2	2-Bett-Aussenkabine, 1 Bett kann tagsüber als Sofa benutzt werden, Tisch, TV, Kühlschrank	3
N-4	4-Bett-Aussenkabine, 1 Bett kann tagsüber als Sofa benutzt werden, Tisch, TV, Kühlschrank	3
I-2	2-Bett-Innenkabine, 1 Bett kann tagsüber als Sofa benutzt werden, TV, Kühlschrank	3, 5, 6
I-4	4-Bett-Innenkabine, 1 Bett kann tagsüber als Sofa benutzt werden, TV, Kühlschrank	5, 6

Gleich den Spezial-Flyer bestellen!



Oder bestellen Sie unseren Eiszeit-Katalog mit dem gesamten Angebot!

Buchen Sie jetzt online:
www.kontiki-eiszeit.ch

Weitere Informationen unter
Tel. 056 203 66 11

kontikisaga
Die Nr. 1 für Ferien im Norden.

Arktis – Antarktis



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



**Verlangen Sie den
Spezialprospekt!**

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 kubny@aol.com