

# ***Das Ausmass des Eisrückgangs***



# Im Visier



## Teil 3 – von Nordnorwegen durch die Barentssee nach Spitzbergen

Trotz voriger Ungewissheit kann nun eine Fortsetzung des Berichts von Harald Paul erfolgen. Unterdessen ist er im Norden von Norwegen angekommen.

„Nur die Wagemutigsten bleiben übrig, als ich in **Tromsø** in Nordnorwegen ankomme.

Endlich kann ich bei einem Yanmar-Händler die aus Deutschland angelieferte Messuhr in Empfang nehmen. Sie ist nötig, um meine neue Einspritzpumpe einzubauen, was dann ohne grössere Probleme verläuft, lediglich ein Halblech für die Pumpe muss angepasst werden. Der Motor läuft nun rund, aber unter Belastung erreicht er nur 2600 vpm. Silvia findet: „Jetzt ist es aus!“. Obschon innerlich getroffen, gehe ich nicht darauf ein, sondern demontiere alle Einspritzdüsen, um sie beim Yanmar-Händler auf dem Prüfstand zu kontrollieren.

# Die Strömung in der Barentssee



Auch sie haben Schaden genommen. Eine Überarbeitung ist nötig, um wenigstens die Überfahrt nach Spitzbergen zu garantieren. Denn dort erwartet mich eine Lieferung von Yanmar Holland mit neuen Düsen.

In **Toorsvag**, etwa 60 sm nördlich von Tromsø, liegen wir nun mit unserem Schiff in einem Fischerhafen und warten auf einen günstigen Zeitpunkt für die Überfahrt zur **Björnöya** Bäreninsel.



## Höchstgeschwindigkeit 4-5 Knoten

Die sich ständig drehenden Winde machen mir Sorgen. Von NW über N nach NE und wieder zurück wechselt ständig die Windrichtung. Die **Barentssee**, die immer unter dem Einfluss von sich kreuzenden Strömungen steht, kommt somit nie zur Ruhe. Ein holländischer Segler mit einem etwa 18 m langen Stahlschiff gibt mir in Tromsø schon zu verstehen, dass er wieder umdreht. Es sei zu kalt für diese Jahreszeit und viel zu windig! Ich beobachte, dass sich der Wind abends und nachts etwas

legt. Nun wissen wir, dass bei der zweitägigen Überfahrt tagsüber Arbeit und nachts relative Ruhe auf uns wartet. Mit etwas Glück scheint ein Gelingen möglich. Am Tag der Abfahrt legt ein französisches Segelboot am Steg an und der Kapitän berichtet, sie seien 200 sm gefahren und dann wieder umgedreht. Zu unbeständig seien die Winde gewesen und zu kabbelig die See. Er sei am Ende seiner Kräfte, was seine Frau auch bekräftigt. In mir erwachen alte Erinnerungen an die Barentssee. Zwei-

mal haben wir sie schon überquert. Doch damals hatten wir ein sehr kleines Boot, während wir heute besser ausgerüstet sind. Ich bin guter Dinge und so legen wir ab. Eine kleine Angelegenheit aber macht Silvia doch Sorgen. Mein rechter Fuss ist stark angeschwollen und vollkommen rotblau angelaufen. Ich habe mir beim Arbeiten im Motorraum wahrscheinlich eine Blutader verletzt und abgequetscht. Langes Sitzen mit hängendem Fuss ist also sehr schmerzhaft. Meine Entscheidung steht





trotzdem, wir fahren.

Die Temperatur sinkt auf  $+2^{\circ}\text{C}$ , Nebel zieht auf und der Wind bläst etwa mit 4 – 5 Bft aus NE. Der Kampf kann beginnen. Immer wieder wird das Schiff hin und her geworfen, doch sein ungeheures Gewicht verlangsamt diese Bewegungen ins Erträgliche. Nicht die Wellenhöhe, sondern die Unregelmäßigkeit der Wellen macht die 51-stündige Überfahrt zur Schwerstarbeit. Nur zwischen 4 – 5 Knoten Fahrt sind möglich auf der 261 sm langen Strecke. Der Wind dreht auf NW, so dass wir an der Ostküste unseren verdienten Schlaf bekommen. Doch durch die ständig wechselnden Windrichtungen hält leider unsere Ruhephase nicht lange an. Die Ankerplätze müssen rund um die Insel neu angefahren werden, was an unseren Kräften nagt.

### **Die ersten Beobachtungen: raueres Wetter unter veränderten Bedingungen.**

Schon bei der Überfahrt nach Björnöya bemerke ich, dass sich die Meeresströmungen wohl geändert haben müssen. Denn nur 4 – 5 kn Fahrt sind auch bei See untypisch. Ganz klar wird mir die Sachlage erst bei der Umrundung der Insel. Nicht nur auf der Karte, sondern auch in Aufzeichnungen von mir bestätigt sich eine Änderung der Strömungen entlang der Küste. Bei normaler Reisedrehzahl erreiche ich nur 1 kn Fahrt bei der Passierung der Südspitze von Björnöya. Die Querung der Nordküste bei Wind aus NW mit etwa 5 – 6 Bft versetzt uns in Angst und Schrecken. Eine ungewöhnlich steile und harte See baut sich auf. Das Schiff muss ganze Arbeit leisten. Tiefe Wel-

lentäler, verbunden mit peitschenden Wellenköpfen machen diese Fahrt von nur etwa 15 sm zu einem Horrortrip. Die Strömungen sind meist nicht die gleichen wie vor 6 Jahren. Die Vogelwelt, die Vegetation, der Schnee und der Nebel haben sich jedoch nicht verändert, was mich ein wenig stutzig macht. Denn hätte die globale Erwärmung bis hier oben Auswirkungen, müsste sich dies doch als erstes bei der Pflanzenwelt bemerkbar machen. Kleine Blumen anstatt Moos und vereinzelte Grashalme kann ich ausfindig machen, sonst ist alles karg und steinig. Etwa eine Woche trotzen wir den wechselnden Winden sowie dem Schlafmangel. Wir nutzen die Windrichtung SE, um die Überfahrt von 180 sm nach Spitzbergen Svalbard in den Hornsund durchzuführen. Eine Schreckensmeldung begleitet uns. Ein Segler teilt uns mit, dass einige seiner Kollegen im Hornsund vom Packeis eingeschlossen gewesen seien. Nur der Einsatz eines Eisbrechers aus Longyearbyen habe das Schlimmste verhindert. Bei unserer Ankunft war nichts mehr vom Packeis zu sehen, lediglich einige Gletschereisbrocken schwammen noch umher. Nach jeder längeren Überfahrt freut man sich auf einen Landgang, aber diesmal wird er kurz. Auf uns wartet nämlich „Meister Petz“ mit an die 500 – 600 kg. Es reicht für ein Foto und schon fliehen wir zurück an Bord und warten ab, bis sich der Geselle langsam verzieht.

### Gletscherschwund

Im Hornsund macht uns ein E- und SE-Wind um 7 – 9 Bft schwer zu schaffen. Immer wieder ändern wir unsere Position und müssen aufpassen, dass uns das Eis nicht einkesselt. Doch die



# Touristenstrom in den Norden



wenigen Stunden ohne den zerstörerischen Wind nutze ich, um die polnische Polarstation zu besuchen.

Sie ist die einzige Station, die einen der wichtigsten Gletscher der Welt hier im Hornsund dreidimensional vermisst. Daraus ist klar ersichtlich, dass dieser Gletscher wie viele andere schmilzt und zwar etwa 40 m pro Jahr. Er verkürzte sich also um 240m, seit ich 2002 das letzte Mal hier war. D.h. ich liege jetzt auf Rede, wo vorher Eis war. Mehrere Stunden diskutiere ich mit den Forschern über die Ursache des Gletscherrückgangs.



# Nie wieder gutzumachender Schaden

## Konsequenzen der Klimaveränderung

Wir haben seit Jahrzehnten eine globale Erwärmung, verursacht durch die Verbrennung von Erdöl, in welcher Form auch immer (Benzin, Diesel usw.). Dadurch entsteht eine Zunahme von CO<sub>2</sub> in der Erdatmosphäre, was den Schutzschild gegen die Sonneneinstrahlung beeinträchtigt. (Wer sich für die komplexen Zusammenhänge zwischen globaler Erwärmung und Klimaveränderung interessiert, dem sei die sehr informative DVD von Al Gore „Eine unbequeme Wahrheit“ empfohlen. Anm. der Redaktion)

So werden Forderungen laut, dass z.B. Diesel viel teurer sein sollte, damit die Menschheit gezwungen wird, auf alternative Energien und nachwachsende Rohstoffe umzusteigen. Als Landwirt denke ich aber, dass die bebaubare Erdoberfläche ohne unzumutbare Rodungen dazu nicht auch noch ausreicht. Ich finde aber nach wie vor, dass nur eines

in dieser Situation wirklich hilft: Umsichtiger und einfühlsamer mit der Natur umgehen! Das sollte endlich in die Praxis umgesetzt werden.

**Trotz grösserer Kälte mehr Touristen**

## Trotz grösserer Kälte mehr Touristen

Ich beobachte, dass sich die Winde hier oben schnell unheimlich verstärken können. Auch die Temperaturen sind mit 4 – 6 °C für die Jahreszeit etwas zu frisch. Allerdings muss ich auch mit Schrecken feststellen, dass sich der Schiffsverkehr seit damals etwa verzehnfacht hat. Der Tourismus ist explodiert. Hunderte von Leuten werden mit schweren Schlauchbooten von den mittelgrossen Schiffen aus an Land transportiert. Der nicht sofort erkennbare Schaden ist gewaltig. Die in diesen nördlichen Breitengraden sehr empfindliche Oberbodenstruktur wird durch die Unmenge von Tritten derart verdichtet, dass ein nie wieder gutzumachender Schaden entsteht. Ich kenne diesen Sachverhalt aus meiner früheren Waldarbeit genau. Mit dieser Form von Oberflächenverdichtung bringt man sogar Bäume im Laufe der Zeit zum Absterben. Das Wasser kann nicht mehr an das für dessen Aufnahme zuständige Feinwurzelwerk gelangen, denn es läuft über den Wurzeln auf der zusammengedrückten Bodenoberfläche ab. So stirbt die Vegetation ab. Zu allem Überfluss sollen hier angeblich ca. alle 20 sm entlang der Westküste GMS-Masten für den uneingeschränkten Handy-Empfang aufgestellt werden. Die Touristen sollen vor Ort Erlebtes sofort berichten können und damit weitere Schiffsloadungen von ihrresgleichen anlocken. Wie lange hält dies das sensible Ökosystem von Svalbard noch aus?

Text + Fotos: Harald Paul

Textbearbeitung: Brigitte Curschellas

