

# *Das Ausmass des Eisrückgangs*



# im Visier



## Teil 4 Svalbard Spitzbergen

Longyearbyen war vor 6 Jahren für mein Empfinden eine eher gemütliche Kleinstadt mit wenig Verkehr zwischen Flughafen und City und ebenso wenig Fussgängern auf der Strasse. Sonst passierte nichts weiter. Ganz anders heute: Mit seinen fast 2000 Einwohnern, brummenden LKWs sowie etlichen Ladern und Baggern im Einsatz herrscht Betriebsamkeit. Überall entlang des Kais und der kleinen Steganlagen versperrt ein mannshoher Zaun die einstige Bewegungsfreiheit. Tausende von Touristen haben den Inselbewohnern die Ruhe geraubt und Alltagsstress mitgebracht. Zahlreiche Schiffe warten im Isfjorden vor der Stadt auf ihre Versorgung. Bei solchem Schiffsverkehr muss ich einen Ankerball setzen, um zu signalisieren, dass ich nicht in Fahrt bin.

### Unser Geschenkvorschlagn zu Weihnachten.

Die DVD der Expedition Eis 2008 ist verfügbar. Sie haben jetzt schon die Möglichkeit die DVD zu bestellen! Der Bestellhinweis finden Sie auf Seite 80.

# Gletscher

Wir bunkern etwas Frischkost, holen die Einspritzdüsen für meinen Yanmar am Flughafen ab und brechen wieder auf Richtung Norden. Nach dem Austausch der Düsen zeigt der Drehzahlmesser unter Belastung 3300 vpm und an die 160 PS können auf die Kurbelwelle gestemmt werden. Meine Partnerin Silvia ist dadurch beruhigt. Nördlich von Longyearbyen erwarteten wir weniger Tourismus und Schiffsverkehr. Leider ist das Gegenteil der Fall. So werden wir schon an einem unserer

ersten Ankerplätze von der Sysselemann Police kontrolliert. Freundlich wird um die Registrationskarte gebeten und geprüft, ob eine Waffe und Blitz- und Knallpatronen zur Eisbärabwehr mitgeführt werden. Neugierig stelle ich den Beamten einige Fragen und bereitwillig erzählen sie, dass in der Hauptsaison, also drei Monate lang, drei Kontrollboote ununterbrochen in den Fjorden der Nordwestküste Spitzbergens patrouillieren. Zu ihren Aufgaben zählen unter anderem

Schiffs- und Personenkontrolle, Nachforschungen über Eisbärenötungen sowie Standortbestimmung und Vermessung von historischen Gegenständen, die dann unter Denkmalschutz gestellt werden können. Zum Vorgehen Bären gegenüber erklären sie mir, dass zuerst den Bären aus dem Weg zu gehen ist. Erst wenn dies unmöglich ist, sind Blitz- und Knallpatronen abzuschossen. Genügt dies immer noch nicht, folgt der Warnschuss mit scharfer Munition vor die Füße des Angrei-



# Eisberg in Sicht

fers. Die letzte Abwehrmassnahme ist dann der Tötungsschuss. Kann bei Kontrollen erkannt werden, dass diese Reihenfolge nicht eingehalten wurde, wird nach einem Verfahren eine hohe Geldstrafe oder sogar Gefängnis verhängt. Von den etwa 2000 Bären in der Gegend wurden in den letzten 10 – 15 Jahren ungefähr 30 abgeschossen. Ähnlich sind die Vorschriften bei historischen Stätten: 100 m Abstand mit Zelt und Feuer, keine Mitnahme von historischen Souvenirs und natürlich

keine Beschädigungen. Bei einer weiteren Polizeikontrolle im Krossfjorden begegneten wir interessanterweise einem Team von Archäologen und Naturschutzbeauftragten. Letztere nahmen erste Schäden speziell des Bodens durch den Massentourismus auf, erstere schrieben eine Doktorarbeit unter anderem über die Überreste der deutschen Wetterstation in der „Signehamna“. Auf einem Fussmarsch dorthin entdeckte ich staunend unzählige alte Fässer, Benzinkanister, Proviant-

büchsen, Aggregatsteile, Draht, Batterien, Glasscherben usw., fragte mich aber schon, ob so etwas als schützenswerte Stätte gelten soll. Und warum wird überhaupt etwas zurückgelassen auf aufgegebenen Forschungsstationen? Und müsste man nicht gerade hier im hohen Norden die überalterten Einrichtungen durch moderne Technologie, besonders bei Verbrennungsmotoren, ersetzen?



# Überresten einer Wetterstation

„Wir haben verloren.“

Langsam, aber stetig stossen wir Breitengrad um Breitengrad weiter in den Norden vor. Nebel und Kartenmaterial, das nicht mit dem WGS 84 (World Geodetic System) übereinstimmt, bremsen uns. Auch die Kartenmassstäbe 1: 100 000 – 1: 600 000 erschweren die Navigation, zudem noch Teilgebiete um Svalbard, die gar nicht oder nur grob kartographiert sind.

Bereit zum Risiko setze ich mir die Ziele, die Polarregion 80° N zu erreichen und Spitzbergen zu umrunden. Auf etwa 79°56,00'N treffen wir schon auf erste, grosse Packeisfelder und bald sind es 40% - 60% Eisbedeckung. Da geht es nicht mehr weiter und Silvias Nerven liegen blank. Das berstende Eis tönt ohrenbetäubend und weckt ein Gefühl der Ausweglosigkeit, denn mittlerweile sind schon bis zu 80% des Meeres eisbedeckt.

Durch Wind und Strömung verschieben sich die Eisstücke blitzschnell und es heisst nun ebenso flink zu reagieren und durch die noch freien Lücken zurückzuweichen. Es reut mich dabei schon, 3200sm weit gefahren zu sein und den 80. Breitengrad bis auf wenige Meter nicht erreicht zu haben. Aber wegen Nebel und einsetzendem Schneefall hat meine Frau gar kein Gehör für einen zweiten Versuch. Doch plötzlich wird die Sicht wieder besser



## mit Fässern, Glas und Batterien

und ohne, dass es Silvia bemerkt, gelingt mir ein Kurs direkt zu 80° N. Wir freuen uns nun über den Erfolg, mit unserem nur 11,7m langen Motorboot bis in die Polarregion vorgezogen zu sein: 80°0000'!

Doch für die Umrundung von Spitzbergen herrschen acht Tage lang zu schlechte Bedingungen. Winde aus NW, N und NE lassen immer mehr Polareisschollen auf die Nordküste zudriften. Dadurch schliesst sich die

nur 6–7m breite Passage nach Osten. Ständiger Nebel und Schneefall verstärken unsere Angst, im Eis eingeschlossen zu werden. Die Meereseenge „Hinlopenstretet“ droht zur Mausefalle zu geraten. Diese Erfahrungen sind leider für die Leser nicht im Bild festzuhalten.

Bei einem Kaffee mit der Besatzung des 3. Patrouillenbootes auf unserer „Gypsy Life“ erfahren wir, dass auch eisgängige Schiffe 80° N nicht immer

erreichen, weil die Eisfelder stark in Bewegung sind. Sogar 15 Segelboote wollten so weit vorstossen und eine Gruppe Paddler mit dem Kajak den Nordpol erreichen in der naiven Annahme, das Eis sei doch wegen der Erderwärmung auch hier oben schon weggeschmolzen.

### Das verspielte „Wiener Schnitzel“

In grossen Etappen fahren wir die

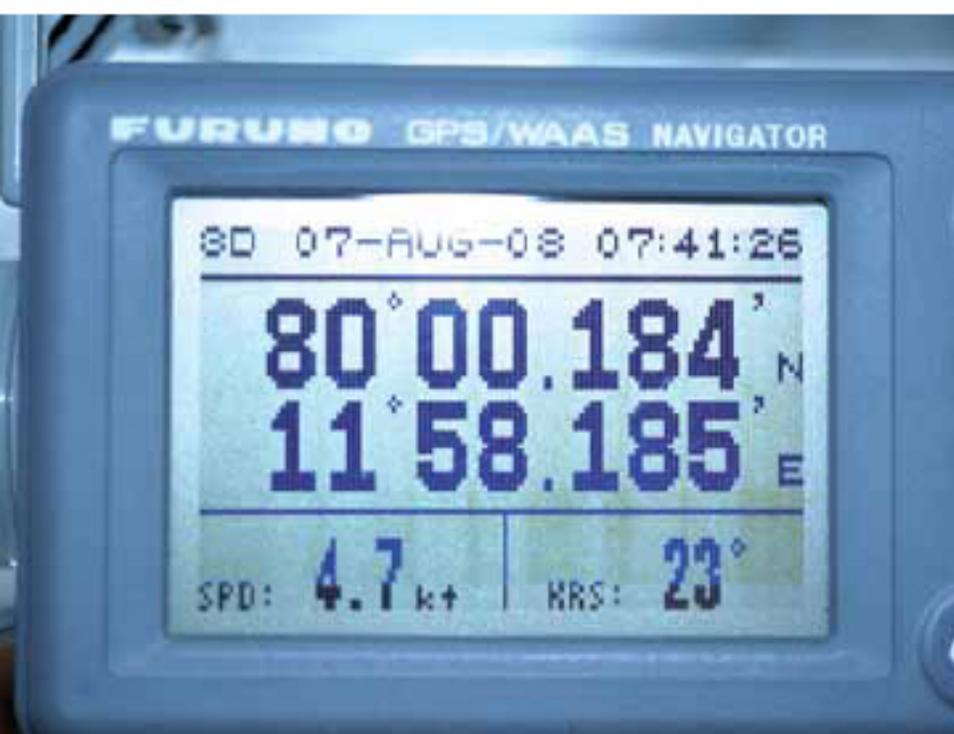


# Walrosse an Land

Westküste entlang zurück zum „Sor-kapp“, dem Südende von Spitzbergen. Selbst am Ankerplatz ist die „Gypsy Life“ ständig Rollbewegungen ausgesetzt, Wind, Nebel und Schneefall haben kein Ende. Unsere Müdigkeit nimmt zu. Trotzdem studiere ich auf der Karte die grosse Überfahrt nach Grönland. Über mein Holland-Nautic-Satellitentelefon hole ich den neusten Eisreport von Tromso in Norwegen für die Ostküste Grönlands ein. Wenig Eis und laut Wetterbericht variabler, schwächerer Wind dünken mich ideale

Bedingungen, um in vier Etmalen (Tagereisen) rüberzukommen. Die Smelne-Werft gewährt mir im Falle einer erfolgreichen Überfahrt noch einen Wunsch, worauf ich für meine Rückkehr nach Holland ein Wiener Schnitzel mit Pommes und Salat bestelle. Vor der Abfahrt kontrolliere ich nun alle Schiffsteile und -funktionen und besonders auch den Dieselvorrat. Am Freitag den 15.8. um 13.30 Uhr lichten wir den Anker. Zwar starte ich guten Mutes, aber dann mitten in der Nacht überkommen mich Zweifel über die

Wetter- und Eissituation. Ich suche die Nummer des Eisnachrichten-Dienstes in Grönland heraus und erfahre, dass die Polareisbedeckung bis runter zum 73. Breitengrad 90% ausmacht und ein Eisbrecher nötig wäre. Ich muss die Fahrstrecke deshalb neu berechnen, doch die nur aus Norwegen zu erhaltenden Wetterdaten sind sehr unzuverlässig. Schon am Samstag herrscht grober Seegang auf der Grönlandsee und Wind von SW um 5 – 7 Bft. Wir müssen unsere Pläne ändern, zu viel steht auf dem Spiel und schweren Herzens



## Drifteis mit Walross

drehen wir ab Richtung Björnöya-Bäreninsel. Das Ziel Grönland muss aufgegeben werden und das Wiener Schnitzel ist verspielt.

Einen weiteren Versuch werde ich zu dieser späten Jahreszeit nicht mehr wagen. Seit Tagen liegen wir in Björnöya vor Anker und warten auf Wetterbesserung und günstigere Bedingungen in der Barentsee. Hoffentlich haben Sie, liebe Leser, Verständnis dafür, dass das Risiko und die Strapazen für die Grönlandüberfahrt zu gross gewesen wären. Ausserdem hätte Kuiper, der Versiche-

rer, bei grobfahrlässiger Handlung auch nicht gehaftet. Mir liegt nichts daran, nur Ihre Gier nach Sensationsdurst zu befriedigen, sondern ich wollte einen objektiven Bericht mit Bildmaterial für die Leser erstellen. Momentan kann ich die Rückfahrt wegen der schwierigen Wetterlage noch nicht festlegen. Eine Überwinterung in Björnöya ist wahrlich nicht das, was sich meine Frau erträumt.

Text + Fotos: Harald Paul  
Textbearbeitung: Brigitte Curschellas



# Das ideale Weihnachtsgeschenk

Über vier Ausgaben von "swissmotorboat" konnten Sie die abenteuerliche Fahrt zum Eismeer von Harald und Silvia Paul verfolgen. Das Ziel von Harald Paul ist es, Ihnen den Eisrückgang zu beweisen und alles mit Film und Fotos festzuhalten. Besser kann Ihnen diese Weltkatastrophe nicht gezeigt werden. Es ist traurig, wenn man ansehen muss, wie Eisbären im Moränekies nach Futter suchen, oder wie sich ein Walrosse auf einer kleinen Eisscholle ausruht.

Sie haben jetzt schon die Möglichkeit die DVD zu bestellen!

Sie erhalten kurz vor der Versendung eine Rechnung per e-mail als pdf (per post), die Sie bitte vorab Überweisen. Nach Zahlungseingang wird die DVD am nächsten Tag an Sie verschickt.

Die DVD kostet €24,90 zzgl. €2,50 Porto und Verpackung (innerhalb Deutschland).

Denken Sie an Weihnachten! Vielleicht ist in Ihrem Bekanntenkreis jemand der sich über so ein Geschenk freuen würde.

Achtung: Die DVD ist im Moment nur in begrenzter Stückzahl verfügbar!

Das Datum Ihres Bestelleingangs ist ausschlaggebend!

**BEREIT Video-Film Studio & Verlag**

Bernhard Reitmeier

Jahnstr. 30 A

83059 Kolbermoor

Tel. 08031-352 63 54

Fax 08031-352 97 97

Mobil 0171-736 41 15

**„BEREIT“ VIDEO-FILM**

[info@bereit-videofilm.de](mailto:info@bereit-videofilm.de)

[www.bereit-videofilm.de](http://www.bereit-videofilm.de)

