

Polar NEWS

Zeitschrift über polare Regionen

www.polar-news.com

Ausgabe 4 / Mai 2006

Auflage 50'000



Unter dem Eis
Pflanzen und Tiere im
antarktischen Meer



Der Walfänger
Cornelius Gransbergen arbeitet
10 Jahre auf einem Walfangschiff



Mit voller Kraft
Unterwegs mit dem Eisbrecher
Kapitan Dranitsyn

Der weiße Planet



Schmutz, Starkl + Partner AG

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

ISSP | KÄLTEPLANER.CH

Liebe Leserin, lieber Leser

Nach fünf Jahren mit unserer Multivision «Im Reich der Pinguine» und etwas über 50'000 Besuchern verabschieden wir uns vorerst mal mit unserer «Pinguinegeschichte» und werden nordwärts ziehen. Das heisst, wir werden in der nächsten Zeit mit unseren Bildern in Deutschland auf Tournee gehen. Im Winter 07/08 werden wir zurück sein mit einem neuen Thema, diesmal über die Gebiete rund um den Nordpol. Für Fans des Nordens ist eine neue Website in Vorbereitung. Diese wird in den nächsten Wochen online gehen und ist unter www.polarkreis.ch und www.polarkreis.eu zu erreichen.

«Die Reise der Pinguine», so hiess der mit einem Oscar gekrönte Film, der Tierfreunde im letzten Winter zum Schwärmen brachte. PolarNEWS war das Kinoprogramm zu dieser Erfolgsgeschichte. Mehr als 200'000 Schweizer Pinguinfans sahen diesen Film, und 40'000 PolarNEWS wurden an den Kinokassen verteilt. Wahrlich ein toller Erfolg... und der nächste Film steht bereits vor der Redaktionstüre! Mehr darüber erfahren Sie in dieser Ausgabe.

Mit der Sonderausstellung «Arktis/Antarktis» an der Fespo 06 in Zürich hatten wir zum ersten Mal die Gelegenheit, Bilder über die Polarregionen der Öffentlichkeit zu präsentieren. Wir waren überwältigt über das Interesse und den enormen Andrang, den wir erleben durften. Auch an der Fespo 07 werden wir deshalb mit neuem Bildmaterial wieder dabei sein.

Nicht immer können wir über Erfreuliches berichten, so die Geschichte über den Walfang im letzten Jahrhundert. Nach langer Diskussion im Redaktionsteam statteten Christian Hug und Heiner Kubny dem ehemaligen Walfänger Cornelius Gransbergen einen Besuch auf der holländischen Insel Ameland ab. Gespannt und erschüttert hörten wir während vier Tagen seiner Geschichte zu. Wir möchten ganz bewusst aufrütteln, denn noch heute werden Wale gejagt!

Nun, viel Spass beim Lesen!

Rosamaria und Heiner Kubny



PolarNEWS

Zum Titelbild

Seit mehr als 20 Jahren reist Norbert Rosing mehrmals jährlich in die kanadische Arktis, letztes Jahr Anfang Mai auf der Suche nach Moschusochsen. Es war noch bitterkalt, und ständig tobten Schneestürme. Nach drei Wochen Fahrt mit dem Motorschlitten durch die unendlichen Weiten von Victoria Island entdeckte er am Horizont eine Gruppe Moschusochsen im schönsten Licht der Mitternachtssonne.



Kamera: Leica R8
Film: Fujichrome Velvia 50

Objektiv: Leica APO-Telyt-R 1:4/560 mm
Bild: Norbert Rosing

Inhaltsverzeichnis

| | | | |
|---------------------------------|----|------------------------|----|
| Polarforschung heute | 4 | PolarNEWS an der Fespo | 31 |
| Unter Wasser | 6 | Reisen | 32 |
| Dies & Das / Impressum | 13 | Marktplatz | 34 |
| Die Reise der Elisabeth Poenitz | 14 | Walfänger | 36 |
| Patenschaft | 18 | Küstenseeschwalbe | 44 |
| Moschusochsen | 20 | Der weisse Planet | 49 |
| Eisbrecher | 26 | Intern / Leserreise | 50 |

Bonus
€ 250 p.P.
Bordguthaben
von
Oceanstar



GARANTIERT WEISSE WEIHNACHT IM SOMMER DER ANTARKTIS

Vom Hochsommer an der Copa Cabana geht es über den Südatlantischen Ozean in eine gänzlich andere, eine brillant weisse Welt. Im Tierparadies Südgeorgien bringen Sie die Zodiacanlandungen ganz nah an die Goldschopfpinguine, Pelzrobben und See-Elefanten. An der Grabstätte des Forschers Sir Ernest Shackleton kreist die Rumflasche und die gut erhaltene Whalers Church aus den frühen Walfängertagen gibt stimmungsvollen Raum für den Weihnachtsgottesdienst. Unvergesslich! Majestätische Gletscher, die im Sonnenlicht schillernd aus tiefblauem Meer aufragen, sind ein atemberaubender Anblick z.B. in der Paradies Bucht, und ein Bad in heissen Quellen auf Deception Island ist ein höchst exklusives Erlebnis!

Beratung und Buchung für alle MS HANSEATIC Reise-Angebote bei:



Freischützgasse 3, 8021 Zürich,
Tel.: 044 - 466 68 88, Fax: 044 - 466 68 00
E-Mail: ocean@oceanstar.ch
www.oceanstar.ch

EXPEDITION ANTARKTIS

von Rio de Janeiro nach Ushuaia über Südgeorgien, Südorkney Inseln, Südshetland Inseln und Antarktische Halbinsel, durch den Lemaire- und den Neumeyer Kanal und Kap Hoorn

15.12.2006 – 7.1.2007, 23 Tage, ab CHF 15.990 p. P.

inkl. Flüge ab/bis Schweiz

Im Reisepreis enthalten:

Flüge ab/bis Schweiz, sämtliche Transfers, Vollpension an Bord, Softdrinks in der Minibar, alle Anlandungen und Rundfahrten mit bordeigenen Zodiacs, fundierte Vorträge erfahrener Experten, Tageszimmer in Rio de Janeiro, Übernachtung in einem First-Class-Hotel in Buenos Aires inkl. Frühstück

Die Preise verstehen sich zzgl. Kerosin- und Treibstoffzuschlägen.



MS HANSEATIC

IHRE GANZ PERSÖNLICHE EXPEDITION

- Individuelle Entdeckertouren im kleinen Kreis (max. 184 Gäste)
- Höchste Eisklasse für Passagierschiffe (E4)
- Ausschließlich Außenkabinen (22 m²)
- 14 bordeigene Zodiacs für individuelle Anlandungen



PolarNEWS

Ackersteinstr. 20
8049 Zürich

Telefon +41 44 342 36 60
Fax +41 44 342 36 61
Email redaktion@polar-news.com

News aus der Polarforschung

Zusammengestellt von Peter Balwin



Eisbär schwimmt Rekordstrecke

Mindestens 74 Kilometer in einem einzigen Tag – wahrscheinlich sogar mehr – legte ein Eisbär schwimmend in Spitzbergen zurück. Dies ist der erste Beweis dafür, dass Eisbären in so kurzer Zeit so weite Strecken im Wasser zurücklegen können. Es gilt als beinahe sicher, dass der Bär eher gegen 100 Kilometer geschwommen sein musste, weil er die Strecke zwischen seinem Start- und Landepunkt im südlichen Spitzbergen nicht in gerader Linie zurückgelegt hatte.

Die durchschnittliche Geschwindigkeit im Wasser betrug 3 bis 4 Kilometer pro Stunde. Der Eisbär namens Skadi, ein 20-jähriges Weibchen, trägt seit geraumer Zeit einen Satellitensender. Seine Bewegungen können auf der Homepage des WWF mitverfolgt werden: www.panda.org => «Where we work» => «Arctic» => «Polar Bear Tracker».

(Quelle: Arctic Bulletin 3.05)

Antarktis: Dem Ringstrom «auf den Zahn fühlen»

Der riesige kalte Meeresstrom, der den Kontinent Antarktika vor jeglicher Wärmezufuhr aus umliegenden Meeren abschirmt, transportiert 100 Mal mehr Wasser durch den Südozean als sämtliche Flüsse dieser Welt zusammengenommen. Die sogenannte zirkumpolare Strömung ist der grösste Meeresstrom der Erde – doch der mögliche Einfluss dieses antarktischen Ringstroms auf das Weltklima ist kaum bekannt. Angetrieben durch die wachsende Sorge um die Auswirkungen einer globalen Erwärmung, haben sich jetzt australische und französische Meeresforscher zusammengetan und ein internationales Projekt gestartet. Mit Hilfe von Modellrechnungen auf Supercomputern in Frankreich will man dem

Ringstrom «auf den Zahn fühlen» und baldmöglichst in der Lage sein, Klima-Änderungen genauer vorherzusagen. Vor allem interessiert, wie Wärme und Salz in den Südozean und aus diesem wieder heraus transportiert werden. Damit erhöht sich das Wissen um die Dynamik dieses kalten Meeres. Und die Australier erhoffen sich gleich noch eine Verbesserung ihrer Klima- und Wettervorhersage.

(Quelle: University of New South Wales)

Rohöl verschmutzt Alaskas Tundra

Durch eine defekte Pipeline im US-Bundesstaat Alaska sind bis Ende März mehr als 800'000 Liter Rohöl ausgetreten. Nach Angaben der Behörden konnte bis

jetzt erst knapp ein Viertel der Verschmutzung behoben werden. Die Säuberungsarbeiten würden mehrere Wochen dauern, hiess es. Die Umweltschutzbehörde Alaskas spricht vom bisher grössten Öl-Austritt im Gebiet des North Slope, der riesigen Küstenebene nördlich der Brooks Range, einer öl- und erdgasreichen Region im hohen Norden. Arbeiter hatten das Loch in der Pipeline Anfang März entdeckt. Wie stark sich diese jüngste Ölverschmutzung auf die fast 30'000 Tiere umfassende Central-Arctic-Karibuherde auswirken wird, kann erst vermutet werden. Die sommerliche Wanderoute dieser Herde wird durch das ölverschmutzte Gebiet führen.

(Quelle: Presseberichte, Alaska Wilderness League)

Noch nie so wenig Meereis

In den letzten hundert Jahren gab es noch nie so wenig Meereis wie im vergangenen arktischen Sommer 2005. Satelliten der Nasa stellten ein sommerliches Minimum von bloss noch 5,3 Millionen Quadratkilometern gefrorenen Meeres fest – in den Schulbüchern findet sich noch die Zahl von 7 bis 9 Millionen Quadratkilometern. Kommt hinzu, dass der Arktische Ozean heute später gefriert, das Eis dünner ist und etwa 17 Tage vor dem langjährigen Durchschnittswert aufzubrechen beginnt. Forscher des amerikanischen National Snow and Ice Data Centre prognostizieren ein eisfreies Nordpolarmeer noch vor dem Ende dieses Jahrhunderts – falls die starke Erwärmung der Polkappe so rasant weiter-schreitet.

(Quelle: Nasa, WWF Arctic Bulletin)



Der singende Eisberg

Die Forscher staunten nicht schlecht, als sie mit ihren Seismographen in der deutschen Antarktis-Station Neumayer Schwingungen aufzeichneten, die harmonische Klänge mit bis zu 30 Obertönen bildeten. Zuerst dachte man an vulkanische Aktivitäten, die diese niederfrequenten Schwingungen, sogenannte Tremore, verursachen. Doch als die Quelle zu wandern begann, konsultierten die deutschen Forscher Satellitenaufnahmen – und fanden einen gigantischen Eisberg mit einer Fläche von 30 auf 50 Kilometern, der die Töne von sich gab. Nun vermuten die Entdecker, dass strömendes Wasser innerhalb des Spalten- und Tunnelsystems des Eisbergs Schwingungen anregt, welche denen einer Orgelpfeife ähneln. Leider ist das Konzert der Eisberge für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar...

(Quelle: AWI)

Neue Forschungsstation

Im April 2006, kurz vor Einsetzen des antarktischen Winters, ist die Konstruktion einer neuen tschechischen Forschungsstation in der Ross Sea abgeschlossen worden.

Die Station auf der Ross-Insel wird von verschiedenen Universitäten in Tschechien betrieben und soll ab Dezember dieses Jahres vollständig in Betrieb sein. Tschechische Wissenschaftler wollen auf der kargen Ross-Insel Studien zur Geologie, Klimatologie und Botanik durchführen.

(Quelle: CTK und Prague Monitor)

Mehr Treibhausgase denn je

Dem Eis der Antarktis als globalem Klima-Archiv hat ein europäisches Forscherteam ein weiteres Geheimnis entlockt: Die Konzentrationen an Treibhausgasen in der Erdatmosphäre waren in den letzten 650'000 Jahren noch nie so hoch wie heute. Dies geht aus der Analyse von Luftblasen in einer rund 3300 Meter tiefen Bohrung bei der Sommerstation Dome C im Eis der Ostantarktis hervor. Zudem zeigte sich, dass Zwischeneiszeiten mit weniger Treibhausgas immer mit kühleren Bedingungen zusammen hingen. «Die Analyse streicht die Tatsache heraus, dass die heutige Konzentration von atmosphärischem Kohlendioxid bereits 27 Prozent höher liegt als der höchste aufgezeichnete Stand während der letzten 650'000 Jahre», kommentiert Thomas Stocker, Professor am Physikalischen Institut der Universität Bern, die jüngsten Ergebnisse.

(Quelle: AWI und NZZ Nr. 280)

1000 Mal mehr Blumen

Nach neuesten Erkenntnissen könnte es in der gesamten Arktis nicht bloss rund 2000 Arten von Blütenpflanzen geben, wie bisher angenommen, sondern – 2 Millionen! Diese überraschende Entdeckung gelang Hanne Hegre Grundt vom norwegischen Zentrum für Biosystematik in Oslo. Die junge Forscherin erklärt diese um den Faktor 1000 höhere Artenzahl mit dem Vorkommen von kryptischen Arten. Dies sind Formen, die zwar genetisch verschieden sind, äusserlich aber kaum voneinander zu trennen sind und selbst von Experten auf Anhieb nicht als zwei unterschiedliche Arten erkannt werden können. Angesichts dieser neuen Tatsache müssen Botaniker nun ihre Theorien revidieren, wie und wie schnell die Evolution selbst in der Arktis fortschreiten kann.

(Quelle: Aftenposten)

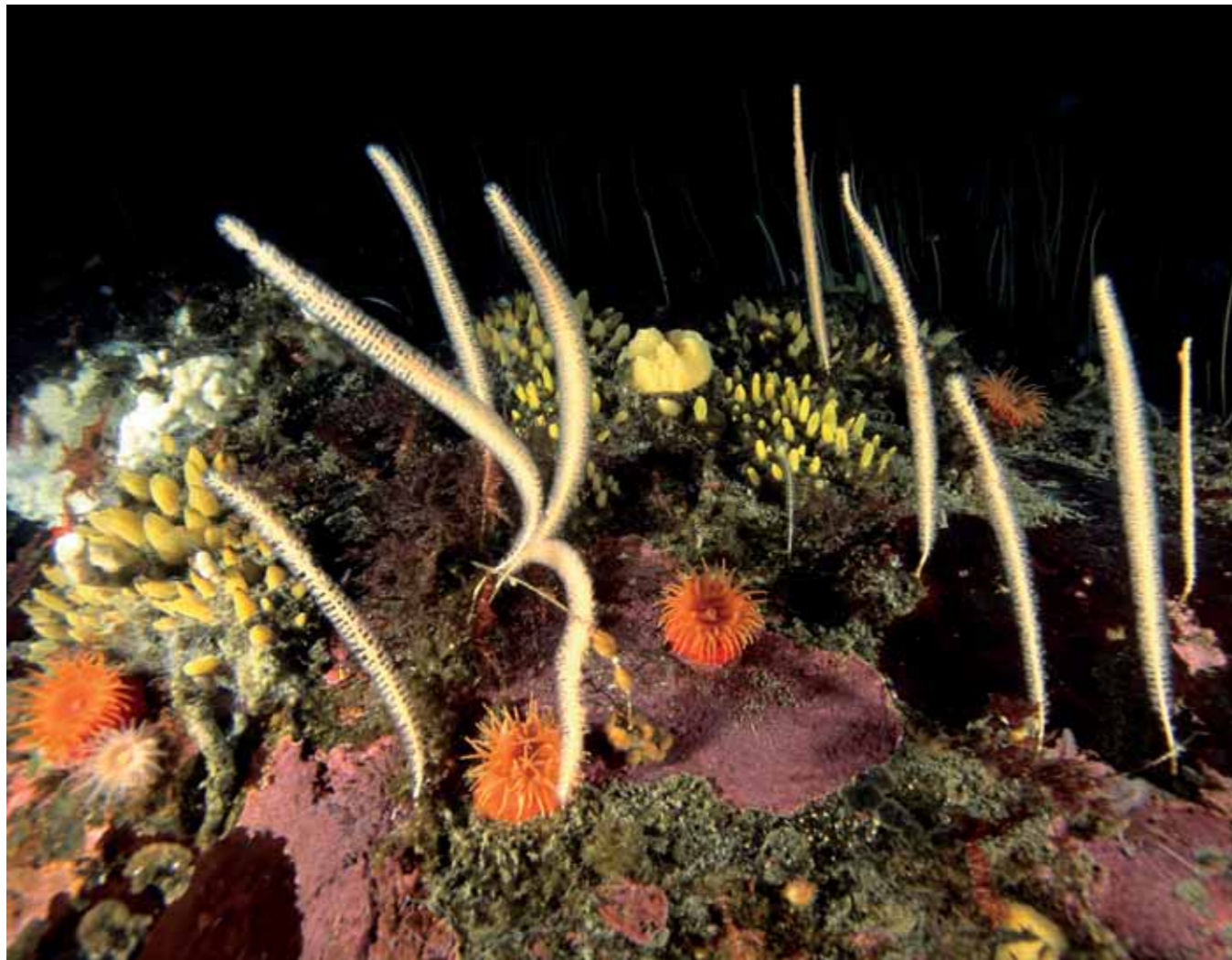


Unter Wasser



Eistaucher

Unter dem Eis ist alles anders: Kälte und Eisberge fördern eine Pflanzen- und Tierwelt von atemberaubender Schönheit. Der Tessiner Profitaucher Franco Banfi hat sich vom Unterwasser-Kosmos ein Bild gemacht.



Peitschenförmige Hornkoralle (Gorgonie): Die einzelnen Polypen sind in einer Reihe auf dem hornigen Skelett angeordnet. Sie ernähren sich von Plankton, das die Strömung mit sich bringt.



Kettensalpe: Verwandt mit den Seescheiden, bilden aber frei im Wasser treibende Kolonien.



Trematomus hansonii: Der Name Felsbarsch existiert nicht offiziell, wohl aber der englische: Rock Cod. Lebt im Wasser der South Shetland, South Orkney und South Georgia Island in bis zu 640 Metern Tiefe.

Neu: 128 Seiten voller Schiffsexpeditions-Reisen.

Überzeugen Sie sich vom umfangreichsten Schiffsexpeditions-Reisen-Katalog der Schweiz. Erleben Sie auf 128 Seiten eine einmalige Auswahl an Abenteuer-, Entdeckungs- und Bildungsreisen auf allen Weltmeeren.

10 Reedereien, 18 Schiffe und 75 Schiffsrouten in den Gebieten Arktis, Antarktis, Asien & Ozeanien sowie Südamerika mit den Galápagos-Inseln erwarten Sie.



Jetzt erhältlich.

Lassen Sie sich kompetent beraten und buchen Sie Ihre nächste Reise in Ihrer Kuoni-Filiale oder in jedem anderen guten Reisebüro.



A World of Difference



Antarktische Riesensassel (*Glyptonotus antarcticus*): das Schalentier wird etwa 7 Zentimeter gross.



Kaminschwamm (*Rossella fibulata*): Lebt in Tiefen bis 460 Meter lang und filtert Kleinstplankton.



Nacktkiemenschnecke (*Doris kerguelensis*): Lebt in bis zu 5 Grad warmem Wasser.



Odontaster validus: Er ist der häufigste Seestern der Antarktis, hat aber noch keinen deutschen Namen. Dafür wurde er schon in einer Tiefe von 914 Metern gesichtet.



Napschnecke: Die Art ist noch nicht klar bestimmt. Napschnecken sind sowohl in der Antarktis als auch im Atlantik und sogar im Mittelmeer anzutreffen.



Seestern: Noch nicht zugeordnet. Hat Banfi hier eine neue Art entdeckt?

Von Christian Hug (Text) und Franco Banfi (Bilder)

Eigentlich war es nur ein ganz normaler Auftrag, der den Fotografen Franco Banfi auf die Antarktische Halbinsel führte: Er sollte für ein deutsches Reiseunternehmen Unterwasserfotos für den neuen Werbekatalog schiessen. Das war 2001. «Damals wusste ich noch nicht mal den Unterschied zwischen Arktis und Antarktis», sagt Banfi, «aber als ich erst mal dort war, wurde ich sofort krank: Die Leidenschaft für polare Gewässer hat mich gepackt. Wenn ich wählen kann zwischen tropischen Gewässern und dem Polarmeer: Ich entscheide mich ohne Zögern für letzteres.»

Das sagt einer, der schon weit herum gekommen ist in der Welt: Franco Banfi fotografierte in Papua Neuguinea und auf Kuba, im Roten und im Mittelmeer, in Indonesien und in kanadischen Gewässern.

Vor seiner Abreise zur Antarktischen Halbinsel schaute sich Banfi Filme des Eistauchers Norbert Wu an. «Seine Aufnahmen zeigten ruhiges Wasser, das gänzlich mit Eis bedeckt war und eine Sicht von etwa fünfzig Metern bot», erzählt der stämmige Tessiner. Doch als er selber zum ersten Mal ins eiskalte Nass sprang, war alles anders. «Das Wasser war ziemlich unruhig, weil die Eisdecke nicht geschlossen war. Es sah aus, als wabere ein grüner Nebel darin, und die Sichtweite betrug entsprechend höchstens zehn Meter. Von Meerestieren und Unterwasserpflanzen kaum eine Spur.»

Im dunklen Kelp

Die Ursache der trüben Sicht fand der erfahrene Taucher schnell heraus: Auf der Höhe des Polarkreises, wo er tauchte, schmelzte das Eis. Freischwimmende Eisberge rieben am Boden und an Unterwasserfelsen, wühlten den Grund auf und zermalmten jegliche Fauna. «Doch in zehn Metern Tiefe klarte das Wasser auf, die Sicht wurde viel besser.» Banfi sah zwar einige Seeanemonen und Schwämme, aber viel mehr war da nicht. Zumindest nicht beim ersten Tauchgang, denn erst einige Zeit später entdeckte er, wo er suchen musste: Im Kelp. So bezeichnet man den Seetang, der in regelrechten Wäldern unter Wasser in grossen Blättern wächst und bis zu 60 Meter lang werden kann. Kelp bietet den Tieren Nahrung und Schutz vor Feinden. Banfi fotografierte Muscheln, Eisfische, Manteltiere, Seesterne, Spinnen, Schnecken und natürlich Krill – bis zu einer Tiefe von 40 Metern.

Bald konnte er sich aus unter Wasser: Vor allen in schrägen Felsen und grottenartigen Einbuchtungen fand Banfi die Sujets, die er suchte – denn dort reiben die treibenden

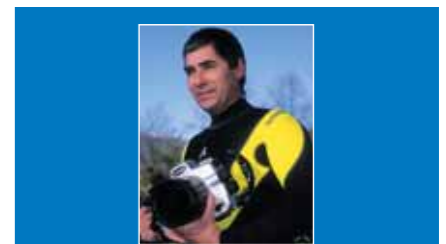
Eisberge nicht an die Felsen. «Ich musste mit meiner Kamera mitten in den Kelp schwimmen, das war ziemlich unheimlich: Der Wald schloss sich über mir, und es wurde schlagartig stockdunkel.» Aber als erfahrenen Taucher brachte ihn das nicht wirklich aus der Ruhe.

War's kalt? «Eigentlich nicht», antwortet Banfi. «Ich tauche ja oft auch in unseren Seen in der Schweiz, und hier sind im Winter die Temperaturen ebenfalls um den Gefrierpunkt herum.» Warm eingepackt hatte er sich trotzdem: Unter dem Trockenanzug tragen Eistaucher spezielle Thermo-Unterwäsche. Eine Druckluftflasche, die mit ins Wasser kommt, bläst Luft in den Taucheranzug, was wie eine zusätzliche Wärmeisolation wirkt. Dicke Handschuhe schützen die Finger vor Kälte.

Kurze Tauchgänge

«Trotzdem werden Hände und Füsse ziemlich schnell ziemlich kalt», sagt Banfi. Ein Tauchgang dauerte deshalb nur etwa 30 Minuten statt der üblichen Dreiviertelstunde. Insgesamt ist diese Ausrüstung etwa 12 Kilos schwer, im Gegensatz zu einem 4-Kilo-Equipment der Tropentaucher. Bloss die Atemluft in den Pressluftflaschen bleibt dieselbe: Ein Gemisch aus 20 Prozent Sauerstoff und 80 Prozent Stickstoff, was unserer Atemluft entspricht. Sogar die Fotokamera mit den Weitwinkelobjektiven, dem Blitz und den 200-Asa-Filmen bleibt dieselbe wie in den Tropen. Seit Franco digital fotografiert, bevorzugt er Canon-Kameras.

Zweimal reiste der aufgeweckte Tessiner in die Antarktis, eine dritte Reise führte ihn in die Arktis, um Fotos vom Grönlandhai zu schiessen. Es wird nicht seine letzte bleiben.



Franco Banfi

Geboren am 18. September 1958 in Lugano. Taucht seit seinem 20. Lebensjahr. Zuerst in heimischen Gewässern, hier erwarb er auch seine Tauchbrevets. Heute ist Franco Banfi in allen Weltmeeren anzutreffen. Seine Fotos erscheinen regelmässig in Zeitschriften wie «National Geographic», «BBC», «Wildlife», «Animan», «Terra», «Mare» und «Focus». 1992 errang er in Kuba den Weltmeistertitel in der Unterwasserfotografie.

www.banfi.ch

Für aussergewöhnlich gute Bodenarbeit.

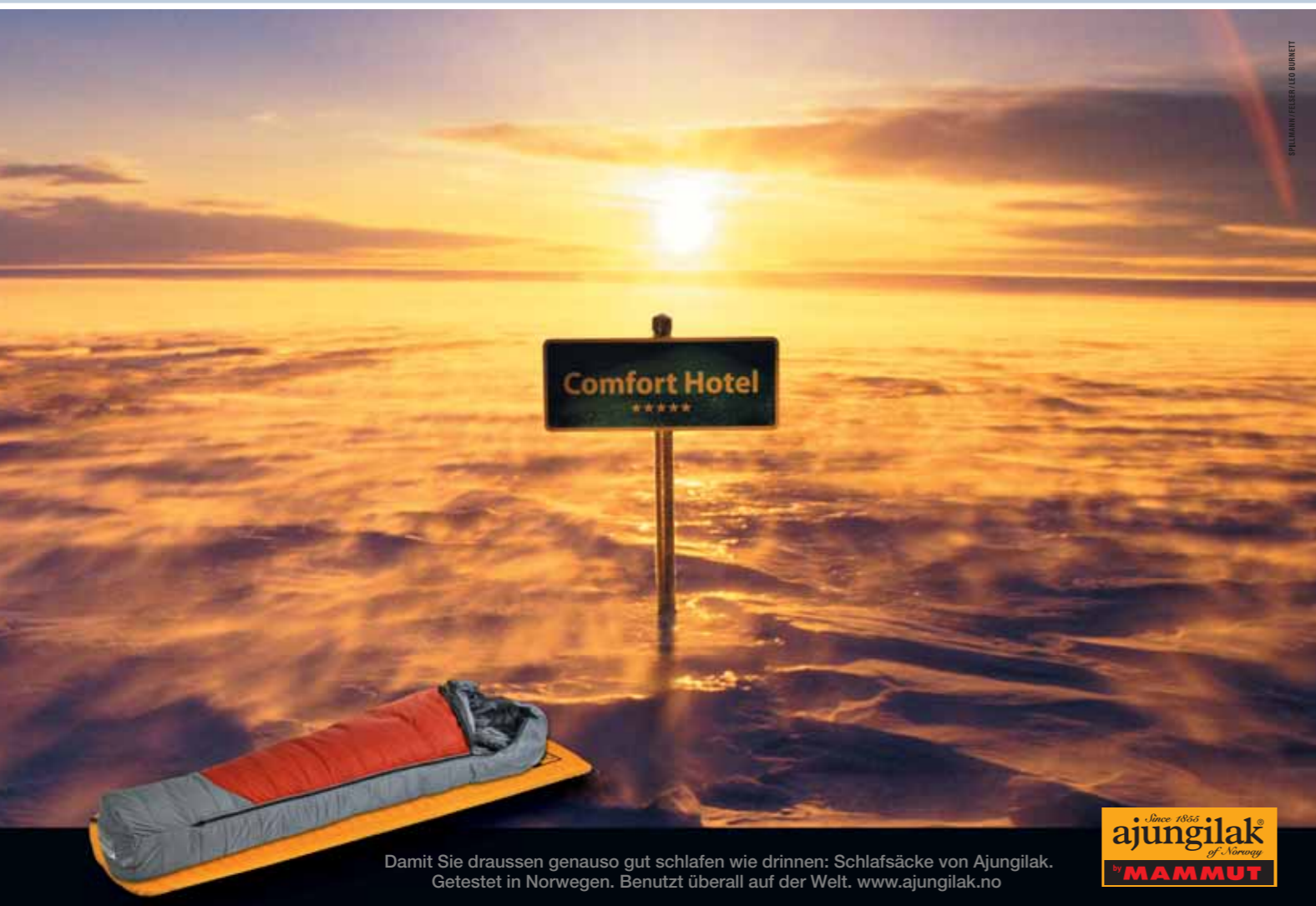


- DURAPOX** Epoxyd-Bodenbeschichtung
- DURACON** Acryl-Bodenbeschichtung
- DURAPUR** Polyurethan-Bodenbeschichtung
- panDOMO®** Moderne Bodengestaltung

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



Damit Sie draussen genauso gut schlafen wie drinnen: Schlafsäcke von Ajungilak. Getestet in Norwegen. Benutzt überall auf der Welt. www.ajungilak.no



PolarNEWS goes Europa

Pinguine und PolarNEWS sind Europa ein Stück näher gerückt. Ab sofort findet man die dazugehörigen Websites auch unter www.pinguine.eu, www.polarnews.eu und polarfoto.eu. So konnten einige zum Thema Polar passende .eu-Domain-Namen registriert werden, die demnächst aufs Netz gehen sollen.

PolarNEWS geht überdies mit einer ganz neuen Homepage aufs Netz: www.polarkreis.eu und www.polar-kreis.ch. Hier finden Fans des Nordens Infos zu Geschichte, Tieren, Menschen, Natur und Umwelt der polaren Regionen. Ab Herbst online.

IMPRESSUM

Herausgeber

KubnyArt
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

Korrektorat/Blattmacher

Christian Hug

Layout

Sadia Hug
SatzPunkt, 3011 Bern

Druck

Vogt-Schild/Habegger Medien AG
4501 Solothurn

Anzeigen

Print Promotion
CH 3116 Kirchdorf
Tel 031 780 18 18
Fax 031 780 18 16
Mail print.promo@bluewin.ch

Mitarbeiter dieser Ausgabe

Rosamaria Kubny
Peter Balwin
Norbert Rosing
Franco Banfi
Cornelius Gransbergen
Cornelius Krijnen
Elisabeth Poenitz-Pohl
Thomas Jermann
David Senn
Daniel B. Peterlunger
Reto E. Wild

Dummer Vogel

28. Februar 06, Hallenstadion Zürich: Wieder einmal besuchen Rosamaria und ich ein Eishockeyspiel der ZSC Lions. Der Gegner des heutigen Heimspiels ist der HC Ambri-Piotta. Es soll eine Zitterpartie werden. Es geht um die Qualifikation zum Playoff. Wie meistens begeben wir uns in der Halle noch ins Restaurant. Wir finden Platz neben zwei netten Herren die sich sehr intensiv miteinander unterhalten.

Ich bekam einzelne Gesprächsbrocken mit: Fischfang, Tonnagen, Vietnam, Flugverspätung, kann ich liefern. Klingt für mein Ohr äusserst spannend! Wir haben noch Zeit, das Spiel beginnt erst in 30 Minuten, und so frage ich die zwei Herren, was sie so tun. Der eine, gut gekleidet, gibt zur Antwort: «Ich handle mit Fischen, nein, nicht im Detailhandel, bei mir geht es um die ganz grossen Mengen. Anschliessend wird die Ware über unser über die ganze Schweiz verteiltes Filialnetz an die Endkonsumenten verkauft.» «Kann ich bestätigen, ich beliefere ihn, komme gerade von Vietnam zurück», ergänzte der andere.

Ich wollte jetzt wissen, für welche Firma er denn tätig sei. «Also, mein Arbeitgeber ist mit über fünfzig Prozent Marktanteil in der Schweiz die absolute Nummer Eins.

Ich bin verantwortlich für den Einkauf und die gesamte Logistik.» Nun wollte ich natürlich wissen, wie er sich zur Überfischung der Meere stellt. Ich erwähnte auch meine Bedenken zum Longlinefishing, dem jedes Jahr Zehntausende Albatrosse und andere Seevögel zum Opfer fallen. «Wissen Sie», kam die Antwort, «da kann man wirklich nicht viel dagegen tun. Der Albatros ist ja wirklich dumm! Warum muss er ausgerechnet da nach Nahrung suchen, wo die Fischer ihre Arbeit tun?» Ich, sonst sehr redegewandt, war schockiert und brachte kein Wort über die Lippen. Der Schock sass tief, haben wir doch diese faszinierenden Vögel schon des Öfteren in deren Brutgebieten beobachten können. Eigentlich sollten gebildete Menschen solche Aussagen für sich behalten. Ist es doch heutzutage äusserst wichtig, die Sensibilität unserer Natur und der darin lebenden Tiere zu begreifen. Anscheinend sind wir noch weit weg davon. Business ist eben Business, auch wenn die Natur auf der Strecke bleibt... leider.

Das Spiel endete übrigens unentschieden 4:4. Für mich war das nur noch Nebensache, denn der Abend wurde mir schon vorher verdorben.

Heiner Kubny



Eis und Stille

Der renommierte Fotograf Helfried Weyer hat mit dem Fernsehjournalisten Peter von Sassen an der ersten Expedition der Gegenwart in diese zu Russland gehörende Region teilgenommen. Die Bilder, die Weyer mitbrachte, zeigen eine ursprüngliche, bezaubernd schöne Welt aus Licht, Eis und Stille. Peter von Sassen beschreibt in einem einleitenden Text die Reise aus seiner Sicht. Auszüge aus dem Expeditionsbericht von 1873 und historische Illustrationen kompletieren diesen aussergewöhnlichen Bildband



über eine aussergewöhnliche Reise in ein unbekanntes Land.

Erhältlich unter www.pinguine.ch

Helfried Weyer/Peter von Sassen:
«Vergessene Inseln im Eis. Eine Expedition ins Kaiser-Franz-Joseph-Land»

Nicolai-Verlag, 160 Seiten, Fr. 60.40



Spektakel: In der Untiefe westlich des Lemaire-Kanals auf der Antarktischen Halbinsel stauen sich die treibenden Eisberge. (links)



Tausende von Königspinguinen trifft man in dieser Bucht in Südgeorgien. Die Luft ist erfüllt vom Geschnatter der Frackvögel, die sich für die Brutzeit einrichten.

Eine Reise zu den Pinguinen

Elisabeth Poenitz-Pohl mag Vögel und das ewige Eis. Ihre erste Expedition in die Antarktis war für die Anästhesistin aus Sankt Augustin in der Nähe von Bonn ein traumhaft schönes Erlebnis. Was sie so faszinierte, erzählt sie in ihrem Reisebericht.

Von Elisabeth Poenitz-Pohl (Text) und Heiner Kubny (Bilder)

Bücher wie «Die Schrecken des Eises und der Finsternis» von Christoph Ransmeyer oder «In Nacht und Eis» von Friedhof Nansen hatte ich schon vor vielen Jahren mit grosser Spannung gelesen. Kamen doch in diesen Tatsachenberichten nicht nur die Dramatik einer solchen entbehrungsreichen Expedition zum Ausdruck, sondern auch die Begeisterung für die Schönheit dieser kargen, lebensfeindlich wirkenden Landschaften. Dann lief im Jahr 1998 in der «Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland» in Bonn vier Monate lang die anregende Ausstellung «Arktis-Antarktis».

Diese besuchte ich mehrere Male und erfuhr dabei eine Menge über Forschung, Entdeckungsgeschichte, Eis, Klima und Tierwelt der polaren Gebiete. Ich war bestärkt in meinem Wunsch, die eisigen Regionen einmal selbst kennenzulernen. Und so unternahm ich zusammen mit meinem Mann Claus vor vier Jahren meine erste Reise in die Arktis: Rund um Spitzbergen. Im folgenden Jahr führte uns das Polarvirus mit dem Schiff an die Ostküste Grönlands. Auf dieser Fahrt machten wir die Bekanntschaft mit dem Fotografenehepaar Rosamaria und Heiner Kubny. Ihre begeisternden Schilderungen und ihre Fotos von der Antarktis machten uns so neugierig, dass wir uns auf November 2004 für eine Schiffsreise in die Antarktis anmeldeten.

Diese Reise dauerte 19 Tage und fiel in die Zeit des antarktischen Frühlings, in der Pflanzen- und Tierwelt zu neuem Leben erwachen. Gemeinsam mit einer Schweizer Reisegruppe und den Kubnys als Reisebegleiter flogen wir nach Buenos Aires. Dort lernten wir durch die äusserst kompetente und charmante argentinische Reiseleiterin Laura Schultz zwei Tage lang Stadt und Umgebung kennen. Wir flogen noch einmal mehrere Stunden bis nach Ushuaia, der südlichsten Stadt der Welt, wo wir schon vom Flugzeug aus «unser» Schiff vor Anker liegen sahen, die «Polar Pioneer»: ein sehr robustes, eisverstärktes, in Finnland gebautes und für derartige extreme Einsätze ausgerüstetes Schiff mit russischer Besatzung. Es zeichnete sich weniger durch Luxus, wohl aber durch Zweckmässigkeit und Gemütlichkeit aus.

Willkommen an Bord

An Bord wurden die 54 Passagiere von Greg Mortimer und Margaret Werner, den australischen Expeditionsleitern, willkommen geheissen, in das Schiff und die Rettungsvorrichtungen eingewiesen, und dann stach die «Polar Pioneer» in See. Endlich unterwegs in den rauen Südpolar-Gewässern, beeindruckte das Schiff vor allem durch seine hohe Manövrierfähigkeit und den relativ geringen Tiefgang, was schnelle und häufige Anlandungen in für grössere Schiffe kaum befahrbaren Regionen ermöglicht. Mit einer klassischen Kreuzfahrt ist dieses Unternehmen allerdings nicht zu vergleichen. Denn auch wenn die «Polar Pioneer» komfortabel ist: Es fehlt der Luxus der grösseren Kreuzfahrtschiffe. Pool, Fitnessraum, Restaurants und Shops würde man vergeblich suchen. Allerdings vermisst sie auch niemand, denn das Publikum an Bord eines solchen Schiffes sucht etwas anderes: eindrückliche und nachhaltige Naturerlebnisse an Bord, auf See und bei den zahlreichen Exkursionen, immer unter fachkundiger Begleitung.

Die Route führte uns ostwärts zunächst zu den Falklandinseln und nach Südgeorgien, beide gehören zu den subantarktischen Inseln. Dann steuerten wir weiter nach Süden zu den antarktischen Südorkney- und Südshetlandinseln und schliesslich zur Antarktischen Halbinsel. Zurück ging es über die Drake-Passage nach Ushuaia. Zwischen den jeweiligen Inselgruppen waren wir meistens ein bis zwei Tage auf See, für einige von uns eine sehr lange Zeit. Für andere, die weniger unter Seekrankheit litten, war es herrlich: Immer wieder an Deck oder von der Brücke aus das Meer mit den darüber gleitenden Sturmvögeln und Albatrossen beobachten und nach Walen Ausschau halten. Eine willkommene Abwechslung auf See waren die Vorträge des Meeresbiologen Professor David Senn, der es auf faszinierende Art verstand, uns selbst komplizierte Vorgänge aus der antarktischen Tier- und Pflanzenwelt und der Geschichte verständlich nahezubringen. Zum Aufwärmen von den Beobachtungen auf Deck bot sich ein Besuch auf der Brücke an, wo man bei der russischen Besatzung immer herzlich willkommen war. Oder man stärkte sich mit heissem Tee in der Bar und stöberte in der

Bibliothek, die reichlich mit Polarliteratur ausgestattet war.

Direkter Kontakt

Die Falklandinseln kamen in Sicht! Ziel war zunächst Sea Lion Island, eine ganz kleine Insel im Süden, wo wir das erste Mal mit der Tierwelt in Berührung bekommen sollten. Es bot sich uns ein überwältigender Anblick, als wir bei strahlendem Sonnenschein aus den Zodiaks stiegen und den Strand betraten. Wo das Auge hinreichte eine Fülle von Tieren. Links und rechts am Strand lagen die Seeelefanten mit ihren Jungtieren. Ein ganzer Trupp plustringer Dampfschiffenten watschelte gemächlich den Strand hoch. Brütende Eselspinguine waren flankiert von auf Beute lauernenden Raubmöwen. Magellanpinguine äugten aus ihren Höhlen. Tanggänse, Sandregenpfeifer und Austernfischer waren buchstäblich zum Greifen nah. Am meisten verblüffte mich ob dieser vielfältigen Fauna die Gemächlichkeit, mit der sich die Tiere bewegten. Kein ängstliches Flüchten, eher ein ruhiges, abwartendes Daherschreiten und oft auch die

grosse Neugierde der Tiere. Die Pinguine zum Beispiel überschritten von sich aus den von unserem Expeditionsleiter geforderten Mindestabstand und zupften interessiert an unseren Hosenbeinen.

Die Anlandungen mit den Schlauchbooten waren auch in den nächsten Tagen immer ein grosses Erlebnis und voller Überraschungen – ob es nun der Aufenthalt in der Hauptstadt der Falklandinseln, Port Stanley, war oder das Betrachten der rostigen Hinterlassenschaften der südgeorgischen Walfangstationen in Stromness und Grytviken, von denen längst die Seeelefanten und Pelzrobber wieder Besitz ergriffen hatten. Selbst auf den Gräbern des kleinen Walfängerfriedhofes hatten es sich die Tiere zum Sonnen gemütlich gemacht, als wollten sie demonstrieren, wer die eigentlichen Herrscher der Region sind. Ein Besuch am Grab von Sir Ernest Shackleton in Grytviken liess die Geschichte der legendären Antarktisexpedition der «Endurance» noch einmal aufleben. Weitere Höhepunkte auf Südgeorgien waren die riesigen Kolonien der Königspinguine,

aber auch die kleineren der Goldschopf-, Esels- und Zügelpinguine und die brütenden Wanderalbatrosse und Riesensturmvögel. Sehr interessant war auch der Besuch auf der argentinischen Forschungsstation Base Orcadas auf den Südorkneyinseln. Die Wissenschaftler dort haben uns herzlich aufgenommen, waren wir doch der erste Besuch seit zehn Monaten. Die ehemalige britische Forschungsstation Port Lockroy dient jetzt als Museum und bietet spannende Einblicke in das harte Leben während des Überwinterns.

Fahrt durch Packeis

Die letzten Tage der Reise verbrachten wir in den Gewässern um die Antarktische Halbinsel. Hier waren wir umgeben von gewaltigen Gletschern und Eisbergen in den unterschiedlichsten Weiss- und Blautönen. Auf den Schollen im Packeis lagen Weddell- und Krabbenfresserobben und sogar Seeleoparden mit ihren Jungen. Spannend wurde zum Schluss die Fahrt durch dichtes Packeis, aus dem sich das Schiff aber sicher befreien konnte.

Die Reise war für mich ein unglaublich schönes Erlebnis. Ich habe es als sehr wohltuend empfunden, an jedem Ort, den wir besucht haben – vom Anfang bis zum Ende der Reise – immer genügend Zeit zur Verfügung zu haben, um all die vielen neuen Eindrücke in mich aufzunehmen. Die Gestaltung der Reise und die Auswahl der angesteuerten Ziele waren meiner Ansicht nach sehr gut gelungen. Bei den Veranstaltern und Reiseleitern möchte ich mich nochmals herzlich bedanken.



Elisabeth Poenitz-Pohl und ihr Mann Claus machen Pause auf der Seelöweninsel. Ohne Scheu inspizieren Caracaras die fremden Besucher.



Lustig anzusehen: Goldschopfpinguine in der Kolonie der Cooper Bay auf South Georgia nisten im Tussok-Gras.



Junge Seeelefanten üben sich auf der Pinguininsel schon mal im Brunftkampf. Meistens dösen die «Teenager» aber gemütlich vor sich hin.

DIE Reise des Lebens!

ANTARKTIS MIT FALKLAND UND SÜDGEORGIEN

und fachkundiger Begleitung:



ERICH GYSLING
Publizist, Politik



THOMAS BUCHELI
Meteo SFDRS
Meteorologie/
Klimatologie



BENNO LÜTHI
Antarctic Research Trust
Natur/Tiere

Information und Buchung bei:

**THE
BACKGROUND
TOURS**

NEUENGASSE 30 • POSTFACH 7722
CH-3001 BERN • SWITZERLAND
FON 031 313 00 22 • FAX 031 313 00 23
info@background.ch
www.background.ch

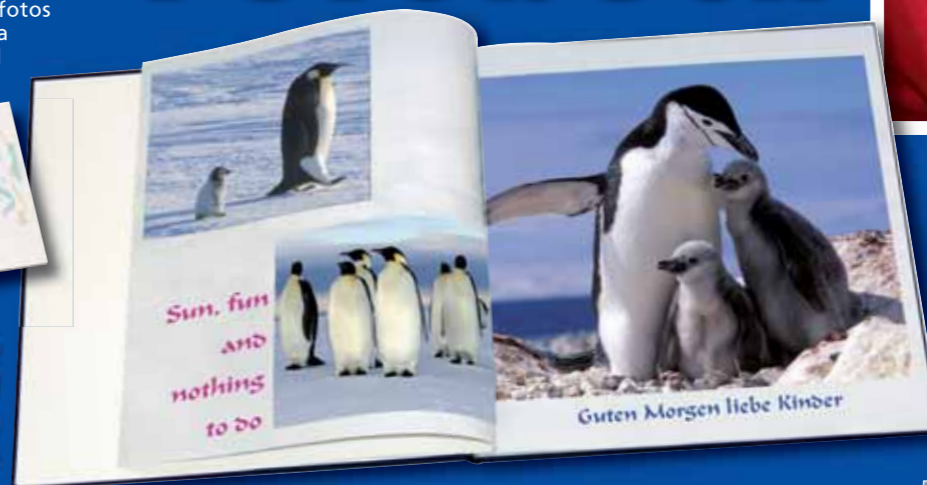


Gestalten Sie am PC Ihr persönliches
Fotobuch

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



GRATIS-Programm
jetzt downloaden!
Foto-Kalender
und Fotobücher



Echte Bücher
gedruckt und gebunden

Die Gestaltung ist
dank der kostenlosen PC-Software

Belcolor Design-Center

sehr einfach. Jetzt downloaden von:

www.belcolorfoto.ch



«Nachwuchs» für die Kubnys

Überraschung im Zolli: Aus einer Vortragsreihe für den Freundeverein des Basler Zoos ergab sich unverhofft eine Patenschaft der ganz besonderen Art. Jetzt ist die Familie Kubny um zwei wilde Kerle, sprich zwei Eselspinguine, reicher.

Von Heiner Kubny (Text)
und Thomas Jermann (Bilder)

Ganz unauffällig besuchte im März letzten Jahres eine Delegation des Zolli Basel unseren Vortrag «Im Reich der Pinguine» im Basler Stadtcasino. Die «Spione» waren mit unserer Darbietung offensichtlich zufrieden: Denn einige Tage später klopfte der Zolli offiziell bei uns an und bat uns, drei Vorstellungen exklusiv für die Mitglieder des Freundevereins des Zollis zu geben.

Natürlich sagten wir sofort zu, ist es doch eine besondere Ehre, vor Fachpublikum und Tierfreunden unsere Multivisionsshow zu zeigen. Das Interesse der Zollifreunde war überwältigend. Schon bald zeigte sich, dass die vereinbarten drei Abende wegen reger Nachfrage nicht ausreichen würden.

Am Montag, 6. Februar, war es endlich soweit, der erste Vortrag für die Zollifreunde begann. Als Ehrengast durften wir Anja und Michael Neuhaus aus Halver begrüßen, die extra aus Deutschland eingeflogen wurden. Anja betreibt Deutschlands meistbesuchte Pinguin-Homepage www.anjaspinguine.de (siehe PolarNEWS Nr. 2). Zur Einstimmung begleiteten wir den Pinguinpfleger Bruno Gardelli (siehe PolarNEWS Nr. 3) auf seinem Spaziergang mit seinen Schützlingen. Die Königs- und Eselspinguine paradierten mit aufgeregtem Geschnatter, vor allem zwei Eselspinguine waren kaum zu bändigen. Gegen Abend drängten die ersten

Show-Besucher in das zum Kinosaal umfunktionierte Zolli-Restaurant. Pünktlich um 19 Uhr begrüßte Zoodirektor Olivier Pagan mehr als 300 Besucher. Anschliessend informierte «Pinguinman» Bruno Gardelli über seine Arbeit als Pinguinwärter, und schon bald flimmerten die ersten Bilder über die Leinwand.

Mehr Shows, mehr Familie

Aus den ursprünglich vorgesehenen drei Vorstellungen wurden schliesslich sieben mit insgesamt 2300 Besuchern. Es war ein tolles Publikum! Rosamaria und ich hatten genauso viel Freude wie das Publikum: Nach der dritten Vorstellung kam eine elegant gekleidete Dame zu mir und drückte mir diskret eine Hunderternote in die Hand.

Ich schlug ihr vor, das viele Geld doch den Tieren zu spenden, doch meine Überzeugungskraft reichte nicht aus. Mit den Worten: «Machen sie sich darüber keine Gedanken, die Tiere kommen schon auch auf ihre Rechnung» entschwand die Gönnerin.

14. März, der letzte Termin stand an. Schade, denn als Zürcher hatten wir die Basler Freunde des Zollis längst ins Herz geschlossen... tolles Publikum, gute Stimmung, spannende Gespräche. Zum letzten Mal also die Begrüssung durch den Direktor, zum letzten Mal das Interview mit Bruno Gardelli. Und das alles soll nun vorbei sein?

Zu unserer grossen Überraschung zückte der Zolli-Chef ein Couvert und hielt es geheimnisvoll in die Luft. Olivier Pagan trat ans

Rednerpult und verkündete frohgelaunt: «Die Zollileitung hat entschieden: Die Kubnys sind die richtigen, um eine Patenschaft von zwei Eselspinguinen zu übernehmen.» Wir waren sprachlos... und begeistert. Das Publikum applaudierte, Olivier Pagan überreichte uns die Urkunde. Darin war unser «Familienzuwachs» offiziell bescheinigt. Nun werden wir in Zukunft des öfters im Basler Zolli anzutreffen sein, denn wie es sich für eine gute Familie gehört, werden wir unsere Patentiere jetzt regelmässig besuchen. Nach dem Vortrag, als alle Besucher schon gegangen waren, kam Bruno Gardelli, der Pinguinwärter, zu uns. «Erinnert ihr euch noch an den Pinguinausflug bei eurer ersten Vorführung?», sagte er mit einem verschmitzten Lächeln. «Da waren doch diese beiden Eselspinguine, die gerade neu aus Edinburgh zu uns gekommen waren...» Natürlich erinnerten wir uns an diese beiden Pinguine, sie waren ganz aufgeregt und kaum zu bändigen. «Das sind eure Patentiere», erklärte Bruno. «Die brauchen vorerst mal eine starke Hand, die ihnen Manieren beibringt. Da haben wir an euch gedacht...»

Alles über den Zoo Basel unter:

www.zoobasel.ch



Von links: Olivier Pagan, Anja Neuhaus, Bruno Gardelli, Heiner Kubny.

PolarNEWS

Architekturbüro für Gastronomieplanung
und Generalplanung von Gastronomiebetrieben

LÜSCHER
Gastro PLANUNG

Chaletweg 2
CH-4665 Oftringen

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

Wir sind ein unabhängiges und leistungsfähiges Planungsbüro und stark in

- Gastronomieplanung
- Gastronomie- Logistik
- komplette Haustechnik in der Gastronomie
- gastrospezifische 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.

Inserat
Vogt-Schild

Moschusochsen

Arktische Dickschädel

Moschusochsen zogen schon über arktische Wiesen, als es noch Mammuts gab. Der Mensch hat die stoischen Dickhörner um die Wende zum letzten Jahrhundert fast ausgerottet. Inzwischen sind ihre Brunftkämpfe wieder weitherum zu hören.





Gemächlich zieht eine Herde Moschusochsen über die weiten Wiesen der sommerlich blühenden kanadischen Tundra. Mit an die 20 Tieren ist diese Herde überdurchschnittlich gross.

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

Als die Gletscher in der Schweiz noch bis kurz vor Baden reichten und die meisten grossen Städte des Mittellandes unter dem mächtigen Eis der Würmkaltzeit begraben lagen, hielten sich auf den kargen Tundraflächen am Gletscherrand eine Vielzahl von Tieren auf. Eines davon war der Moschusochse, der zusammen mit seinem Kollegen, dem noch viel grösseren Mammut, schon vor über 35'000 Jahren in das Gebiet der heutigen Schweiz vorgedrungen war. Doch diese Vorzeigetiere der Kaltzeiten gibt es nicht mehr, weder in der Schweiz noch sonst irgendwo auf der Welt: Das Mammut ist ausgestorben, ebenso der Höhlenbär und der Auerochse, das Wollnashorn und der Riesenhirsch – bloss einer ist geblieben, der Moschusochse.

Dieser zottige Hornträger, der zwar aussieht wie ein Ochse, aber mit Schafen und Ziegen viel näher verwandt ist, gehört heute zu den Charaktertieren der Hocharktis. Man schätzt, dass aktuell etwa 150'000 Moschusochsen in Grönland, Kanada (allein dort etwa 135'000 Individuen), Alaska und Russland leben. Er ist einer der wenigen grossen Säugetiere, das ganzjährig im harschen Lebensraum der Arktis überleben kann. Dass dieser Eiszeitveteran jetzt wieder rund um den Arktischen

Ozean vorkommt, ist zirkumpolaren Naturschutzanstrengungen zu verdanken.

Lange Zeit hing sein Überleben an einem dünnen Faden. Seit frühester Zeit haben Menschen den Moschusochsen für ihre eigenen Bedürfnisse gejagt. Sein Fleisch war eine wertvolle Nahrungsquelle, sein warmes Fell war Kleidung und Kälteschutz, aus den mächtigen Hörnern stellte man Werkzeuge her. Erst später entwickelte sich ein Trend, Fleisch und Fell an andere zu verkaufen. Diese Praxis, kombiniert mit immer besseren Schusswaffen der Jäger, führte zum Beispiel in Alaska dazu, dass die Moschusochsen dort im späten 19. Jahrhundert verschwanden.

Fast ausgerottet

Hauptabnehmer des Moschusochsenfleisches waren über eine längere Zeitperiode kommerzielle Walfänger, die auf ihren Schiffen an den arktischen Küsten Alaskas überwinterten. Ähnlich erging es den Moschusochsen im abgelegenen Nordwesten Grönlands. Hier bedienten sich auch Polarexpeditionen am lebenden Fleischvorrat, den die Moschusochsen in den Augen vieler Teilnehmer damals darstellten. Um 1870 herum waren die ohnehin wenigen Moschusochsen an der Nordwestecke Grönlands ausgerottet – keine 4500 Jahre, nachdem sie von Kanada aus dorthin eingewandert waren.

Auch auf dem Festland Kanadas litten die alten Freunde der Mammuts an einer überbordenden kommerziellen Jagd, bis die Population in den dreissiger Jahren des 20. Jahrhunderts auf vielleicht noch 500 Moschusochsen zusammengebrochen war. Bei den Tieren auf den arktischen Inseln im hohen Norden Kanadas hingegen, namentlich auf Banks und Victoria, führte nicht der Jagddruck, sondern eine Reihe ungewöhnlich starker Eisstürme dazu, dass die Bestände Anfang des 20. Jahrhunderts stark abnahmen. Schliesslich stellte Kanada seine Moschusochsen 1917 unter einen vollständigen Jagdschutz, welcher angesichts sich stark erholender Bestände später durch eine Quotenjagd aufgelockert wurde.

1974 zog Grönland nach, stellte die Moschusochsen unter Jagdschutz und erliess jährlich Quoten für die einheimischen Jäger. Heute zählt man auf Grönland gegen 15'000 Tiere, die vor allem im nordostgrönländischen Nationalpark (dem grössten der Welt) zu Hause sind. Dort leben kleine Familiengruppen selbst noch auf der Tundra am Kap Morris Jesup, dem nördlichsten Landgebiet der Erde auf 83°40' nördlicher Breite.

In Alaska setzte man 1930 erstmals grönländische Moschusochsen im Rahmen eines Wiederansiedlungsprojektes aus. Die Wiedereinbürgerung scheint gelungen: Heute leben rund 3300 Tiere in verschiedenen

Grossräumen Alaskas. Die Jagd ist unter strengen Kontrollen wieder erlaubt.

Im arktischen Sibirien, wo diese Tiere vor rund 13'000 Jahren ausstarben, bürgerten die Behörden 1975 kanadische Moschusochsen auf der Wrangell-Insel wieder ein. Ein paar Jahre später wurden Tiere aus Alaska auf der Taimyr-Halbinsel ausgesetzt, und vor rund zehn Jahren folgte der Versuch einer Wiedereinbürgerung beim Lena-Delta und im nördlichen Ural. Gut 100 Moschusochsen, eingeführt aus Grönland, leben auf den Fjällen von Norwegen und Schweden.

Thermo-Box

Kälte und Kargheit gehören seit jeher zum Lebensraum der Moschusochsen, den sie in Herden von fünf bis 15 Tieren bewohnen. Wie schaffen es diese trägen Tiere, am Rande der bewohnbaren Welt zu leben – und die Mammuts zu überleben? Kampf der Kälte und Energiesparen sind die beiden wichtigsten Voraussetzungen, um das ganze Jahr über in der Hocharktis zu leben und dabei noch 15 bis 20 Jahre alt zu werden. Der Wärmehaushalt des Moschusochsen wird hauptsächlich durch sein aussergewöhnliches Fell sowie durch einen grossen Anteil an braunem Fett geregelt. Wie bei vielen anderen arktischen Säugetieren auch, stellt braunes Fett die eigentliche Quelle einer effizienten Wärmeproduktion dar. Vor allem neugeborene Tiere, die in der Kälte zur Welt kommen, haben grosse Reserven an braunem Fett. Dieses ist, im

Gegensatz zum «normalen» Fett, reich an Blutgefässen mit einer hohen Dichte an Mitochondrien, den Energiemaschinen der Zellen. Deshalb kann braunes Fett direkt und innert Minuten zur Wärmeproduktion herangezogen werden.

Genau so wichtig für die Moschusochsen wie das braune Fett ist ihr prächtiges Haarkleid. Dank einer ausgeklügelten Struktur hat das Fell einen aussergewöhnlichen Isolationswert. Eine äussere Lage besteht aus etwa 50 Zentimeter langen, seidigen, fast schwarzen Deckhaaren.

Darunter wächst jeden Herbst von neuem eine Schicht dichte, weiche, hellbraune Unterwolle, von den Inuit qiviut genannt. Diese isoliert acht Mal besser als Schafwolle und hängt im arktischen Sommer an vielen Ästen der Zwergsträucher, wenn nämlich jeder Moschusochse bis zu 3 Kilogramm dieser Wolle an den Büschen abstreift.

Gemächliche Strategen

Wer von innen so perfekt aufgeheizt und von aussen so gut geschützt wird wie der Moschusochse, muss irgendwo auch überschüssige Körperwärme abgeben können, um einer Überhitzung zu entgehen. Die Moschusochsen verlieren Wärme durch eine etwas dünner behaarte Stelle auf dem Rücken, die oft als beige gefärbter «Sattel» von weitem zu erkennen ist.

In den kurzen Sommermonaten mit ihrer Vegetationszeit von 50 bis 100 Tagen müssen unsere dicht behaarten Wiederkäuer

Moschusochse – Moschustier?

pb. Oftmals stempelt man den arktischen Moschusochsen zum Lieferanten des Moschus-Duftes. Doch der zottige Nordländer hat nichts mit diesem wertvollen Duftstoff zu tun, der in der Parfüm-Industrie und der traditionellen asiatischen Medizin sehr begehrt ist und teuer bezahlt wird. Das echte Moschus stammt vom Moschustier ab, einem kleinen Hirsch aus den Gebirgswäldern Zentral- und Südostasiens. Eine Drüse, die nur die männlichen Moschustiere besitzen, sondert den Duftstoff Moschus ab, der die Weibchen anlocken soll. Der Moschusochse, auch Schafsochse oder Bisamochse genannt, hat seinen Namen vom nach Moschus riechenden Urin, den die Bullen während der Paarungszeit zwecks Anlocken der Kühe ausscheidet.



Moschusochsen-Kälber sind eine begehrte Beute vor allem des Polarwolfs. Die Mutter weicht deshalb nie von der Seite ihres etwas unbeholfenen Jungen.

Gras und die Triebe von Polarweiden und anderen Zwergsträuchern fressen, was das Zeug hält. Allerdings bleibt das Tier dabei die Ruhe selbst: Moschusochsen legen beim Fressen im Sommer durchschnittlich nur 2 Kilometer am Tag in tief gelegenen Ebenen oder Flusstälern zurück.

Wenn der Winter einzieht, reduziert der Moschusochse erst einmal seinen Stoffwechsel um 30 Prozent. Er rastet 7 bis 8 Stunden lang am Stück, liegt viel im Schnee und schläft und braucht dadurch weniger Energie. Sobald Schnee die Tundra zudeckt, muss der Moschusochse seine Nahrung ausgraben. Dabei zieht er windgepeitschte Kuppen vor, wo weniger Schnee liegt; ab 30 Zentimetern Schneehöhe kommt das kurzbeinige Huftier, dessen Vorfahren in den trockenen Kältesteppe der Eiszeit entstanden waren, ganz schön ins Schwitzen. Von den mit den scharfkantigen Hufen ausgescharrten Trichtern im Schnee profitieren auch Schneehase und Alpenschneehuhn, zwei Tierarten, die ebenfalls nichts vom Wegziehen in den sonnigen Süden wissen möchten.

Grasen mit Köpfchen

Besonders schwierig wird das winterliche Scharren nach Nahrung, wenn die Schneefläche vereist. Das kann zum Beispiel durch Föhnwinde im Winter geschehen, wie wir sie aus den Alpen kennen. Sie sind an einigen Orten der Arktis, so etwa in Grönland, ein Charakteristikum des Klimas. Wie in unseren klassischen Föhntälern auch, steigt die Temperatur über der grönländischen Tundra in 2, 3 Stunden um 10 bis 20 Grad, die Luft wird trocken wie in einer Wüste, und der Wind erreicht Geschwindigkeiten bis über 150 Kilometer pro Stunde. Die Grönländer im Osten der Insel nennen diese Wetterlage neqqajaaq – sie hat katastrophale Folgen für die Tiere. Wenn es nämlich nach dem plötzlichen Tauwetter wieder gefriert, verwandelt sich die zuvor geschmolzene Schneefläche in eine dicke, steinharte Eiskruste.

Daran haben sich Rentiere und Schneehasen schon buchstäblich die Zähne ausgebissen. Aber unser Moschusochse ist im Vorteil: Er hebt seinen mächtigen Schädel und lässt seine Hornplatte, welche die beiden spitzen, gebogenen Hörner verbindet, kräftig auf die Harschkruste sausen. Falls einmal gar nichts mehr geht, der Schneesturm tobt, und trotzdem Energie gespart werden muss, dann lassen sich oft ganze Herden einfach einschneien.

Der furchterregende Schädel des Moschusochsen dient allerdings nicht nur zur leichteren Nahrungsbeschaffung im Winter. Die spitzen Hörner und die Zentimeter dicke

Hornplatte sind bewährte Waffen. Mit Artgenossen wird etwa während des alljährlichen Brunftgerangels gekämpft. Dabei lassen zwei kämpfende Männchen, immerhin je bis zu 400 Kilo schwer, ihre Schädel mit einer Urgewalt aufeinander prallen, dass man nur schon vom Zuschauen Kopfschmerzen bekommt. Das laute Knallen ist im Umkreis von bis zu einem Kilometer zu hören.

Wenn einer ihrer natürlichen Feinde, Eisbär und Polarwolf, auftaucht, dann stellen sich die Moschusochsen Schulter an Schulter in einem Kreis auf, die Hörner bewehrten Schädel dem Feind entgegen. Im Innern dieses Verteidigungskreises stehen die Weibchen und Jungtiere. Was sich über

Zehntausende von Jahren als geschickte Strategie erwiesen hatte, sich gegen Feinde zu wehren, war für moderne Menschen mit Gewehren ein leichtes Ziel: In wenigen Minuten konnten Jäger eine ganze Herde problemlos erlegen. Diese Zeiten sind zum Glück vorbei – dank weitreichenden Naturschutzmassnahmen lässt sich heute der urtümliche Verteidigungsring der Moschusochsen wieder an vielen Orten der Arktis bewundern. Die Phalanx dieser urigen, zottigen Tiere, deren langes Haar im ständigen Tundrawind weht, ist eines der nachhaltigsten Bilder aus dem hohen Norden. Und wer hätte gedacht, dass man heute noch einem Tier begegnen kann, das einst ein Freund der Mammuts war?



Stoisch wartet dieser Bulle, bis der Schneesturm vorüber ist. Gut sichtbar sind jetzt seine massiven Hornplatten auf der Stirn, auf denen sich der Schnee nicht absetzt.



Warum fressen Eisbären keine Pinguine?

Erfahren Sie die Antwort auf unseren Spezialreisen mit den Hurtigruten Schiffen MS Nordnorge und MS Nordkapp in die eisigen Gebiete der Antarktis und die wunderbare Fjord-Welt Patagoniens!

GLUR
REISEBÜRO
061 205 94 95 - Basel
reisen@glur.ch - www.glur.ch

Ob bei einer Schiffsreise oder einem Trekking durch die unverwechselbare Flora und Fauna der Arktis: Auch in der beeindruckenden Umgebung Spitzbergens und Grönlands werden Sie die Antwort finden!



Gebr. Nötzli AG

BAUUNTERNEHMUNG

25 Jahre
Ihr Bau-Team

Maurerarbeiten • Gipserarbeiten • Plattenarbeiten • Kernbohrungen

Brunaustasse 91 • 8002 Zürich

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

www.noetzliag.ch

Eisbrecher sind die schwimmenden Kraftprotze unter den Schiffen. Mit spezialisierter Technik und Taktik machen sie sich auch unter harten Bedingungen nützlich. Unterwegs mit dem Eisbrecher «Kapitan Dranitsyn».

Von Daniel B. Peterlunger (Text) und Heiner Kubny (Bilder)

Kapitän Vladimir Zajerko zuckt nicht mit der Wimper, als im dichten Nebel plötzlich mächtige Eisschollen vor dem Bug seines Schiffes auftauchen: tonnenschwere Eisplatten, mit denen wir gleich mit hoher Geschwindigkeit – 12 Knoten! – kollidieren müssen. Ein eiskalter Kuss, der jeden Kahn beschädigt und versenkt. Wie die «Titanic». Adieu, Welt!

Doch die unter russischer Flagge fahrende «Kapitan Dranitsyn» ist kein normales Schiff, sondern ein Eisbrecher. Gebaut für Fahrten durch viel dickeres und härteres Eis als die weissen Schollen, die wir jetzt rammen. Bloss ein schwaches Rumpeln geht durchs Schiff. Geschwindigkeit: unverändert. Der Zweite Offizier schaut nicht einmal von der Seekarte auf, in der er die aktuelle Position markiert: 76 Grad 40 Minuten nördliche Breite, 69 Grad 25 Minuten östliche Länge – wir haben das erste Treibeisfeld der russischen Arktis erreicht.

Weit hinter uns, im Südwesten, liegt unser Ausgangspunkt Murmansk, das sich selber das Tor zur russischen Arktis nennt: mit 350'000 Einwohnern die grösste Stadt nördlich des Polarkreises, Heimathafen der russischen Nordflotte und der Atom-U-Boote sowie Sitz der Murmansk Shipping Company: Dieses Unternehmen betreibt die elf Eisbrecher im Besitz des russischen Staates, darunter den mit 75'000 PS stärksten der Welt, die atomar angetriebene «Yamal».

Die «Kapitan Dranitsyn» besitzt ein Drittel dieser Leistung und ist konventionell angetrieben. Es ist ein sogenannter Elektrodiesel-Eisbrecher. Er ist 132 Meter lang und hat sechs Wartsilä-Sulzer-Dieselmotoren mit insgesamt 24'840 PS. Sie erzeugen Strom für drei Gleichstrom-Elektromotoren, die wiederum die drei Schiffsschrauben von 4,8 Metern Durchmesser antreiben. Ähnlich grosse Frachter oder Passagierschiffe besit-



zen lediglich einen Viertel dieser Leistung. Das Elektrodiesel-Antriebssystem macht ein klassisches mechanisches Getriebe überflüssig. Ein Vorteil, denn das Eisbrechen erfordert hohe Antriebskraft und schnelle Lastwechsel, und dafür wäre ein herkömmliches Getriebe zu empfindlich, zumal dieses keine schnelle Schubumkehr zulässt: Volle Fahrt voraus und dann, wenn das Schiff im Eis stecken bleibt, sofort zurücksetzen, um neuen Anlauf zu holen. Zudem würde ein mechanisches Getriebe wahrscheinlich zerstört, wenn Eisbrocken so gross wie ein Wohnzimmer in die Schiffsschraube geraten und diese schlagartig

blockieren und massiv beschädigen. Hohe Lastwechsel treten auch beim Freischleppen eingefrorener Schiffe auf – eine der Hauptaufgaben von Eisbrechern.

Eis in vielen Formen

Später, 82 Grad Nord, an der Nordspitze der Inselgruppe Severnaja Semlja, 900 Kilometer vom Nordpol entfernt: Das Eis macht dicht. Starker Wind verhindert einen Erkundungsflug mit einem der zwei Helikopter, wie sie jeder anständige Eisbrecher mitführt. Neue Satellitenaufnahmen helfen weiter: Das Eis ist unterschiedlich dick. Der Kapitän hat die Bilder von der MSCO-

Problemlos bahnt sich die «Kapitan Dranitsyn» ihren Weg durch das Eismeer. Wenn nötig, schiebt sich das Schiff einfach aufs Eis und bricht dieses mit dem Gewicht der eingebauten Wassertanks.

Zentrale in Murmansk per Email erhalten, um eine optimale Route durchs Eis zu finden. Bei der Umschiffung der Inseln lässt sich jedoch die Durchquerung extrem dichter Eisflächen nicht ganz vermeiden. Das Vorgehen ist je nach Eissituation unterschiedlich. Treibeis in losen Schollen ist der einfachste Fall: halbe Kraft voraus, geradeaus durch die Eissuppe. Die Schollen brechen, zerbröseln und werden seitlich weggeschoben. Ganze Treibeisfelder: Sie weisen im Sommer breite Risse auf – Raum, in den die Schollen ausweichen können. Grössere Eisbrocken, von denen bekanntlich nur ein Bruchteil aus dem Wasser ragt (die berühm-

te Spitze des Eisberges), sind jedoch wegen ihrer Masse träge und weichen kaum aus: Sie bleiben vor dem Bug liegen. Um sie wegzuräumen, schiebt sich das Schiff einfach auf die Brocken hinauf. So drückt es entweder den Eisberg oder sich selber seitlich weg. Volle Motorenleistung ist erst im Packeis nötig, in hochverdichtetem Eis, das hart wie Stahl sein kann. Bis zu einer Dicke von etwa zwei Metern knackt es die «Kapitan Dranitsyn» mit der rohen Kraft der hohen Geschwindigkeit: Es kracht, als würden wir Felsen streifen oder über Untiefen schrammen. Doch der Eisbrecher steckt das locker weg: Sein Bug und das erste Drittel des

Rumpfs bestehen aus einer 45 Millimeter dicken, ultraharten Titan-Stahl-Legierung. Herkömmliche Schiffe dieser Grösse verfügen lediglich über eine etwa 18 Millimeter starke Stahlschicht.

Das Gewicht kommt ins Spiel

Ist das Eis dicker als zwei Meter, schiebt sich die «Kapitan Dranitsyn» mit voller Fahrt auf die Eisplatte: Das Eis zerbricht langsam unter dem hohen Schiffsgewicht, der Bug senkt sich, Eisplatten kippen seitlich weg. Manchmal werden dabei Polardorsche, die sich unter dem Eis tummeln, in die Luft geschleudert. In Kursrichtung entsteht ein langer Riss, der Eisbrecher nimmt wieder Fahrt auf. Begünstigt wird diese Taktik durch den flachgeschnittenen Vorsteven. So heisst die gerundete Kante des Bugs mit nur 8,5 Metern Tiefgang und einem speziellen Farbanstrich, der die Reibung im Eis mindert.

Zusätzlich befinden sich auf beiden Seiten des Rumpfes unterhalb der Wasserlinie je 24 Düsen: Durch sie wird mit Hochdruck Luft herausgeblasen, um die Reibung zu verringern und gleichzeitig die beim Eisbrechen entstehenden Eisbrocken wegzublasen, damit sie die Antriebsschrauben im Heck nicht beschädigen. Dank den Luftdüsen gelingen auch Hafenmanöver wie seitliches An- und Ablegen besser.

Damit das Eisknacken durchs Eigengewicht auch in extrem kompaktem Eis gelingt, wird ein Wassertank im Bug mit 880 Tonnen Wasser gefüllt. Reicht auch dieser temporäre Gewichtszuwachs nicht aus, so greift die Mannschaft zum letzten Trick: schwingvolles Schaukeln!

In der vorderen Hälfte des Rumpfs der «Kapitan Dranitsyn» sind auf beiden Seiten je drei lange Tanks eingebaut. Damit können pro Rumpfseite weitere 360 Tonnen Wasser geladen werden. Um das Schiff in den Schaukelgang zu zwingen, füllen und entleeren Pumpen automatisch und innert 30 Sekunden die Ballasttänke wechselseitig. Das Schiff rollt kontrolliert von Steuerbord nach Backbord und zurück – bis das Eis bricht. Die Schaukeltechnik wird auch in Flüssen mit dünner Eisbedeckung angewandt, um möglichst breite Fahrstrassen herauszubrechen.

Sie brechen den Weg frei

Die Hauptaufgabe aller Eisbrecher besteht darin, vor Frachtschiffen Schneisen durchs Eis zu brechen. Dieser Service kostet mit



Der Antennenturm garantiert permanenten Kontakt via Satellit mit der Heimat-Zentrale in Murmansk. Satellitentelefon, Email und Funk sind auch im Eismeer selbstverständlich.

oder ein Ende der Navigationsbrücke bricht einfach ab!

Vergnügungs-Schiff

Bis in den Herbst hinein versorgen die Eisbrecher auch Wissenschaftler auf den 52 Wetter- und Forschungsstationen, die nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion in der Arktis verbliebenen sind. Früher gab es 150 Stützpunkte, die vor allem militärische Aufgaben hatten. Bis zum Zusammenbruch der Sowjetunion in den neunziger Jahren war dieses Gebiet mitsamt dem 1926 annektierten Franz-Josef-Land eine hochgeheime Sperrzone.

Seit der Wende sind nebst dem touristischen Einsatz der Schiffe im Sommer auch internationale Kooperationen möglich: So wird die «Kapitan Dranitsyn» diesen Herbst von einer US-Kanadischen Forschungsgruppe gechartert, um am 80. Breitengrad spezielle Bojen für seismographische Messungen zu setzen.

Öl für einen Monat

Eisbrecher sind teure Schiffe. Eine gute Auslastung ist deshalb für die Wirtschaftlichkeit zwingend. Die derzeitige Auslastung der «Kapitan Dranitsyn» von 80 bis 90 Prozent ist rentabel. Doch der unablässig steigende Ölpreis verteuert die Betriebskosten enorm. Die sechs Generatoren verbrennen Schweröl, und das nicht zu knapp: In besonders hartem Eis, das auch an Flussmündungen entsteht, wo sich Salz- und Süßwasser vermischen, verbrennt die «Kapitan Dranitsyn» bei voller Fahrleistung 90 Tonnen Schweröl pro Tag. Knapp die Hälfte ist es im lockeren Treibeis bei zügiger

Elektrodiesel-Eisbrechern rund 45'000 Franken pro Tag. Im Sommer wird so die berühmte Nordost-Passage schiffbar. Sie verbindet Murmansk via Beringstrasse, dem Tor zum Pazifik, mit Asien. Diese Strecke ist 7000 Kilometer kürzer als die Route via Ärmelkanal, Mittelmeer, Suezkanal, Singapur und dem Südchinesischen Meer nach Japan.

Im Winter jedoch ist die Nordost-Passage sogar für die stärksten Eisbrecher unbefahrbar. Doch der westliche Teil der arktischen Region Russlands, das Weisse Meer bei Murmansk, die Barents- und Kara-See sowie die grossen Flussmündungen bis zur Mündung des Jenissei sind dank Eisbrechern ganzjährig befahrbar.

Auch bei Temperaturen um die minus 50 Grad. Erst unter minus 60 Grad wirds heikel: Die Aufbauten aus Stahl, zuoberst die Navigationsbrücke, schrumpfen, es treten Spannungen auf, Fensterscheiben brechen



Hier landen: Zwei Helikopter gehören zur Standard-Ausrüstung eines jeden grösseren Eisbrechers. Sie ermöglichen schnelle Erkundungen vor Ort.



In der Kommandozone des Maschinenraums: Von hier aus wird jede Funktion des Schiffes überwacht.



Im Maschinenraum ist von den Elektrodiesel-Motoren so gut wie nichts zu sehen. Von Kohle-Schaukeln-Romantik à la «Titanic» keine Spur.

Marschfahrt von bis zu 15 Knoten. Ein voller Tank mit 2990 Kubikmetern Inhalt ermöglicht eine Selbständigkeit des Eisbrechers von mindestens 28 Tagen. 48 Mann Besatzung sind nötig um die «Kapitan Dranitsyn» zu führen.

Die «Kapitan Dranitsyn» kostete übrigens 1980 umgerechnet etwa 100 Millionen Franken. Heute wäre die sehr gut erhaltene Occasion relativ günstig für 10 Millionen Franken zu haben...

In Zukunft mit Azipod

Die Geschichte der Eisbrecher ist jung. Vor genau 106 Jahren bestellte das zaristische Russland in einer Werft in Grossbritannien den ersten Eisbrecher, die «Yermack». 1977 erreichte die russische «Arctica» als erster Eisbrecher den Nordpol. In den letzten zehn

Jahren baute das im Eisbrecherbau führende Finnland Elektrodieselschiffe mit einer neuen Antriebs-Technologie namens Azipod. Dabei ist die Schiffsschraube mit einem Elektromotor zu einer Einheit verbunden, die in einer Gondel unter dem Heck drehbar montiert ist.

In der Regel sind die Schiffe mit zwei dieser Azipods ausgerüstet. Diese sind um 360 Grad drehbar. Ein Ruder im klassischen Sinne entfällt. Richtungswechsel, Vor- und Rückwärtsfahrt sowie Manöver erfolgen durch Drehung der Azipods. Diese sind in der Wartung und im Energieverbrauch effizienter als das herkömmliche Antriebssystem. Die Murmansk Shipping Company hat bereits zwei derartige Schiffe gekauft.

Die älteren, konventionellen Eisbrecher sollen in Zukunft zu Multifunktionsschiffen umge-

baut werden, damit sie etwa als Kabelleger oder als schwimmende Kraftwerke für Baustellen im Meer dienen können.

Seit einigen Jahren schon verleiht die Murmansk Shipping Company im Hochsommer Eisbrecher auch an Reiseunternehmen, die Touristenfahrten nach Franz-Josef-Land, in die russische Arktis oder sogar zum Nordpol durchführen. Um den Ansprüchen westlicher Touristen gerecht zu werden, ist die 1980 gebaute «Kapitan Dranitsyn» in den neunziger Jahren renoviert worden und besitzt jetzt komfortable Kabinen mit Aussenfenster und Nasszellen für insgesamt 100 Gäste, eine leistungsfähige Hotelküche. Daneben bietet das Schiff seinen Gästen auch und verschiedenste Annehmlichkeiten wie Bibliothek, Vorträge und Abendkonzerte.



Bizarre Poesie aus dem Bordhelikopter: Mit halber Kraft voraus pflügt die «Kapitan Dranitsyn» (in der Bildmitte) eine Schneise durch das sich allmählich verdichtende Treibeis-Feld.

BERATUNG

PLANUNG

AUSFÜHRUNG

NEUBAU

UMBAU

REPARATURSERVICE

Kyburgstrasse 29
8037 Zürich

Tel. 01 272 66 75
Fax 01 271 97 94



ANTARCTICA + Im Reich der Pinguine

Panorama Multivision

Umfassendes Bildarchiv der Antarktis

Pingu-Shop: Verkauf von Karten, T-Shirts, Foulards etc.

www.kubny.ch

Interessiert? Kontaktieren Sie uns doch einfach!



11 Projektoren
90 Minuten



KubnyArt Heiner + Rosamaria Kubny • Ackersteinstr. 20 • CH-8049 Zürich
Tel. +41 (0) 44 342 36 60 • Fax +41 (0) 44 342 36 61 • Email: kubny@aol.com

Grosserfolg an der Fespo 2006

An der Ferien- und Sportmesse Fespo vom vergangenen Januar in Zürich war der Stand der Kubnys buchstäblich ein Renner: Die Bilder- und Video-Show «Arktis/Antarktis» wurde zum Publikumserfolg. Wie funktioniert die Installation der Videobeamer?

Von *Reto E. Wild (Text)*
und *Heiner Kubny (Bilder)*

Im unteren Bereich der Halle 1 an der Fespo in Zürich zog Polarfotograf Heiner Kubny zusammen mit seiner Frau Rosamaria alle Aufmerksamkeit auf sich. Die Sonderschau «Arktis/Antarktis» am Stand 1.004 von KubnyArt gehörte zu den meistfrequentierten der ganzen Publikumsmesse. Grund: Drei Videobeamer projizierten praktisch ohne Unterbruch einen knapp zehnminütigen Film mit beeindruckenden Bildern von den Polarregionen. «Unser Auftritt hat das Publikum, aber auch Fachleute aus der Reisebranche überrascht. Entscheidungsträger blieben an unserem Stand stehen und haben genau beobachtet, wie fasziniert die Messebesucher waren», zieht Kubny eine positive Bilanz seines Fespo-Auftritts.

Gemeinsames Drehbuch

Um die Produktion seiner Präsentation kümmerte sich Softedge Production aus Zürich. Softedge steht für weiche Kanten, respektive Übergänge, wenn mehrere Videobeamer nebeneinander projizieren. Diese

Technik kommt beispielsweise auch beim neuen Hintergrundbild der «Tagesschau» des Schweizer Fernsehens zur Anwendung. Der Aufwand, der mit Kubnys spektakulärem Auftritt verbunden war, ist geringer, als man annehmen könnte. Rob-Jan Winter von Softedge Production erklärt: «Wir haben von Heiner Kubny den Auftrag erhalten, eine Show zu produzieren. Er hat dazu die Inhalte in Form von Bildern, Videoeinspielungen sowie Musik geliefert, und danach haben wir gemeinsam ein Drehbuch erstellt.»

Panorama-Bilder

In der Gestaltung und Kreativität der Arbeit agierte Softedge Production nach einem Rohkonzept frei. «Wir können auf individuelle Wünsche rasch reagieren und im Notfall sogar noch fünf Minuten vor Präsentationsbeginn ein Logo ersetzen», verspricht Winter. Besonders erstaunlich sind zwei Tatsachen: Waren früher für eine Präsentation wie jene von Heiner Kubny an der Fespo ganze neun verschiedene und entsprechend schwere Diaprojektoren notwendig, genügen heute für eine Fläche von 6

Metern Länge und 2 Metern Höhe drei Videobeamer. Im Gegensatz zur früheren Technik muss es dazu nicht stockdunkel sein, um eine einwandfreie Projektion hinzukriegen. Und zweitens: Dank der Software Wings Platinum ist es möglich, Bewegung in die Bilder zu bringen.

Sonderschau «Arktis/Antarktis» an der Fespo 07

Das grosse Publikumsinteresse hat die Messeleitung dazu bewogen, die Sonderschau «Arktis/Antarktis» an der kommenden Fespo 07 noch einmal zu zeigen. Mehr dazu in der nächsten Ausgabe von PolarNEWS.



Der inzwischen bekannte Eisbär und der Kaiserpinguin laden zur Ausstellung.

Im hinteren Teil der Sonderausstellung, abseits vom Rummel, zeigten die Kubnys auf 150 Quadratmetern 43 atemberaubende Bilder von Landschaften und der dort lebenden Tierwelt, die Hälfte davon im Panoramaformat. Schön und geschmackvoll präsentiert auf schwarzen Wänden – eine kleine Ruheinsel inmitten des Messerrummels.

Auch der Wettbewerb hatte es in sich. Knackpunkt war die Frage 4, denn wer hätte gedacht, dass das Eis der Antarktis bis 4774 Meter dick ist? Oder die tiefste je gemessene Temperatur bei minus 89,6 Grad Celsius liegt? «Viele Besucher scheuten sich deshalb nicht, uns anzusprechen, um die Lösung zu finden. So konnten wir mit den Besuchern ins Gespräch kommen», meint Rosamaria Kubny. Fotografieren Sie auch schon digital, oder was für Filme verwenden Sie? Haben die Tiere keine Scheu? Wie kommt man da hin? Darf ich mal mitkommen als Träger oder so? Das waren die am meisten gestellten Fragen.

Reto E. Wild ist Stellvertretender
Chefredaktor des Fachmagazins
«Schweizer Touristik».



PolarNEWS möchte seinen 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 dem Meeresbiologen Prof. Dr. David Senn zwei der letzten Naturparadiese dieser Welt – die Arktis und die Antarktis.

Antarktis – 5. bis 27. November 2006

Falkland–Südgeorgien–Südorkney–Antarktische Halbinsel: Dank der beschränkten Passagierzahl von 46 Personen ist diese Expeditionsreise mit der «Aleksey Maryshev» in einer kleinen Gruppe möglich. Freuen Sie sich auf die interessante Tierwelt mit verschiedenen Pinguinarten, Seehunden, Albatrossen und vielleicht auch Walen sowie auf die einmalige Landschaftsszenerie aus Bergen und Gletschern.

1. Tag: Abflug

Flug Schweiz–Buenos Aires.

2. Tag: Buenos Aires

Ankunft in Buenos Aires, Argentinien. Am Nachmittag Stadtrundfahrt.

3. Tag: Puerto Madrin

Am Morgen Flug nach Trelew, Transfer nach Puerto Madryn. Am Nachmittag Einschiffung auf der «Aleksey Maryshev».

4. Tag: Auf See

Fahrt Richtung Falkland.

5./6. Tag: Falkland

Ankunft auf den Falklands, erstmals begegnen Sie der vielfältigen Tierwelt.

7./8. Tag: Auf See

Überfahrt nach Südgeorgien. Mit etwas Glück werden Sie während der Überfahrt Wale sichten.

9.-12. Tag: Südgeorgien

Hier bietet sich eine einmalige Landschaftsszenerie bestehend aus Bergen und Gletschern. Sie besuchen Kolonien von Königspinguinen sowie die Albatrosse und können Seehunde beobachten.

13. Tag: Auf See

Die ersten Eisberge und skurrile Eisskulpturen gleiten an Ihnen vorbei.

14./15. Tag: Südorkney

Je nach Wetterbedingung ist eine Anlandung auf den Südorkneyinseln geplant, wo auch Adélie- und Zügelpinguine leben. Besuch der Forschungsstation Orcadas.

16. Tag: Auf See

Fahrt Richtung Antarktische Halbinsel.

17.-19. Tag: Antarktische Halbinsel

Je nach Wetterbedingungen werden verschiedene Orte angefahren, unter anderem die Vulkaninsel Deception, Paradise Bay, Lemaire-Kanal oder Peterman Island.

20./21. Tag: Drake Passage

Rückfahrt nach Ushuaia. Bestaunen Sie nochmals die artenreiche Vogelwelt.

22. Tag: Ushuaia–Buenos Aires

Ausschiffen am frühen Morgen. Flug nach Buenos Aires, Transfer zum Hotel.

23. Tag: Buenos Aires–Schweiz

Transfer zum Flughafen und Rückflug Richtung Europa.

24. Tag: Schweiz

Ankunft in der Schweiz.

Programmänderungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis: ab 16'490 Franken.

Reiseleitung:

Heiner und Rosamaria Kubny
Eine PolarNEWS-Expedition in Zusammenarbeit mit OceanStar.



Arktis – Spitzbergen

5. bis 17. Juli 2007

Svalbard, wie Spitzbergen auch genannt wird, ist eine Inselgruppe zwischen dem 74. und 81. Grad nördlicher Breite. Sie setzt sich zusammen aus den Inseln Westspitzbergen, die als einzige bewohnt ist, Nordostland, Edge-Insel, Barents-Insel, Prinz-Karl-Vorland und benachbarte Inseln. Dank den Auswirkungen des Golfstromes findet man hier 160 Pflanzenarten. Spitzbergen ist auch Heimat von 130 Vogelarten, Rentieren, Polarfüchsen, Walrossen und Polarbären. Die Umrundung von Spitzbergen wird von der «Professor Multanovskiy» mit 49 Passagieren durchgeführt.

1. Tag: Abflug

Flug von Zürich nach Oslo. Übernachtung in einem Flughafenhôtel in Oslo.

2. Tag: Oslo–Longyearbyen–Isfjord

Weiterflug nach Longyearbyen. Am frühen Abend Einschiffung auf der «Professor Multanovskiy» und Fahrt durch den Isfjorden.

3. Tag: Krossfjord–Ny-Alesund

Am Morgen erleben Sie die erste Zodiakfahrt entlang des spektakulären 14.-Juli-Gletscher. 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 Woffen-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, Walrose zu sehen. In der Hinlopenstrasse, welche Westspitzbergen vom vereisten Nordauslandet trennt, stehen die Chancen gut, Bart- und Ringelrobben, Polarbären und Elfenbeinmöven zu beobachten. Geniessen Sie die verschiedenen Anlandungen und die Wanderungen in der unberührten Natur.

8. Tag: Barents-Insel und Edgoya-Insel

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

9. Tag: Bölscheoya-Insel

Besuch auf Bölscheoya 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-Fjord. Haufenweise liegen Skelette von Weisswalen am Strand, die hier im 19. Jahrhundert gejagt wurden. Weiterfahrt zum Recherchejord und Erkundung der Tundra.

12. Tag: Longyearbyen–Oslo

Rückkehr nach Longyearbyen. Flug nach Oslo und Übernachtung.

13. Tag: Oslo–Zürich

Flug von Oslo nach Zürich.

Programmänderungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis: ab 6470 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



Antarktis – Dezember 07 / Januar 08

(Datum noch nicht genau bestimmt)

Falkland–Südgeorgien–Südorkney–Antarktische Halbinsel. Freuen Sie sich auf die interessante Tierwelt mit Königs-, Esel-, Felsen-, Magellan-, Goldschopf-, Zügel- und Adéliepinguinen, Seehunden, Albatrossen und vielleicht auch Walen sowie auf die einmalige Landschaftsszenerie aus Bergen und Gletschern.

1. Tag: Abflug

Flug Schweiz–Buenos Aires.

2. Tag: Buenos Aires

Ankunft in Buenos Aires, am Nachmittag machen wir eine Stadtrundfahrt.

3. Tag: Ushuaia

Am Morgen Flug nach Ushuaia, Transfer zum Hafen. Am Nachmittag Einschiffung.

4. Tag: Auf See

Fahrt Richtung Falkland.

5./6. Tag: Falkland

Ankunft auf den Falklands, erstmals begegnen Sie der vielfältigen Tierwelt.

7./8. Tag: Auf See

Überfahrt nach Südgeorgien. Mit etwas Glück werden Sie während der Überfahrt Wale sichten.

9.–12. Tag: Südgeorgien

Hier bietet sich eine einmalige Landschaftsszenerie bestehend aus Bergen und Gletschern. Sie besuchen während vier Tagen die fantastische Tierwelt dieser subantarktischen Insel, so unter anderem die grossen Königspinguinkolonien sowie die Albatrosse, und können Seehunde beobachten.

13./14. Tag: Auf See

Die ersten Eisberge und teils skurrile Eisskulpturen gleiten an Ihnen vorbei.

15. Tag: Südorkney

Je nach Wetterbedingung ist eine Anlandung auf den Südorkneyinseln

geplant, wo auch Adélie- und Zügelpinguine leben. Besuch auf der argentinischen Forschungsstation Orcadas.

16. Tag: Auf See

Fahrt Richtung Antarktische Halbinsel. Auf der Vorbeifahrt wird versucht, auf Elephant Island bei Point Wild anzulanden. Hier wartete Shackletons Mannschaft nach dem Untergang ihres Schiffes auf Hilfe.

17.–19. Tag: Antarktische Halbinsel

Je nach Wetterbedingungen werden verschiedene Orte angefahren, zum Beispiel die Vulkaninsel Deception, Paradise Bay, Lemaire-Kanal oder Peterman Island.

20./21. Tag: Drake Passage

Rückfahrt nach Ushuaia. Bestaunen Sie nochmals die artenreiche Vogelwelt.

22. Tag: Ushuaia–Buenos Aires

Ausschiffen am frühen Morgen. Flug nach Buenos Aires, Transfer zum Hotel.

23. Tag: Buenos Aires–Schweiz

Transfer zum Flughafen und Rückflug Richtung Europa.

24. Tag: Schweiz

Ankunft in der Schweiz.

Programmänderungen bleiben ausdrücklich vorbehalten.

Preis: ab 16'500 Franken.

Reiseleitung:

Heiner und Rosamaria Kubny

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

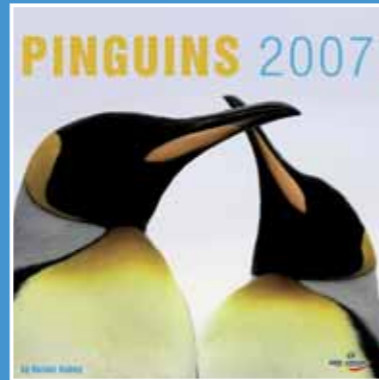
Preis: Fr. 28.- ISBN: 3-9522742-0-8



Tage-, Notiz- & Freundschaftsbuch

150 blanco-Seiten, gebunden, 23 x 18 cm
Preis Fr. 12.50

Pinguinkalender 2007



Grösse 30x60 cm
Preis Fr. 15.-



Seiden-Foulard

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



CD ANTARCTICA

Soundtrack zu «ANTARCTICA»
Komponiert von Martin Villiger
Preis: Fr. 25.-

T-Shirt Kaiserpinguine

Grössen: 146, 152, S, M, L, XL, XXL
Preis: Fr. 20.-



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

PINGUINTASCHE

aus Blache, mit Innenfach und Klettverschluss

Farben: blau und schwarz
Höhe: 30 cm / Breite: 47 cm
Preis: Fr. 55.-



Kaiserpinguin



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

Die Reise der Pinguine

DVD
2 Disc Special Edition
Sprachen: d + f

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

Auslieferung ab 6. Oktober 2006



Eiszeit...



Geführte Reise rund um Spitzbergen mit Heiner & Rosamaria Kubny.
Weitere Informationen finden Sie unter www.kontiki.ch

...finden Sie in der Arktis, der Antarktis, in Grönland und auf Spitzbergen

Sie werden überwältigt sein! Nie mehr vergessen Sie die feierliche Stille am Ende – oder am Anfang der Welt. Auch nicht die majestätisch dahin gleitenden Eisberge. Oder die Pinguine in der Antarktis und die Eisbären in der Arktis. Die Reise zu den Polargebieten unserer Erde ist eine Reise in gleichsam unendlich harte, wie zerbrechliche Welten.

Wir waren für Sie dort...



Elsbeth Hüsser
Abteilungsleiterin «Eiszeit»

- Bereiste Regionen:**
- Die Kanadische Arktis
 - Die Antarktische Halbinsel
 - Spitzbergen
 - Grönland

Walter Hugentobler
Gründungsmitglied & VR-Präsident Kontiki-Saga Reisen

- Bereiste Regionen:**
- Ross Sea in der Antarktis
 - Die Subantarktischen Inseln
 - Die Antarktische Halbinsel
 - Spitzbergen und Grönland

...deshalb versprechen wir Ihnen, dass auch Sie mit unzähligen unvergesslichen Erlebnissen nach Hause reisen werden.

Bestellen Sie den Spezialkatalog «Eiszeit» direkt bei Kontiki-Saga Reisen oder in jedem guten Reisebüro.



☎ 056 203 66 11

www.kontiki.ch

kontikisaga
Die Nr. 1 für Ferien im Norden.

Der Jäger und sein Schützling

Einst war Cornelius Cransbergen Walfänger. Heute ist er Greenpeace-Mitglied und wütend auf Japan und Norwegen. Wie der fischende Holländer vom Saulus zum Paulus wurde.

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

Ameland ist ein schöner Flecken Erde. Eine kleine Nordsee-Insel vor Westfriesland, ganz oben in Holland, 27 Kilometer lang und ein paar wenige Kilometer breit. Platz genug für vier Dörfchen, die aussehen wie zu gross geratene Modelleisenbahn-Siedlungen: winzige braune Ziegelhäuser mit winzigen roten Kopfsteinpflaster-Strassen und winzigen grünen Gärten. Der salzige Meerwind weht mal kräftiger, mal schwächer über die Dünen, aber permanent. Ebbe und Flut bestimmen den Rhythmus des Wattenmeeres, wo im Sommer abertausende Vögel brüten. Kurz: Ameland ist idyllisch. Und so ruhig, dass es auf der Insel fast nichts zu tun gibt, wenn die Fähre keine Sommerfrischler übersetzt. Ausser zur See fahren und Fische fangen, Heringe zum Einlegen und Schollen zum Braten. Doch die sind auch im sprichwörtlichen Sinne nur kleine Fische. Von der Zeit der richtig grossen Brocken, die einst Ruhm und Ehre einbrachten, gibt es auf Ameland nur noch das, was man heute Historie nennt: Die 400 Jahre alten Wohnhäuser ehemaliger Kapitäne von Walfangschiffen. Das Walfang-Museum in Ballum, Gartenzäune aus längst verwitterten Walknochen. Und Cornelius Cransbergen.

Vertrauen in die Theorie

Cor, wie er von den Insulanern genannt wird, arbeitete in den fünfziger und sechziger Jahren zehn Saisons lang auf den Schiffen der holländischen Walfangflotte und jagte die riesigen Meeressäuger in den Gewässern der Antarktis. Seine Arbeit brachte ihm grosses Ansehen ein, viel Geld und den Segen der Wissenschaftler. Heute ist er Greenpeace-Mitglied wie die meisten seiner ehemaligen Berufskollegen und setzt sich für den Schutz seiner einstigen Beutetiere ein. «Es ist eine Schande für die ganze Menschheit, dass diese wunderbaren

Tiere heute immer noch gejagt werden», schimpft Core, «schlicht und einfach eine Schande. Es gibt heute keinen Grund mehr, Wale zu jagen.»

Cor ist 78 Jahre alt, hat kräftige, ruhige Hände, buschige Augenbrauen mit tiefsitzenden, dunklen Augen. Er ist gross und immer noch von eindrücklicher Statur. Er lebt mit seiner Frau Hennie in einem dieser winzigen Ameland-Häuschen und hält ein halbes Dutzend langhaarige Dackel. Wenn er zu den Dünen geht oder in den Ferienhäuschen, die er an Touristen vermietet, zum Rechten sieht, zieht er eine grüne Wachsjacke an. Und wenn er von den grossen Walen erzählt, wie sie immer weniger werden und wegen nichts und wieder nichts ihr Leben lassen müssen, beginnen seine Augen wild und wütend zu funkeln.

Er, Cransbergen aus Nes, wütend? Wo er doch als Schiffskoch eines Walfängers selber zur fatalen Situation der Wale beigetragen hat? Cor scheut diese Frage nicht. «Wissenschaftler haben uns damals glaubwürdig in Blauwal-Einheiten vorgerechnet: Zwei Finnwale oder drei Buckelwale entsprachen einer Blauwal-Einheit. Pro Jahr könne man weltweit getrost 16'000 Blauwal-Einheiten jagen, denn jährlich wachse die Gesamtpopulation der grossen Wale um 20'000 Blauwal-Einheiten, woraus sich immer noch ein jährlicher Zuwachs von 4000 Blauwal-Einheiten ergäbe. Wir stachen also mit dem akademisch gesicherten Wissen in See, die Bestände der Wale keinesfalls zu dezimieren. Es gab klare Bestimmungen, wie gross ein Wal im Minimum sein musste, dass er geschossen werden durfte. Kapitäne, die sich nicht an die Vorschriften hielten, wurden damals noch in den Tageszeitungen getadelt. Und auf unserem Schiff waren immer mehrere Wissenschaftler an Bord, die jeden gefangenen Wal genau vermessen. Ein Blauwal zum Beispiel musste mindestens 66 Fuss lang sein. Wenigstens bei uns.» Bei anderen sei



Cornelius Cransbergen geht nicht ohne seine Wachsjacke und die Golfermütze aus dem Haus. Der 78-jährige Amelander backt gerne Süsses und hält Langhaardackel. Früher kochte er für Walfänger in der Antarktis.

das nicht so gewesen. «Russische Walfänger erzählten mir, sie hätten auf alles geschossen, was sich bewegte...»

Walfang-Tradition

Die Gewissensfrage war also geklärt, bevor sie gestellt wurde. Doch das war nur einer der Gründe, warum Cor als Walfänger anheuerte. Der andere war Ameland. «Es gab keine Arbeit hier, zumal unser Land immer noch an den schlimmen Folgen des Zweiten Weltkrieges litt», erzählt Cor. «Als mein Vater wegen einer Kinderlähmung seine Bäckerei aufgeben musste, war ich zu jung, um sein Geschäft zu übernehmen.» Cor tat das Naheliegendste, er ging zur See. Zuerst auf einem kleinen Küstenhandels-

schiff nach London, Manchester und Paris, «aber das war endlos langweilig». Seine Chance witterte er, als ihm ein Seemann anbot, auf dem Walfangschiff «Willem Barendsz» zu arbeiten, dem einzigen Mutterschiff der holländischen Walfangflotte.

Ameland war seit jeher eine Walfänger-Insel. Jahrhundertlang stachen Ameländer auf der Jagd nach Walen in See. Viele verloren dabei ihr Leben, und Kapitäne wie Hidde Dirk Kat erlangten Berühmtheit, aber alle verdienten mit diesem Handwerk gutes Geld und grosses Ansehen bei den Insulanern. Walfänger waren wilde Kerle. Cor wollte sein Glück ebenfalls versuchen. Und Wale waren damals nützliche Tiere: Aus

ihnen wurde Kerzen- und Maschinen-Öl hergestellt, Margarine und Fleisch, Elfenbein und Farben, Seifen, Salben und Suppen... Noch nach dem Ersten Weltkrieg meinte die britische Armeeführung: «Ohne das Walöl wäre die Regierung nicht in der Lage gewesen, sowohl die Ernährungsschlacht als auch die Munitionsschlacht zu schlagen.»

Auf der «Willem Barendsz»

Im Herbst 1951 ging der damals 23-Jährige in Amsterdam an Bord der «Willem Barendsz». «In Amsterdam luden wir 15'000 Kilo Munition, bevor wir nach Curaçao in See stachen, um dort Treibstoff zu tanken», erzählt Cor. Die Reise dorthin

dauerte zwei Wochen, weitere drei Wochen war die «Willem Barendsz» nach Kapstadt unterwegs. «In dieser Zeit gab es für uns nicht viel zu tun, mannsdicke Seile knüpfen und das Deck mit Holzbrettern auslegen.» Wozu der doppelte Boden nützlich war, würde Cor bald sehen.

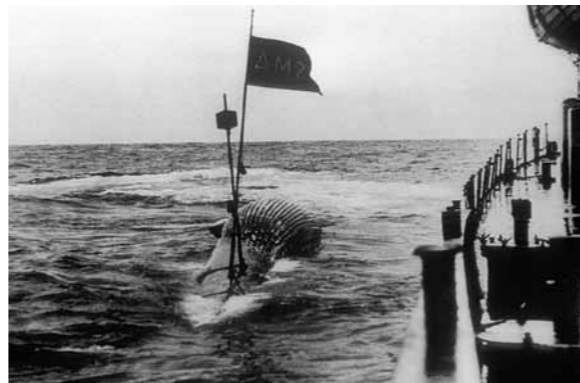
In Kapstadt lag das Schiff vor Anker, während die im dortigen Hafen eingestellten Fang- und Sammelboote klar Schiff gemacht wurden: bis zu 18 kleinere Dampfschiffe mit je 15 Mann Besatzung, die dem Mutterschiff voraus fuhren und die Wale erlegten. Zur Verstärkung der Mannschaft kamen rund 350 Südafrikaner an Bord, so dass die gesamte Crew etwa 1100 Mann zählte. Nach drei bis vier Tagen in Kapstadt



Walfangschiffe sind leicht am Steg erkennbar, der von der Brücke direkt zum Bug führt – der Weg des Kapitäns zur Kanone.



Die todbringende Kanone. Die «Pfeilspitze» bohrte sich in den Wal und detonierte in seinem Körper.



Jeder erlegte Wal wurde für die Sammelboote mit einer Fahne und einem Radar-Reflektor markiert.



Das Sammelschiff brachte die erlegten Wale zum Mutterschiff. Sie wurden an der Fluke an die Reling gebunden.



Die Beute vor der Verarbeitung: Finnwale (mit weissem Bauch) und Blauwale (mit dunklem Bauch).

legte die «Willem Barendsz» erneut die leinen los, diesmal Richtung Antarktis. Eine Woche dauerte die Fahrt dorthin.

Cor arbeitete auf dem Mutterschiff als «Hakenboy»: Mit dem krummen Messer am langen Stiel schnitt er den Walen den Speck vom Fleisch. Die von einem Sammelboot hergebrachten Wale wurden auf das Speckdeck gezogen und zerschnitten. In dicken Brocken von über zehn Kilo kam der Speck direkt in den Ofen, wo er zu Tran schmolz und in Fässer abgefüllt wurde. «Das war anstrengende und gefährliche Arbeit», sagt Cor. «Das Schiff schaukelte ja ständig. Wer von einem herabfallenden tonnenschweren Speckstück getroffen wurde, konnte leicht erschlagen werden.» Einen bis zwei Tote habe es auf dem Schiff in jeder Saison gegeben.

Das Deck war vom Fett und vom Blut so glitschig, dass die Arbeiter Nägel in ihre Schuhe schlugen, um nicht auszurutschen – die Holzbretter, mit denen das Deck ausgelegt war, gab ihnen sicheren Halt. Der entspeckte Wal wurde mit Seilwinden vorwärts gezogen zum Fleischdeck, wo ihm weitere «Hakenboys» das Fleisch von den Knochen schnitten und dieses im Schiffsbauch tiefkühlten. Auf der «Willem Barendsz» waren immer einige Japaner an Bord, die die besten Fleischstücke vom Platz kauften und japanische Schiffe orderten, die das Fleisch abholen kamen. «Die Japaner», sagt Cor, «waren übrigens immer sehr gute Seeleute.» Die Knochen wurden zu Mehl gestampft. Der Rest, die Schlachtabfälle, wurde zügig über Bord geworfen – denn der nächste Wal war buchstäblich schon im Anzug. So ging das 24 Stunden am Tag im Mehrschichtenbetrieb.

Vom Deck in die Küche

«Nach ein paar Monaten wurde ich in die Küche beordert. Ein Koch war krank, und weil der Küchenchef wusste, dass ich Bäcker gelernt hatte, bestellte er mich zu sich.» So wurde Cor zum Koch, «aber in der

Grosskombüse wurde ich wie ein Bauerntölpel behandelt, weil ich von einer kleinen Insel kam und nicht wie die meisten anderen aus den Grossstädten Amsterdam oder Rotterdam.»

Ein halbes Jahr lang kreuzte Cor auf dem Mutterschiff durch die antarktischen Gewässer, bevor die «Willem Barendsz» wieder in Kapstadt anlegte. Die Vorräte an Früchten und Gemüse waren längst ausgegangen, die mitgeführten Eier rochen schon

seit Wochen faulig. «Nach so langer Zeit auf See kam uns die Stadt vor wie das Land, in dem Milch und Honig fliessen», schwärmt Cor. Aber immerhin: 1626 Blau-, Finn-, Buckel- und Potwale hatte die Flotte gefangen und auf dem Mutterschiff verarbeitet. Jetzt ging die ganze Reise retour: Fangschiffe zum Übersommern klarmachen und zurück nach Amsterdam und von dort wieder nach Hause nach Ameland. Neun Monate war er insgesamt weg. Und zurück



Der Mann auf dem Ausguck sichtete die Wale als erster und alarmierte die Mannschaft. Er lotste auch den Steuermann und den Kapitän während der eigentlichen Jagd.

auf die «Willem Barendsz» wollte Cor auf keinen Fall. «Ich sagte meinem Chef, dass ich nächste Saison nur wieder komme, wenn ich auf einem Fangschiff kochen darf.»

Kein Problem: Drei Monate später ging Cor erneut an Bord der «Willem Barendsz», fuhr nach Kapstadt und wurde Koch eines Fangschiffes. Die Fangschiffe fuhren dem Mutterschiff einen bis zwei Tage voraus auf der Suche nach Walen. Hatte der Späher auf dem Ausguck die weissen Fontänen der Meeresriesen gesichtet, lotste er das Boot Richtung Wale. War das Schiff nahe genug dran, begab sich der Kapitän von der Brücke via einen direkten Steg an den Bug, denn ausschliesslich ihm war es vorbehalten, die Kanonenharpune abzufeuern. Der Späher im Ausguck lotste jetzt sowohl das Schiff als auch den Kapitän: Von Ausguck herab konnte er am besten abschätzen, wann für den Schützen der ideale Moment für seinen tödlichen Schuss kam.

Mit einem lauten Knall feuerte der Kapitän die Kanonenharpune. Das Geschoss bohrte sich in den Körper des Wales und detonierte in seinem Inneren. «Ein guter Schütze

brauchte nur einen Schuss pro Wal», sagt Cor. «Aber ich habe Kapitäne erlebt, die mussten fünf Mal schiessen, bis der Wal tot war.» Das verendete Tier wurde mit Seilen und Haken zu den Planken gezogen, wo ihm mit Schläuchen Luft in den Körper gepumpt wurde, damit es nicht sinkt. Der Funker meldete den Fang an das Sammelschiff, der Wal wurde mit einer Flagge und einem Radar-Reflektor markiert. Und weiter ging die Fahrt durchs eisige Wasser auf der Suche nach dem nächsten Opfer. Ununterbrochen Tag und Nacht, sechs Monate lang. Cor kochte derweil für seine Männer. Proviant vom Mutterschiff. Und natürlich Walfleisch. «Gebraten schmeckt es wie Rindersteak. Aber man muss es essen, solange es heiss ist, sonst bekommt es einen tranigen Geschmack.» Er servierte seinen Männern frisches Brot und süssen Kuchen, das gebührte seiner Bäcker-Ehre.

Ein reicher Mann

Wieder zu Hause in Nes, konnte Cor Geld zählen. Sehr viel Geld, denn auf einem Fangschiff verdiente er mehr als auf dem

Mutterschiff. Abgerechnet wurde mit Fixum und in genauestens nach Dienstgrad abgestuften Anteilen an Provision pro erlegten Wal. Für ihn, den Koch, 7,69 Cent plus noch mal soviel «Jägerbonus» pro 180-Liter-Fass Tran, 10,38 Cent pro Tonne Knochenmehl, 14,43 Cent für jede Leber. So kam er in der achtmonatigen Jagdsaison 1958/59 bei 219 erlegten Walen auf einen Lohn von 6016.08 holländischen Gulden. Das entspricht 752 Gulden pro Monat – plus, wenn man so will, Kost und Logis. Eine astronomisch hohe Summe. Cor: «In den Monaten zu Hause arbeitete ich auf der Fähre. Dort verdiente ich gerade mal 240 Gulden pro Monat, also einen Drittel des Walfängerlohnes.» Wenn man die Löhne dieser Saison aufrechnet auf 1100 Mann Besatzung und die Betriebskosten für das damals grösste Walfang-Mutterschiff der Welt und deren Fangschiffe bei einem Gesamt-Jagdertrag von 2190 Walen, wird klar, wie lukrativ der Walfang damals war.

Mit 6000 Gulden konnte sich Cor damals etwa ein halbes Haus kaufen. Bald hatte er das Geld für sein erstes Haus beieinander. Er



«Hakenboys» schnitten mit krummen Klingen und Kränen den Wal in Stücke. Ein Blauwal ist bis zu 200 Tonnen schwer. Eine anstrengende und gefährliche Arbeit.



NATIONAL GEOGRAPHIC

Freuen Sie sich auf spektakuläre Naturdokumentationen, aufregende Expeditionen, Einblicke in fremde Kulturen und hinreissende Tieraufnahmen. Gleichzeitig stellt Ihnen «NATIONAL GEOGRAPHIC» Forschungsprojekte vor, welche die Welt von morgen prägen werden.

Mit Ihrem «Ja» zum Abonnement sichern Sie sich gleichzeitig Ihre Wahlprämie.

Ein Pinguin-Kalender oder ein T-Shirt.



ANMELDUNG



Ja, ich profitiere gleich vom vorteilhaften Jahresabopreis und erhalte **13 Ausgaben (ein Heft gratis)** für nur **Fr. 88.80** (statt Fr. 99.60).

Wahlprämie: Kalender T-Shirt (Grössen: S, L, XL, XXL)

Name/Vorname _____

Strasse _____ PLZ/Ort _____

PLZ/Ort _____

Telefon _____ Datum/Unterschrift _____ KUB205 _____

Am einfachsten geht's per

Tel. 041 329 22 71 • Fax 041 329 22 04

Lesag AG, Leser-Service, Postfach, 6002 Luzern

vermietete es an Touristen und verdiente noch mehr Geld. «Nach zehn Walfang-Saisons besass ich zehn Ferienhäuschen auf Ameland», erzählt Cor stolz, und seine Brust schwillt ein wenig an. Eine Investition, die seine Altersvorsorge geworden ist: Noch heute vermietet er die gemütlichen Reetdachhäuschen an Gäste.

Jahre später wurde immer offensichtlicher, dass sich die Blauwaleinheiten-Theorie der Wissenschaftler eine Lüge war. Die Wale wurden immer weniger. Die grosse Jagd rentierte nicht mehr, weder für die Walfänger noch für den Staat. Und immer mehr Produkte konnten inzwischen auch ohne Wale hergestellt werden. 1963 stieg Cor aus. Er hatte ja mittlerweile mit seinen Ferienhäuschen ein sicheres Einkommen. Ein Jahr später stellte Holland den Walfang ein. 1966 wurde die «Willem Barendsz» verkauft, erst nach Südafrika, wo sie zur schwimmenden Fischmehl-Fabrik umgerüstet wurde. 1973 verkauften sie Südafrikaner das Schiff an die Koreaner.



Noch auf dem Deck kauften japanische Seeleute die besten Fleischstücke. In Japan gilt Walfleisch bis heute als Delikatesse.



Was vom Wal übrig bleibt: Gedärm und Barten wurden als Schlachtabfälle ins Meer zurückgeworfen. (Archivbilder: Cornelius Cransbergen und Cornelius Krijnen).



Cornelius Cransbergen und PolarNEWS-Redaktor Christian Hug halten eine Markierfahne: AM 1 steht für Amsterdam, Fangschiff Nummer Eins. 12 steht für den zwölften erlegten Wal.

1975 behinderten Greenpeace-Aktivisten im Nordpazifik zum ersten Mal mit Zodiaks Walfangschiffe.

Heute ist Cornelius Cransbergen ein zufriedener Mann. Er ist seit 36 Jahren mit Hennie verheiratet, die beiden Töchter sind längst ausgeflogen. Im winzigen Wohnzimmer steht eine Vitrine mit geschnitzten Potwalzähnen und einem Blauwal-Ohrknochen. An der Wand hängt ein Hakenmesser. Im Bücherregal stehen Ordner mit fein säuberlich sortierten Lohnabrechnungen der «Willem Barendsz» und sein Menü-Heft aus der damaligen Zeit. An Weihnachten 1961

gabs Gemüsesuppe, Kartoffeln mit Jus, Tournedos, Grüne Bohnen und Orangen zum Dessert.

«Ich fühle mich nicht schuldig, dass die Wale heute vom Aussterben bedroht sind», sagt Cor. «Damals war alles anders. Aber ich habe eine Stinkwut auf Länder wie Japan und Norwegen, die heute noch mit faden-scheinigen Begründungen Wale jagen.» Vor drei Jahren reiste Cor mit Hennie auf einem Kreuzschiff in die Antarktis. «In Gebieten, wo wir früher Hunderte von Walen sichteten, sah ich auf der Kreuzfahrt nur noch zwei weisse Fontänen.»



Souvenirs aus der Walfangzeit lagern in der Wohnzimmer-Vitrine: geschnitzte Walknochen und verzierte Potwal-Zähne.

Die IWC und wir

Die Internationale Walfangkommission setzt sich zwar für den Schutz der Wale ein. Sie lässt aber zu, dass einzelne Mitglieder trotzdem Wale jagen. Das müssen wir nicht tatenlos hinnehmen.

In der Vergangenheit und auch heute gilt der Mensch als hauptsächliche Gefahr für die Wale. Während der Zeit des industriellen Walfangs von etwa 1850 bis 1965 sind die grossen Walbestände stark dezimiert worden. 1864 wurde jene Harpune erfunden, die sich von einem Schiff aus abfeuern lässt. Länder wie Holland, Norwegen, USA, England, Japan, Deutschland, Südafrika, Australien und Island operierten zunächst von Wal-Verarbeitungs-Fabriken auf dem Land aus.

Ab 1920 kamen Fabriksschiffe hinzu, welche die erlegten Wale auf hoher See verarbeiteten. So erhöhten sich die jährlichen Fänge von etwa 14'000 auf 40'000 Tiere. Auf diese Weise wurden die Bestände der grossen Wal-Arten auf gerade mal 10 Prozent der ursprünglichen Grösse reduziert.

Von mehr als einer Viertelmillion Blauwale sind noch etwa 11'000 übriggeblieben. Von ursprünglich 30'000 Grönlandwalen blieben noch 3000. Angesichts dieser traurigen Entwicklung gründeten Wal fangende Länder 1946 die Internationale Walfangkommission (IWC, International Whaling Commission). Die Kommission hat es sich zur Aufgabe gemacht, die völlige Ausrottung der Walbestände zu verhindern. Es soll durchaus noch gejagt werden, aber so reguliert, dass die derzeitigen Bestände nicht nur erhalten bleiben, sondern sich sogar langsam erholen können.

Nur zum Teil wirksam

Bei einigen Arten gelingt dies tatsächlich, etwa beim Grönlandwal, dem Südlichen Glatwal und dem Grauwal. Die IWC ist also ein «Jagdverein», der die Erhaltung und langsame Erholung der Bestände zum Ziel hat. Innerhalb der IWC gibt es den «wissenschaftlichen Ausschuss» (Scientific Committee), dessen Aufgabe es ist, Wale zu zählen und die Bestände weltweit zu erfassen. Der Ausschuss muss auch einen «Managementplan» (Management Procedure) zuhanden der Kommission vorschlagen.

Seit 1986 gilt ein Moratorium für den kommerziellen Fang von Grosswalen. Die Länder

Japan und Norwegen bewegen sich allerdings ausserhalb der Regeln, indem zum Beispiel für «wissenschaftliche Zwecke» gejagt wird. Durchaus «legal» übrigens, denn das ist die Crux der IWC: Erklärt sich ein Mitgliedland bei einem Beschluss der Kommission mit demselbigen nicht einverstanden, muss es sich auch nicht daran halten.

Immerhin wurde bis heute noch keine einzige Wal-Art ausgerottet. Dennoch gibt es Arten, deren Tage bald gezählt sein dürften. So leben im nördlichen Subpolargebiet nur noch etwa 300 Nördliche Glatwale, auch Nordkaper genannt. Im Norden der Sea of Cortez sind vom Vacquita-Schweinswal nur noch wenige hundert Tiere übriggeblieben. Schlecht geht es auch den Flussdelphinen, so dem Indusdelphin in Pakistan oder dem Baiji in China.

So widerlich der Walfang auch ist: Lediglich etwa 5 Prozent dieser Meeressäuger sterben heute durch Menschenhand. Die weitaus meisten Wale verenden an den Folgen der Übernutzung der Ozeane, die überfischt und vergiftet werden. Wenn sich Wale oder Delphine in den kilometerlangen Fischernetzen verheddern, ertrinken sie. Dass auch zahlreiche Gifte ins Meer gelangen und sich dort anreichern, wird zum Problem. Oft enthalten gestrandete tote Wale Umweltgifte wie DDT und PCB und Schwermetalle wie Quecksilber und Cadmium in hohen Konzentrationen.

Auch zunehmender Verkehr und Lärm auf den Weltmeeren sind ein Problem. Und schliesslich hat die globale Klimaerwärmung eine negative Wirkung: die Erwärmung gewisser Teile des Ozeans führen zu veränderten Meeres- und Nahrungsströmen. Die Hauptgefahr für Wale und eigentlich alle anderen Meeresorganismen droht durch die masslose Übernutzung der Ozeane durch den Menschen und durch die Plünderung unseres Planeten überhaupt.

Was können wir tun?

Es sind weitgehend unbequeme Dinge, die wir zum Schutz der Wale und sämtlicher Meeresorganismen tun sollten: Wir müssten unseren Lebensstil massiv ändern. Etwa die



Ein aktuelles Bild: Greenpeace-Aktivisten stören ein japanisches Walfang-Mutterschiff. Die Walfänger wehren sich mit massiven Wasserstrahlen gegen die Tierschützer. (Bild: Greenpeace)

Klimaerwärmung durch eine massive Reduktion im Gebrauch von fossilen Brennstoffen bremsen. Die Walfangländer wirtschaftlich boykottieren. Durch mässigen Konsum von nachhaltig bewirtschafteten Fischbeständen den Stress und die Gier in der Fischerei überhaupt abbauen helfen. Länder und Gebiete unterstützen, die Wale und andere Meeresorganismen schützen. Das Problem der menschlichen Überbevölkerung und den dadurch verursachten Ressourcenverschleiss ernst nehmen.

Bei allem Alarm darf die Faszination aber nicht zu kurz kommen. Wale schützen wir besser, wenn wir sie kennen. Respektvolle Walbeobachtung mit viel wissenschaftlicher Information kreiert ein starkes Bewusstsein in vielen Menschen und eine Zuneigung zu den grossartigen Phänomenen der Natur. Wir werden letztlich nur das schützen, was wir lieben!

Ocean Defender

Die weltweit operierende Umweltorganisation Greenpeace setzt sich seit Jahren immer wieder mit spektakulären Aktionen für den Schutz der Wale ein, indem Mitglieder unter Gefährdung ihres eigenen Lebens mit Schnellboten die Waljäger in ihrer Arbeit stören. Wer sie unterstützen möchte, kann Ocean Defender, Ozean-Verteidiger werden. Mehr unter www.sosweltmeer.ch.



Prof. Dr. David G. Senn ist Meeresbiologe an der Universität in Basel und seit 1991 Mitglied der wissenschaftlichen Ausschusses der IWC. Er lebt am Vierwaldstättersee.

www.sosweltmeer.org
www.greenpeace.ch

Küstenseeschwalbe (*Sterna paradisaea*)

Grösse: bis 38 cm

Gewicht: bis 120 g

Lebenserwartung: bis 11 Jahre

Küstenseeschwalbe



Von Heiner Kubny (Text und Bilder)

Die Küstenseeschwalbe ähnelt stark der Flusseeeschwalbe. Ihr Gefieder ist weiss bis hellgrau gefärbt. Im Prachtkleid ist der Schnabel der Küstenseeschwalbe einheitlich rot gefärbt, ohne deutlichen schwarzen Spitzenabschnitt wie bei der Flusseeeschwalbe. Die schwarze Kopfkappe reicht nur bei der Flusseeeschwalbe bis weit in den Nacken, während sie bei der Küstenseeschwalbe kürzer ist. Die letztere hat im Vergleich zur ersteren sehr kurze Beine, dafür aber um so längere Schwanzfedern. Aber auch mit diesen Merkmalen sind die beiden Arten nur schwer zu unterscheiden.

Küstenseeschwalben werden in der Regel zehn bis elf Jahre alt. Das älteste Tier, das Zugvogelforscher beringt haben, wurde allerdings stolze 34 Jahre alt. Es brütete auch im hohen Alter noch.

Lebensraum

Die Küstenseeschwalbe kommt in allen Ländern rund um den Nordpol vor und bevorzugt als Stosstaucher in der Regel klare und vegetationsarme Küstenabschnitte. Sie lebt bis auf wenige Ausnahmen ausschliesslich in Meeresnähe.

Fortpflanzung

Die Jungvögel werden mit drei bis fünf Jahren geschlechtsreif, wobei die Mehrzahl im vierten Jahr das erste Mal brütet – und zwar in lockeren Kolonien mit bis zu 1000 Tieren, in denen die Nester mehrere Meter

voneinander entfernt liegen. Die Brutplätze werden meist im Mai bezogen und befinden sich auf spärlich bewachsenem Untergrund. In Sanddünen und Kiesbetten wird das Nest in eine dem Körper des Vogels angepassten Mulde angelegt, die nur sparsam mit Halmen ausgekleidet wird.

Die Vögel zeigen um diese Zeit die Fischbalz mit besonders schönen Posen: Das Männchen umläuft mit einem Fisch im Schnabel die Umworbene und übergibt ihr die Beute. Während sie das Geschenk verzehrt, steht er mit gespreizten Flügeln daneben. Im Mai und Juni legt das Weibchen zwei 4 Zentimeter grosse Eier, nur selten werden drei Eier gelegt. Die Brutzeit beträgt 20 bis 22 Tage. Beide Eltern brüten und verteidigen notfalls die Brut mit Sturzflug-Angriffen. Die Jungvögel sind nach drei bis vier Wochen flügge.

Nahrung

Als Meeresvogel ist die Küstenseeschwalbe ein besonders geschickter und erfolgreicher Stosstaucher. Sie erbeutet kleine Fische, Wasserinsekten, Krebse. Beim so genannten Stosstauchen wird die Wasseroberfläche zunächst in einem langsamen Suchflug sorgfältig abgesucht. Hat die Küstenseeschwalbe eine Beute entdeckt, kippt sie mit halbgeschlossenen Flügeln plötzlich in die Senkrechte ab und stösst im steilen Winkel nach unten. Der Vogel taucht vollständig unter Wasser, kommt aber nach kurzer Zeit wieder hervor.

Das visuelle Jagen ist den Tieren nicht angeboren: Jungvögel müssen lernen, die Brech-



Grau-in-Grau-Farbtöne mit roten und einem schwarzen «Tupfer» verhelfen dem Vielflieger zu einer perfekten Tarnung. Die Küstenseeschwalbe ist von der Flusseeeschwalbe kaum zu unterscheiden.

ung durch das Wasser zu berechnen, was nicht immer klappt: Viele «Lehrlinge» ertrinken, weil sie zu tief oder falsch tauchen. In ihren Winterquartieren auf der Südhalbkugel lebt sie fast ausschliesslich vom Krill, den als Plankton im Wasser treibenden Kleinkrebsen, von denen sich auch manche Walarten ernähren.

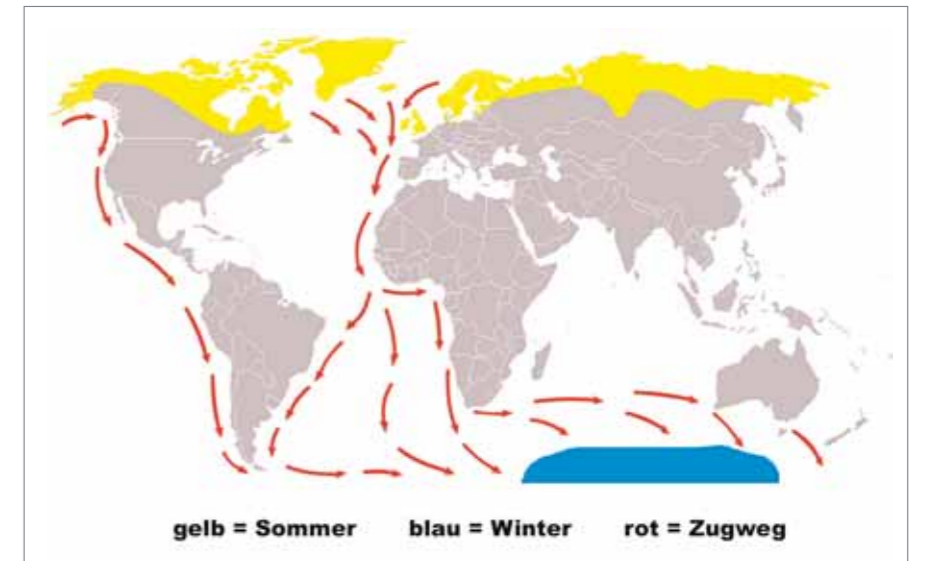
Zugvogel der Extreme

Die Küstenseeschwalbe ist der Zugvogel mit dem längsten Zugweg. Ihre Winterquartiere liegen am Rand der antarktischen Packeiszone zwischen dem 55. und 70. südlichen Breitengrad im Süden des Atlan-

tischen und Indischen Ozeans, in der Weddell Sea und vor der Antarktis.

Die Vögel legen auf ihren Zug von den arktischen Brutplätzen in die antarktischen Überwinterungsgebiete eine Strecke von 35'000 bis 40'000 Kilometer zurück – das entspricht der Länge des Äquators! Beide Lebensräume bieten in den Sommermonaten ein reichhaltiges Nahrungsangebot. Durch die Ausnutzung der polaren Sommer von Arktis und Antarktis haben die Küstenseeschwalben den zusätzlichen Vorteil, dass in ihrem Lebensraum in insgesamt acht Monaten die Sonne nicht untergeht und sie (theoretisch) 24 Stunden am Tag auf Nahrungssuche gehen können. Die Küstenseeschwalbe verbringt mehr Zeit bei Tageslicht als jedes andere Tier der Welt.

Der Wegzug aus den Brutgebieten setzt bereits Ende Juli ein, erreicht im August seinen Höhepunkt und endet im September. Die Küstenseeschwalben Kanadas, Grönlands, Skandinaviens und Westsibiriens folgen den Küsten, überfliegen aber auch den Atlantik und überwintern schliesslich in der Treibeiszone der Antarktis. Die Vögel Ostsibiriens und Alaskas überfliegen zudem nicht auf dem kürzesten Weg, an Japan vorbei, den Pazifik, sondern ziehen entlang der Westküste von Nord- und Südamerika gen Süden.



Erblickt die Küstenseeschwalbe im Suchflug eine potentielle Beute, setzt sie unvermittelt zum Sturzflug an. Sie klappt die Flügel ein und stösst ins Wasser.



In einem Jahr fliegt die Küstenseeschwalbe fast einmal um die Erde – während drei Vierteln der Zeit herrscht Tageslicht. (oben)

In der Regel zwei Eier legt das Weibchen pro Jahr. Sie sind in der Erdmulde optimal getarnt. (unten)

Ab 6. Oktober 06 auf dem Markt erhältlich – der Oscar-Prämierte Film.

Die Reise der Pinguine

Fr. 36.– inklusive Porto & Verpackung

DVD 2 Disc Special Edition

Sprachen: Deutsch (DD5.1) – Französisch (DD5.1)
Audiokommentar von Luc Jacquet, isolierte Musik & Geräuschspur

Bonusmaterial:

- Trailer
- Über die Produktion des Filmes
- Von Pinguinen und Menschen.
Überleben im ewigen Eis (53 Minuten)
- Frühling in der Antarktis (52 Minuten)
- Making of (46 Minuten)
- Regisseur Luc Jacquet (5 Minuten)
- Vorbereitung in der Schweiz (4 Minuten)
- Die Musik der Filmes (9 Minuten)
- Interview mit den Sprechern der französischen Fassung (20 Minuten)
- Fotogalerien

Jetzt bestellen unter:
www.pinguine.ch
oder
044 342 36 60
Auslieferung ab 6. Okt. 06



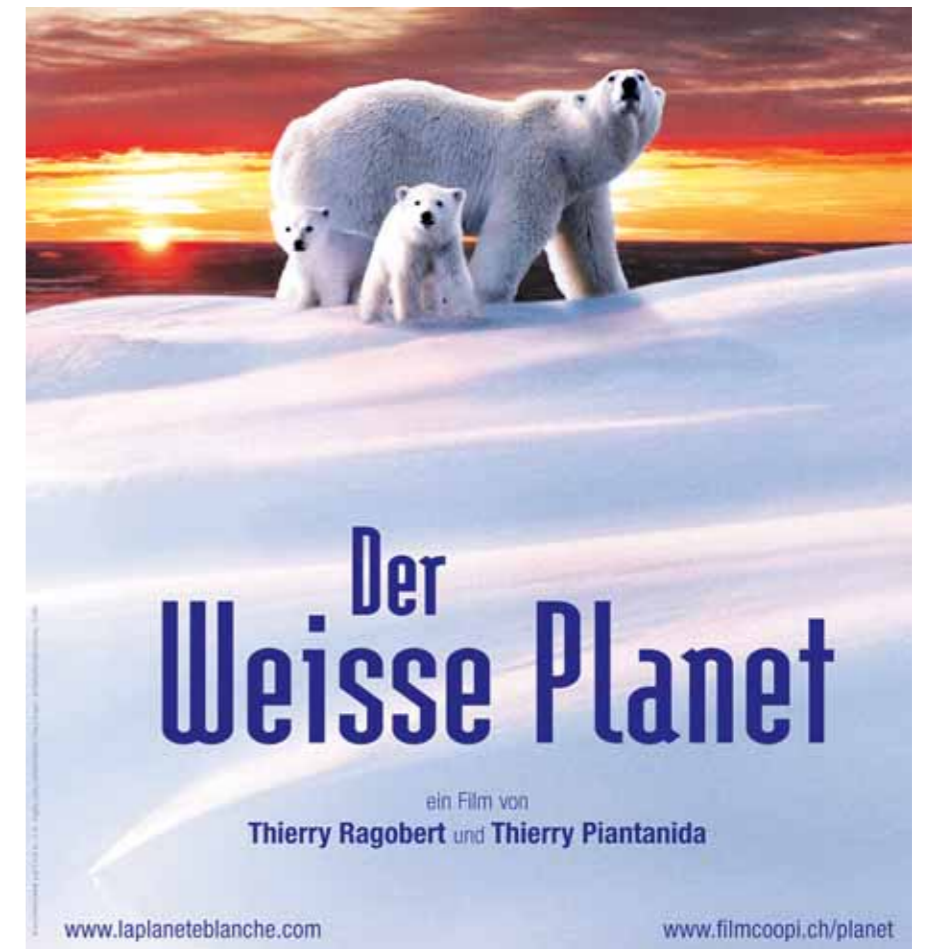
Der weisse Planet

Das hat man so noch nie gesehen: «Der weisse Planet» ist ein Kinofilm über die Tierwelt der Arktis mit schlichtweg sensationellen Aufnahmen. Im kommenden Dezember im Kino. Und PolarNEWS wird das Programmheft zum Film!

Im Team waren lauter Spezialisten, die schon so bewegende Tierfilme wie «Mikrokosmos» und «Die Reise der Zugvögel» gefilmt haben.

Von Christian Hug (Text) und Filmcoopi (Bilder)

Kitzkleine Eisbär-Babys in der Schneehöhle, Polarfüchse auf Lemmingjagd, Walrosse säugen ihre Jungen unter Wasser, Moschusochsen krachen ihre Köpfe gegeneinander... Die beiden französischen Filmemacher Thierry Ragobert und Thierry Piantanida filmten drei Jahre lang mit fünf Kamerateams in den endlosen Weiten der Arktis und trugen über 1000 Stunden Filmmaterial zusammen – aus den besten Szenen ist der Kinofilm «Der weisse Planet» entstanden, der Ende Dezember in unsere Kinos kommt. Wenn wir die Erde aus dem Weltall so betrachten, dass der Nordpol im Mittelpunkt steht, erscheint sie als weisser Planet. Vielleicht aber nicht mehr allzu lange, denn aufgrund der Klimaerwärmung schmilzt das Eis... Thierry Ragoberts und Thierry Piantanidas Film dokumentiert, wie es im hohen Norden Kanadas, in den Eiswüsten Grönlands, in der Tundra Sibiriens und im Packeis des Polarmeers aussieht – und vor allem, welche erstaunlichen Lebensformen sich in diesem rauen Teil der Erde entfalten haben. Mit ihren Kameras gehen die Filmer so nahe wie noch niemand zuvor und fangen sensationelle Bilder ein.



GRATIS

PolarNEWS
Die Zeitschrift über polare Regionen.
Wissenswertes über die Tierwelt, Menschen und Expeditionen in unbekannte Gebiete um den Nord- und Südpol.

Zu bestellen bei:
Redaktion **PolarNEWS**
Ackersteinstr. 20, CH-8049 Zürich
Mail: redaktion@polar-news.com
Tel.: 044 342 36 60 oder Fax: 044 342 36 61

www.polar-news.com



Der französische Polarforscher Jean-Louis Etienne begleitete die Dreharbeiten. Er spricht in der französischen Originalversion auch den Kommentar.

Einen eindrücklichen Vorgeschmack auf das cineastische Erlebnis bietet das gleichnamige Buch zum Film, das beim Gerstenberg-Verlag erschienen ist. Auch der Soundtrack von Bruno Coulais, der die Bilder weitgehend mit Gesängen und Legenden der Inuit musikalisch untermalt, ist bereits erhältlich, er erschien beim Label Naïve/Musikvertrieb. Auch eine Website zum Film gibt's schon, allerdings erst auf Französisch: www.laplaneteblanche.com

PolarNEWS wird wie schon beim Kino-Ereignis «Die Reise der Pinguine» Film-partner von «Der weisse Planet», also das Heft zum Film: Mit ausführlichen Hintergrundberichten, Making-Of-Reportagen und Interview mit den Filmemachern. PolarNEWS Nummer 5 erscheint im Herbst.

Die PolarNEWS-Crew

Heute mit Peter Balwin

Es war ein eisiger Treffpunkt dort oben auf 80 Grad nördlicher Breite, als ich vor etlichen Jahren Rosamaria und Heiner Kubny auf einer ihrer ersten Spitzbergen-Expeditionen an Bord «meines» Schiffes begrüßen konnte. Seither halten wir Kontakt (schliesslich wohnen wir keine 4 Seemeilen voneinander entfernt...), und wir sind uns weitere Male im Eis begegnet: die Kubnys als engagierte Fotografen, ich als Polarreiseleiter.

Heute schreibe ich in PolarNEWS regelmässig über Neues aus der Forschung und portraitiere gelegentlich Tierarten aus Nord und Süd, in dieser Ausgabe die Moschusochsen. Meine Liebe für die Kühlstrichregionen der Erde erwuchs über viele Umwege. Zu Anfang standen die Bücher von Globi, Karl May, Jack London, Nansen und Amundsen. Derart optimal vorbereitet, wagte ich mich mit 22 Jahren auf eine 2-jährige Weltreise.

Dann folgten erste Reisen nordwärts: Alaska, Westgrönland – und immer mit viel Wandern, Zelten und wenig Duschen. Doch brauchte das Polarvirus noch ein paar Jährchen Inkubationszeit. Nach längeren beruflichen Abstechern in die Reisebranche und zu den Medien als Redaktor einer populär-wissenschaftlichen Naturschutz-Zeitschrift wandte ich mich dann vollends polwärts und heuerte hauptberuflich bei der holländischen Firma Oceanwide Expeditions an.

Zuerst als Tundraführer und Vortragsreferent, später als «Expedition Leader». So sind mittlerweile gegen 75 Fahrten auf eisverstärkten, ehemaligen Forschungsschiffen in den Polargebieten zusammengekommen, mit unzähligen Stunden Tierbeobachtungen und gegen 800 Landungen an menschenleeren Küsten. Spitzbergen, Franz-Josef-Land, Grönland und die Antarktische Halbinsel sind zur zweiten Heimat geworden. In Spitzenzeiten fuhr ich jährlich vier bis fünf Monate auf den Schiffen. Heute versuche ich, auch in der Schweiz wieder Wurzeln zu schlagen, und arbeite deshalb zwischen den Polarsaisons als Wanderleiter in den Alpen und als Referent für das Polarreisebüro Oceanstar in Zürich.

Mehr über meinen Job in der Kälte:

www.antarktis-lexikon.ch, dort unter «Arbeiten in der Kälte» und «Die Sommer der klammen Finger».



Oceanstar – der führende Polarspezialist

Gruppenexpeditionen Arktis & Antarktis 2006–2008

| Arktis | Antarktis |
|--|---|
| Eisbrecher-Expedition Franz Josef Land 16.–29.7.2006 Flug Schweiz–Helsinki–Murmansk vv, Schiffsexpedition mit dem Eisbrecher in die Russische Arktis (bekannt für Eisbären). Schiff: Kapitan Dranitsyn Oceanstar-Reiseleitung: Dr. Prof. David Senn (Prof. für Zoologie an der Uni Basel) | Expedition Antarktis I (PolarNews-Leserreise) 5.11.–28.11.2006 Flug Schweiz–Buenos Aires–Trelew vv, Schiffsexpedition zu den Falkland Inseln, Südgeorgien, Südorkney-Inseln und der Antarktischen Halbinsel. Schiff: Aleksey Maryshev PolarNews-Reiseleitung: Heiner und Rosamaria Kubny |
| Expedition Spitzbergen, Weisses Meer 30.6.–18.7.2007 Flug Schweiz–Oslo–Tromsø vv, Schiffsexpedition nach Spitzbergen und zum ersten Mal ins Weisse Meer (Russisches Festland–Anzerski, O. Solowezki, Archangelsk) Schiff: MS Hanseatic Oceanstar-Reiseleitung: Peter Balwin (langjähriger Expeditionsleiter Arktis und Antarktis) | Expedition Antarktis III 2.2.–24.2.2007 Flug Schweiz–Buenos Aires–Ushuaia vv, Schiffsexpedition Falkland–Südgeorgien–Südorkney–Antarktische Halbinsel. Schiff: Peregrine Voyager Oceanstar-Reiseleitung: Michael Wenger (Meeresbiologe) |
| Eisbrecher-Expedition Spitzbergen und Franz Josef Land (PolarNews-Leserreise) 12.7.–25.7.2007 Flug Schweiz–Longyearbyen vv, 2 Übernachtungen in Oslo, Schiffsexpedition mit dem Eisbrecher über Spitzbergen, Victoria Island zu Franz Josef Land. Schiff: Kapitan Dranitsyn Mit PolarNews-Reiseleitung ab/bis Schweiz | Expedition Patagonien und Antarktis 12.11.–2.12.2007 Flug Schweiz–Buenos Aires vv, Expeditions-Kreuzfahrt nach Patagonien, Punta Arenas (Chile), Antarktische Halbinsel. Diese Reise läuft für Hapag Lloyd zudem als GEO-Expedition. Schiff: MS Bremen Mit Oceanstar-Reiseleitung ab/bis Schweiz |
| Expedition Kanadische Arktis und Grönland 15.7.–30.7.2007 Flug Schweiz–Hannover–Kangerlussuaq vv, Schiffsexpedition nach Baffin Island, Grönland Westküste u.a. mit Diskobucht. Schiff: MS Bremen Mit Oceanstar-Reiseleitung ab/bis Schweiz | Expedition Antarktis-Südgeorgien 22.1.2008–13.2.2008 Flug Schweiz–Buenos Aires vv, Expeditions-Kreuzfahrt zu den Falkland Inseln, Südgeorgien (u.a. Seebären, See-Elefanten, Königspinguine), Südorkney- und Südshetland-Inseln, Antarktische Halbinsel. Schiff: MS Bremen Mit Oceanstar-Reiseleitung ab/bis Schweiz |

Alle weiteren Expeditionen mit der MS Bremen und der MS Hanseatic in die Arktis 07 und in die Antarktis 07/08 sind ab sofort buchbar. Für nur kurze Zeit (Ende Aug. 06 bzw. Ende Okt. 06) halten wir für Sie eine gewisse Anzahl Kabinen bereit. Früh buchen lohnt sich!
 Anfragen und Vorreservierungen für alle weiteren Expeditionen/Schiffe in die Arktis 07 sowie Antarktis 07/08 nehmen wir schon jetzt unverbindlich entgegen! Verlangen Sie unseren Polarreisen-Katalog.

Sämtliche Preise und Leistungen für obige Angebote erhalten Sie unter Telefon 044 466 68 88 oder per email an: ocean@oceanstar.ch, www.oceanstar.ch, sowie in jedem guten Reisebüro.



oceanstar

Ihr Spezialist für Expeditionen in die Arktis & Antarktis von Travelhouse

DAS WOHLFÜHLREZEPT BEI POLARER KÄLTE.

HEIZÖL

GREENLIFE®
 ÖKO PLUS®
 EXTRA LEICHT

Telefon 0844 000 000 • www.migrol.ch

JETZT AUFFÜLLEN:
 HEIZÖLTANK UND
 CUMULUS-KONTO.

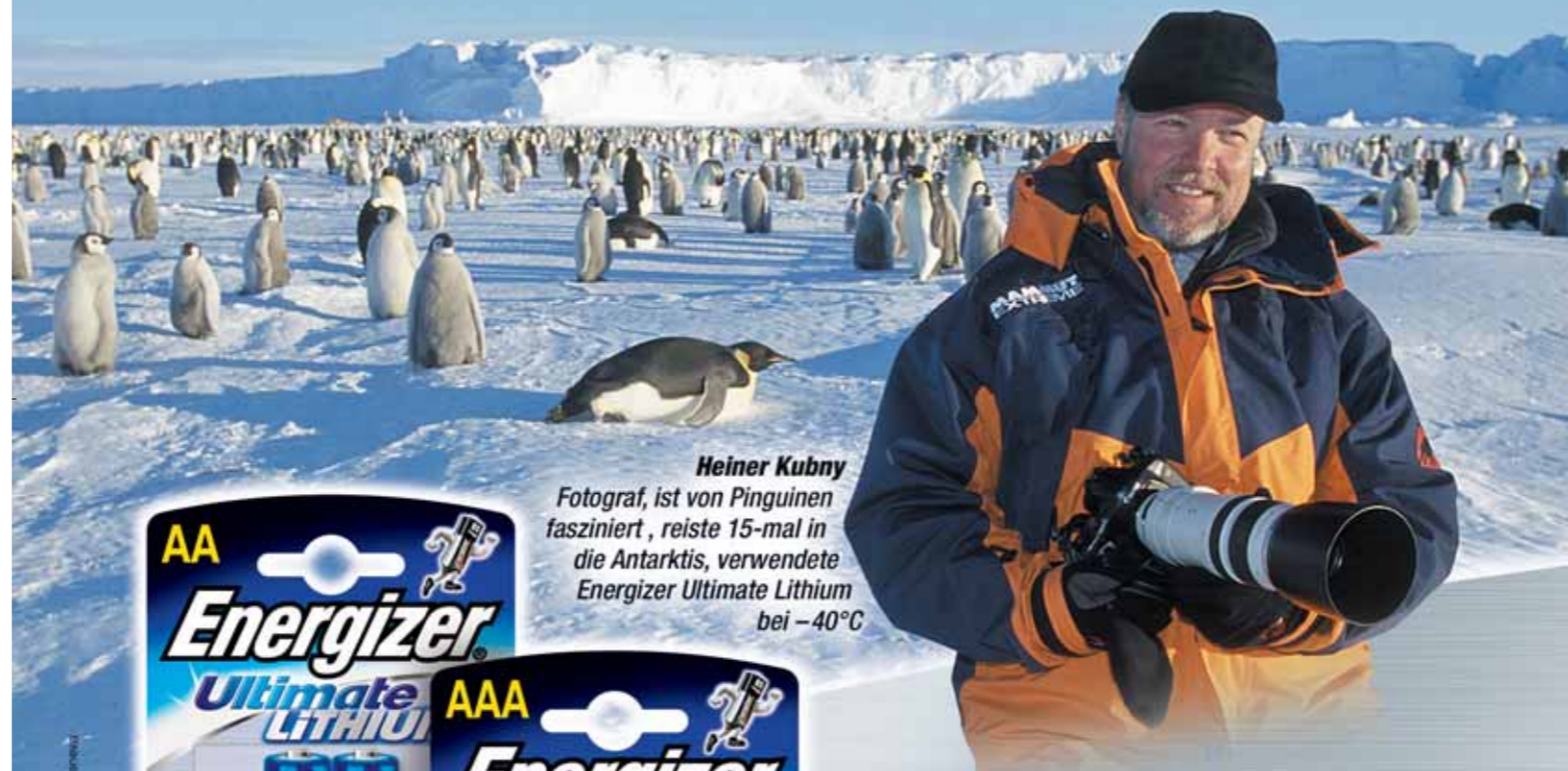


MIGROL

Als Privatkunde mit einer Bestellmenge bis 10 000 Liter erhalten Sie 100 CUMULUS-Bonuspunkte pro 1000 Liter.

Energizer® Ultimate LITHIUM

Für aussergewöhnliche
Leistungen



Heiner Kubny
Fotograf, ist von Pinguinen
fasziniert, reiste 15-mal in
die Antarktis, verwendete
Energizer Ultimate Lithium
bei -40°C



Lasts up to 7X Longer in Digital Cameras

NEU:
Jetzt auch in
der Grösse AAA
erhältlich



Lasts up to 7X Longer in Digital Cameras 2019

Die langlebigsten AA und AAA Batterien
der Welt in High-Tech Geräten

- **Leistungsstark:** halten bis zu 7-mal länger in Digitalkameras*
- **Extrem:** hervorragende Leistung auch bei Temperaturen von -40°C bis $+60^{\circ}\text{C}$
- **Leicht:** 33% leichter als eine Alkali-Batterie der gleichen Grösse
- **Haltbar:** 15 Jahre lagerfähig

*Im Vergleich zu herkömmlichen AA und AAA Alkali-Batterien. Ergebnisse können je nach Kamera variieren. Verbrauchte Batterien der Verkaufsstelle zurückgeben.

Experience the Energy