



INTERAIRLINE CLUB ZÜRICH, NR. 2/2014

TAKE



FF



Wir feiern 60 Jahre IACZ



MEMBER OF WACA

Impressum	3
VIP Lounge	4
Clubstamm.....	5
Editorial	6
Wir feiern 60 Jahre IACZ.....	8
Highlights	10
Sommerausflug ins Glarnerland.....	10
Reise nach Madeira	12
AGA in Porto.....	16
Porto	18
Azoren	26
Unter der Mitternachtssonne	28
Christmas-Brunch.....	59
Neues vom Charity Team.....	60
Local Events	61
IACZ Anmeldung.....	62
WACA Kalender	63

TAKE OFF**INTERAIRLINE CLUB ZÜRICH**

CH-8058 Zurich-Airport

www.airline-club.org infos@airline-club.org

60. Jahrgang	August 2014 bis Dezember 2014	erscheint zweimal jährlich
--------------	-------------------------------	----------------------------

Herausgeber: Interairline Club Zürich
CH-8058 Zürich-Flughafen

Redaktion / Layout: Inka Gilardoni
Fluestrasse 32
CH-8153 Rümlang
Telefon: 043 211 01 35
Telefax: 043 211 01 36
E-Mail: gilardoni@naterdallafior.ch
oder: inka.gilardoni@bluewin.ch

Druck: Kaspar Schnelldruck AG
Birkenweg 2, 8304 Wallisellen

Verteiler: Mitglieder des Interairline Clubs Zürich
sowie Interairline Clubs weltweit, unter anderem:

Schweden	London	Ungarn	Jordanien
Mauritius	Gatwick	Frankfurt	Seychellen
USA	Rhein-Main	Singapur	Kanada
Australien			

Auflage: 400 Exemplare

Postcheckkonto: Interairline Club Zürich, 80-52621-2

TAKE OFF ist das offizielle Publikationsorgan des Interairline Clubs Zürich

Redaktionsschluss TAKE OFF 1/2015: 31. Mai 2015

Präsident/PR/Webmaster



Eugen Meier
Aufwiesenstrasse 4
8305 Dietlikon
Tel. 044 833 54 43

Mitgliederdienst



Hilde Meier
Aufwiesenstrasse 4
8305 Dietlikon
Tel. 044 833 54 43

Lokale Anlässe



Heidemarie Gilardoni
Fluestrasse 32
8153 Rümlang
Tel. 044 817 23 82

WACA-Repräsentantin



Wilhelmina Zwahlen
Gubelstrasse 32
8050 Zürich
Tel. 044 312 72 28

Finanzen



Ernest Wullemmin
Kellersackerstrasse 10
8424 Embrach
Tel. 044 865 21 20

Sekretariat



Ingrid Meier
Wisentalstrasse 8
8185 Winkel
Tel. 044 860 86 11

Redaktorin



Inka Gilardoni
Fluestrasse 32
8153 Rümlang
Tel. 043 211 01 35

Clubstamm

Liebe Clubmitglieder

Unser Clubstämme haben Tradition. Es ist die beste Gelegenheit, mit anderen Clubmitgliedern in regelmässigem Kontakt zu bleiben. Wir treffen uns in unserem Stammlokal, dem Restaurant „Froh-sinn“ an der Wallisellerstrasse 74 in Opfikon. Auch unsere Generalversammlung findet jeweils dort statt. Wie gewohnt treffen wir uns an jedem ersten Mittwoch im Monat ab ca. 19.00 Uhr in unserem Clubsäli zu unserem traditionellen IACZ-

Clubstamm. Fällt der erste Mittwoch im Monat auf einen Feiertag, findet der Clubstamm jeweils am zweiten Mittwoch desselben Monats statt. Unser Clublokal ist mit dem Bus Nr. 759 von Glattbrugg nach Wallisellen erreichbar. Aussteigen müsst Ihr an der Station Schulstrasse. Zudem hat das Lokal ca. 50 eigene Parkplätze für unsere Autofahrer. Unten findet Ihr wie immer die nächsten Clubstammdaten zum Eintragen in Eure Agenden.

Join our Happy Get-Togethers

W
o
i
n
e
s



Hier nun die nächsten „Clubstämme“ für Euren Terminkalender:

Mittwoch, 7. Januar 2015

Mittwoch, 4. Februar 2015

Mittwoch, 4. März 2015

Denkt daran, dort findet Ihr lauter tolle Leute und interessante Infos über sämtliche lokalen IACZ- und internationalen WACA-Anlässe.

Also dann, see you there!

Liebe Clubmitglieder
Liebe Freunde des IACZ

Seit mit dem Holiday Inn Express ein weiteres Hotel nach Rümlang – Verzeihung, nach *Zurich Airport* natürlich – gezogen ist, fühlt man sich hier in unserem beschaulichen Unterländer Dorf richtig international. Fast täglich trifft man auf dem Bahnhof Reisende, die sich – leider meist zusammen mit den ohnehin schon am akuten Platzmangel in den Zügen verzweifelnden Pendlern – auf den Weg nach Zürich machen bzw. abends wieder heimkehren. Wer weiss, wo unsere Hotels liegen, mag sich nun wundern, weshalb sich so viele Touristen oder auch Geschäftsreisende an einen solchen Ort „verirren“. Zum einen sind das wohl Reisende, die nicht genau wissen, wo die Hotels liegen, zum anderen übt die Nähe sowohl zum Flughafen als auch zur Stadt wohl einen gewissen Reiz aus. Hinzu kommt ein – im Vergleich zu den Stadthotels – geradezu billiger Preis, der über die Lage, die an Reizlosigkeit kaum zu überbieten ist, hinwegtröstet. Wenn ich mir das allerdings so recht überlege, sind die amerikanischen Motels in Flughafennähe auch nicht wesentlich attraktiver...

Anders als in Amerika sehen sich unsere Touristen hier allerdings mit ganz anderen Problemen konfrontiert. Während man sich am Flughafen und in den Flughafenzügen durchaus bewusst ist, dass man es mit internationaler Klientel zu tun hat, schläft Provinz-Rümlang samt Provinz-SBB weiter vor sich hin. Vielen Ausländern wird es fast so gehen wie uns vor zwanzig Jahren in China. Nur Einheimisch wohin Augen und Ohren reichen. Und so sieht man regelmässig herumirrende Reisende, die keinen Schim-

mer haben, wie sie zu ihrem Hotel gelangen sollen, wie sie an ein Ticket kommen, wo und wann ihre Züge fahren und wo sie aussteigen müssen. Unsere Dorfbevölkerung bemüht sich zwar nach Kräften, Hilfestellung zu geben, ist aber oft überfordert und trägt nur zu noch grösserer Verwirrung bei. Finden die Touristen heraus, dass man zumindest Englisch spricht, wird man kurzerhand als Reiseführer engagiert. Das Ausmass der Dankbarkeit lässt auf den Grad der Verzweiflung schliessen...

Seit die Lokomotivführer oder Zugbegleiter die einzelnen Stationen nicht mehr selber ansagen, sondern diese Aussage einer freundlichen Maschine übertragen haben, ist das Zugfahren selbst für Einheimische zur Herausforderung geworden. Die Tonbandstimme ist zwar immer freundlich, fröhlich und lässt an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig. Allerdings ist sie oftmals deutlich falsch. Während ich von Zürich nach Rümlang fahre, fährt mein Zug angeblich nach Rapperswil. Manchmal steige ich statt in Rümlang in Hardbrücke, Uster oder Oberglatt aus. Gott sei Dank weiss ich, wo ich wohne...

Nun gibt es nicht nur die freundliche Stimme, sondern auch noch Bildschirme, die immer schön anzeigen, wo man sich befindet bzw. welches die nächste Station ist und wann man seinen Zielort erreicht hat. Das bietet Raum für vielerlei Kombinationen: Im besten Fall stimmt alles überein: Mein inneres Navi, der Bildschirm und die Sprachmaschine. Es kommt allerdings vor, dass der Zug in Oerlikon steht, die Maschine glaubt, in

Uster zu sein und der Bildschirm behauptet, nächste Station sei Glattbrugg. Letzten Freitag war ich so müde, dass ich fast in Glattbrugg ausgestiegen wäre, weil die freundliche Dame mitten in meinen Träumen vermeldete, wir seien in Rümlang, was der Bildschirm denn auch bestätigte. Glücklicherweise brachte mich die kalte Abendluft auf der Zugtreppe noch rechtzeitig zur Besinnung, sonst hätte ich in Glattbrugg eine halbe Stunde auf den nächsten Zug warten können...

Wie bitteschön sollen unsere Touristen so je am richtigen Ort ankommen?? Wir können sie kaum vor dem Aussteigen fragen, „are you sure that you are at the right place?“. Einige haben wohl bereits schlechte Erfahrungen gemacht und fragen brav immer vor dem Ein- und Aussteigen, wo der Zug hinfährt bzw. ob das diese oder jene Station sei.

Auch an das Tempo scheinen sich viele Reisende noch gewöhnen zu müssen. So hat es eine indische Grossfamilie fertiggebracht, nur die Hälfte der Familie samt Koffern und Taschen auszuladen, bevor sich die Türe endgültig schloss und durch das typische Pfeifen anzeigte, dass sie sich auch nicht mehr öffnen würde. Der verzweifelte zweite Teil der Familie reiste daraufhin weiter nach Oberglatt...

Kurz nach diesem Vorfall beobachtete ich im Hauptbahnhof eine Amerikanerin, wie sie erst ein Kleinkind samt Tasche in den Zug bugsierte, diesen dann wieder verliess, um den Kinderwagen samt Baby sowie die restlichen Taschen einzuladen. Die Tür schloss sich zwischen Kind im Zug und Mutter auf dem Perron. Ein wei-

terer Fahrgast und ich stürzten uns gleichzeitig auf die Treppe, um die Türe aufzuzwingen, bevor sie sich endgültig schloss. Die Mutter schaute völlig erstarrt auf die Zugtüre, und das Kind im Zug begann zu weinen. Wir hievten den Kinderwagen in den Zug, während die Mutter die Taschen hineinschleppte. Ich wunderte mich, wie sie es überhaupt bis hierher geschafft hatte. Ob immer so wenig Zeit zum Ein- und Aussteigen bliebe, wollte sie wissen. Meist schon, bestätigten wir und gaben ihr einige Tipps mit auf den Weg. Sie reiste – wen wundert’s – bis Rümlang, wo sie beim Aussteigen bereits ein wesentlich zügigeres Tempo an den Tag legte.

Auch das Zugpersonal tut sich noch etwas schwer, zwischen Touristen, die erste und zweite Klasse verwechseln, ein falsches Ticket gelöst haben oder am falschen Ort gelandet sind, und Ausländern, die nur vorgeben, unbedarfte Touristen zu sein, zu unterscheiden. Auf meiner Strecke ist das auch nicht ganz einfach, denn die Zugreisenden sind tatsächlich sehr international und kaum einzuordnen, wenn sie nicht gerade mit Koffern unterwegs sind. Oftmals zeigt sich der Unterscheid erst nach dem Aussteigen. Rechts geht’s zu den Hotels, links ins Dorf...

Zumindest hier hat man dazugelernt. Der Weg zu den Hotels ist seit Kurzem verständlich angeschrieben, so dass ihn ausländische Reisende – wohl die Hauptkunden der Hotels – auch tatsächlich finden. Seither ist es wieder ruhiger geworden in der Touristenmetropole Rümlang alias Zurich Airport.

i.g.

Wir feiern 60 Jahre IACZ

1954 endet der Indochinakrieg mit der Niederlage Frankreichs in der Schlacht von Điện Biên Phủ. Mit dem Algerienkrieg beginnt gleichzeitig ein weiterer kolonialer Befreiungskrieg gegen Frankreich.

In Deutschland sorgt derweil der Präsident des Verfassungsschutz Otto John mit seinem Abtauchen in der DDR für einen Skandal.

In den USA erreicht die McCarthy-Ära mit dem Communist Control Act of 1954 ihren Höhepunkt.

Und in der Schweiz wurde der Interline Club Zürich gegründet.

Beim 11. April des Jahres 1954 soll es sich laut Berechnungen britischer Wissenschaftler der Cambridge University aus dem Jahr 2010 um den langweiligsten Tag des 20. Jahrhunderts gehandelt haben, weil an diesem Datum die wenigsten bedeutenden Ereignisse stattgefunden hätten.

Um wieder etwas mehr Pepp ins Zeitgeschehen zu bringen, fand genau 10 Tage später, am Mittwoch, 21. April 1954, um 20 Uhr die Gründungsversammlung des heutigen IACZ statt.

Na ja, dieser Zusammenhang ist wohl eher zufällig, aber ich bin sicher, der Alltag zahlreicher Mitarbeiter diverser Fluggesellschaften wurde durch den neuen Club schlagartig interessanter.

Die folgenden 60 Jahre Club-Zeitgeschichte sind heute auf unserer

Webseite zusammengefasst. Ausserdem hat Eugen Meier am 21. April 2004, zum 50. Jubiläum unseres Clubs eine detaillierte Chronik herausgegeben mit vielen Informationen und Dokumenten aus der Zeit.

10 Jahre später, allerdings aus Wettergründen erst am 7. September, haben wir nun bereits das 60. Jubiläum begangen. Zu Ehren des Reise-Clubs haben wir denn auch eine kleine Reise unternommen, nämlich von Eglisau ein Stück den Rhein rauf und runter, und zwar auf demselben Boot, auf welchem wir schon den 60. Geburtstag meines Vaters gefeiert haben. Als langjährigem Präsidenten des Clubs hätte ihm das sicher gefallen.

Fast 60 Personen hatten sich für die Jubiläumsreise angemeldet. Leider ist jemand kurzfristig krank geworden und zwei weitere hatten sich den Termin versehentlich falsch notiert. Alle anderen aber trafen sich pünktlich und bei aussergewöhnlich warmen Temperaturen und strahlendem Sonnenschein am „Rhein-Hafen“ von Eglisau. Der Hafen ist zwar eher ein „Häfeleli“, aber der Rhystern konnte problemlos anlanden und die Jubiläumsgesellschaft an Bord nehmen.

Mit von der Partie war auch hoher Besuch in Vertretung der WACA. Maga Ramasamy, Präsident der WACA, hatte sich extra die Mühe gemacht, von Mauritius über Paris einzufliegen, um mit uns zu feiern. Elf Stunden Flug nebst Aufenthalt in Paris und das Ganze wieder zurück in zwei Tagen... Natürlich haben wir uns sehr darüber gefreut. Ausserdem beehrte uns Rosemarie Mamede vom Portugal

Interline Club, die extra für unser Jubiläum aus Portugal anreiste, was uns ebenfalls sehr freute.

Bei dem fantastischen Wetter wäre man am liebsten nur oben auf dem Deck gesessen, aber der „Gala-Lunch“ wurde natürlich unten im schön dekorierten Raum serviert. Einige nutzten aber die Pausen zwischen den einzelnen Gängen, um Sonne und frische Luft zu tanken. Man konnte problemlos kurzärmlig an Deck sein, aber die meisten hatten dem Wetter nicht getraut und sich wärmer angezogen, denn der Wetterbericht war recht schlecht gewesen. Umso grösser die Überraschung, als wir Sonne und klarblauen Himmel antrafen, die so richtig zum Feiern einluden.

Natürlich hatten wir auch für Unterhaltung gesorgt. Chantal, meine Nichte, sang einige Lieder aus den aktuellen Charts und wurde von Stefan an der Gitarre begleitet. Neuland bzw. –wasser für die beiden – einmal schaukelte das Boot recht stark und verlangte einiges an Balance. Weit störender war allerdings die unablässige Geräuschkulisse unserer Gästeschar. Ich habe die Songs für Chantal auf Video aufgezeichnet und war noch im Nachhinein über den Lärmpegel überrascht und enttäuscht, dass so viele es nicht für nötig befunden hatten, während den einzelnen Darbietungen in ihren Gesprächen innezuhalten. In einem Konzert quasselt man ja auch nicht gerade nonstop weiter.

Die Fahrt war – selbstverständlich auch dank des Traumwetters – wunderschön. Viele nutzten das Wetter, um nochmals

schwimmen zu gehen, Dutzende von Booten aller möglicher Art, Form, Farbe und Grösse vom Gummiboot bis zum Floss mit Piratenflagge schipperten Flussauf und Flussab und genossen die letzten Sommerstunden. Schwäne, Enten und wunderschöne grosse Reiher begleiteten unsere Fahrt vorbei an Wäldern, grünen Hügeln, Schilflandschaften, Dörfchen und Gehöften. Ab und zu kreuzten wir ein Schwesterschiff der Rhyflotte.

Die vier eingeplanten Stunden waren weg wie nix. Mit Essen, Fotografieren, Filmen, Landschaft an Deck geniessen, Unterhaltung und angeregten Diskussionen war die Zeit im Nu verflogen. Schade, eigentlich hatte es gerade richtig angefangen, Spass zu machen. Wir hätten ruhig noch bis zum Rheinfall schippern können. Es wäre schön gewesen, nach dem Essen noch ein, zwei Stunden an Deck zu verbringen und die Sonne samt Landschaft so richtig zu geniessen.

So aber schafften kaum noch den Kaffee zum Abschluss, bevor wir schon wieder zurück in Eglisau waren. Ein vorausfahrendes Schiff bescherte uns eine kurze Ehrenrunde und Gnadenfrist. Da die Schiffe aber allesamt nicht lange in Eglisau anlanden dürfen, mussten wir uns relativ rasch voneinander verabschieden.

Mit Rosemarie und Maga feierten wir zu Hause noch ein bisschen weiter und liessen den schönen Tag ausklingen.

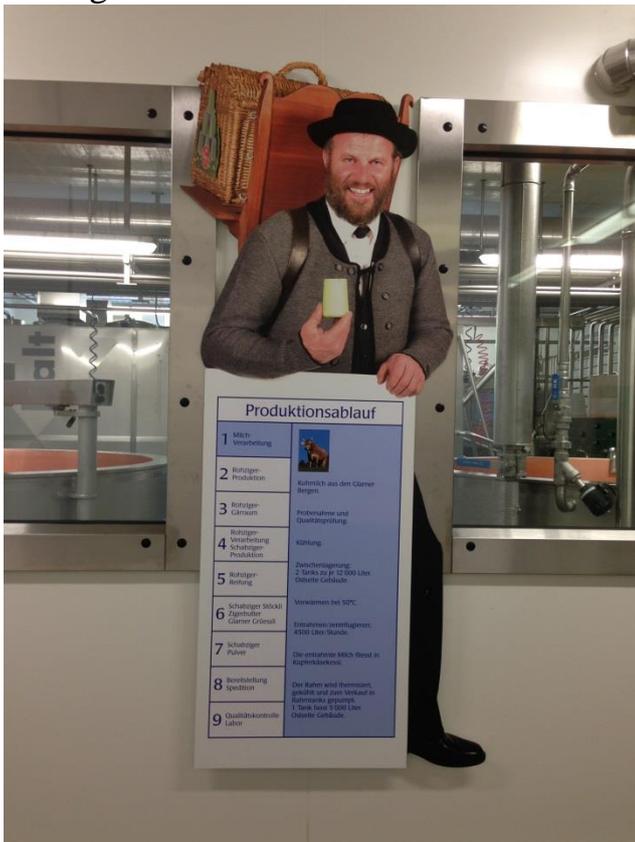
Ich hoffe, ich sehe Euch alle zum 70sten wieder!

i.g.

Sommerausflug ins Glarnerland

Schabziger, was ist das? Heidemarie hat diese Frage als Grund genommen, einen Ausflug für den IACZ per Bus ins Glarnerland zu organisieren. 21 Interairliner sind diesem Ruf gefolgt und hatten einen sehr interessanten Tag.

Während einer Präsentation in der Schabziger Fabrik GESKA in Glarus wurde uns die Geschichte des Käses aufgezeigt. Seit 1643 wird dieser einzigartige Käse mit dem unverkennbaren Geschmack hergestellt. Früher waren es viele kleine Käseproduzenten, die unter ganz bestimmten Auflagen zu arbeiten hatten.



Heute bringen die Bauern die Milch direkt zur Firma GESKA, wo sie in modernisierten Räumlichkeiten zu Rohziger verarbeitet wird. Dieser gärt und wird in speziellen Räumen zwischengelagert. Der unvergleichliche Geruch und Geschmack des Käses wird durch die Beimischung

des Schabziger-Klees erzielt. Vielen ist erst jetzt klar geworden, dass Schabziger nichts mit Schafsmilch zu tun hat, sondern aus entrahmter Kuhmilch gemacht wird. Der Schabziger ist das erste Markenprodukt, welches in der Schweiz registriert wurde. Schabzigmännli haben ihn jahrelang im ganzen Lande verteilt. Auf vielen Schweizer Märkten ist er heute noch anzutreffen und wird seit langem auch exportiert.



Um den Betrieb zu besichtigen, mussten wir uns aus Hygienegründen mit Mänteln aus Plastik, Kopfhäuben und Schuhsäcken bekleiden. Auch waren die Hände nach Vorschrift zu waschen und zu desinfizieren. Es entstand eine eigenartige Gruppe von Blaufuss-Tölpeln. In den verschiedenen Räumen wurden uns die Produktionsschritte erklärt. Trotz moderner Maschinen ist bei der Herstellung des Schabziger-Stöcklis noch viel Handarbeit

involviert, bis dieser irgendwo im Kühlregal steht.



Die „Ziger-Brüt“ – Brötchen mit Ziger bedeckt – und Getränke wurden zum Apéro gereicht. Sie haben mir sehr gut geschmeckt. Nur ist es einfach so: Entweder liebt man den Geschmack dieses Käses oder man kann gar nichts damit anfangen. Viele haben noch die Möglichkeit benutzt, die praktische Mühle und einige Schabziger-Produkte einzukaufen.

Das Mittagessen wurde gemeinsam im Hotel Glarnerhof eingenommen. Da hatten wir auch Zeit für gute Gespräche. Zum Verdauen haben wir einen kleinen

Bummel durch die Strassen gemacht oder sind in den nahegelegenen Park gegangen.



Der Hess-Chauffeur hat die Rückfahrt so gestaltet, dass eine Route über Land gewählt wurde. Der Bus ist durch unbekannte Ortschaften gefahren, was ein Erlebnis war. Meistens braust man auf der Autobahn durch die Schweiz und lässt die Schönheiten unseres Landes links liegen.

Heidemarie, herzlichen Dank für die gute Organisation dieses Sommerausfluges. Es hat Spass gemacht!

Anita



Reise nach Madeira, 1. Oktober 2014

Frühmorgens hebt unser TAP-Flieger in Zürich ab und landet in Lissabon. Unsere Zürcher Gruppe: Mia, Heidemarie, Ingrid, Trudi, Helga, Marco und ich müssen den Flug von Lissabon nach Funchal abwarten. Er fliegt erst nach 16 Uhr. Somit haben wir- Familie Pfister- Zeit, uns Lissabon im Eiltempo anzuschauen. Mit dem Taxi geht es über die längste Hängebrücke Europas. Der Abstand über Wasser beträgt 70 m, sodass die grössten Schiffe unter ihr hindurch fahren können. Wir besuchen danach die Altstadt, unser Taxichauffeur zeigt uns viele Höhepunkte der Stadt.

Am Nachmittag geht's zum Flughafen und wir fliegen mit TAP nach Madeira. Nach einem kühnen Linksbogen schwebt unser Flugzeug über die tiefblauen Wellen. Dann ein Schwenker nach rechts und schon berühren die Räder die Landepiste von Santa Caterina. „Biem-vindo“ willkommen auf der grünen Perle im Atlantik. Draussen wartet ein neuer MAN-Bus auf uns und der Betriebsleiter Rui Castro von VIP RC nimmt uns in Empfang. Er erklärt uns, der Bus sei vor ein paar Tagen von Spanien herübergekommen. Wir werden den schönen Bus bis Samstag benutzen. Rui unser Chauffeur entpuppt sich als Experte in vielen Dingen. Er kommentiert in verschiedenen Sprachen, während der Fahrt über alles, Geschichte, Geografie, Botanik, Sitten und Bräuche und vor allem: übers Essen. Der Transfer zum Hotel Pestana Park ist kurz und bald sind wir im Zimmer. Vom Balkon aus blicken wir auf den Hafen und auf den Atlantik hinaus. Das Hotel wurde vom berühmten Architekten Niemeyer entworfen (der Architekt von Brasilia).

Am Donnerstagmorgen erwartet uns unser Bus. Wir erhalten einen kleinen geschichtlichen Abriss: Die Insel erscheint 1351 auf einer italienischen Seekarte als "Isola di Legno" (Holzinsel). Daher der portugiesische Name: Madeira. Heinrich der Seefahrer lässt 1440 die ersten Malvasier-Reben von Kreta nach Madeira bringen. Die Reben werden noch eine eigene Geschichte im Bericht haben, ist doch Madeira bei uns auch als „Wein“ bekannt. Es geht steil bergauf und wir erreichen das zweitgrösste Dorf von Madeira, Camara de Lobos (Klippen der Mönchsrobber).



Wir haben Zeit für einen Rundgang und fahren weiter zur Klippe von Cabo Girão, dort besuchen wir die Aussichtsplattform. Die transparente Plattform, die in ihrer Konstruktion der des Grand Canyons ähnelt, bietet einen geschützten Ausblick in

luftiger Höhe - schwindelfrei müssen wir aber sein. Wer sich traut, wird mit einem Blick auf die lebhafte Stadt Funchal, das Fischerdorf Câmara de Lobos und die Terrassenfelder direkt unter dem Hang belohnt. Dieser Skywalk aus Glas überspannt die Klippe auf einer Höhe von 580 Metern. Die Felswand Cabo Girão in der Nähe von Funchal gilt als höchste Felswand Europas. Es geht weiter, sehr steile Stassen hinauf, wir müssen nach etwa 10 Km 1400 m überwinden. Unser Fahrer ist ein absoluter Köhner, und zeigt uns nebenbei Bananenplantagen. Er hält an den steilsten Stassenabschnitten an, und gibt uns Gelegenheit herrliche Panoramabilder zu fotografieren. Unterwegs sehen wir einen Bewässerungskanal. Hier in Madeira heissen diese Kanäle Levadas. (Bei uns in der Schweiz heissen sie: Suonen oder „bisse“ ,bis zu 32 Km lang, sind die Bewässerungskanäle im Schweizer Kanton Wallis. Da gibt es noch über 500 dieser Wasserleitungen, die das kostbare Wasser von den Gebirgsbächen - zum Teil auf abenteuerliche Art - auf die trockenen Weiden und Äcker, in die Weinberge oder auf die Obstplantagen bringen). Bei Rabacal befindet sich das größte Naturschutzgebiet auf Madeira, das 1998 zum Weltkulturerbe der UNESCO ernannt wurde. Durch dieses Tal führen fünf noch intakte Transport-Levadas aus dem 17. Jahrhundert. Gleichzeitig ist die Region das Trinkwasser-Reservoir Madeiras. Das ganze Tal ist mit ursprünglichem Laurazeenwald (Lorbeer) durchzogen, der als Feuchtigkeitsspeicher dient und für den Wasserreichtum der Insel sorgt. Neben den Levadas hat es immer einen Weg, er ist sehr beliebt bei den Touristen, die hier Wanderferien machen. Bald erreichen wir die Nordküste bei São Vicente und fahren gegen Westen zu unserem 1.

Ziel: Porto Moniz. Dort essen wir im typischen Restaurant Cachalote den beliebten Stockfisch (Bacalao). Nach dem Essen wird die wilde Küste fotografiert. Zurück geht es auf die Hochebene bis Paul da Serra auf 1400 m. Auf dem Weg sehen wir viele Kühe. Der Chauffeur sagt: eine Kuh macht muuuh, zwei Kühe machen Mühe. Dieser Spruch stimmt sogar, weil die Rindviecher frei herumlaufen und oft die Strasse versperren.



Wir fahren auf der Hochebene Richtung Süden, an Solarwindrädern vorbei und erreichen den Südsteilhang. Es hat nicht nur „schöne Frauen“ in unserem Bus sondern auch am Strassenrand: „Belladonnas“ (auch Echte Amaryllis genannt) säumen den Weg. Von Ribeira Brava aus erreichen wir, der Küste entlang, bald unser Hotel. Danach geht es zu einem typischen Lokal in der Nähe. Dort haben wir ein Nachtessen und im Anschluss einen Folkloreabend.

In der Morgendämmerung werden wir von einem Kreuzfahrtschiff überrascht, das im Hafen, ein paar 100 m von unserem Hotel entfernt, anlegt. Bald gesellt sich ein zweites dazu. Heute ist ein freier Tag und wir benutzen ihn, um Funchal zu erkunden. Einige Leute der Gruppe gehen mit der Seilbahn nach Monte und besuchen dort den Botanischen Garten. Nachher fahren sie mit dem Korbschlitten, nach Funchal herunter. Ernest Hemingway, der Europa zwischen den beiden Weltkriegen ausgiebig bereiste, beschrieb die steile, vier Kilometer lange Rutschpartie vom hochgelegenen Villenvorort Monte hinunter nach Funchal als eines der aufregendsten Erlebnisse seines Lebens. Wir besuchen den Fisch- und Gemüsemarkt, Dort sehen wir die einzigartigen Degenfische, deren Augen sehr gross sind. Er lebt in über 1000 m Tiefe und kommt nur in diesen Gewässern vor. Geessen wird er mit einer einheimischen Banane. Die Markthalle ist auf zwei Ebenen und es werden alle Gemüse und Früchte der Insel angeboten. Angetan hat es uns eine Frucht: Der Philodendron, um genauer zu sein: die Monstera Deliciosa, trägt essbare Früchte. Die freundlich zum Probieren angebotene Frucht des Philodendron kostet schnell etwas mehr als 20

Euro pro Stück. Immerhin weiß man danach: Sie sieht zwar aus wie ein Tannenzapfen, schmeckt aber wie eine Mischung aus Banane, Birne und Ananas.



Was als Insel Madeira aus dem Meer ragt, ist im eigentlichen Sinne gar keine Insel, sondern der Gipfel eines der höchsten Vulkane der Welt. Madeira ist eine Vulkaninsel, vor 18 Mio. Jahren vom Atlantik emporgestiegen und gehört zur Gruppe der Kapverden, Kanaren. Die Insel ist nur das oberste Viertel des gesamten Vul-

kansystems. Die Klippen fallen unter der Wasseroberfläche bis zu 4000 m bis zum Meeresgrund ab. Vor 6500 Jahren sind die Vulkane erloschen. Die Hauptstadt Funchal hat den Namen vom wilden Fenchel der dort wächst. Nun etwas zum Wein:

Madeira war Anfang des 16. Jahrhunderts der grösste Zuckerrohrproduzent der Welt. Erst um 1570, als Brasilien billigeres Zuckerrohr liefern konnte, begann man auf Rebbau umzustellen. Die Schiffe, die den Hafen von Funchal als Zwischenstation auf dem Weg nach Afrika, Asien und Südamerika anliefen, nahmen die auf der Insel erzeugten Weine an Bord.

Schon bald begann man die Weine mit Alkohol zu spritzen, damit sie die langen Seereisen unbeschadet überstehen konnten. Dabei stellte man fest, dass die in Fässern transportierten Weine besser schmeckten, wenn sie die Reise durch die Tropen im Rumpf eines Schiffes hinter sich hatten. Es kam deshalb der Brauch auf, Madeira-Weine in Fässern auf Schiffen mitzuführen, um sie auf diese Art zu verfeinern, bevor sie weiterverkauft wurden. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts gab man jedoch diesen kostspieligen und riskanten Brauch auf. Der Grossteil der Weine wird nach der Estufagem-Methode in beheizten Räumen oder in Tanks erwärmt. Auf diese Art simuliert man die Wirkung der tropischen Hitze gewissermassen im Schnellverfahren. Doch anders als bei den banalen und uniformen Modeweinen eröffnet sich einem mit jedem Schluck eine Geschmackswelt voller Überraschungen und Feinheiten. Und zudem zeichnen sich die besten Madeira-weine durch etwas aus, von dem wir alle

nur träumen können. Sie können ewig altern.

Am Freitagabend ist ein Dinner mit Show im Kasino angesagt. Nachher geht's ans „Füttern“ der Spielautomaten.

Samstagsmorgen heisst es Abschied nehmen von unserem schönen Hotel, wir nehmen das Gepäck mit in den Bus und auf geht's auf den dritthöchsten Gipfel Madeiras. Die Strasse geht bis auf 1800 m, nachher sind es ein paar Schritte zur Cafeteria in der wir uns verköstigen konnten. Unmittelbar neben dem Gipfel befindet sich eine weithin sichtbare Radarstation der Portugiesischen Luftstreitkräfte.



Wir durchqueren den Lorbeerwald (er bedeckt ca. 20% der Insel) und kommen an der Nordküste, in Calhau an. Dort gibt ein typisches Mittagessen und nachher haben wir Zeit für einen kleinen Spaziergang. Wir besuchen in Santana die Stroh-

häuser, ursprünglich waren sie auf der Insel überall zu finden. Heute sind sie nur noch Museum. Hier sehen wir die ersten schönen Hortensien blühen.



Weiter geht es an die Ostspitze der Insel und von dort nach Machico. Es ist ein Badeort, wir nehmen den letzten Kaffee und in ein paar Minuten sind wir am Flughafen von Santa Catarina. Die Boeing 737 von TAP bringt uns nach ca. 1100 Km nach Porto.

Heinz Pfister,
mit Unterstützung von Helga und Marco

AGA in Porto, Portugal, 5. bis 10. Oktober 2014

Plenarsitzung

- Die öffentliche Plenarsitzung wird vom Präsidenten des Waca Councils Maga Ramasamy eröffnet.
- Die Sitzung ist für alle Anwesenden offen für diverse Fragen und Diskussionen.
- Der Präsident erörtert in seiner Präsentation die Geschichte von Waca und die Probleme womit die Organisation heutzutage zu kämpfen hat. Ein Rettungsplan wurde erstellt.
- Waca Membership und Administration Manager Keith Miller stellt seine Präsentation vor, worin er den Fokus auf die Mitgliedschaft legt, erklärt in welcher Situation sich Waca jetzt befindet und wo wir in Zukunft hin wollen. Deshalb ist es wichtig über die neue Struktur zu informieren und zu diskutieren.
- Waca Sports, International Event und Marketing Officer Julian Chau hält die Förderung von Waca Events, die Publikation vom Waca World News (WWN) und Social Media

(Facebook) für wichtig (siehe www.waca.org/events).

- Der Waca Council hat im Rettungsplan die Kosten aufs Minimum gesenkt. Die Council Members arbeiten quasi ehrenamtlich, stellen keine finanziellen Forderungen und Keith Miller verzichtet auf sein Honorar als Administration Manager.
- Präsident Maga Ramasamy dankt allen Anwesenden für die Teilnahme an dieser, für die Zukunft von Waca, so wichtigen Sitzung.

AGA

- Nach 2010 organisiert der Interline Club Portugal in diesem Jahr zum 4. Mal ein AGA/Waca Get-together (1982 Algarve/1998 Lissabon/2010 Recife, 2014 Porto).
- Die 47. AGA wird vom Präsidenten des Waca Councils Maga Ramasamy eröffnet.
- Teilnahme von 190 Interliners, 18 von 35 Clubs sind anwesend. Washington Interline Club, Florida Interline Club, Puerto Rico Interli-

- ne Club und Western Australia Interline Club sind nicht mehr aktiv.
- Einführung des Council Member Committee (Übergangs-Kabinett):
 - Maga Ramasamy, Präsident
 - Keith Miller, Membership und Administration Manager, Assistentin Sue Walker
 - Julian Chau, Sports, International Events und Marketing Manager, Assistentin Lina Lenters
 - Val Welling, Finance Officer, Assistentin Sharon Slessel
 - Einführung der Waca Ehrenmitglieder.
 - Die Council Members haben ihre Reports im Voraus geschickt
 - Zurzeit gibt es 42 Members-at-large. Diese Mitglieder sind nicht (mehr) einem Club angeschlossen.
 - Der Financial Report 2013 weist ein Defizit von USD 1.724 aus. Val Welling legt das Budget 2015 vor und rechnet mit einem Gewinn von USD 2.774.
 - Auditor Chris Orton verliert den von ihm und Anja Koskinen verfassten Report.
 - Dieses Jahr hatte der Portugal Interline Club als Charity die Institution CERCIGaia ausgesucht. Sie betreut 300 Kinder und Erwachsene in Not mit sozialen Aktivitäten, Bildung, Arbeitsbeschäftigung und Rehabilitation.
 - Der diesjährige Ertrag von 50/50 und Tombola Tickets war dank Organisatorin Linda Lenters ein grosser Erfolg und hat alle Erwartungen übertroffen.
 - PR und Marketing/Events Officer Julian Chau teilt mit, dass bis jetzt 2 Packages für 2015 geplant sind: Grand Circle Tour, Western Canada (3.-13. Juli) und Dodo's Nest (1.-6. Juni).
 - Airline Club Thailand verteilt ein „inoffizielles Programm“, Japan (27. März-2. April) mit einem Stopover in Bangkok.
 - Die 48. AGA/Interline Celebration findet vom 18. bis 23. Oktober in Vietnam, Ho Chi Minh City (Lotte Grand Hotel) statt. Kosten USD 815 (siehe www.waca.org/events).
 - Die Pre-AGA Tour nach Cambodja findet vom 10. bis 15. Oktober statt, Kosten USD 965.
 - Eine Post-AGA Tour nach Zentral Vietnam und eine Post-AGA Tour nach Nord Vietnam wird in Betracht gezogen.
 - Der Vorschlag das HQ in Montreal zu schliessen ist fraglich. Es werden zwar Kosten gespart, aber das bedeutet auch Verlust von Prestige (I-ATA) und Einrichtungen und eine feste Kontaktadresse gibt es dann auch nicht mehr (Julian) Sollte HQ Montreal vielleicht privat untergebracht werden oder gibt es sonst noch eine Rettungslösung?
 - Die Waca Facebook Site ist auf grosses Interesse gestossen und wird von vielen Waca Mitgliedern rege benutzt.
 - Im Waca Protokoll wird nochmals ein Dankeschön ausgesprochen für die grosszügigen Spenden seitens des IACZ Charity Teams und der CH-Teilnehmer an die AGA in Porto.
- Persönlich möchte ich mich beim IACZ Team, das in Porto anwesend war (Hei-

demarie, Eugen, Ria, Trudy, Ingrid, Heinz, Helga, Marco, Carmen, Uwe und Carla) für ihre Unterstützung am Club-Stand des IACZ und IACB bedanken.

Auch dieses Mal fand unser schön geschmückter Stand grossen Anklang!

Euer Waca Rep,
Mia Zwahlen

Porto, 5.10.2014 bis 10.10.2014



Dank Portugal hat Europa auf der Landkarte ein Gesicht: die Nase liegt über Lissabon, die Stirn bei Oporto und das Kinn mit dem Spitzbart westlich von der Algarve. (Wim Wenders)

Porto oder Oporto wie sie auch genannt wird heisst „der Hafen“ [o porto]. Es wird geschätzt, dass Portugal bereits vor 500.000 Jahren besiedelt wurde. Das älteste in Portugal gefundene menschliche Fossil stammt von Neandertalern, die vor etwa 100.000 Jahren Portugal bewohnten. Es ist eine der ältesten Städte Europas, und wurde bereits von den Griechen besiedelt.

Der Name Portugal entstammt von den Römern angelegten Hafen Porto, auf Lateinisch Portus Cale (lat. portus bedeutet „Hafen“). Im Mittelalter wurde Portus Cale zu Portucale, später Portugale, wobei der Name im 7. und 8. Jahrhundert nur die nördlichen Teile des Landes bezeichnete. Zur Zeit der Römer war Portugal die Provinz Lusitania.

Auf der Südseite des Flusses Douro steht die zweite Stadt „Vila Nova de Gaia“, sie ist die drittgrösste Stadt Portugals. Zusammen haben die 2 Städte ca. 310`000 Einwohner.

Unser Ziel war: die „Stirn“. Am Samstagabend landeten wir, nach einem angenehmen Flug mit TAP von der „Holzinsel“ Madeira in Porto. Per Bus kamen wir im Hotel Tiara an und konnten uns gleich am reichhaltigen Buffet verpflegen. Am Sonntagmorgen nahmen wir (Helga, Marco und Heinz) den offenen Stadtrundfahrtbus um uns einen Überblick der Stadt zu holen. Das Wetter ist angenehm warm und wir können auf dem Oberdeck Platz nehmen. Zuerst geht es von unserem Hotel an der Avenida de Boavista nach Westen, bis zum Atlantik. Weiter geht es nach Südosten, vorbei an der Festung Sao Joao da Foz. Die Festung wurde im 16. Jahrh. erbaut um die Stadt gegen Eindringlinge an der Flussmündung abzuwehren. Weiter geht es auf der rechten Seite des Flusses Douro entlang, vorbei am Tram-Museum kommen wir zur Altstadt. (Foz Velha)

alte Flussmündung, ist Portos historisches Viertel direkt am Wasser, mit den charakteristischen engen, gewundenen Gassen. Dennoch ist dieses Gebiet problembehaftet, da ein Großteil der denkmalgeschützten Häuser leer steht oder lediglich im Erdgeschoss mit Geschäften bezogen ist. Die Mieten und Instandhaltungskosten für die teilweise verfallenen Gebäude sind hoch. Da deswegen zahlreiche Einwohner Wohnungen am Stadtrand bevorzugen, ist das Altstadtviertel – in Ufernähe zum Douro ausgenommen – am Abend kaum belebt. Der Fluss hat sich tief ins Land eingefressen, die beiden Städte liegen relativ hoch, daher hat es einige, sehr hohe Brücken mit zum Teil zwei Fahrebenen.

Unsere Fahrt geht über den unteren Teil einer Metallbrücke, die Dom-Luis-Brücke sie verbindet Porto mit Vila Nova de Gaia. Die Brücke wurde 1881 bis 1886 vom Eiffel-Schüler Sevrig entworfen, sie ist 44,6 hoch und 385 m lang. Die Brücke hat zwei Ebenen: Oberhalb des Bogens führt sie auf zwei Spuren Straßenbahnverkehr, auf der unteren Ebene bildet sie eine Straßenverbindung. Die untere Ebene verbindet die Bogen-Endpunkte und hängt an der Eisenbahnbrücke. Beide Ebenen sind für Fussgänger begehbar.

Eiffel hat weiter Flussaufwärts eine Eisenbogenbrücke entworfen sie dient der Eisenbahn. Nach der Brücke biegen wir rechts ab und steigen bei Sandeman, um einen den berühmten Portweinkellereien zu nennen, aus. Am Gaia-Quai liegen alte Portweinlastenkähne, die heute nur noch zur Verschönerung des Stadtbildes dienen. Der Portwein wird heute auf der Strasse transportiert.

In einem kleinen Seitengässchen finden wir kleine einheimische Restaurants, im Arco Iris gibt es für uns ein Lamm- ein Fisch und ein Garnelengericht. Es war suuuper gut. Wir steigen wieder in den Bus und fahren hinauf zu einem Aussichtspunkt. Hier genießt man einen Blick auf die Altstadt von Porto. Zurück nach Porto geht es über eine Strassenbrücke mitten in die Altstadt. Wir fahren am Rathaus mit seinem prächtigen Platz vorbei und kommen an die Clérigos-Kirche, die Kirche der Geistlichen. Der Glockenturm Torre dos Clérigos, ist der höchste Kirchturm Portugals und ein Wahrzeichen der Stadt. Sein Bau begann 1754 und wurde 1763 beendet. Der Turm ist 76 Meter hoch und besitzt sechs Stockwerke mit insgesamt 225 Stufen. Er diente den Seefahrern als Orientierungshilfe. Weiter vorbei an der Kathedrale, fahren wir zurück an die Avenida da Boavista. Das Gebäude „Casa de musica“ an der Rotunda da Boavista hat eine vieleckige Form, die Fassade besteht aus weißem Sichtbeton und zum Teil gewellten Glasfenstern.



Im Inneren ist die Architektur aus Beton, Aluminium und Glas zum Teil mit vielen verschiedenen Materialien verkleidet, darunter portugiesischen Azulejos (blaubemalte Keramikfliesen). Der große rechteckige Konzertsaal ist mit Holz vertäfelt, auf das ein Muster aus Blattgold aufgetragen wurde. Zurück im Hotel bereiten

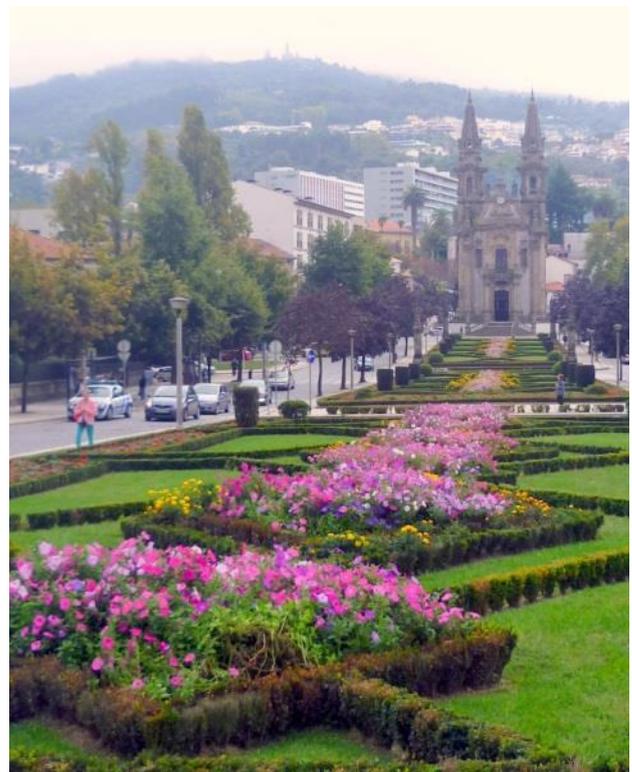
wir uns für die Welcome Zeremonie der WACA vor und freuen uns auf das reichhaltige Buffet.

Am Montagmorgen fahren wir bei leichtem Regen mit dem Bus nach Guimarães und Braga. Guimarães wird als Wiege der Nation bezeichnet. Es ist die erste Hauptstadt Portugals. Über der Stadt erhebt sich das mächtige, von hohen Zinnen gekrönte Kastell aus dem 10. Jh. Die Wehrburg hat sehr dicke Mauern. In der Mitte des Burghofes erhebt sich der hoch aufragende Turm. Er wurde für den Ernstfall als selbständige Festung gebaut. Vom Mauerring blickt man auf das Schlachtfeld von Mamede. In São Mamede, nahe Guimerães kam es 1128 zur Schlacht zwischen Alfonso I. (Portugals erster König) und den Truppen seiner Mutter aus der er siegreich hervorging. Seine Mutter verbannte er in ein Kloster. In den folgenden Jahren kämpfte Alfons mit Erfolg gegen die Mauren.



Da es anfängt leicht zu regnen, holen sich einige unserer Gruppe einen Regenschirm in einem Souvenirladen unterhalb des Schlosses. Ein netter Polizist lässt sich mit uns fotografieren (Helga, Trudi, Ingrid und Marco). Wir laufen zur Altstadt hinunter und sehen in den Gässchen manch interessante Sachen U.a. einen Fleischwolf an einer Hausmauer ange-

bracht: Da wird gerade ein schlimmer Feind in Form einer Puppe durchgetrieben, heraus kommen rote und blaue Würste. Weiter unten erreichen wir einen stimmungsvollen Platz „Largo da Oliveira“, der sich seinen mittelalterlichen Charakter bewahrt hat. Oliveira bedeutet Ölbaum (Olivenbaum). Die Legende sagt: Der betagte, zum König ernannte Westgoten Wamba (672 n.Ch.), weigerte sich, die Wahl anzunehmen, es sei denn, ein in den Sand gesteckter trockener Olivenzweig zeige wieder grüne Triebe. Kaum war der Zweig im Boden –dort wo nun die Siegeshalle steht-, da begann er schon zu grünen. König Wamba starb 680 durch Vergiftung in Toledo. Weiter südlich beginnt der Largo de la Republica mit seiner wunderschönen Blumenanlage, bis hinunter zur zweitürmigen Barockkirche. Die Fassade beeindruckt durch ihren reichhaltigen Azulejoschmuck.



Leider müssen wir in den Bus einsteigen und fahren über Braga zum Wallfahrtsort „Bom Jesus do Monte“ In einem Seiten-

palast wird das bereits traditionelle „Buf-fet riche“ gereicht.



Zurück geht es mit dem Funi. Es ist noch im Originalzustand (Baujahr 1882) und wird mit Wasserfüllung der oberen Kabine betrieben, um die untere hochzuziehen. Das gleiche System war im Funicolare vom Bahnhof Lugano in die Stadt hinunter, bis in die 60er Jahre, in Betrieb.



Wir fahren zu einem weiteren Heiligtum. Oberhalb Viana do Castelo erhebt sich auf dem Monte de Santa Luzia eine Wallfahrtskirche. Es ist ein architektonisch komischer Bau, und wurde anfangs 20. Jahrhundert erbaut. Aber die Lage ist prachtvoll, leider war es bewölkt. Mit einem Lift kann man auf den Westturm fahren um die Aussicht auf den Sonnenuntergang über dem Atlantik zu genießen.



Die kleine Stadt Viana befindet sich an einer Flussmündung und wurde 1258 gegründet. Sie kam bald zu grossen Reichtum und zog auch Piraten an. Daher wurde an der Flussmündung eine Festung erbaut. Wir fahren heim zu unserem Hotel

in Porto, vorbei am Hafen von Viana, dann über die Autobahn.



Am Dienstag, 7. Oktober ist das Regional Meeting für die WACA Delegierten. Wir erkunden zu Fuss die Avenida Boa Vista und fahren zum Mittagessen zum „Mauritania Grill“, ein typisches Grill- und Fisch Restaurant mit Meersicht. Leider ist es bedeckt. Im Anschluss beginnt die WACA-Stadtrundfahrt mit dem Bus. Die meisten Sehenswürdigkeiten haben wir bereits am Sonntag gesehen. Wir fahren am Containerhafen vorbei zur Altstadt, über die Stahlbrücke und besuchen die Portweinkellerei Calem in Vila Nova.

Das Geheimnis des „Portweines“ wird uns durch eine Führung in der Kellerei erklärt.

Ein „echter“ Portwein stammt immer aus Portugal. Der Name „Gemäß Reglement dürfen die Trauben nur von Reben in einem genau umgrenzten Gebiet (Região Demarcada) im nordportugiesischen Douro-Tal geerntet werden:

Die Reben kommen aus drei Gebieten:

Dem Baixo Corgo um die Stadt Peso da Régua im westlichen Teil des Douro-Tals. Im Cima-Corgo rund um die Stadt Pinhão im Kreis Alijó wird etwa ein Drittel des Portweins hergestellt. Das Klima ist heißer und trockener, die Hänge sind steil, felsig und karg. Hier sind die berühmten

Quintas (Weingüter) der Spitzenerzeuger angesiedelt.

Das Douro Superior reicht von São João da Pesqueira bis an die spanische Grenze. Das Klima ist extrem trocken. Hier werden nur an einigen Stellen Grundweine für Port hergestellt.

Für den normalen Wein werden Merlot, Cabernet, usw. wie im Weingebiet Bordeaux gekeltert.

Portwein hat also nichts mit den übrigen Weinen zu tun.

Rebsorten

Über 80 Rebsorten sind heutzutage in der Region Douro zu finden. Rund die Hälfte davon ist für die Herstellung von Portwein zugelassen.

Die wichtigsten Rebsorten zur Herstellung des roten Portweins sind Tinta Barroca, Touriga Francesca, Touriga Nacional (sie ist die hochwertigste Portweinrebsorte), Tinta Roriz, Tinta Amarela und Tinto Cão. Beim weißen Portwein sind es hauptsächlich die Rebsorten Malvasia, Moscatel. Gärung und Aufspritzen: Die Trauben werden zunächst wie bei jedem anderen Wein gepresst und der Most wird zur Gärung angesetzt. Der eigentliche Vorgang, der Wein zu Portwein macht, ist das Aufspritzen des gärenden Mostes mit hochprozentigem Weindestillat. Hierbei wird die Gärung der Portweine – sowohl roter als weißer – durch Zugabe von ca. 80%igem Weindestillat (Weinbrand) gestoppt. Der Zeitpunkt des Stoppens bestimmt dabei den verbleibenden Restzucker, also die Süße des Portweins. Je weiter der Wein vergoren ist, desto

weniger Weinbrand wird hinzugefügt. Portwein darf als Endprodukt einen Alkoholgehalt zwischen 19 und 22 Volumen-% aufweisen. Dadurch ist er lange lagerfähig.



Nach der Vinierung verbleibt der Wein normalerweise ein halbes Jahr im Douro-Tal und wird danach auf der Straße (früher mit Schiffen, den Rabelos, die heute in Porto zu Dekorationszwecken vor Anker liegen) in die großen Portweinkellereien nach Vila Nova de Gaia, am Ufer des Douro gegenüber von Porto gelegen, gebracht, wo der eigentliche Reifungsprozess von mindestens zwei Jahren beginnt.

Jeder Portwein lagert zunächst für mindestens zwei, maximal sechs Jahre im großen Fass (Tanks aus Holz oder neuerdings auch Stahl, mit teilweise über zwanzigtausend Liter Fassungsvermögen), in dem er wenig atmet und langsam altert/reift. Neben der Qualität des Jahrganges entscheidet der Zeitpunkt der Um-

füllung, die Art und Dauer der weiteren Lagerung den Charakter eines Portweines:

Mit der Reifung wandeln sich Geschmack und Farbe des Portweines. Während ein junger Wein noch einen kräftig fruchtigen Geschmack von Rotweintruben und anderem Obst hat, wandelt sich das Aroma mit dem Alter und wird feiner, mit Geschmacksnoten von Gewürzen, Nüssen, Dörrobst, Datteln, Karamell, Vanille, Zitrusfruchtschalen, a.v.a.m.

Wer mehr über Portweine wissen will kann im Internet unter <http://de.wikipedia.org/wiki/portwein> nachschauen.

Nach einer Verkostung fahren wir weiter in die Altstadt. Dort haben wir ein wenig Zeit um zu Fuß einige Sehenswürdigkeiten anzuschauen. Wir entscheiden uns für das Café Majestic, das im Art nouveau Stil 1921 eröffnet wurde. Mit seinen reichverzierten Details, den Kronleuchtern und dem Jugendstil-Spiegelsaal zählt das Café Majestic heute zu den touristischen Attraktionen der Stadt Porto. Joanne K. Rowling hielt sich hier häufig auf, während ihrer Zeit in Porto Anfang der 1990er Jahre. Die ersten Kapitel des ersten Harry Potter-Buches schrieb sie im Café Majestic!

Am Abend regiert das Regional Night Get-Together der WACA.

Mittwoch, 8 Oktober geht es nach dem Frühstück mit dem Bus nach Vila Nova de Gaia, am Quai steigen wir in ein Ausflugsschiff und fahren den Douro hinauf. Der Fluss ist 925 Km lang entspringt in den spanischen Provinzen León und Kastilien und bildet dann die Spanisch-

Portugiesische Grenze um dann bei Porto in den Atlantik zu fließen. Wir unterqueren mehrere Brücken und gelangen nach ca. 20 km in die erste Schleuse von Crestuma. Sie ist 85 m lang und 14 m hoch. Die 5 Schleusen des Douro sind gleichzeitig Kraftwerke. Natürlich sind alle Gäste auf den Decks und schauen dem Geschehen zu. Die Schleusung dauert einige Zeit weil kleinere Ausflugsschiffe hinter uns auch noch Platz im Kasten haben. Bei einem feinen Mittagessen (Reis mit Thunfisch und Fleisch) geniessen wir die Aussicht auf die steilen Ufer des Flusses. Gleich kommt der zweite Höhepunkt: die Schleuse von Carrapatelo. Es ist nach einer Schleuse am Dnjepr (Fallhöhe 36 m) mit einer Fallhöhe von 35 m, die zweitgrösste in Europa. Die Füllzeit ist im Gegensatz zu der Wartezeit kurz, wir müssen warten bis alle kleinen Boote hinter uns im Schacht sind. Nach ca. 15 min. sind wir oben angekommen. Dies war das erste von fünf Wasserkraftwerken, die im portugiesischen Teil des Flusses errichtet wurden.



Unterwegs sehen wir die Eisenbahn, die von Porto nach Regua fährt. Die WACA-Fahne flattert am Mast unseres Schiffes.

Bald kommen wir dem eigentlichen Weinbaugebiet des Douro näher. Marquês de Pombal schuf im Jahr 1756 hier das erste geschützte Weinbaugebiet der Welt. Das Weinbaugebiet erstreckt sich über 120 Km bis zur spanisch-portugiesischen Grenze. Nur in dieser Region darf Portwein erzeugt werden.

In Pesa de Regua angekommen verlassen wir das Schiff und begeben uns zum nahen Museu do Douro. Das Museu do Douro ist das Museum der ersten geschützten Weinbauregion der Welt und funktioniert dazu als Dokumentationszentrum, mit regionalen pädagogischen Angeboten. Es ist eine kleine aber zeitmässig eingerichtete Anlage und zeigt uns die Geschichte des Flusses.



Wir werden mit unserem Bus abgeholt und fahren über die A4 zurück nach >Porto. Inzwischen regnet es.

Donnerstag, 9. Oktober ist AGA Tag der WACA. Wir, Helga, Marco und ich erkunden nochmals die Stadt. Wir kehren in einem kleinen Kellerlokal, Casinha Sao Joao, direkt am Fluss ein und bekommen jeder sein Lieblingsessen. Helga natürlich ihre geliebten Riesencrevetten, Marco seine Muscheln und ich Thunfisch mit Bratkartoffeln. Unser Guide in Madeira würde sagen: mmmmmmm.



Nach dem feinen Mittagessen geht's weiter in die Altstadt, zur Rua Santa Catarina, die Nobelstrasse von Porto. Natürlich verpassen wir das Café Majestic nicht.

Wir bewundern die alten, reichverzierten Ledersessel und trinken unseren Café.



Zurück zum Hotel werden wir zum Gala Dinner der WACA erwartet. Es wird spät, wir müssen am Freitag um 5 Uhr aufstehen, denn der Bus ist um 6 Uhr schon parat und bringt uns über die A1 zum Flughafen Lissabon. Von dort geht es mit SATA, weiter zur 1600 Km entfernten Azoreninsel Faial.

Für mich war es eine der intensivsten Reisen gewesen. Ich werde sicher nach Portugal zurückkommen.

Heinz Pfister

Azoren im Oktober 2014

Auf halbem Weg zwischen Europa und Amerika sind die Azoren immer noch eine besondere Welt, die jahrhundertlang Treffpunkt für Piraten, Atlantiksegler, Walfänger oder Abendteurer waren.

Zwischen 1500 km und 1900 km von Lissabon entfernt liegen die neun Inseln im Atlantik. Auf unserer Reise, die uns vom Interline Club Portugal angeboten wurde, lernten wir drei davon kennen.

Von Lissabon flogen wir via Sao Miguel zur Insel Faial und bezogen für zwei Nächte das Hotel do Canal in Horta. Gleich am nächsten Tag sollten wir das erste Highlight erleben. Wal- und Delfin-Watching war angesagt.

Bei strahlendem Wetter begaben wir uns auf die Boote, um nach den herrlichen Bewohnern des Meeres Ausschau zu halten.



Leider bekamen wir nur ein paar wenige Tümmler zu sehen. Die Fahrt allein aber war schon sehr schön. Das Boot brachte uns gleich zur nahegelegenen Insel Pico, auf der sich auch der höchste Berg (2351 m) Portugals befindet. Mit dem Bus erkundeten wir zwei Drittel der Insel, un-

terbrochen von einem deftigen Barbecue bei einer Hütte direkt am Meer. Herrlich war es, in der Sonne zu sitzen und das feine Fleisch und den Fisch vom Grill zu genießen. Auf der Weiterfahrt gab es noch verschiedene Stopps, um die Landschaft voll aufnehmen zu können. Zurück nach Horta auf der Insel Faial ging es dann wieder per Boot. Heinz, Marco und ich genossen dann noch vor dem Nachtessen einen Apéro im Peter Cafe Sport, einem urigen Lokal, das bei Seglern sehr beliebt ist. Die Segler aus aller Welt haben hier im Hafen von Horta noch eine spezielle Tradition. Jede Jachtbesatzung verewigt sich durch eine bunte Malerei an der Hafenumauer, um, wie es heisst, mögliches Unglück auf See abzuwenden.



Diese Mauer habe ich natürlich am nächsten Tag (wir hatten einen freien Morgen) angeschaut, und anschliessend bin ich durch den ganzen Ort gewandert. Leider fing es gegen Mittag an zu regnen, dabei stand ja eigentlich eine Inselrundfahrt mit Besichtigung des Vulcão dos Capelinhos auf dem Programm. Wenn auch einige Aussichten im Wolkenmeer versanken, war es doch eine interessante Tour, die am Flughafen endete, damit wir noch am selben Abend zur Insel São Miguel fliegen konnten.

São Miguel ist die grösste Insel der Azoren. Von Ponta Delgada aus starteten wir zur Tagestour zum östlichen Teil der Insel.



Die Strassen, wie bereits auf den anderen Inseln, waren gesäumt von riesigen Hortensienhecken. Wenn auch die Blütezeit schon fast vorbei war, konnte man noch sehen, in welcher verschiedenen Blautönen die Strassenränder leuchten. Die kurvenreichen Strassen bergauf und bergab ermöglichten uns herrliche Ausblicke aufs Land, die Vulkanseen und die tosenden Küstenabschnitte.



In Furnas zogen schwefelige Dunstschwaden durch die Luft. Dort brodeln die kochend heissen Quelltöpfe der Caldeiras. In diesem heissen Boden wurde unser üppiges Mittagessen in einem

riesigen Topf gekocht und später im Restaurant serviert. Es war köstlich.

Am darauffolgenden Tag holte uns wieder der Regen ein. Da wir am Morgen frei hatten, unternahm ich allein einen ausgiebigen Rundgang durch Ponta Delgada. Es gab viele Repräsentativbauten aus fast fünf Jahrhunderten zu bewundern. Am Nachmittag besichtigten wir noch eine Ananasfarm, und danach ging es den Berg hinauf zu einem Kratersee, der uns aber wegen des dichten Nebels verborgen blieb. Einen kurzen Blick konnten wir dafür auf die Caldeira das Sete Cidades werfen. Dass der eine See grün und der andere blau ist, ging leider im Grau des Wetters unter.



Am darauffolgenden Tag hiess es schon Abschied nehmen von dieser abwechslungsreichen wunderschönen Insel, auf die ich gerne einmal im Sommer zurückkehren würde, schon der Hortensien wegen.

Dem Interline Club Portugal möchte ich danken für die gute Organisation dieser Reise.

Heidemarie

Unter der Mitternachtssonne

„Wenn die zu Hause wüssten, wie herrlich es hier ist. Schade, dass man sich in Europa nur die Furchtbarkeit der Polarnacht vorstellen kann. Man kann wohl die Wunder der Polarwelt im Lexikon nachschlagen, aber man ahnt nicht, dass unter solchem strahlendem Himmel auch die Menschenseele ruhig klar und strahlend ist.“ Christiane Ritter (1898-2000)

Wir schrieben Geschichte. Entsprechend fühlten wir uns wie die grossen Pioniere – zusammen mit ca. 150 anderen abenteuerhungrigen Expeditionsteilnehmern. In wenigen Augenblicken würden wir zum ersten Direktflug von Zürich nach Longyearbyen starten. Statt einen ganzen Tag lang über Oslo und Tromsø zu reisen und endlose Stunden am Flughafen zu verbringen, würden wir in nur knapp fünf Stunden in Spitzbergen sein – und das auch noch ohne einen Tag zu verlieren, da wir erst um halb zehn Uhr nachts starteten und entsprechend um halb drei Uhr morgens in Svalbard landen würden. Da Polar-Reisen und Kontiki gleich mit zwei Expeditionen gleichzeitig starteten, hatte Kontiki eine Maschine der Air Berlin gechartert. Wir waren also „ganz unter uns“ an Bord. Die Besatzung war denn auch überaus freundlich, lud uns sogar zu einem Fläschchen Wein ein, um den Pionierflug gebührend zu feiern. So verlief der Flug recht angenehm – soweit man sich eben in einer Sardinenbüchse wohlfühlen konnte.

Je mehr wir in die Nacht hineinfliegen, desto heller wurde es. Ein merkwürdiges Gefühl und genau diametral zum Gefühl der unheimlichen Müdigkeit, die mich

befiel. Um 3 Uhr morgens verliessen wir den winzigen Flughafen von Longyearbyen bei vollem Tageslicht – oder vielmehr Nachtlicht. Die Mitternachtssonne steckte irgendwo hinter dichtem Hochnebel.



Busse brachten beide Expeditionsgruppen ins Rica Spitsbergen Hotel. Check-in war nicht nötig; wir bekamen beim Bus bereits unseren Schlüssel, schnappten uns unsere grossen Reisetaschen, zogen unsere Schuhe aus und schleppten uns sowie unsere Taschen hinauf in den ersten Stock. Das Spitzbergen Hotel führt die alte Tradition fort, wonach alle ihre Schuhe unten in der „Eingangshalle“ ausziehen und in kleine offene Regalkästchen stellen. Das Ganze sieht aus wie eine Art Skikeller. Vermutlich lassen die Gäste im Winter auch ihre Skier hier (falls sie welche haben). Die Rezeption befindet sich dann im ersten Stock. Wie im Norden üblich, kümmert sich jeder selber um sein Gepäck. Personal gibt es in den familiären Hotels wenig, die Atmosphäre ist ungezwungen – expeditionsmässig halt.

Zog man die Vorhänge im Zimmer zu, so erhielt man zumindest so etwas Ähnliches wie Nachtstimmung. Doch die Müdigkeit war weg, und der Schlaf wollte nicht so recht kommen. Ich hatte den Wecker auf halb neun gestellt; von den fünf Stunden,

die wir hätten schlafen können, habe ich aber nur wenige Augenblicke geschlafen. Zumindest ist Longyearbyen in derselben Zeitzone wie Zürich; das ersparte uns ein Jetlag.

Der Himmel war immer noch gleich verhangen, immer noch gleich hell. Alles sah genau gleich aus wie um drei Uhr morgens. Das Frühstück war deftig mit geräuchertem Fisch – genau das Richtige, um in die Gänge zu kommen. Die wenigen Nichtschweizer im Hotel mussten sich etwas verloren vorkommen angesichts der Schweizer Invasion. Ich war froh, dass die zwei Expeditionsgruppen auf zwei verschiedene Schiffe gehen würden, sonst wäre das Ganze etwas zu schweizerisch geworden. So aber lief die grössere Gruppe mit der Ortelius am späten Nachmittag aus, während wir erst am nächsten Tag mit der Plancius auslaufen würden.



Damit blieb genügend Zeit, um Longyearbyen zu erkunden. Es war etwas windig, wohl um die fünf Grad, und hochneblig. Von den Schneegipfeln sah man nichts. Bewaffnet mit Fotokameras spazierten wir ins Dorf. Ca. 2'200 Personen leben hier in den vielen kleinen bunten Holzhäusern, die an die Geschichten von Astrid Lindgren erinnern. Offenbar darf man aber nicht selber bestimmen, welche Farbe das eigene Haus erhalten soll. Eine

Farbdesignerin aus Oslo hat das Farbkonzept des Örtchens fest im Griff und weist jedem Häuschen seine Farbe zu. Die Farben bestimmen sich nach allem, was in der hiesigen Natur vorkommt. So fügt sich das Ortsbild perfekt in die Landschaft ein, verleiht aber dem Ganzen eine fröhliche, farbige Note, was sicherlich vor allem bei grauem Wetter hilft, die farbliche Eintönigkeit zu vertreiben.



Das Örtchen ist verschlafen, vollkommen ruhig. Es fahren fast keine Autos. Dafür stehen mehr Schneemobile herum, als es Einwohner gibt. In jedem Vorgarten steht mindestens eins. Auf den Veranden stehen bzw. hängen fein säuberlich Schlitten, Fahrräder und Skier. Je nach Jahreszeit kommen hier andere Fortbewegungsmittel zum Zug.

Longyearbyen ist eisbärfreie Zone. Hier dürfen wir uns zum letzten Mal frei bewegen. Allerdings nur bis zu den Ortsgrenzen, die mit Achtung Eisbär-Schildern gekennzeichnet sind. Ab diesen Schildern gilt „Spazieren auf eigene Gefahr“. Ich habe allerdings noch nicht herausgefunden, ob sich die Eisbären auch wirklich an die Schilder halten... Gesehen haben wir jedenfalls keinen.

Wir erkundeten die Geschäfte, da wir nur hier – und vielleicht noch in kleinerem Rahmen in Ny Ålesund die Möglichkeit haben würden, uns mit Souvenirs und Postkarten einzudecken. Einziges Souvenir, das ich allerdings aktiv suchte, war ein Eisbär (aus Stoff, versteht sich). Und gleich im ersten Geschäft lachte mich einer an – etwas grösser als ich gedacht hat-

te, aber über die Transport-Logistik würde ich mir später Gedanken machen.

Wir plauderten mit der jungen Verkäuferin, die uns verriet, dass am folgenden Tag wieder ein grosses Kreuzfahrtschiff erwartet würde – über 1'000 Passagiere. Wenige Tage zuvor, landeten sogar drei Kreuzer an, eins davon allein mit über 3'000 Passagiere. Obwohl diese Gäste zwar insofern willkommen sind, als sie Umsatz generieren, bringen sie auch Nachteile mit sich. Es hat zeitweise mehr Touristen als Einheimische im Ort und letztere kommen sich dabei oft vor wie Zootiere, denn die Touristen kennen keine Grenzen. Sie schauen den Menschen sogar in die Wohnzimmer, indem sie ihre Nasen an die Fensterscheiben pressen.

Nach erfolgreicher Shoppingtour erwartete uns am Nachmittag ein Ausflug ins Advental. Allerdings sassen plötzlich zwei Leute mehr im Bus als geplant. Irgendwann stellte sich dann heraus, dass die beiden zur Ortelius-Gruppe gehörten, deren Schiff bereits am Nachmittag auslief. Wir hoffen, sie haben ihr Schiff noch rechtzeitig gefunden...



Wir fuhren ins Tal hinein, vorbei am alten Flughafen und an der alten Polarlichtmessstation, an einem im zweiten Weltkrieg abgestürzten deutschen Flugzeug, an mehreren Hundezwingern, einer Ei-

derentenbrutstätte und am Eisbärenschild, das den Ortsausgang bzw. das Ende der eisbärenfreien Zone signalisierte.

An vielen Orten liegt Schrott und vermeintlicher Abfall herum. Meist handelt es sich dabei aber um Gegenstände aus Zeiten vor 1945, die aufgrund ihres Alters automatisch als historisch wertvoll gelten und unter Denkmalschutz stehen, auch wenn man sich oft fragt, wozu man den einen oder anderen Schrotthaufen an einer bestimmten Stelle vor sich hinrostet lässt, denn Wind, Wetter und Salzwasser hinterlassen ja auch ihre Spuren.

Wir fuhren an Mine fünf und sechs vorbei – hier ist alles nummeriert, nichts trägt einen Namen. Das gilt für Tal Nr. 1, 2, 3 etc. genauso wie für Miene 1, Miene 2, Miene 3 etc. Nicht einmal die Strassen in Longyearbyen haben Namen (allerdings soweit ich weiss auch keine Nummern). Der Postbote muss also genau wissen, wo sich seine gut 2'000 Schäfchen befinden.

Auf dem Weg zu Mine Nr. 7 und der neuen Polarlichtmessstation wurde der Nebel immer dichter. Je höher wir zum Aussichtspunkt kamen, desto nebliger wurde es, bis man nicht einmal mehr die Hand vor Augen sehen konnte. Die Aussicht konnten wir also vergessen. Während wir unsere Sandwiches und Früchte vom eigens für uns auf dem Aussichtspunkt aufgestellten Buffet genossen, erklärte uns unser Reiseleiter, was wir sahen bzw. sehen würden, gäbe es den Nebel nicht. Da es immer kälter wurde, hielten wir uns nicht zu lange auf, sondern fuhren mit dem Bus wieder hinunter, wo wenigstens die Sicht besser war, und zurück nach Longyearbyen. Das Wetter hier kann sich schlagartig ändern und einen Kilometer

entfernt völlig anders sein. So wie in den Bergen eben.

Zurück im Hotel fragte ich kurzentschlossen an der Rezeption nach einer Halbtagestour mit Huskywagen für den nächsten Morgen. Und eine solche war tatsächlich auch zu haben. Wir sollten um 9 Uhr abgeholt und gegen 12.30 zurückgebracht werden. Das würde genau reichen, denn unser Programm würde erst um 14 Uhr losgehen.

Beim Gruppenapéro im Hotel erhielten wir die ersten Informationen über unsere Reise, wobei wir schon vieles von unserer Antarktisreise her kannten. Anschliessend spazierten wir zum Huset, dem Gourmetrestaurant von Longyearbyen etwas ausserhalb des Zentrums. Alles war schön mit Vorhängen abgedunkelt, um dem Ganzen eine Candlelight-Dinner-Note zu verpassen, denn es war ja taghell draussen. Allerdings kam einem etwas komisch vor mit all den zugezogenen Vorgängen. Das Essen haute einen nicht gerade komplett vom Stuhl, wie man es von einem Gourmetrestaurant erwarten würde, aber es war gut.

Als wir das Huset gegen halb elf wieder verliessen, war es selbstverständlich immer noch hell. Wir beschlossen, zur Kirche zu spazieren. Auf einer Schotterstrasse ging es vorbei am Friedhof, wo heute – mit ganz wenigen Ausnahmen – niemand mehr beerdigt wird. Aufgrund des Permafrosts, der alles, was im Boden verbuddelt ist, hoch drückt, müssen die Menschen heute auf dem Festland beerdigt werden. Anders als es eine britische Zeitung vor einiger Zeit etwas ungeschickt ausdrückte, ist es aber durchaus noch erlaubt, auf der Insel zu sterben...

In der Nähe des Friedhofs steht auch das Denkmal von Herrn Longyear, dem Stadtgründer, nach dem sowohl die Stadt als auch der Fluss benannt sind. Ebenfalls zu sehen ist dort Miene Nr. 1, die erste Kohlenmiene der Insel. Wir statteten zunächst der Kirche einen Besuch ab. Wie die anderen Gebäude ist auch die Kirche aus Holz gebaut und mit einer Vielzahl an Rauchmeldern ausgestattet. Wie sonst zieht man auch hier als erstes die Schuhe aus und folgt dann einer Wendeltreppe nach oben. Durch einen Gemeinschaftsraum, der gemütlich mit bequemen Loun gemöbeln und einem Kamin eingerichtet ist, erreicht man das eigentliche Kirchenschiff, in dem tatsächlich auch ein Schiff hängt. Wir waren – wen wundert's – die einzigen Besucher und hatten die friedliche Kirche ganz für uns allein.

Wir folgten dem Weg weiter zu den Mienengebäuden, die wegen des abschüssigen Geländes auf extrem hohen Pfählen stehen. Da der Permafrost keinen Fundamentbau zulässt, das Terrain aber sehr uneben ist, müssen sämtliche Gebäude auf Pfähle gebaut werden. Von den alten Häusern aus der Gründerzeit stehen lediglich noch diese Pfähle. Und wie üblich trifft man auch hier wieder auf einen historischen Abfallhaufen, da nichts angefasst wird, das schon länger als 1946 hier liegt. Es werden hierfür auch keine Museen eingerichtet; alles wird so liegen gelassen, wie es den Leuten damals aus der Hand fiel. Oftmals wirkt das Ergebnis sehr bizarr. Hier bei der Miene beispielsweise findet man alles von einem alten Fahrrad (das aber auch jüngeren Datums sein könnte) über ein altes Schneemobil mit Raupe bis zu einem Känguru-Schild aus Australien, natürlich neben den lang-

sam vor sich hin rostenden Gerätschaften, die den Hauptbestandteil der Geisterstadt-ähnlichen Umgebung bilden. Wer schon einmal amerikanische Geisterstädte besucht hat (wie beispielsweise Kennicott in Alaska) kann sich in etwa vorstellen, wie es hier grösstenteils aussieht.

Wir spazierten noch bis zu einer Brücke, vor der ein altes kutschenähnliches Gefährt stand, das allerdings das Signet von Svalbard Husky trug; mit dieser Gesellschaft würden wir am folgenden Tag unseren Husky-Ausflug unternehmen. Offenbar war dieses Zwischending zwischen Hundewagen und Kutsche so umgebaut worden, dass Hunde davor gespannt werden konnten. Ich ging allerdings davon aus, dass es sich hierbei auch um ein eher historisches Gefährt handelt. Ich sollte mich täuschen...

Parallel zum Weg war die Kohle-Seilbahn, mit der die Kohle aus der Miene direkt zum „Fabrikgebäude“ transportiert wurde. Auch hier hängen noch alle Kohlewägelchen an den Seilen, gerade so, als ob die Arbeit am nächsten Tag wieder aufgenommen werden würde.

Unten, etwas weg vom Hafen, lag die Plancius bereits vor Anker. Wir konnten den Namen zwar nicht lesen, aber wir wussten ja vom letzten Mal noch sehr genau, wie sie aussieht.

Es war inzwischen kurz vor Mitternacht und die Sonne kam wieder durch die Wolken. Langsam spazierten wir zurück zum Hotel, wo wir schliesslich bei Sonnenschein zu schlafen versuchten.

Am nächsten Morgen mussten wir früh auf, da wir ja ganz unerwartet doch schon

warme Expeditionskleidung brauchten. Im Hotel war uns zwar gesagt worden, wir würden beim Hundecamp Kleidung bekommen, aber man weiss ja nie... So gab es bereits kurz nach sieben Frühstück. Anschliessend mussten wir die Taschen parat machen und nach unten stellen, wo sie gegen Mittag abgeholt und direkt aufs Schiff gebracht würden.

Wir wurden pünktlich um 9 Uhr von einer jungen Frau und einem jungen Mann abgeholt. Überhaupt scheint es in diesem Dorf nur junge Leute zu geben und unzählige Kinder. Der 2'000 Seelen-Ort betreibt drei Kindergärten, und das reicht offenbar nicht einmal. Die meisten Leute arbeiten im Tourismus, vorwiegend als Guides und das in einer sehr rauen Umgebung. Nach zwei, drei Jahren – oder sogar weniger – gehen die meisten wieder fort aufs Festland. Es ist wohl auch sehr schwierig, viele Monate in ewiger Dunkelheit zu verbringen, da helfen auch die vier Monate ewiger Tageshelle nicht wirklich viel.

Wir würden die einzigen Gäste zum Hundeschlittenfahren auf Rädern sein, was uns natürlich freute. Es regnete zwar, aber was macht das schon beim Hundewagen fahren. Wieder fuhren wir ins Advental, abermals vorbei am früheren Flughafen, der aus einer Windfahne und zwei Holzbaracken bestand, die heute – da vor 1946 gebaut – unter Denkmalschutz stehen. Das Hundecamp besteht aus einem grossen umzäunten Gelände, das mitten im Nirgendwo steht. Darin stehen unzählige Hütten auf Stelzen und bei jeder Hütte ist ein Hund an einer Kette, alles Alaskan Huskys. In einem hinteren Teil sind einzelne Gehege, in denen die Welpen aufwachsen. Aktuell befinden sich 59 Hunde

in diesem Camp, ca. ein halbes Dutzend davon vier Monate alte Puppys.

Christine begann uns etwas über Alaskan Huskys und Hundeschlittenfahren zu erzählen. Da wir ja nun aber keine Neulinge in diesem Gebiet mehr sind, konnten wir diesen Teil schnell stoppen. Dafür hatten wir mehr Zeit, um uns mit den Hunden zu beschäftigen, die froh waren über die Streicheleinheiten und die Abwechslung im Camp. Es war noch eine Gruppe von sechs Gästen da, die mit einem Kleinbus mit Hundeanhänger zu einem Ausflug fahren sollten. Mehrere Hunde kamen in kleine Boxen im Anhänger. Später erfuhren wir, dass sie zu der umfunktionierten Kutsche fahren, die offenbar heute noch als Hundewagen dient. Die Gäste sitzen wie bei einem Pferdewagen hintendrauf und mehrere Hunde ziehen das Gefährt. Komische Vorstellung.

Für uns wurde ein normaler Hundewagen bereitgestellt. Die Wagen sind grösser und schwerer als unsere. Eine Person kann bequem darin Platz nehmen, die andere steht hinten drauf und fährt. Die Wagen haben extrem breite Räder, was in diesem Gelände super ist. Ausserdem sind sie ausgezeichnet gefedert und verfügen über Luxusbremsen, mit denen man ein sechser-Gespann problemlos stoppen kann.

Wie wir es aus dem Yukon kannten, wurde uns eine Tafel mit den Namen unseres Gespanns vorgelegt. Dann mussten wir unsere sechs Hunde suchen und einspannen. Allerdings verlief das hier sehr ruhig, ohne Gebell und überhaupt nicht hektisch. Ich bekam als FahrerIn unseres Gespanns noch ein paar Instruktionen und schon ging's los. Das machte Spass! Ich hatte

noch nie ein grosses Gespann vor einem Wagen geführt, nur vor dem Schlitten. Ein ganz spezielles Gefühl, diese Kraft wieder zu spüren. Es war anstrengender als auf dem Schlitten, weil man auch lenken und vor allem mit den Händen bremsen musste. Beim Schlittenfahren fällt beides weg. Da lenkt man die Hunde nur mit Worten und mit Gewichtsverlagerung und man bremst mit dem Gewicht.



Wir fuhren erst auf der Naturstrasse Richtung Longyearbyen und machten nach einiger Zeit Halt bei einem See, wo wir die Hunde tränkten. Schliesslich war es für sie auch hier oben recht warm, vermutlich so ca. 7 Grad. Anschliessend ging's weiter durch die Tundra, vorbei an der alten Polarlichtmessungsstation, der abgestürzten deutschen Militärmaschine aus dem zweiten Weltkrieg und dem alten Flughafen. Wir machten öfters kurze Pausen und erfuhren Geschichtliches zu den historischen „Abfallhaufen“. Eine Herausforderung stellten vor allem die vielen kleinen Seechen dar, denn die Hunde wollten sich ständig abkühlen (obwohl es regnete) und liefen immer wieder ins Wasser statt auf den Wegen zu bleiben. Wir mussten sehr gut aufpassen, damit wir nicht selber baden gingen...

Etwa eineinhalb Stunden später waren wir wieder beim Camp. Wir waren nass und schmutzig, klar bei diesem Wetter. Und

natürlich hatten wir keine Overalls bekommen – da hat die freundliche Dame von der Rezeption wohl etwas verwechselt... Die grossen Veranstalter bieten Overalls an, wir hatten hier aber den kleinsten. Das war uns aber gerade recht.

Christine meinte, es habe noch nie so geregnet, man lebe ja in einer Polarwüste. Tja, auch hier gibt es wohl die berühmten Ausnahmen zur Regel; klar, dass wir sie wieder mal treffen mussten...

Wir spannten die Hunde aus, brachten sie zu ihren Hütten zurück und halfen beim Füttern. Sie bekommen eine Mischung aus Trockenfutter und Innereien – sehr appetitlich; das Ganze wird mit Wasser vermischt und bildet eine Art Innereien-suppe. Nach der Fütterung gab's für uns in einem riesigen Tipi Tee oder Kaffee und Schokoriegel – das Ganze wirkte etwas improvisiert, aber sehr familiär und herzlich. Ich würde dieses kleine Familienunternehmen den grossen Veranstaltern jederzeit vorziehen.

Gegen eins waren wir zurück beim Hotel. Wir bekamen sogar noch etwas zu essen – die Gruppe hatte sich um halb eins zum Mittagessen im Hotel versammelt. Um zwei ging's dann per Bus zur „Stadtrundfahrt“. Wir fuhren zum Flughafen hinaus, sahen uns die berühmte internationale Samenbank an, in der Samen aus der ganzen Welt gelagert werden, für den Fall, dass etwas ausstirbt und neu gezüchtet werden muss. Schade, geht das nicht mit den unzähligen Tierarten, die jeden Tag aussterben... Vor lauter Nebel sah man mal wieder nichts von dem Gebäude, konnte nur erahnen, wo es war. Wir fuhren weiter zur Kirche, die wir uns ja schon ausgiebig angeschaut hatten, und

durch das restliche Dörfchen bis zum Museum. Das Museum befindet sich im Gebäude der Uni – ja, das 2'000 Seelen-Dorf hat eine eigene Uni! Hier studieren jedes Jahr etwa 750 Studenten alle möglichen Umweltthemen: Geologie, Geophysik, Biologie, Tourismus etc.

Wir schauten uns in Ruhe im Museum um. Interessant waren vor allem die Tierexponate. Was könnte man hier oben sehen, wenn man Glück hat? Da gäbe es vieles...

Gegen vier machten wir uns zu Fuss auf zur Anlegestelle. Der Spaziergang im nach wie vor strömenden Regen (in der Wüste...) durch das Industriegebiet von Longyearbyen war nicht gerade berauschend. Aber wenigstens hatten wir das schwere Gepäck nicht dabei. Die Plancius lag inzwischen am Pier, und wir waren froh, dass wir noch nicht mit den Zodiacs raus mussten, sondern auf normalem Weg einchecken konnten.

Das Check-in verlief auch diesmal wieder völlig reibungslos und schnell. Die ersten bekannten Gesichter unter der Crew sahen wir auch schnell. Und erstaunlicherweise erkannten sie uns auch, obwohl sie ja weiss Gott viele Gäste zu sehen bekommen. Philipp, der letztes Mal Guide war, würde diesmal Expeditionsleiter sein. Sein Frau Valeska würde nicht dabei sein, denn sie hatte Anfang Jahr ein Baby bekommen.

Kaum waren wir in der Kabine, stellten sich auch schon die für uns zuständigen Kabinenbetreuer vor. Auch hier erkannte uns unser Kabinenbetreuer sofort wieder. Beim Vorbeilaufen wurden wir schon von verschiedenen Crewmitgliedern angehal-

ten und gefragt „Antarctica“? Die Reisen auf einem so kleinen Schiff machen schon Spass – man ist wie eine Familie. Die Kabinenbetreuer arbeiten ja auch im Speisesaal; so sieht man sich regelmässig und kennt sich schnell. Da das Schiff so klein ist, gibt es auch nicht sehr viele Crewmitglieder. Hier ist daher jeder für alles zuständig. Allrounder sozusagen.

Schon von unserer Reise durch die Antarktis wussten wir, dass dies keine Ferienreise werden würde, sondern eine Expedition. Und damit begann auch schon der Stress... Kaum richtig da, mussten wir bereits zum Begrüssungsbriefing in der Lounge antraben. Wir hatten noch nicht einmal Auspacken können – eine Tasche war versehentlich vor der falschen Kabine gelandet, da der Regen die mit Kreide aufgemalte Zimmernummer ausgelöscht hatte – aber auch sonst hätte die Zeit nicht gereicht.

In der Lounge stellten wir fest, dass wir denselben Kapitän haben würden, wie beim letzten Mal. Das freute uns sehr, denn er war wirklich toll gewesen. Die restlichen Guides wurden vorgestellt, Historiker, Vogelkundler, Meeresbiologen, Botaniker, Klimaforscher. Sie würden wieder Vorträge halten und uns auf die Touren begleiten. Michael, unser Polar-Reisen-Begleiter, war diesmal auch einer von ihnen. Dafür musste er am Morgen noch zum Schiesstraining antraben, denn auf dieser Reise müssen die Guides ständig Gewehre tragen wegen der Eisbären.

Kaum waren wir nach der Begrüssung wieder in der Kabine, wurden wir zum Notfall-Drill gerufen. Wieder zurück in der Lounge, wurden wir im Detail über Alarm und Notfallmassnahmen instruiert.

Kaum wieder in die Kabinen entlassen, konnten wir ein weiteres Kleidungsstück verstauen, bevor der Alarm ertönte und wir samt Schwimmwesten wieder in die Lounge rannten. Die geraden Kabinenummern nach rechts, die ungeraden nach links. So wurden die Passagiere auch auf die Rettungsboote verteilt. Beim anschliessenden Appell stellte sich heraus, dass einige Passagiere offenbar nicht zwischen geraden und ungeraden Nummern unterscheiden konnten – sie waren auf der falschen Seite gelandet, hätten also im Ernstfall jemandem den Platz im Rettungsboot geklaut. Auf der anderen Seite wurden aber zwei Passagiere plötzlich auf der falschen Seite aufgerufen. Sie tauchten zweimal auf der Passagierliste auf, jeweils in verschiedenen Kabinenummern. Und zwei Passagiere schliesslich fehlten ganz. Sie hatten vermutlich gedacht, der Alarm sei zum Vergnügen losgegangen, oder sie hatten schlicht nicht zugehört. Mit all den Fehlern dauerte die Prozedur bis zum Abmarsch zu den Rettungsbooten so lange, dass wir im Ernstfall wohl bereits samt Schiff untergegangen wären... Hier bestand definitiv noch Verbesserungspotential. Zumindest der Marsch zu den Rettungsbooten verlief reibungslos, und wir waren bald wieder in den Kabinen und konnten noch ein paar Kleidungsstücke mehr auspacken, bevor zum Abendessen gerufen wurde.

Dieses wurde serviert, und wie üblich hatte man die Wahl zwischen Fleisch, Fisch und vegetarisch. Auch die Platzwahl war frei, und würde während der ganzen Reise immer wieder wechseln, so dass man immer wieder neue Leute aus der 100-Personen starken Gruppe kennenlernen würde. Diesmal waren 40 Schweizer, 20 Deutsche, 10 Belgier und einzelne Ame-

rikaner, Engländer, Australier, Österreicher und Vertreter weiterer Nationen an Bord. Auf jeden Fall waren die Deutschsprachigen in der überwältigenden Mehrheit.

Wir erfuhren während des Essens, dass der letzte Guide, dessen Flugzeug wegen dichten Nebels nicht landen konnte, es nun doch noch geschafft hatte. Wir hatten das Flugzeug kurz zuvor landen sehen. Mit an Bord waren auch noch diverse Gepäckstücke von Passagieren und unserem Expeditionsleiter. Alles wurde direkt vom Flughafen zum Schiff gebracht, so dass wir doch noch in dieser Nacht mit Vollgas hoch Richtung Norden fahren konnten. Kurzzeitig hatte es nämlich geheissen, wir würden das Programm ändern und den letzten Tag vorziehen, falls Guide und Gepäck erst am frühen Morgen würden einfliegen können.

Nach dem Abendessen wurden wir Deck für Deck aufgerufen, um unsere Gummistiefel und die Schwimmwesten für die Zodiacfahrten zu fassen. Die Zodiacinstruktion hatten wir bereits zusammen mit der Sicherheitsinstruktion erhalten.

Der Himmel hatte sich inzwischen völlig „entwölkt“ und die Sonne strahlte vom Himmel, was natürlich jeden Gedanken an Schlaf zunichte machte. Hätten wir gewusst, dass dieses Wetter nicht anhalten würde, wären wir vielleicht tatsächlich die ganze Nacht aufgeblieben. So aber gingen wir kurz vor Mitternacht bei strahlendem Sonnenschein schlafen.

Nur um am nächsten Tag bei Regen und Nebel wieder aufzustehen. Nach dem Weckruf um sieben, wie wir ihn bereits aus der Antarktis kannten, folgte eine

halbe Stunde später das Frühstück. Hier sah man deutlich, wie unterschiedlich die Gruppen sein konnten. Während in der Antarktis die Leute auf den Aufruf des Hotelmanagers gewartet hatten, standen hier die Leute bereits vorher vor verschlossener Restauranttüre Schlange. Während sie sich im Süden zuerst einen Platz suchten, um sich dann am Büffet von beiden Seiten her möglichst effizient Essen zu holen, verschob sich hier die ganze Schlange direkt ans Büffet und die Leute suchten sich erst mit gefüllten Tellern einen Platz. Das taten wir natürlich nicht – wenn es etwas gibt, das ich nicht mag, dann ist das Schlange stehen. Also warteten wir geduldig, bis der Strom verebbte.

Dass diese Gruppe gerne in Schlangen zu stehen schien, sahen wir erneut beim Beladen der Zodiacs. Wir wunderten uns, dass die Schlange schon fast bis hoch zu uns stand. Erst beim Ausgang bemerkten wir, dass anders als in der Antarktis die Leute nicht draussen die Plattform füllten, sondern diese im Gegenteil leer war und sich lediglich eine Zweierkolonne bildete.

Wir landeten mit den Zodiacs im kleinen Hafen von Ny Ålesund, der nördlichsten Siedlung der Welt. In Ny Ålesund leben keine „normalen“ Menschen, sondern Wissenschaftler, und zwar aus allen Ländern. Oft sieht man nicht, welche Häuser welche Wissenschaftler welcher Länder beherbergen. Die chinesische Station ist die einzige, die von weitem erkennbar ist, und zwar an den beiden Löwen, die den Eingang bewachen; wie in China ein männlicher mit Kugel unter der Pfote und ein weiblicher mit Jungem unter der Pfote. Ein seltsames Bild vor der kargen Landschaft in der Polarwüste.

Wir hatten ein wenig Zeit zur freien Verfügung und nutzten diese, um unsere Karten im alten Postamt zu stempeln und Briefmarken im Souvenirshop zu kaufen und die Postkarten dann gleich einzuwerfen. Mal schauen, wie lange sie brauchen, um von der nördlichsten Siedlung der Welt zu uns zu gelangen. Wir spazierten etwas durch den Ort zum Hundezwinger, um die ca. 19 Hunde, die sechs Einwohnern gehören, zu bewundern. Vier sind Grönlandhunde, der Rest Alaskan Huskys.



Da im letzten Jahr offenbar viele Gänse wegen des nassen Winters umgekommen sind, werden dieses Jahr einige verlassene Junge von den Wissenschaftlern aufgezogen, die als Ersatzmütter fungieren und mit ihren Babys durch den Ort spazieren.

Um 11 Uhr trafen wir uns bei der Büste von Amundsen, um zusammen zum Ankermast zu spazieren, an dem Amundsen 1926 und Nobile 1928 ihre Zeppeline festmachten, bevor sie zum Nordpol aufbrachen. Könnt Ihr Euch noch an Amundsen erinnern? Richtig, er war auch in der Antarktis; er war derjenige, der mit Schlittenhunden zum Südpol gefahren ist und während der Reise die nicht mehr benötigten Hunde den verbleibenden Hunden verfüttert hat. So konnten sie mit viel weniger Gepäck reisen und schafften die Expedition. Sein Traum war aller-

dings der Nordpol und so ist er hier oben auch fast allgegenwärtiger als unten im Süden, wo wir uns mehr mit Ernest Shackelton beschäftigt hatten. Unsere Historikerin und Botanikerin erzählte uns die ganze Geschichte der Rivalen Amundsen, Nobile und Pieri, wobei ja bis heute nie klar belegt werden konnte, wer eigentlich als erster am Nordpol war.

Wir wanderten etwas weiter mit unseren schwer bewaffneten Guides; allerdings begegneten uns nur Gänse und Polarfüchse; letztere sahen wir aber nur von weitem. Nach dem Ausflug in die Vergangenheit spazierten wir durch den kleinen Ort, vorbei an den Nestern der brütenden und daher angriffslustigen Dreizehenmöven, bis zum kleinen Hafen. Auch in diesem Ort, der einst eine Miene betrieb, gibt es zahlreiche unter Schutz stehende Überbleibsel wie die alten Fabrikgebäude, einen alten Zug und diverse alte Häuser, von denen einige noch genutzt werden. Das erste wurde offenbar um 1909 erbaut.

Mit den Zodiacs liessen wir die letzte Verbindung zur Zivilisation hinter uns und fuhren weiter hinauf in den wilden Norden.

Nach dem Mittagessen wollten wir eigentlich im Kongsfjord, gleich gegenüber von Ny Ålesund, etwas wandern. Doch ein anderes Schiff hatte uns den Ankerplatz weggeschnappt – obwohl wir die Stelle reserviert hatten – und wir mussten – wenn wir nicht weiter streiten wollten – weiter hoch in den Norden fahren, um uns ein anderes Fjordsystem zu suchen.

Auch hier oben in der Arktis darf jeweils nur ein Schiff an einer Stelle ankern und anlanden. Und seit diesem Jahr dürfen

auch hier oben – genauso wie seit 2012 in der Antarktis – nur noch Schiffe ohne Schweröl fahren. Kreuzfahrtschiffe dürfen zwar Longyearbyen noch anfahren, aber sie dürfen nicht mehr darum herum fahren. Wir haben damit natürlich kein Problem, denn mit unserer kleinen, ruhigen Nussschale können wir überall herumkurven.

Wir landeten an einer steinigen Küste und bildeten drei Gruppen. Eine mit schnellen, ambitionierten Wanderern, die möglichst weit und hoch gelangen wollten. Eine Gruppe mit schnellen Wanderern, die die Tour aber nebenbei auch noch genießen wollten. Und eine Gruppe mit langsamen Wanderern, die es sehr gemütlich nehmen und nur ein kurzes Stück gehen würden. Wir schlossen uns der mittleren Gruppe an, da wir ja auch noch fotografieren und die Landschaft anschauen und nicht nur durch die Gegend rasen wollten. Fitness konnten wir auch zu Hause haben.

Über Stock und Stein und vor allem weiches schwammiges Moos, auf dem sich herrlich gehen liess, wanderten wir los. Ab und zu hielten wir an, um uns die Landschaft anzuschauen, denn während des Gehens konnte man sich nicht umschauen, dafür war der Weg zu uneben. Hier gab es tatsächlich eine Art Weg; ein Überbleibsel aus Kriegszeiten, denn die Deutschen unterhielten hier eine Wetterstation. Zu den Resten dieser Station wollten wir wandern.

Unterwegs sahen wir ausser Landschaft nichts. Rentiere liessen sich keine blicken, Eisbären auch nicht. Letztere wollte allerdings auch niemand an Land sehen, dafür sind sie viel zu gefährlich. Daher

dürfen wir auch nur eng zusammen mit der Gruppe gehen, vorne und hinten, manchmal auch noch dazwischen, geht jeweils ein Guide mit geladenem Gewehr. Bevor allerdings scharf geschossen würde, versucht man die Eisbären mit Schreckschüssen und Gruppenlärm zu vertreiben. Erst wenn alles nichts nützt, dürfen und müssen die Guides schießen. Der letzte „Unfall“ ereignete sich vor etwa vier Jahren. Meist löst das Katastrophenalarm aus und bringt die Polizei an Ort, weil der Abschuss eines Eisbären heute wie Mord untersucht und geahndet wird. Man tut alles, um die Tiere zu schützen.

Die Wetterstation entpuppte sich als lose Ansammlung rostiger Fässer. Man könnte auf den Gedanken kommen, dass es sich dabei nicht um eine Wetterstation der Deutschen, sondern vielmehr um deren leere Bierfässer vom letzten Trinkgelage handelt... Leider konnte uns die Wetterstation auch nicht sagen, ob das Wetter während der Reise auch mal noch besser werden würde.

Das Wetter wurde immer nasser. Es regnete unaufhörlich – und das wohlverstanden in der *Polarwüste*. Dazu war es windig und kühl. Wir hatten wasser- und winddichte Kleidung – ein Muss hier oben. Aber für unsere Fotoausrüstung ist das Wetter natürlich suboptimal. Ich staunte allerdings nicht schlecht, als jemand aus der schnellen Gruppe tatsächlich mit Regenschirm loswanderte... Das ist auf einer Expedition doch ein eher ungewöhnlicher Anblick. Was man häufiger sah – aber nicht weniger ungewöhnlich ist – sind Leute mit Pelerinen. Auch diese gehören nicht unbedingt zu einer Wanderausrüstung.

Ausser Vögeln sahen wir keine Lebewesen, nur einen Rentierschädel mit Geweih. Die schnelle Gruppe, die sich als erstaunlich langsam erwies (offenbar ist da aber regelmässig so am ersten Tag), sah wenigstens noch ein lebendes Rentier. Ein bisschen enttäuscht waren wir schon, dass es so gar keine Tiere zu beobachten gab, vor allem, weil die Landschaft keinen würdigen Ersatz darstellte, nachdem das schlechte Wetter das meiste davon verschluckte. Bei Sonnenschein hätte es wohl riesige Gebirge und Gletscher zu sehen gegeben; so konnte man diese lediglich erahnen, wenn überhaupt. Dasselbe gilt für die Küste Spitzbergens. Auch diese bietet bestimmt gewaltige Berge und Gletscher, aber obwohl die Plancius schön der Küste entlang fährt, sieht man meistens nur wenige kleinere schneebedeckte Hügel; der Rest versinkt im Nebel.

Zurück bei der Landestelle schnappten wir uns wieder unsere Schwimmwesten – für die Wanderungen brauchen wir diese jeweils nicht zu tragen – und fuhren mit den Zodiacs zurück aufs Schiff, wo uns in Kürze bereits das Abendessen erwartete. Davor trafen wir uns jedoch zum allabendlichen Recap, an dem jeweils der Tag rekapituliert und ein Ausblick auf Plan A des folgenden Tages gegeben wird. Wobei wir diesen bereits wieder über Bord werfen würden, weil ein anderes Schiff verendete Delfine in einer Bucht gesichtet hat, die nahe bei der Bucht liegt, wo wir eigentlich hinwollten, und wo verendete Delfine liegen, sind natürlich oftmals auch hübsche grosse weisse pelzige Tiere zu sehen. Und wegen diesen waren wir ja schliesslich hier.

Nach dem Abendessen trafen wir uns mit Michael und unserer Polar-News-Gruppe

zu einem Debriefing und einer interessanten Diskussion rund um die verschiedensten aufgeworfenen Fragen aus der Gruppe. An diesem Abend lohnte sich das Aufbleiben angesichts des schlechten Wetters nicht. Also nutzten wir die Gelegenheit zum Schlafen bzw. ich zum Schreiben...

Wieder erfolgte der Weckruf pünktlich um sieben Uhr, Frühstück eine halbe Stunde später. Das Wetter war nach wie vor trüb, aber zumindest regnete es nicht mehr; allerdings hatte es geschneit... Um halb zehn landeten wir mit den Zodiacs an einem rötlichen Sandstrand. Wir teilten uns wieder in drei Gruppen auf und marschierten los, diesmal allerdings über grosse Steine und sehr viel Schnee, was das Wandern nicht gerade einfach machte – vor allem nicht in Trekking-Gummistiefeln, auch wenn diese wirklich ganz toll sind. Man war aber auf die Gummistiefel angewiesen, denn der Boden war sehr nass, besonders dort, wo es moosig und sumpfig war.

Von weitem sahen wir Rentiere, sehr weit weg, aber immerhin lebende Tiere. Etwas weiter oben sahen wir noch weitere Tiere, etwas näher, aber immer noch sehr weit weg und eher scheu. Obwohl sie in der Antarktis abgeschossen wurden, waren sie dort wesentlich weniger scheu gewesen. Aber vielleicht hatten sie die Gewehre der Guides gesehen...

Die Aussicht war trotz des trüben Wetters schön (wie atemberaubend wäre sie wohl bei Sonnenschein gewesen...). Von oben sahen wir zwei Gletscher und die ganze Bucht. Obwohl die Umgebung unwirtlich ist, gibt es hier oben sogar Blumen – und Bäume. Allerdings wachsen die Bäume

dem Boden entlang und sind damit nur ein paar Millimeter hoch. Man muss aufpassen, dass man sie nicht zertritt. Aber es sind Bäume.

Der Rückmarsch bzw. Abstieg erwies sich als etwas schwieriger, da der Schnee sehr schlammig und weich war und man mit einem falschen Schritt in einem tiefen Loch landen konnte, was einige auch ausprobierten. Es wäre fast einfacher gewesen, sich auf eine Tüte zu setzen und runter zu rutschen. Dennoch bewältigten wir den Abstieg sehr rasch und hatten dadurch noch Zeit, den Strand zu erkunden, natürlich auch wieder nur gemeinsam, denn wegen der (potenziell vorhandenen) Eisbären ist es nicht gestattet, sich auch nur einen Schritt aus der Sicherheit der Gruppe zu entfernen.

Die Zodiacs brachten uns zurück zum Schiff, wo wir schon bald zum Mittagessen gerufen wurden. „Freizeit“ gibt es hier so gut wie keine, man ist schliesslich auf einer Expedition und nicht im Urlaub.

Um halb drei machten wir uns im Raudfjorden auf zu einer Zodiacfahrt. Die Guides hatten die Gegend bereits während des Mittagessens erkundet und leider nichts entdeckt. Dennoch wollten wir nochmals einen Versuch starten. Alle 11 Boote fuhren gleichzeitig raus, Richtung Gletscher. Wir fuhren so nah wie möglich an die riesige Eiswand heran und bewunderten die Spalten. Trotz des relativ schlechten Wetters sahen wir auch ein bisschen Farbe im Eis. Christian fischte auch ein Stück Polargletschereis aus dem Wasser, courtesy to the bar. Rosy von der Bar würde sich freuen. Schon in der Antarktis hatte sie an einem Abend Gletschereis in die Drinks getan.

Wir fanden tatsächlich die Kadaver bzw. Skelette der Delphine, die vor kurzem hier verendet waren. Allerdings waren keine Bären mehr da, obwohl noch Fleisch vorhanden gewesen wäre. Da die Guides Richtung Süden nichts gefunden hatten, fuhren wir nun Richtung Norden. Und plötzlich hiess es, man hätte etwas gesichtet. Und tatsächlich, plötzlich sahen wir auf einem Vorsprung vor uns auf dem Schnee einen wollweissen Fleck – ein schlafender Eisbär! Unser erster Eisbär!



Der arme Bär hatte sich vermutlich total vollgefressen und wollte von uns nichts wissen. Wir waren extra völlig still; 100 Personen und es herrschte Totenstille bis auf das Klicken der Kameras. Doch vermutlich hätten wir auch herumbrüllen können – den Bären hätte es nicht interessiert. Er hob ab und zu mal den Kopf und schaute, ob wir noch da waren, und legte sich wieder auf die Seite. Plötzlich stand er dann doch auf und verrichtete vor aller Augen sein grosses Geschäft, bevor er sich wieder gemütlich hinlegte und weiterschlieft. Tja, da war nichts zu machen. Wir beobachteten das friedlich schlafende Pelztier noch eine ganze Weile und fuhren dann schweren Herzens zurück zum Schiff. Glücklicherweise, dass wir einen Bären gesehen haben, und natürlich voller Hoffnung, dass es nicht der letzte gewesen sein würde.

Zurück beim Schiff hatten wir kurz Zeit zum Ausruhen, bevor wir uns zum Recap trafen, wo wir den Tag Revue passieren liessen und Plan A für den folgenden Tag erfuhren, der uns ins arktische Packeis führen sollte. Es folgten zwei kurze Beiträge über die Geschichte des Namensgebers des Fjordes, den wir heute besucht hatten, sowie über kletternde Eisbären.

Abendessen gab es heute eine Stunde früher, denn gegen neun Uhr würden wir den 80. Breitengrad überfahren. Auch diesmal war der Koch ein Österreicher. Nicht derselbe allerdings wie in der Antarktis. Und irgendwie scheint er mit der Benennung der Speisen so seine Schwierigkeiten zu haben. Als Vorspeise sollte es heute Tomaten Mozzarella Salat geben. Doch zwischen den Tomaten war bestimmt kein Mozzarella, sondern eher Edamer oder ein ähnlicher Gummikäse. Als Dessert stand Crème Brulée auf der Speisekarte. Doch was kam, war keine gebrannte Creme, sondern vielmehr eine waschechte Crema Catalana. Meistens erfolgt hier die Verwechslung umgekehrt: Es wird einem Crema Catalana versprochen und man hat eine Crème Brulée vor sich... Na ja, ist halt ein Österreicher.

Damit wir wussten, wann bzw. wo wir den 80. Breitengrad überquerten, liess der Kapitän das Schiffshorn erklingen, denn der 80. Breitengrad war ja nicht als rote Linie im Meer zu sehen. Natürlich sah es jenseits der 80° Linien gleich aus wie auf der anderen Seite, ausser dass plötzlich kleine Eisschollen herumschwammen. Vor uns befand sich die Insel Moffen. Auf dieser befinden sich normalerweise Walrosse, aber da die Insel streng geschützt ist, darf man sich ihr nicht nähern. Mindestdistanz ist ca. 400m. Es war entsprechend schwierig, die Walrosse zu

entdecken. Wir starrten alle durch unsere Ferngläser und Riesenobjektive, bis es plötzlich hiess „hier!“. Und da schwamm ein grosses Walross direkt vor uns beim Schiff und wollte uns vermutlich inspizieren. Die anderen blieben aber leider auf grosse Distanz bei der sicheren Insel. Später folgten noch zwei weitere Walrosse, doch kaum hatten wir sie entdeckt, waren sie auch schon wieder weg. Man muss viel Glück haben, um zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu sein.

Walrosse sind übrigens die Tiere, die wie Robben mit Stosszähnen aussehen. Sie sehen also weder aus wie ein Wal noch wie ein Pferd. Seeelefant wäre also der treffendere Ausdruck, doch der ist ja schon von den Viechern mit dem Rüssel belegt, obwohl die ja eher wieder ausschauen wie Schweine – die ja auch einen Rüssel haben. Etwas verwirrend, nicht? Keine Ahnung, wie die Walrosse zu ihrem Namen kamen. Immerhin sehen sie einem Pferd nicht gerade ähnlich. Und ein Wal mit Stosszähnen ist mir auch noch nicht begegnet.

Wir zogen uns zurück und träumten von Bären und Walrossen und all den anderen Tieren, denen wir noch zu begegnen hofften.

Dieser Traum erfüllte sich aber leider nicht. Als wir am anderen Morgen gegen 7 Uhr aufwachten, waren wir mitten im Eis. Es war nach wie vor bewölkt, aber die Sicht war recht gut. Das ganze Schiff war umgeben von Eis. Wir fuhren Richtung Norden, stetig auf der Suche nach einem Weg durch das Eis, und natürlich nach Eisbären. Aber ausser vielen verschiedenen Seevögeln bekamen wir nichts zu sehen. Ein paar sahen eine oder zwei

Robben im Wasser, aber die unzähligen Eisschollen waren alle unbewohnt. Auch nach dem Frühstück stand das halbe Schiff auf der Brücke und starrte konzentriert durch Ferngläser. Und sah nichts. Ausser Eis natürlich. Der Anblick war wunderschön und die Farben kamen – gerade bei bewölktem Himmel – prächtig zum Ausdruck. Es war ein ganz tolles Gefühl, durch das Eis zu fahren. Jedes Mal, wenn die Plancius eine Scholle brechen musste, ging ein kleines Erdbeben durch das Schiff und es knackte und rummelte im Eis.

Aber Eisbär liess sich keiner blicken. So vertrieben wir uns die Zeit mit dem Einfangen von Seevögeln – auf dem Fotoapparat. Das ist gar nicht so einfach! Wenn man sich die Vögel so ansieht, hat man das Gefühl, sie stehen regelrecht still in der Luft und könnten ganz einfach fotografiert werden. Sieht man das Ganze durch die Linse eines Fotoapparats, sieht die Sache ganz anders aus. Drückt man ab, hat man Glück, wenn man auf dem Foto noch eine Flügelspitze sieht... Und hat man es doch mal geschafft, den ganzen Vogel aufs Bild zu bekommen, ist er garantiert unscharf... Die Stunden vergingen und schnell hat man einen ganzen Akku verknipst. Glücklicherweise hat jemand die Digitalfotografie bereits erfunden, sonst wäre das ein teures Vergnügen. So kann man die 98 % der Bilder, die nichts geworden sind, wenigstens einfach löschen.

Und obwohl sich die Guides die grösste Mühe gaben, konnten sie keinen Eisbären finden. Auch Walrosse liessen sich keine blicken. So drehten wir nach dem Mittagessen ab Richtung Südosten und fuhren wieder aus dem Eis hinaus. Wir würden

unser Glück an einer anderen Stelle versuchen. Um die tote Zeit zu überbrücken, während der wir lediglich der Eiskante entlang fuhren, ohne irgendetwas zu sehen – ausser Wasser natürlich – wurde ein Vortrag über Eis eingeschoben. Ausserdem würden wir erfahren, wie wir den restlichen Tag verbringen würden. Natürlich waren alle enttäuscht, dass niemand einen Eisbären gesichtet hatte.

Das Update brachte allerdings nichts Gutes. Der Eingang zur Hinlopenstrasse war zu. Der Wind hatte das Eis, das sich vor zwei Wochen immer mehr nach Norden verzogen hatte, wieder nach Süden gedrückt. Damit war unser Durchgang versperrt. Mehrere Schiffe waren bereits umgedreht und wieder Richtung Westen gefahren. Ein Schiff war noch da und wollte noch etwas ausharren. Unser Kapitän hatte noch nicht entschieden, was er tun wollte.

Katja, unsere Chemikerin, hielt einen Vortrag über Eis und Gletscher. Das Problem ist nur, dass man bei der Schaukelei in der warmen Lounge rasch eingeschläfert wird, egal wie spannend die Vorträge sind. Natürlich tun die Reisetabellen das Ihrige dazu. Dafür habe ich schon lange nicht mehr so gut geschlafen wie auf dem Schiff. Nachts ist die Schaukelei richtig schön.

Will man die Müdigkeit vertreiben, geht man am besten an Deck, und genau das taten wir. Wir fuhren wieder durch das Packeis Richtung Hinlopenstrasse. Von weitem sahen wir das andere Schiff, das noch am Warten war. Leider war immer noch kein Eisbär auf den Eisschollen zu sehen, auch Walrosse oder Robben liessen sich keine blicken.

Um vier wurden wir erneut zu einem Update gerufen, ein schlechtes Zeichen. Das andere Schiff hatte beschlossen ebenfalls umzudrehen, und auch unser Kapitän sah schwarz. Er wollte aber noch warten, bis er eine Entscheidung fällen würde. So fuhren wir in den Sorgfjord, wo wir zum ersten Mal auf unserer Reise auf ein Stückchen blauen Himmel trafen. Wir ankerten, wussten jedoch nicht, ob wir bei dem heftigen Wind würden anlanden können. Die Guides fuhren mit einem Zodiac los, fuhren erst an eine, dann an eine andere Stelle. Und dann durften wir ebenfalls an Land. Inzwischen schien die Sonne und der Himmel hatte weiter aufgerissen.

Die meisten standen offenbar unter Schock, und Frust machte sich breit. So konnten sich nur wenige dazu aufraffen, die nasse, kalte Zodiac-Fahrt an Land zu unternehmen, um dort auf der kargen Landzunge eine Kurzwanderung zu machen, auf der man vermutlich nicht allzu viel sehen würde. Wir wollten aber auf jeden Fall jede Möglichkeit nutzen, an Land zu gehen, vor allem da es immer schöner wurde und wir Sehnsucht nach Sonne hatten.

Die Zodiacfahrt war kalt und sehr windig und wellig, aber nicht so nass wie befürchtet. Wir landeten auf einem felsigen Abhang, was den Ausstieg etwas schwierig machte. Wir erklommen einen kleinen Hügel und wurden vom Wind fast weggeblasen. Beim Fotografieren musste man aufpassen, dass man das Gleichgewicht nicht verlor. Wir standen an einem geschichtsträchtigen Platz. Offenbar liegen hier holländische Walfänger begraben. Obwohl sie einst unter der Erde begraben worden waren, liegen heute – einige hun-

dert Jahre später – richtige Steinhaufen auf der Erde; der Permafrost hat die Gräber hochgedrückt.

Auf der anderen Seite des Hügels lag in strahlendem Sonnenschein ein Sandstrand mit sehr viel Treibholz aus Russland. Das Farbenspiel war einzigartig. Wir sahen zwar auch wieder nur Vögel – dabei wäre der Strand prädestiniert gewesen für Walrosse – aber immerhin durften wir mal blauen Himmel sehen. Das hob unsere Stimmung etwas. Hinter dem Strand lag eine kleine Trapperhütte aus neueren Zeiten. Auch eine Fuchsfalle haben wir entdeckt, die allerdings nicht mehr in Betrieb war.

Da es offenbar jemand fertig gebracht hatte, beim Überqueren eines kleinen Flussbetts ins Wasser zu fallen, mussten wir langsam zurück zu den Zodiacs, die uns – über mittlerweile rauere See – zurück zum Schiff brachten. Wir waren schon fast beim Schiff, als wir von einer Welle richtig geduscht wurden.

Zeit für einen Recap blieb uns nicht. Es war bereits Zeit zum Abendessen, und das einzige, was nicht sehr flexibel ist auf dem Schiff, ist die Küche. Man muss zwar nicht essen, aber wenn man möchte, dann nur genau zu den vorgegebenen Zeiten.

Wir wussten nach wie vor nicht, ob wir nun weiterfahren konnten oder nicht. Philipp liess uns per Durchsage kurz wissen, dass der Kapitän um die Ecke des Fjords schauen wollte, bevor er die weitere Route entschied. Und so fuhren wir bei strahlendem Sonnenschein gen Osten Richtung Hinlopenstrasse und Eisbarriere. Wir hatten lediglich den starken Westwind als

kleinen Strohhalm, an den wir uns klammerten wie Ertrinkende. Natürlich wollte niemand umdrehen und auf demselben Weg wieder zurück nach Longyearbyen. Wir wollten Spitzbergen umrunden. Aber wir hatten das natürlich nicht zu entscheiden. Sicherheit von Schiff und Menschen ging vor.

Dennoch merkte man natürlich, wie alle unter Spannung standen. Der Druck war hoch. Unser Expeditionsleiter schwitzte vermutlich trotz Eiskälte Blut und Wasser. Was würde er mit 100 enttäuschten Passagieren eine Woche lang an der Westküste machen? Die Passagiere waren jetzt schon deprimiert und beinahe lustlos, was man sehr gut daran erkennen konnte, dass die Guides nur ca. einen Drittel aller Passagiere zum Landgang hatten motivieren können.

Und so sassen alle während des Abendessens wie auf Kohlen, die Passagiere, die Guides und vermutlich auch die Besatzung.

Die Landschaft wurde immer schöner. Wir hatten mittlerweile strahlend blauen Himmel und Sonnenschein. Rechts von uns war die Küste, links das Packeis. Und wir fuhren immer noch Richtung Osten, was ein gutes Zeichen war. Ich hielt es nicht mehr aus. Vor dem Dessert rannte ich den anderen davon, um an Deck nachzuschauen, wo wir waren, und Fotos zu machen von der einzigartigen Landschaft. Eigentlich hatte ich vorgehabt, anschließend wieder runterzugehen, aber es kam anders. Ich konnte mich nicht mehr losreißen. Das Eis hielt mich im wahrsten Sinne des Wortes gefangen. Immer wieder sah die Landschaft anders aus. Nachdem wir in der Antarktis 300'000 Pingui-

ne fotografiert hatten, waren es nun wohl 300'000 Eisschollen... Hinzu kommt eine halbe Million Vogelbilder (wovon jedoch mindestens die Hälfte vernichtet werden kann). Keine Angst, auch diese Bilder müsst Ihr Euch nicht anschauen.

Für diese Landschaft lässt man jedes Dessert gerne sausen. Eine der Guides wollte wissen, was es denn eigentlich zum Dessert gegeben hätte. „Eis“ sagten eine Kollegin und ich gemeinsam wie aus der Pistole geschossen, während wir alle den Blick aufs Eis hatten, und mussten lachen. Wir fühlten uns eher nach Apfelstrudel mit heisser Vanillesauce. Ich musste allerdings nicht einmal auf das Dessert verzichten; ich bekam es in die Kabine geliefert!

Spürbar erleichtert und bestens gelaunt konnte uns Philipp schliesslich mitteilen, dass wir die engste Stelle der Hinlopenstrasse geschafft hatten. Wir waren durch. Der Wind hatte das Eis etwas gelockert, so dass die Plancius es durchbrechen konnte. Es war immer noch tonnenweise Eis da, aber mit dem würde das Schiff fertig. Eine geschlossene Eisdecke hätte die Umkehr bedeutet.

Obwohl es kalt war, blieben wir die nächsten Stunden draussen – mit kurzen Teepausen in der Lounge. Wir fotografierten Eisscholle um Eisscholle, Möwe um Möwe (bzw. sonstige Vögel, deren Namen ich mir beim besten Willen nicht merken kann). Die Sonne schien unverdrossen weiter, auch nachts um 10, um 11, um Mitternacht. Dann brach Jubel aus. Das lag allerdings nicht an einer Eisbärensichtung. Nein, wir hatten trotz Millionen von Eisschollen keinen einzigen Bären entdeckt. Die Deutschen haben ihr

WM-Endspiel gewonnen und sich lautstark darüber gefreut. Das Spiel konnte man (glücklicherweise) an Bord nicht sehen, da wir ja von der Aussenwelt vollständig abgeschnitten sind. Handys, Internet, Fernsehen – nichts geht hier. Ferien pur – zumindest in diesem Bereich.

Wir hatten unser Nachtziel erreicht, einen Nebenfjord. Hier würden wir vor Anker gehen, denn die Plancius kann nicht mitten im Packeis ankern, sonst würden wir über Nacht im Eis festfrieren. Wir hofften einfach, dass der Fjord über Nacht nicht zufrieren würde... Und so gingen wir schliesslich gegen halb ein Uhr morgens bei strahlendem Sonnenschein und blauem Himmel zufrieden ins Bett – auch wenn die Eisbärenquote immer noch unverändert bei 1 lag.

Und so blieb sie auch. Obwohl wir am nächsten Morgen plötzlich von Eisschollen umgeben waren, liess sich kein Bär blicken. Einmal mehr mussten wir zu Plan B – oder waren wir schon bei C oder D? – greifen, denn es wäre zu gefährlich gewesen, mit den Zodiacs rauszufahren, um Wandern zu gehen, da in einigen Stunden der Rückweg zum Schiff durch Eis versperrt sein würde. Also blieb uns nichts anderes übrig, als den Fjord wieder zu verlassen. Wir fuhren bei strahlendem Sonnenschein und etwas Morgennebel durch das Eis, in der ständigen Hoffnung, auf Eisbären oder Walrosse zu stossen. Doch auch heute hofften wir vergebens.

Da die Eisprognose schlecht war – eine kalte Strömung aus Sibirien drückte das Eis wieder Richtung Süden – durchqueren wir die Hinlopenstrasse auf die Ostseite, um in der Palanderbucht eine Anlandung zu versuchen.

Man muss sagen, dass – anders als in der Antarktis – die Landgänge nicht so zentral sind. Sie werden wohl eher angeboten, damit die Leute das Schiff verlassen und sich bewegen können. Die Landschaft sieht man auch vom Schiff aus. Tiere sieht man an Land bis auf ein paar Vögel keine. Natürlich könnte man einem Eisbären begegnen, aber das will ja keiner, da ein Abschuss zum sofortigen Ende der Reise führen würde. Walrosse gibt es auch kaum, also war die Chance, auf etwas Interessantes zu treffen, sehr gering.

Das Mittagessen wurde etwas vorverlegt, so dass wir am Nachmittag Zeit für eine Wanderung hatten. Für zwei Uhr war die Ausbootung geplant; doch einmal mehr kam es anders. Kaum hatten wir uns fertig angezogen, wurde Plan X über den Haufen geworfen und es hiess, es würde hier keine Anlandung geben. Die Guides kamen nach kurzer Zeit völlig durchnässt zurück. Sie hatten wegen des Wellengangs nicht vernünftig anlanden können und waren klitschnass geworden, nahmen es allerdings mit Humor. Tja, so zogen wir uns wieder aus (es dauert ja immer fünf bis zehn Minuten bis man sich richtig an- bzw. ausgezogen hat inkl. Schwimmweste). Dann hiess es, wir würden etwas weiter in die Bucht hineinfahren, um dort eine weitere Anlandung zu versuchen, die ca. 15.30 Uhr stattfinden sollte.

Dies klappte dann auch. Wir gingen auf Nordauslandet an Land. Nordauslandet gehört wie Spitzbergen zum Svalbard-Archipel. Spitzbergen selber ist die grösste Insel des Archipels. Nordauslandet besteht vor allem aus einer polaren Wüste mit einer riesigen Eiskappe. Und wie eine Wüste sah es auch aus; keine Sandwüste,

eine Steinwüste. Man könnte sich so auch den Mond vorstellen. Öde und leer und irgendwie tot.

Wir teilten uns wieder in drei Gruppen auf. Diesmal ging ich mit auf die lange Wanderung, in der Hoffnung, doch noch etwas Leben zu entdecken. Doch ausser – erstaunlich genug – ein paar Blümchen, darunter die Nationalblume Svalbards, die hier sogar blühte, gab es hier nur Steine – und zwar streng sortiert, also zuerst kleine, dann grosse, dann Schiefer, dann mittlere. Die Natur hat hier alles fein säuberlich nach Grösse, Art und Form des Gesteins sortiert. Wir stiegen immer höher, insgesamt wohl ca. 250 oder 300 m. Aber es folgte nur Steinhügel nach Steinhügel und ausser den Steinen änderte sich nichts. Es war wohl die langweiligste Umgebung, die man sich vorstellen kann. Schliesslich sahen wir die Eiskappe; da der Himmel im Hintergrund bewölkt war, konnte man sie nicht wirklich vom Himmel unterscheiden, sonst wäre der Anblick vermutlich tatsächlich aussergewöhnlich gewesen. So hielt sich meine Begeisterung etwas in Grenzen. Die Aussicht – vor allem auf den Gletscher in der gegenüberliegenden Bucht – war zwar schön, aber das machte unseren Wüstenstandort nicht wirklich lebendiger. Ich hätte mir schönere Orte vorstellen können, vor allem für eine dreistündige Wanderung. Insgeheim hatte ich gehofft, wir würden doch auf einen Eisbären stossen, aber der wäre wohl kaum so blöd, sich mitten in die polare Wüste zu verirren, wo es nichts zu fressen gibt. Dennoch wurden wir wieder von bewaffneten Guides bestens bewacht.

Zurück auf dem Schiff konnten wir zwei vorwitzigen Walrossen beim Baden zu-

schauen. Sie leben offenbar hier in dieser Bucht, denn sie tauchten alle fünf Minuten auf, um an der Oberfläche zu schwimmen, bevor sie ca. 45 Sekunden später wieder für fünf Minuten abtauchten. Sie waren recht weit weg, aber für ein paar kleine Schnappschüsse reichte es doch, und wir hatten unseren Spass ihnen zuzuschauen.

Nach einem kurzen Recap kurz nach sieben, wurden wir heute zum Barbecue an Deck geladen. Wie in der Antarktis hatte die Besatzung das Deck hinter dem Restaurant geschmückt und mit einem Büffet und Partybänken ausgestattet, so dass wir uns draussen am Büffet mit Baked Potatoe, Cole Slaw und Spear Ribs bedienen und auch draussen essen konnten. Einigen war es von Anfang an zu kalt; sie verzogen sich mit ihren vollbeladenen Tellern ins Restaurant. Wir hielten wie schon beim letzten Mal tapfer durch und assen draussen. Allerdings blieben wir nicht sehr lange draussen, denn mit dem Wind wurde es sehr kalt. Wir nutzten den frühen Abend zum Haare Waschen und gingen zur Abwechslung mal etwas früher zu Bett.

Am nächsten Morgen erwartete uns knatschblauer Himmel, eine strahlende Sonne und perfekte Weitsicht. Wir hatten die Nacht in der Bucht verbracht und waren erst frühmorgens losgefahren. Wir mussten zurück auf die andere Seite zum Vogelfelsen. Da ziemlich viel Eis vorhanden war, würden wir vermutlich nicht mit den Zodiacs rauskönnen, sondern würden den Felsen vom Schiff aus sehen. Der Kapitän hatte sich bereit erklärt, zu versuchen, vor dem Felsen zu cruisen, also sehr nahe ran zu fahren. Das war aussergewöhnlich, denn obwohl das Was-

ser tief war, hatte es doch eine Strömung und Wellen.

Kaum hatten wir uns angezogen, um an Deck zu gehen, wurde zur Abwechslung wieder mal Plan B ausgerufen. Auf einer kleinen Insel vor der Küste hatte die Crew Eisbären entdeckt. Wir wollten nun versuchen, mit den Zodiacs rauszufahren, um die Insel zu umfahren und die Eisbären zu sehen. Obwohl sich alle – Passagiere wie Crew – beeilten, dauerte doch eine ganze Weile, bis alle 11 Boote à 10 Passagiere plus Guide draussen waren. Wir wollten alle gleichzeitig los, um die Bären nicht zu erschrecken. Wir sassen im ersten Boot und cruisten recht lange durch die Eisfelder. Schliesslich mussten wir noch einem anderen Zodiac Starhilfe geben, das wollte einfach nicht anspringen.



Bei der Insel sahen wir die Eisbärin ganz oben auf den Felsen. Sie schaute kurz zu uns und verschwand hinter der Kuppe. Dann begann ein Katz und Mausspiel. Von der Brücke aus wurden wir einmal nach Osten, einmal nach Westen und einmal gleichzeitig in beide Richtungen gelotst. Und immer fuhren wir brav hin und her. Die Crew auf der Brücke konnte die Bären natürlich mit den Ferngläsern von oben prima sehen, während wir unten die Felsen vor der Nase hatten. Schliesslich fanden wir die Bärin und ihr Baby. Das Kleine war im Frühjahr geboren

worden und nun ca. 6 Monate alt. Und süüüüsss. Oh, war das ein toller Anblick. Die Bärin hatte irgendein Tier gerissen oder gefunden, vermutlich eine Robbe, das sie und ihr Junges nun genüsslich ver-speisten. Dazwischen kamen sie zum Wasser runter, um uns etwas näher zu betrachten. Sie kletterten etwas in den Felsen herum und verzogen sich dann wieder hoch zu ihrem Futter und frassen weiter. Irgendwann hatte das Kleine genug und legte sich schlafen.



Wir schauten den Eisbären lange zu, machten viele Fotos oder genossen einfach den Anblick. Erstaunlicherweise war den einen mitten in unserem Ausflug der Akku oder Speicherplatz ausgegangen. Es ist erstaunlich, wie unvorbereitet gewisse Leute auf Expeditionen gehen. Obwohl man uns sogar mehrfach darauf hingewiesen hatte, dass man immer mehr Fotos und Film macht, als man annehmen würde – und man eigentlich auch selber darauf kommen könnte –, hatten es viele fertiggebracht, dies zu unterschätzen. Es gab sogar Passagiere, die ihr Aufladegerät zu Hause gelassen hatten, in der irrigen Meinung, zwei volle Akkuladungen würden für diese Reise ausreichen, nur weil das Ladegerät angeblich „so gross“ sei. Ladegeräte von grossen Kameras sind vielleicht so gross wie eine Kompaktkamera und in der Regel sehr leicht; schwer sind nur die Akkus. Es wäre ein Leichtes

gewesen, diese einzupacken. Dass man aber alles auf dem Schiff dabei hat und trotzdem keine Ersatzakkus oder Speicherkarte mit aufs Zodiac oder einen Ausflug nimmt, erstaunt doch ungemein. Wenn ich doch weiss, dass wir Eisbären „jagen“ gehen, nehme ich doch mehr als genug Ersatz von allem mit.

Wir hatten eigentlich vorgehabt, den dritten Eisbären auch noch zu suchen, aber dann meldete sich der Kapitän und rief uns zum Schiff zurück. Das Eis hatte sich unmerklich immer mehr zu uns bewegt und uns umschlossen. Würden wir noch länger bei der Insel bleiben, würden wir eingeschlossen und kämen nicht mehr zum Schiff zurück.



Schon jetzt war es sehr schwierig, einen geeigneten Weg aus dem Labyrinth zu finden; einige Zodiacs steckten plötzlich fest, eines davon sogar auf einer Eisscholle, es konnte sich dann aber aus eigener Kraft befreien. Schliesslich fanden wir einen Weg zum offenen Wasser und zurück zum Schiff.

Wir fahren nun zum Vogelfelsen; ganz langsam hielt der Kapitän direkt auf die riesige Felswand zu, immer näher und immer näher. Schliesslich waren wir so nah, dass wir den Gestank riechen und das Geschrei hören konnten. Und natürlich so nah, dass wir die Vögel sehen

konnten – zumindest durch die Ferngläser und Fotoapparate. Von blossem Auge sah man nur kleine Punkte. Der ganze Felsen war voller Möwen und Lummen. Wir cruchten ganz langsam den langen Felsen entlang bis zu einem Gletscher, dann drehten wir ab. Wäre das Meer nicht so ausserordentlich ruhig gewesen, hätten wir niemals so nahe an die schroffe Felswand fahren können. Mit Strömung, Eis und Wind wäre das viel zu gefährlich gewesen. Aber unser Kapitän ist trotz aller Vorsicht sehr unternehmungslustig und machte selber gerne Fotos, das wussten wir schon aus der Antarktis, wo er sogar Wanderungen mit uns unternommen hatte, wenn ihn etwas interessierte.

Wir fahren nun in den herrlichen Sonnenschein hinaus quer über die Hinlopenstrasse zurück zur Insel Nordauslandet. Der Himmel war praktisch wolkenlos, das Meer ruhig, so dass man sich auf dem Oberdeck in der strahlenden Sonne richtig sonnen konnte. Natürlich in voller mehrschichtiger Montur samt Jacke, Mütze und Handschuhen, aber immerhin, die Sonne wärmte uns ganz schön und sorgte rasch für rote Nasen und Wangen.

Trotz des schönen Wetters trafen wir uns um 16 Uhr zu Michaels Vortrag über Eisbären. Dieser wurde dann nur durch einen Zwergwal unterbrochen, der sich ein paarmal kurz an der Wasseroberfläche blicken liess. Sonst sah man auf der Überquerung nicht viel, ein paar Sattelrobben schwammen um unser Schiff herum und wie üblich nutzten Möwen und Eissturmvögel unsere Windströmung nahe am Schiff.

Am Nachmittag wollten wir bei Torrelineset anlanden. Eine Gruppe sollte die

Walrosse besuchen, eine andere wandern gehen. Doch die Crew hatte einen Eisbären gesichtet, der sich zwar wieder ins Hinterland bewegte, aber zumindest die Wanderpläne zunichtemachte. Die Bucht war eisfrei und es waren Walrosse da – soweit so gut. Tags zuvor hatte das gemäss Aussagen eines anderen Schiffes noch ganz anders ausgesehen, denn da waren die Walrosse nicht zu Hause.

Wegen des Eisbären allerdings musste die Wandergruppe auf dem Schiff bleiben, während die Walrossgruppe ausbootete. Ein Guide stieg hoch auf Plateau, um die Eisbärsituation auszukundschaften und diesen Strandzugang abzusichern. Drei weitere Guides sicherten die Landestelle mit den Zodiacs. Der Rest marschierte mit der ersten Gruppe zu den Walrossen, die sich am Strand träge sonnten.

In der Zwischenzeit beobachteten wir das ganze Geschehen von der „Sonnenterrasse“ des Schiffs aus. Es sah lustig aus, wie die erste Gruppe eine Reihe bildete und sich so ganz langsam wie eine Wand Schritt für Schritt an die riesigen trägen Tiere heranpirschte. Mit grossem Abstand zu den Tieren blieben sie schliesslich stehen, und dort standen sie für die nächste Stunde. Und wir fragten uns, was um Himmels Willen sie so lange dort machten. Sie standen eine gefühlte Ewigkeit still an einem Ort immer mit Blick zu den Walrossen. Kurz bevor wir uns bereit machen mussten – inzwischen war es bereits 17.30 Uhr – begann dann doch der geordnete Rückzug. Wir atmeten aus, als wir uns vergewissern konnten, dass die Walrosse immer noch da waren.

Während die einen die Insel verliessen, wurden wir zur Insel gebracht. Und auch

wir pirschten uns Schritt für Schritt Richtung Walrosse, wie eine Wand, die immer näher rückt. Die Walrosse liessen sich dadurch nicht stören. Sie schauten zwar ein paarmal neugierig, aber dann legten sie sich auch schon wieder hin. Viele schliefen, einzelne wechselten von Zeit zu Zeit ihren Liegeplatz oder stritten sich mal ein bisschen, was etwas Leben in die Sache brachte. Später kamen dann auch noch zwei, drei schöne grosse Exemplare den Strand hochgerobbt. Alles geschah mit Bedacht, ganz ohne Hektik.

Das Besondere an diesen Tieren ist zum einen ihre beeindruckende Grösse – im Wasser sehen sie wesentlich kleiner und agiler aus – und zum anderen ihre Stosszähne. Diese haben sie allerdings nur zum Kämpfen und zur Selbstverteidigung. Sie fressen Muscheln, aber die nehmen sie mit den Lippen, saugen sie aus und spucken die Schalen wieder aus.



Man hätte ihnen noch viel länger zuschauen können. Steht man unmittelbar davor, fliegt die Zeit nur so davon. Gegen 19 Uhr mussten auch wir zurück zum Schiff.

Damit war der Tag aber noch lange nicht vorbei. Nach dem Abendessen erreichten wir gegen 22 Uhr – die Eisbären haben uns natürlich etwas Verspätung gebracht – den grössten Gletscher hier oben. Seine

Abbruchkante ist ca. 34 km lang, und wir führen ca. 10 Kilometer davon entlang. Der Himmel war nach wie vor wolkenlos, blau, und die Sonne stand im Westen und wanderte immer mehr nach Norden, was dem Ganzen ein wunderschön warmes Licht verlieh. Aus der Abbruchkante des Gletschers flossen Dutzende von Wasserfällen, einige sanft und schmal, andere mit viel Druck und einem grossen Strahl. Ein gigantisches Bild, vor allem bei dem Wetter. Aus 35 Fahrten hat unser Kapitän den Gletscher gerademal 5 Mal so schön gesehen – ein Grund für ihn, ebenfalls Fotos zu machen.



Kurz vor Mitternacht drehten wir langsam ab Richtung Süden. Die Gletscherwand entschwand immer mehr in den blauen Nachthimmel, über ihm die Mitternachts-sonne hoch im Norden.

Unser Programm am nächsten Morgen war dicht gedrängt, weil wir am Abend früh die Reise um das Südkap Spitzbergens antreten mussten, die ca. 170 Meilen, also ca. 16 Stunden dauern würde. Weckruf um 7, Frühstück eine halbe Stunde später, und bereits um 9 ging's los. Wir versuchten, bei starkem Wind und welliger See auf Barentsøya anzulanden, was uns auch gelang. Glücklicherweise, denn hier liegt eine kleine Schlucht, in der Tausende von Dreizehenmöwen nisten. Schon von weitem sa-

hen wir das weisse Geflatter, wie Schneeflocken im Wind. Je näher wir kamen, desto lauter wurde das Gekreische. Und dabei wird einem auch schnell klar, weshalb die Möwen Kittiweeks heissen. Ihr Kreischen klingt tatsächlich wie „kitiweek, kitiweek, kitiweek“. Ohrenbetäubend. Je weiter wir in die Schlucht hineinkamen, desto mehr stank es auch. Aber der Anblick der vielen süssen Flatterviecher war es wert. Tausende Nester pflasterten die Felswände, die senkrecht abfielen. Überall kreischte und flatterte es. Es machte grossen Spass zu versuchen, die Tiere in allen möglichen Flugstadien zu fotografieren. Manche konnten richtig gut am selben Ort flattern, aber von blossem Auge sah immer alles einfacher aus als durch die Kameralinse. Eine echte Herausforderung. Die Krönung der Schluchtwanderung kam von hinten. Aus dem Flüsschen tauchte plötzlich etwas Braunes auf. Eine Ente dachte ich, doch die hat normalerweise keine Haare. Dann sah ich, dass es ein Polarfuchs war. Weiss im Winter, braun im Sommer, perfekt angepasst an die Umgebung.



Der süsse kleine Räuber war natürlich auf Nahrungssuche und potentielle Nahrung war hier im Überfluss vorhanden. Vor uns hatte das Fellknäuel überhaupt keine Angst. Er rannte direkt an mir vorbei, schaute mich nicht einmal gross an, hatte es auch nicht besonders eilig. Später

tauchte noch ein Kumpel von ihm auf, und wir schauten den Füchsen noch lange bei der Futtersuche zu. Einer erwischte denn auch einmal ein Ei, das er genüsslich hinter einem Grasbüschel verspeiste.

Schon viel zu bald begannen wir den Abstieg aus der Schlucht und waren kurz vor zwölf zurück auf die Schiff, wo das Mittagessen bereits auf uns wartete. Am Nachmittag sollten wir auf Edgeøya anlanden, doch hier mussten wir wieder einmal auf Plan B ausweichen, denn aufgrund des starken Windes würde eine Ausbootung nicht möglich sein. Also blieben wir an der Küste von Barentsøya und landeten bei Sundneset an. Eine Tundrawanderung stand auf dem Programm. Vom Schiff aus sah es wieder ganz nach Polarwüste aus, also machte ich mich auf eine sagen wir mal weniger spannende Wanderung gefasst. „Beschäftigungstherapie“ hatte jemand unsere erste Polarwüstenwanderung genannt, bei der wir nur über verschiedene Steine gestolpert waren.



Während die Gruppe der Bergziegen auf den nächsten Hügel hoch rannte, spazierte die Geniessergruppe durch die Wüste in der Strandregion zu Steinhaufen und dann Richtung Tundra. Von weitem sahen wir drei Rentiere mit wunderschönen Geweihen. Und noch während wir den Tieren nachschauten, schlich sich von der ande-

ren Seite ein freches, neugieriges Rentier an, das uns genauer unter die Lupe nehmen wollte. Es kam immer näher und näher, ganz langsam und vorsichtig. Und war schliesslich nur noch wenige Meter von uns entfernt. Hätte es eine rote Nase gehabt, hätte es ausgesehen wie Rudolf aus dem Bilderbuch.

Wir schauten dem süssen Rentier noch eine ganze Weile zu und spazierten dann weiter durch die Tundra. Man geht hier wie auf Schwämmen. Der Boden ist sehr weich und moosig und gibt nach. So stelle ich es mir vor, wenn man auf Wolken geht. Überall lagen Rentier- und Walknochen, es gab viele Blümchen und Pflänzchen – daher die vielen Rentiere – und sogar Pilze, giftige, vermute ich mal.

In einem weiten Bogen spazierten wir zurück über einen Hügel, schauten uns nochmals die drei anderen Rentiere an – allerdings waren diese weniger neugierig und blieben auf Distanz. Dafür pirschte sich hinter uns abermals das neugierige kleine Rentier an und graste noch lange Zeit nahe bei uns, bevor wir dann leider zurück zum Schiff mussten. Der Kapitän wollte spätestens um 5 Uhr los, um die lange Strecke rund ums Südkap möglichst rasch unter den Kiel zu nehmen. Glücklicherweise wussten wir bereits, dass es sich nicht lohnen würde, für das Südkap aufzubleiben. Es sei nur eine langweilige flache Landzunge, hiess es.

Kurz nach fünf wurden wir über die verschiedenen Arten von Meeresvögeln aufgeklärt, die wir hier (oder auch in der Antarktis oder auf Galapagos) gesehen hatten oder noch zu sehen hofften. Und um halb sieben hiess es bereits antreten zum Recap. Hier erfuhren wir das Pro-

gramm für morgen und lernten etwas über Walrosse und Geologie.

Kaum hatten wir mit der Überfahrt begonnen und die sichere Küste in Richtung Südkap verlassen, wurde das Meer rauer und die grosse Schaukelei begann. Man sah plötzlich mehr Leute mit Reisekrankheits-Pflastern herumlaufen und auch ich griff zu den Reisetabletten. Es war aber noch nicht so schlimm, dass wir im Speisesaal herumgerutscht wären wie unten in der Antarktis.

Nach dem Essen trafen sich die Polar-Newslers noch zu einem Colloquium, erst das zweite hier oben, denn wir haben einfach zu viel zu tun bzw. das Wetter war zu gut, um drin zu sitzen. Heute aber war es erstens bewölkt und zweitens sah man sowieso nur Wasser soweit das Auge reicht. Nachdem es gestern so spät geworden war, beschlossen wir zudem, früh ins Bett zu gehen, um etwas Schlaf nach- und gleichzeitig vorzuholen, denn am Freitag würde es wegen der Heimreise eine Freinacht geben...

Trotz der Schaukelei wollte ich auf meine schöne heisse Abenddusche nicht verzichten, denn die ist toll, um die Tageskälte aus den Knochen zu vertreiben. Wenn Ihr das nächste Mal unter der Dusche steht, versucht Euch mal vorzustellen, wie es wäre, wenn der Boden der Dusche hin und her schaukeln würde. (Ihr könnt's ja mal nach ein paar Gläsern Wein versuchen...). Es ist richtig schwierig, Balance zu halten... Glücklicherweise sind die Duschen hier mit Handläufen ausgestattet, so dass man sich festhalten kann.

Wir schaukelten diese Nacht so stark, dass ich am nächsten Morgen auf dem

Landgang gleich weiterschaukelte. Wir waren bei fürchterlichem Nebel aufgewacht. Er war so dick, dass man absolut gar nichts sehen konnte. Eigentlich hätten wir am Eingang des Hornsundes stehen sollen, aber von den grossen spitzen Bergen, nach denen die Insel benannt worden war, sah man nichts.

Nach dem Frühstück booteten wir dennoch aus. Auf dem Programm stand eine Wanderung bei den Überresten einer Walfangstation, wo die Engländer im 17. Jahrhundert Wale in riesigen Mengen abgeschlachtet hatten. Insbesondere den Glattwal gibt es hier nicht mehr. Noch ca. 300 Exemplare leben in Alaska; damit wird diese Art bald aussterben, denn diese Zahl reicht nicht für die Sicherung des Fortbestandes.

Später diente diese Stelle als Station der schwedisch-russischen Expedition „Arc de Meridien“, die 1899-1900 zu beweisen versuchte, dass die Erde keine Kugel ist, sondern an den Polen abflacht. Das erreichte man, indem man nachwies, dass die Abstände zwischen den Breitengraden gegen die Pole immer kürzer werden. Die Expedition war ein voller Erfolg.

Wir spazierten weiter durch das Gletschertal und trafen auf Rentiere, die friedlich ästen. Wieder bildeten wir eine „Wand“ und schlichen uns leise an die Tiere heran; sie liessen uns recht nahe kommen, bis sie mit ihrer Körpersprache zeigten, dass wir nun nahe genug waren. Dann drehten wir ab und liessen die Tiere weiter grasen. Oberstes Ziel ist es, die Tiere nicht in Stress zu versetzen oder gar zu verjagen. Weiter hinten grasten zwei weitere Rentiere, und auch hier schlichen wir uns langsam an, bis die Tiere signali-

sierten, dass sie keine weitere Annäherung wünschten.

Dafür stiessen wir nun auf Skuas, Schmarotzerraubmöwen. Und die hatten gar keine Freude an uns. Wir hatten keine Ahnung, wo ihr Nest war. Da ihr Territorium aber sehr gross ist und wir offensichtlich mitten drin waren, hatten wir es mit sehr nervösen, gestressten Tieren zu tun, die aufgeregt flatterten und kreischten. Wir mussten also zusehen, dass wir möglichst rasch aus ihrem Wohnzimmer kamen. Unser Plan, auf direktem Weg von der Moräne zum Schiff zu wandern, ging damit nicht auf. Wir mussten in einem grossen Bogen wieder auf den Weg zurück, den wir gekommen waren. Die Skuas waren aber noch lange nicht beruhigt und verfolgten uns noch lange, um sicherzustellen, dass wir keinen weiteren Hausfriedensbruch mehr begehen würden. Skuas können angreifen, wenn man sie zu sehr ärgert, und mit ihren Schnäbeln am Kopf böse Verletzungen hinterlassen. Das wollten wir natürlich auch nicht riskieren.

Kaum wieder zurück beim Strand, sahen wir weisse Flecken im Wasser. Belugas! Wir sahen zwar nicht viel von ihnen (ausser weisse Rücken), aber schön war es trotzdem, auch hier oben einmal Wale zu sehen. In der Antarktis hatten wir sehr viele gesehen, und natürlich hatten wir gedacht, auch hier träfe man auf zahlreiche Wale. Doch offenbar hat sich die Population hier oben nicht genügend erholt. Da die Antarktis von den Walfängern erst aufgesucht wurde, als sie in der Arktis keine mehr fanden – also viel später – und zudem der Walfang durch die Erfindung verschiedener Gerätschaften sich irgendwann nicht mehr lohnte, und zwar bevor die ganze Population vernichtet war, hat-

ten sich die Wale in der Antarktis schneller erholen können und sind heute zahlreicher vorhanden als in der Arktis.

Allgemein haben wir auf dieser Reise festgestellt, dass sehr viel weniger Tiere vorhanden sind, als erwartet. Durch die extreme Ausbeutung der Tiere, sei es der Eisbär, der Polarfuchs, die Robben, die Wale und viele andere Arten, sieht man nur sehr wenige Tiere – und das in einem riesigen Gebiet, wo sie sich natürlich überall verstecken können. Ausserdem gibt es hier oben Räuber (also Eisbär und Fuchs), was dazu führt, dass Tiere, die in der Nahrungskette weiter unten stehen (z.B. Robbe und Vögel) viel scheuer sind und nicht einfach so auf dem Strand rumliegen wie in der Antarktis oder auf Galapagos.

Tja, und so müssen wir uns sehr glücklich schätzen, dass wir all die Tiere gesehen haben, zu denen uns unsere Reise geführt hat.

Bevor wir zurück zum Schiff fuhren, hatten die unerschrockenen Wasserratten unter uns die Möglichkeit, im Meer zu baden. Allerdings musste man dabei auf die Zähne beißen können, denn das Wasser hat hier gerade mal so knapp über Null Grad. Zehn wollten ursprünglich baden, vielleicht fünf oder sechs waren dann wirklich bis zum Hals im Wasser und machten ein paar Züge. Eine ganz Unerchrockene schwamm gleich zweimal raus, als schwimme sie irgendwo in der Karibik, ganz entspannt und mit einem Lächeln im Gesicht.

Anschliessend ging's zurück zum Schiff, das Mittagessen stand praktisch schon auf dem Tisch. Eigentlich hatten wir am

Nachmittag um 15.30 zu einer Zodiacfahrt in die gegenüberliegende Burgerbucht aufbrechen wollen, aber da der Himmel immer mehr auftrat und man tatsächlich begann, etwas zu sehen, verlegten wir das um eine Stunde vor. Das war gut so, denn es kam sogar die Sonne ein bisschen zum Vorschein, was der Landschaft ein wunderschönes Licht verlieh. Eigentlich hatten wir auch nur einen Arm der Bucht befahren wollen, aber da wir nun mehr Zeit hatten, schauten wir uns beide aus der Nähe an.

Mit der Hälfte der Zodiacs kurvten wir zuerst in der westlichen Bucht zwischen den Eisbergen herum. Obwohl sie kleiner sind als diejenigen in der Antarktis, sind sie auch hier wunderschön und teils tiefblau. Das Besondere hier war zweifellos die Spiegelung im glatten Wasser der Bucht. Fantastisch. Zeitweise spiegelten sich die Berge im Hintergrund genauso wie die Eisberge im Vordergrund und man sah nur noch Berge oben, unten, überall. Auf den Fotos muss das sehr speziell aussehen. Leider sassen auf den Eisbergen weder Robben noch Bären, aber die Bären müssten eigentlich auch längst im Norden sein, hier unten würden sie im Sommer nicht genügend zu fressen finden.

Wir verliessen die Bucht, um den östlichen Arm zu erkunden. Dieser war oben weitgehend eisfrei und hatte – wie der westliche Arm – am Ende eine Gletscherabbruchkante. Wir wussten zu dem Zeitpunkt noch nicht, dass uns Hendryk am Abend eine Karte von der polnischen Forschungsstation präsentieren würde, die hier oben alles Mögliche erforscht, unter anderem die Gletscher und deren Rückzug. Das Bild zeigte Alarmierendes: Ur-

sprünglich hat es den Hornsund so gar nicht gegeben. Ein riesiger Gletscher bedeckte alles und es gab nur eine kleine Bucht. Übriggeblieben ist ein riesiger Fjord mit vielen Nebenarmen, an deren Ende jeweils die Gletscherabbruchkanten zu finden sind – und alle gehören zu demselben Gletscher, der sich immer schneller zurückzieht.

Nirgends sonst wird einem der Klimawandel so bewusst wie hier in der Arktis und man merkt schnell, dass er tatsächlich sehr gut sicht- und für die Natur spürbar ist. Viele Tiere verlieren sehr bald schon ihren Lebensraum und damit ihre Möglichkeit zu überleben. Viele Tiere verhungern heute schon, weil das mehrjährige Eis immer mehr verschwindet. Aber nur auf dem mehrjährigen Eis gibt es Robben und damit genügend Futter für die Bären. Und nur mehrjähriges Eis ist fest genug, um die Tiere zu tragen. Für uns mag es auf den ersten Blick scheinen, als ob es immer noch genügend Eis gäbe – es liegt ja überall herum – aber das ist alles nur einjähriges Eis und damit praktisch wertlos als Lebensraum.

Wir kamen wieder ins Eis. Hier handelt es sich nicht um Meereis wie oben an der Eiskante im Norden, sondern vielmehr um Gletschereis, denn der Gletscher kalbt ja, und zwar sehr aktiv. Wir konnten sogar zuschauen, wie mehrere Stücke mit unheimlichem Getöse abbrachen. In der Stille klingt das noch lauter. Ansonsten ist nur das Zerplatzen der Luftblasen in den kleinen und grossen Eisstücken im Meer zu hören. Das knistert richtig – ein ganz besonderes Geräusch.

Dann fuhren wir noch näher an die Gletscherkante heran. Eigentlich dürften wir

uns bis auf 200 m nähern, also das Doppelte der Höhe der Kante. Aber da es im vergangenen Jahr zu Unfällen gekommen ist beim Kalben eines Gletschers, hat Oceanwide ihre Crews verpflichtet, das Vierfache der Höhe, hier also 400 m Abstand einzuhalten. Das war auch nahe genug. Wenn man unmittelbar vor der Kante steht, sieht man wie mächtig sie ist. Und wie klein wir selber. Und wie unwichtig. Winzige Teilchen im riesigen Ozean der Zeit.

Wir verbrachten noch ein wenig Zeit am Gletscher und fuhren dann zurück zur Plancius. Nach drei Stunden im Eis konnten wir die Überraschung gut brauchen, die in Form von heisser Schokolade (mit Schnaps) auf uns wartete.

Zeit für den Recap, an dem wir wie üblich einen Blick in die Vergangenheit und die Zukunft warfen und neues lernten; heute z.B. warum das Eis blau ist (oder eben grau oder rosa) und was genau Belugas sind.

Als wir den Fjord wieder verliessen, empfing uns auch schon wieder dichter Nebel. Eigentlich seltsam, wir hatten gedacht, wir würden jeweils während der Fahrt auch etwas sehen, was es uns natürlich sehr schwer machen würde, nachts schlafen zu gehen. Klar – wenn man 24 Stunden lang etwas sehen könnte. Da hatten wir aber das Wetter nicht mit eingerechnet. Meistens sahen wir unterwegs nicht viel wegen der Wolken und des Nebels. Aber immer, wenn wir irgendwo anlandeten, verbesserte sich die Sicht auf Kommando und wir konnten zumindest immer einen Teil der Landschaft sehen. Das Wetter hier oben ist nicht so strahlend, wie man es sich wünschen würde. Wirk-

lich strahlende Tage sind hier oben in der Arktis selten.

Trotz des Nebels wollte der Kapitän die Küste verlassen, um Richtung Westen, dann nach Norden und wieder nach Osten zu fahren. Weshalb? Weiter draussen vor der Küste war die Abbruchkante, der perfekte Futterplatz für Wale. Dort soll die Wahrscheinlichkeit, auf sie zu treffen, sehr hoch sein. Aber bei dem Nebel? Da müssten sie schon unmittelbar beim Schiff auftauchen, wenn wir sie entdecken wollten.

Wir fuhren ein Stunde, zwei Stunden, und der Nebel wurde immer dichter. Und plötzlich, so gegen halb zehn oder zehn Uhr nachts, lichtete sich der Nebel. Sogar die Sonne schien plötzlich. Und überall rund um uns herum, aber in weiter Ferne, war eine Nebelwand. Der Ruf folgte bald: Wale vor unserem Schiff. Wir hatten noch genügend Zeit, uns etwas überziehen und die Kameras zu schnappen. Die Wale waren weit vor uns. Es dauerte eine ganze Weile, bis wir bei ihnen waren. Aber dann waren sie ganz nah – und es waren viele!



Alles Buckelwale und etwas 200 Sattelrobben, die immer wieder an allen möglichen Orten rund um unser Schiff herum aufpoppten. Erst kam ein Kopf aus dem Wasser, dann einer nach dem anderen und

schliesslich ganz viele. Dazwischen jagten die Wale nach Futter. Wie im Süden liessen sie sich auch hier vom Schiff nicht stören, sondern schwammen im Gegenteil immer ums Schiff herum oder sogar unten durch hin und her, so dass wir ständig von einer Seite auf die andere rannten. Das Schönste war natürlich immer, wenn sie abtauchten, ganz am Schluss die schöne Schwanzflosse, an denen man die einzelnen Tiere sehr gut unterscheiden kann, denn es gibt keine zwei gleichen Flossen.



Wir beobachteten die Wale bis Mitternacht. Dann gingen sie ihrer Wege und wir auch. Wir mussten ja noch zurück zur Küste und zum Van Keulenfjord, wo wir am nächsten Morgen aufwachten.

Nach einem frühen Frühstück – es würde ein langer Tag werden – booteten wir bereits um halb neun aus, um im Recherchejord bei Snatcherpynten an Land zu gehen. Bereits vom Schiff aus sahen wir eine alte windschiefe Holzhütte, die 1904 erbaut worden war, um Touristen zu beherbergen. Ob sie je für diesen Zweck verwendet wurde, ist allerdings unklar.

Wie immer wurden wir von Philipp an unserem neuen Anlandeplatz willkommen geheissen. Diesmal allerdings empfing er uns mit einer traurigen Nachricht. Während wir ja von der Aussenwelt abgeschottet sind, keine Nachrichten erhalten,

kein Internet haben, keinen Mobilfunkempfang, nichts, wissen die Guides und die Offiziere durchaus, was in der Welt passiert. Bis jetzt hatten wir allerdings nur die Fussballresultate erhalten. Nun wurde uns eröffnet, ein Flugzeug der Malaysian Airlines mit ca. 300 Passagieren, darunter 150 Holländer, sei über der Ukraine abgestürzt und man vermute, das Flugzeug sei abgeschossen worden. Ungläubig starrten wir Philipp an, niemand konnte das fassen. Auch wir waren gerade auf einer Urlaubsreise, würden einen Tag später in ein Flugzeug steigen und hoffentlich wohlbehalten zu Hause ankommen. Es war schlimm genug, wenn Flugzeuge wegen technischen Defekten oder menschlichen Versagens abstürzen, aber absichtlich? Ein Passagierflugzeug mit Urlaubern? Eine Katastrophe und das mitten in der Ferienzeit. Der Kapitän hatte die Flagge der Plancius auf Halbmast gesetzt und rundherum sah man nur noch schockierte, bedrückte Gesichter.

Trotzdem musste die Reise weitergehen. Schliesslich standen wir mitten in der Tundra Spitzbergens. Wir machten uns auf zu einer Tundrawanderung, endeten dann allerdings auf einer Gletschermoräne, um einen Blick auf einen der Gletscher zu erhaschen und die Aussicht auf die Bucht zu geniessen.

Natürlich schauten wir uns auch die windschiefe Hütte genauer an und den noch älteren Walfänger-Friedhof gleich dahinter, wo der Permafrost den Inhalt der einzelnen Gräber immer mehr an die Oberfläche drückt. An der Küste stehen noch Wagen herum, mit denen einst Eisen transportiert wurde, das hier oben versuchsweise abgebaut worden war – allerdings ohne Erfolg. Über eine richtige

Blumenwiese wanderten wir zur Küste. Hier oben spaziert man über Baumwipfel, hüpfte praktisch von Baum zu Baum. Überall stehen Weiden. Allerdings sind sie lediglich ein paar Millimeter hoch und wachsen dem Boden entlang. Aber es sind dennoch Bäume.

Zurück auf dem Schiff wurden wir zur Begleichung der Bordrechnung an die Rezeption gerufen. Tja, auch diese Reise ging rapide ihrem Ende zu. Anschliessend traf sich die Polar-News-Gruppe auf dem obersten Deck zum obligatorischen Gruppenfoto, bevor wir auch schon zum Mittagessen gerufen wurden.

Wir waren bei guter Sicht und bewölktem Himmel aufgewacht, durften gegen Mittag etwas Sonne und ein bisschen blauen Himmel geniessen und landeten nach dem Mittagessen in dichtem Nebel. Das Wetter hier ändert sich ständig und innerhalb sehr kurzer Zeit. Auf die Frage, die am Anfang der Reise von einem unbedarften Passagier gestellt wurde: „und das Wetter morgen?“ folgte die Antwort: „Ja, es wird morgen Wetter geben.“ Eine andere Aussage ist hier schlicht nicht möglich.

Und so wollten wir um 14.30 Uhr bei strömendem Regen ausbooten. Allerdings erwies sich schon allein das Besteigen der Zodiacs am Schiff als fast unmöglich. Die Treppe schlug hoch und runter, genauso wie die Zodiacs, beides aber natürlich in einem anderen Rhythmus, so dass der Schritt von der Plattform auf den Rand des Schlauchboots zu einer echten Herausforderung wurde. Hatte man ihn geschafft, wurde man im Boot so nach vorne geschleudert, dass man aufpassen musste, nicht auf der anderen Seite wieder aus dem Boot zu fallen. Einige beka-

men beim Zuschauen kalte Füsse und entschlossen sich, nicht mitzufahren. Wir kannten die raue See von der Antarktis und machten den Spass mit.

Die Fahrt zum Strand war denn auch kein Problem, auch das Aussteigen nicht. Es war auch nicht kalt, aber es regnete immer noch in Strömen. Tapfer wanderten wir zur Kolonie der Krabbentaucher, sahen unterwegs auch noch ein paar Rentiere. Bei der Kolonie angekommen beschlich uns aber da Gefühl, dass das Ganze vielleicht keine so gute Idee war. Wir mussten eine Geröll-Steilwand hoch und das bei der Nässe. Irgendwie schafften wir es dann doch und setzten uns links und rechts von der Kolonie hin. Aber wir hätten wohl mehr Zeit gebraucht, bis sich die kleinen flinken Vögelchen an uns gewöhnt und sich hingesetzt hätten. Wir sahen sie mehr herumflattern als in ihrer Kolonie sitzen. Ausserdem bestand die Gefahr von Steinschlag, also zogen wir uns schon bald wieder aus der Kolonie zurück und begannen den Abstieg.

Über die Tundraebene ging es zurück zum Strand und von dort aus auf noch rauerer See zurück zum Schiff. Der Ausstieg aufs Schiff war diesmal aber wesentlich ruhiger. Der Kapitän hatte das Schiff gedreht, was unser Leben vereinfachte. Er musste es allerdings ständig drehen, weil sich die Situation laufend änderte. Also konnte er auch nicht ankern, sondern hielt das Schiff so an Position. Eine ziemlich schwierige und etwas spezielle letzte Anlandung.

Wir mussten unsere Schwimmwesten abgeben, wieder ein Schritt zum Ende der Reise. Da das Wetter ohnehin schlecht war, konnten wir die Zeit für eine letzte

Dusche und zum Packen nutzen. Wir würden das Schiff um halb zwei Uhr morgens verlassen.

Um halb sieben trafen wir uns zum Abschieds-Cocktail mit dem Kapitän und den üblichen Danksagungen an Kapitän, Besatzung und Expeditionsteam.

Und schliesslich folgte unser Gala-Dinner einschliesslich des obligaten Baked Alaska, allerdings ohne Wunderkerzen. Die bekommt man hier nur, wenn man Geburtstag hat, was diesmal immerhin drei Personen geglückt ist. Vor dem Dessert wurde uns noch die ganze Mannschaft vorgestellt, die wir sonst nicht zu sehen bekommen: Küchenchef aus Österreich, Sous-Chef aus Kanada und drei Hilfsköche sowie ein Bäcker aus den Philippinen. Die beiden Damen aus der Wäscherei kamen aus Russland und den Philippinen. Und schliesslich die Hotelcrew, also die Stewards und Stewardessen, die sich um die Kabinen kümmern und im Restaurant servieren sowie die Bardame – sie alle kommen aus den Philippinen. Mit Ausnahme des Hotelchefs, der aus Spanien stammt, und seines Stellvertreters aus Schweden. Der Kapitän schliesslich kommt aus Russland und seine Offiziere glaube ich aus Russland und Schweden – ohne Gewähr. Die Jungs, die die Zodiacs im Griff hatten und die Jungs aus dem Maschinenraum hatten wir während der Reise nur zum Teil zu Gesicht bekommen. Vermutlich gibt es noch zehn bis fünfzehn Personen, die wir nie gesehen haben. Entsprechend toll ist die Trinkgeldlösung, wonach sämtliche Trinkgelder in einem Umschlag in eine rote Box bei der Rezeption geworfen und dann zu gleichen Teilen unter allen 46 Besat-

zungsmitgliedern aufgeteilt werden, egal ob Kapitän, Maschinist, Guide oder Wäscherin. Allerdings ist fraglich, ob sich wirklich alle Reisenden an die Trinkgeldempfehlungen halten. Gewisse Nationen sind hier grosszügiger als andere. Und wir hatten doch einige der weniger grosszügigen Nationen an Bord.

Es war mittlerweile nach 21 Uhr, und wir hatten noch drei Stunden, um uns auszuruhen. Um 0.30 würden wir geweckt, eine Stunde später würde uns der Bus zum Flughafen bringen, wo wir – so alles ausnahmsweise mal nach Plan A verläuft – um 3.30 Uhr abheben würden.

Plan A funktionierte perfekt. Der Abschied fiel uns schwer; glücklicherweise hatten wir nicht viel Zeit, um uns zu verabschieden. Wir wurden pünktlich um 1.30 Uhr von Bord geschmissen. Ein Trost war der grosse Eisbär in meinem Arm, der all die vielen Eindrücke mit mir erlebt hatte und mich für immer an sie erinnern würde. Viel zu früh waren wir am winzigen Flughafen von Longyearbyen, zumal unser Flug wegen des Nebels Verspätung hatte. Wir stürmten den einzigen Souvenirshop des Flughafens, der die Grösse eines Kiosks hatte, darin aber doch einiges an lustigen Erinnerungen stapelte. Die letzten Eisbären, Huskys und Robben wurden gekauft, zusammen mit anderem, was man eigentlich nicht braucht, irgendwie aber doch haben muss.

Tja, und dann verliessen wir Spitzbergen Richtung Heimat, mit einem kleinen Fünkchen Hoffnung, dass wir eines Tages wiederkehren würden.

Inka

Christmasbrunch

Was für eine Überraschung, 51 Personen hatten sich für diesen traditionellen Anlass angemeldet. Besonders gefreut hat es uns vom Charity Team, da wir den grössten Geldbetrag durch den Verkauf von Weihnachtsgestecken und Päckchen erhalten.



Bereits eine halbe Stunde vor Anlassbeginn waren die meisten Teilnehmer schon anwesend. Es gab viel zu erzählen, da man sich ja nicht allzu oft trifft. Mich persönlich hat es gefreut, dass einige, die schon seit geraumer Zeit nicht mehr aktiv am Clubleben teilgenommen haben, gekommen sind.



Der Raum war festlich geschmückt und das Buffet, das Familie Erb aufgestellt hat, liess keine Wünsche offen und fand reichlich Zuspruch. Mit Begeisterung wurden auch die vielen Päckchen gekauft

und wenn etwas Schönes drin war, kam man gerne gleich nochmal vorbei. So war der grosse Tisch schnell leer.



Ich möchte mich ganz herzlich bei Rosemarie bedanken für die wunderschönen Gestecke, die sie jedes Jahr für uns angefertigt, bei Ria für die vielen zusätzlichen Päckchen, die sie immer stiftet und natürlich bei allen Teilnehmern, die erstens ein Päckchen mitbringen und dann natürlich tüchtig kaufen. Einen ganz herzlichen Dank richte ich an Ingeborg Zurbuchen, die pro teilnehmendes Mitglied CHF 10 gesponsert hat.



Nach gut vier Stunden gemütlichen Beisammenseins war jeder in richtiger Vorweihnachtsfreude, bevor er die Heimfahrt antrat.

Frohe Weihnacht und ein gesundes neues Jahr wünscht Euch

Heidemarie

Neues vom Charity Team

Anlässlich der AGA in Porto wurde für eine Institution gesammelt, die Kinder und Erwachsene in Not betreut. Auch wir vom Charity Team haben im Namen des IACZ gespendet (siehe auch Bericht von Mia über die 47. AGA). Unterstützt haben wir auch das Kantha Bopha Children's Hospital in Kambodscha.

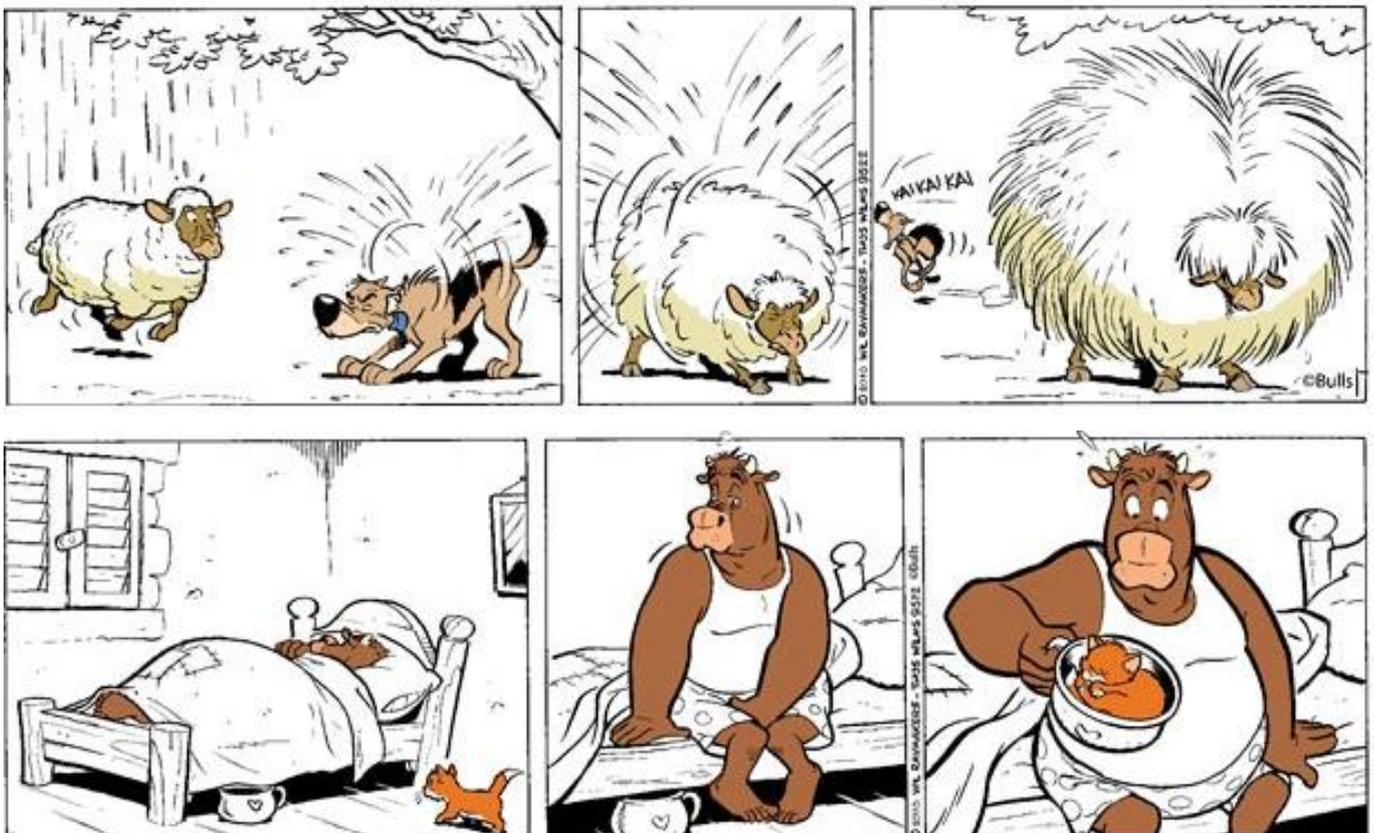
Möglich wurden diese Zahlungen, da auch wir immer Spenden in unsere Kasse erhalten. Heute möchte ich mich bedanken bei

Imhof Trudy
 Meier Ingrid
 Moser Philippe
 Streit Susanna
 Werder Meta und Rolf
 Zimmermann Kurt
 Zurbuchen Ingeborg und Fredy

Der Christmas-Brunch war nicht nur ein gelungener Anlass, sondern auch ein voller Erfolg für unsere Kasse. Die Rekordsumme von CHF 964 konnten wir erwirtschaften. Möglich wurde dies durch die grosszügigen Materialspenden von Rosmarie Laich und Ria Bücheli, natürlich auch durch die vielen mitgebrachten Päckchen der Teilnehmer und die Kaufreude derselben. Ganz ganz herzlichen Dank. Wir bereits am Anlass gesagt, werden wir CHF 500 an Trudy Wenger davon geben für ihre Projekte in Sri Lanka.

Im Namen des Charity Teams bedanke ich mich bei allen für die Unterstützung im abgelaufenen Jahr und freue mich auch eine weitere gute Zusammenarbeit im 2015.

Frohe Weihnachten wünschen Euch
 Heidemarie, Elisabeth und Ria





Für 2015 plant der



folgende Local Events:

25. Januar 2015: Fondueplausch
10. März 2015: Generalversammlung



Für 2015 plant der



folgende Local Events:

10. Januar 2015: Neujahrsapéro
3. März 2015: GV mit Lunch in Reinach



Änderungen bleiben wie immer vorbehalten.



Laufende Updates und Programme auf

www.airline-club.org



Anmeldung für die IACZ-Mitgliedschaft

Airliner

Nichtairliner

Partner

Gönner

Name: _____ Vorname: _____

Geburtsdatum: _____ Comail: _____

Airline / Firma: _____ Kurzzeichen: _____

Privatadresse: _____

PLZ / Ort: _____ E-Mail: _____

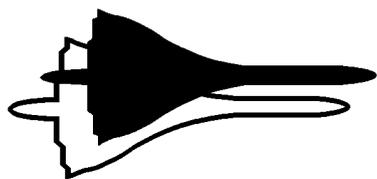
Telefon: _____ Fax: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Der Jahresbeitrag beträgt CHF 60.-- für Airliner und Nichtairliner, CHF 25.-- für Partnermitglieder und mindestens CHF 120.-- für Gönner. Dazu kommt eine einmalige Eintrittsgebühr von CHF 10.--. Als Nichtairliner gelten nur: Flugsicherungsangestellte, Angestellte der Flughafen Zürich AG und der IATA, Mitarbeiter von Touristik- und Speditionsfirmen und der Hotelbranche. Als Partnermitglieder gelten nur im gleichen Haushalt zusammenlebende Partner, wobei einer Vollmitglied sein muss.

	<input type="checkbox"/>
<p>Talon bitte einsenden an:</p> <p>Interairline Club Zürich 8058 Zürich-Flughafen</p>	

Der IACZ wünscht allen viel Spass im Club
und heisst jedes neue Mitglied herzlich willkommen.



WORLD AIRLINES CLUBS ASSOCIATION

c/o International Air Transport Association (IATA)
 800 Place Victoria, P.O. Box 113
 Montreal, Quebec, Canada H4Z 1M1
 Tel.: +1 (514) 874 0202 • Fax: +1 (514) 874 2653 • Tty: YMQWIXB
 Internet <http://www.waca.org> • E-mail address: info@waca.org

WACA-Kalender 2015

Date	Event	Interline Club	Registration Deadline	Cost
Feb 19 - Feb 24 2015	Come to the Sunny Land	Israel	January 19, 2015	USD 767.00
Mar 27 - Apr 02 2015	Japan 2015 Venue: depart from Tokyo, return from Osaka	Thailand		USD 1,950 (if 20 participants) USD 1,700 (if 30 participants or more)
Jun 01 - Jun 06 2015	Dodo's Nest 2015 Mauritius	Paille-en-Queue		TBA
Jul 03 - Jul 13 2015	Grand Circle Tour 2015 Depart from and return to Vancouver	Vancouver	January 15, 2015	CAD 2,295.00
Aug 06 - Aug 10 2015	Bahama Island Dreams	Bahamas		TBA
Oct 10 - Oct 18 2015	Pre-AGA Tour of Cambodia: The Golden Land Venue: depart from Siem Reap, return to Ho Chi Minh City	WACA	August 18, 2015	USD 965.00
Oct 18 - Oct 23 2015	48th Annual General Assembly and the 2015 Interline Celebration Ho Chi Minh City (Formerly Saigon)	WACA	August 18, 2015	USD 815.00
Oct 23 - Oct 29 2015	Post-AGA Tour of Northern Vietnam: Soul of Vietnam Venue: depart from Ho Chi Minh City, return from Hanoi	WACA	July 23, 2015	USD 760.00
Oct 23 - Oct 27 2015	Post-AGA to Central Vietnam: Beach Break and World Heritage Venue: depart from Ho Chi Minh City, return from Danang	WACA	July 23, 2015	USD 610.00
Oct 27 - Oct 31 2015	Extension Tour to Northern Vietnam Venue: depart from Danang, return from Hanoi. See Post-AGA to Central Vietnam above for information and registration.	WACA	July 23, 2015	USD 510.00

→→→ Updates und Programme auf www.waga.org →→→

