

WO DIE EISBÄREN ZU HAUSE SIND

Vorbereitungen für unsere Tour nach Svalbard (Spitzbergen)

Im Jahr 2007 hatten Marguerite und ich beschlossen mit der „Morgenstjernen“ von Schleswig aus nach Lødingen auf den Vesterålen (Nordnorwegen) zu segeln. Dies mit der Absicht im Jahr 2008 eine Tour nach Svalbard zu unternehmen. Lødingen ist für uns ein speziell guter Ausgangspunkt: dort wurde 1857 unser Grossvater Olaf Kjelsberg geboren und vor nicht ganz 20 Jahren konnte ich dort Verwandte ausfindig machen. Seither pflege ich mit ihnen gute Kontakte und wir freuen uns immer wieder einander zu sehen.

Reise nach Lødingen und Vorbereitung der Morgenstjernen

Auf halbem Weg nach Kiel konnten wir wie schon öfters bei Annie, der Schwester von Marguerite, einen Zwischenhalt mit Übernachtungen machen. Von Kiel nach Oslo fuhren wir mit der Fähre Color Fantasy am 18./19.05.2008. In Norwegen kamen wir im Allgemeinen zügig mit dem Auto voran. Leider erwischte mich die Polizei am zweiten Tag nördlich von Trondheim bei einer Geschwindigkeitskontrolle, dies auf einem gut ausgebauten Strassenteilstück der E6, als ich mit 90 km/h an Stelle von 80 km/h fuhr, was mich NOK 1'600.- (~ CHF 320.-) kostete. Laut dem mir ausgehändigte Protokoll hätte ich dies zwar auch mit 3 Tagen Gefängnis abgelten können.

In Lødingen, wo die „Morgenstjernen“ überwintert hat, fanden wir sie in bester Ordnung vor. Die gefreute Kontaktnahme mit der Verwandtschaft, das Einräumen des Schiffs, die Motorrevision, das Segelsetzen, das Einkaufen der Nahrungsmittel und alles was es für die Vorbereitung des Schiffes braucht, verliefen reibungslos. Nur mit dem

Termin, an dem wir mit der „Morgenstjernen“ in Lødingen auf die Rampe gehen konnten, haperte es. Da wir genügend Zeit eingeplant hatten, unternahmen wir noch Autotouren. Marguerite wünschte die Lofoten doch einmal von der Strasse aus zu sehen. Für mich war es die Gelegenheit die kürzlich eingeweihte direkte Strassenverbindung zwischen Lødingen und Svolvær, die über den Raftsund führt, zu befahren. Bei schönstem Wetter konnten wir am 02.06.2008 die eindruckliche farbenprächtige Bergwelt der Lofoten mit den zu ihren Füßen liegenden unzähligen Fjorden bestaunen.

Zu dieser Jahreszeit kann man noch die vielen Trockengestelle, auf denen die Stockfische hängen, auf den Lofoten sehen. Es ist Dorsch (Kabeljau) bei dem die Köpfe und Eingeweide entfernt wurden. Nachträglich wurden die Fische paarweise an den Schwänzen zusammengebunden auf Holzgestellen zum Trocknen aufgehängt. Wie ich dieses Jahr erfahren habe, blieben die grossen jahrhundert alten Dorschansammlungen um die Lofoten dieses Jahr zu einem grossen Teil aus. Die grossen Dorschfänge verzeichneten die Fischer jedoch 200 bis 300 km nördlich der Lofoten, so dass Lastwagen eingesetzt wurden, um den Fischfang zur Verarbeitung und zur Trocknung zu den Lofoten zu bringen. Gleichzeitig erfuhr ich, dass der Ertrag der Lachszuchtanstalten im Süden von Norwegen nachlässt, hingegen der Ertrag im Norden von Norwegen bis jetzt befriedigend war. Man kann sich da Fragen, ob das auch Auswirkungen der Erderwärmung sind.

Da trotz vagen Zusicherungen die Rampe in Lødingen nicht frei wurde, entschlossen wir uns bei „Selfa Arctic“ in Rødskjeret die „Morgenstjernen“ mit dem Hebekran herausnehmen zu lassen. Dies erlaubte uns auch die Arbeiten unter viel besseren Bedingungen als in Lødingen

auszuführen. Während den Arbeiten an der Morgensternen auf dem Trockenen, konnten wir im daneben liegenden historischen Gasthof Sandtrog übernachten.

In Tromsø angekommen, hatten wir uns für die Hochzeit von Raphaël mit Tine vorzubereiten. Raphaël ist ein Neffe von Marguerite. Somit verliessen wir die Morgensternen vom 19. bis am 22. Juni, um mit dem Flugzeug einen Abstecher nach Düsseldorf zu machen.

Während unseren Vorbereitungen in Tromsø freute es uns, das sympathische Ehepaar Thierry und Barbara Courvoisier aus Perroy am Genfersee mit ihrem Schiff „Ceres“, eine Wauquiez Centurion 40s, wieder zu sehen. Wir waren ihnen bereits letztes Jahr in Lødingen begegnet. Dieses Jahr waren sie für die Fahrt nach Svalbard in Begleitung von Reymond Perrin und Jean Pierre Geiser. Thierry ist Professor in Astrophysik an der Universität von Genf. Sie verliessen Tromsø einen Tag vor uns in Richtung von Svalbard, dies ohne einen Zwischenhalt in Torsvåg zu machen.

Am 27. Juni kamen wie vorgesehen Patrick Schneider und Beat Bärtschi an Bord. Zwei Botosbauer, die uns das vorhergehende Jahr von Bergen bis nach Bodø begleitet hatten. Nach verschiedenen Einkäufen begaben wir uns mit ihnen am 29. Juni nach Torsvåg, um dort noch einmal Diesel und Wasser zu tanken. Von dort aus starteten wir am 30. Juni in Richtung Svalbard.

Die Überfahrt nach Svalbard

Die Überfahrt von Torsvåg zur Bjørnøya (Bäreninsel) von 293 NM war mühsam, denn fast die ganze Strecke mussten wir hart am Wind segeln, das heisst das Schiff hatte immer ziemlich Schräglage. Zwischen dem 73,5° & 74° N / 18° E sahen wir etliche junge Schwertwale (Orcas), Weisschnautzdelfine sowie einen Grönlandwal.

Auf der Höhe von Bjørnøya angekommen, mussten wir in der Sørhamna Bucht vor Anker gehen, um uns etwas auszuruhen und insbesondere damit Patrick von seiner Seekrankheit und Marguerite von ihrer Erkältung sich etwas erholen konnten. Seitdem wir Torsvåg verlassen hatten, wo wir noch eine Lufttemperatur von 19°C und eine Wassertemperatur von 10°C hatten, registrierten wir auf Bjørnøya eine Lufttemperatur von 1°C und Wassertemperatur von 4°C. 10 Stunden später lichteten wir den Anker, und umrundeten die Südspitze von Bjørnøya. Dies ist eine unter Naturschutz gestellte Gegend mit eindrucksvollen Felsformationen, in denen tausende von Vögeln nisten. Dank den starken Meeresströmungen, die dort herrschen, finden dies Vögel reichlich Nahrung.

Der Nordwind zwang uns, weiterhin aufzukreuzen, bis er nach 24 Std. zu schwach wurde, um noch unter Segel vernünftig vorwärts zu kommen und wir den Motor in Betrieb nahmen. Im Sonnenlicht konnten wir schon die Südspitze von Spitzbergen erkennen. Langsam bedeckte sich der Himmel, und zu unserem grossen Erstaunen begegneten wir auf der Höhe des Sørkapps (Südspitze von Spitzbergen) auf einmal kleineren Eisschollen und sahen weiter hinten eine grössere Eisfläche. Dieses Eis war auf der 8 Tage vor unserem Eintreffen herausgegebenen Eiskarte nicht angegeben. Mit dem Radar konnten wir auch bald auf unserer Steuerbordseite das Eisfeld erkennen. Dann hüllte uns der Nebel noch ganz ein, so dass wir das Eisfeld wirklich nur noch mit Hilfe des Radars einigermassen erkennen konnten.

Entsprechend den Empfehlungen eines Hafenhandbuches, hielten wir uns etwa 20 sm westlich der Südspitze von Spitzbergen. Südlich des Hornsundes, als die Eisschollen nicht mehr so dicht beieinander schienen und die Sichtverhältnisse wegen des Nebels

weiterhin schlecht waren, wählten wir zuerst einen Kurs in Richtung des Hornsundes, um nachher doch noch in die westliche Richtung umzuschwenken. Je länger desto schwieriger wurde es, einen Weg zwischen den Eisschollen zu finden. So wie ich es im Nachhinein feststellen konnte, brachte der im südöstlichen Teil von Spitzbergen vorherrschende Südweststrom Treibeis um das Sörkapp, das auf der anderen Seite mit dem vorherrschenden Nordoststrom der Küste entlang gegen Norden getrieben wurde. Dazu kam auf der Westseite noch ein Nordwind mit etwa 4 Bf., der die Eisschollen gegen Süden schob, so dass das ganze Eisfeld zusammen geschoben wurde.

So lang wir noch eine gewisse Bewegungsfreiheit im Inneren des Eisfeldes hatten, konnten wir zuversichtlich sein, einen Ausweg zu finden. Als dann Beat von seinem Ausguck auf dem Mast uns mitteilte, dass er wohl in einer Distanz von etwa 100 bis 200 m das offene Wasser sehen konnte, jedoch feststellte, dass wir bald keine Bewegungsfreiheit mehr hätten, zudem keine Durchfahrt mehr durch die in der Zwischenzeit zusammen geschobenen Eisplattensperre zu sehen war, sahen wir uns gezwungen Hilfe über UKW anzufordern.

Das grosse russische Fischerboot „Rubin“ befand sich zu diesem Zeitpunkt 5 NM von uns entfernt, und war bereit, uns aus unserer Pattsituation herauszuhelfen. Während den 45 Min. bis das Boot sich neben uns befand, war es beängstigend zu sehen, wie wir langsam aber sicher eingeklemmt wurden. Obwohl ausserhalb des Eisfeldes die See bewegt war, herrschte im inneren des Feldes eine Art Totenstille, während dem die Eisschollen uns immer mehr in den Würgriff nahmen. Insbesondere war ein Schaden am Ruder, am Propeller oder am Kiel zu befürchten. Zum guten Glück kam die Hilfe doch noch rechtzeitig, so dass wir

im Fahrwasser der „Rubin“ das offene Wasser erreichen konnten.

Als wir am uns 07.07.08, wie es offiziell verlangt wird, beim Sysselemanden (der norwegische Regierungsbeauftragte) in Longyearbyen anmeldeten, erfuhren wir, dass die norwegische Küstenwache 2 weitere Segelschiffe in derselben Region aus dem Packeis herausgeholt hat. Eines davon wurde von einem holländischen Einhandsegler (www.edmegens.nl) geführt, der anscheinend während 16 Std. auf Hilfe warten musste. Beim Eintreffen des Küstenwachbootes „Senja“, wurde ein norwegischer Matrose als Hilfe auf das Segelschiff abgesetzt, und der übermüdete Segler konnte sich auf der „Senja“ restaurieren.

Die eindrucksvolle Geschichte von russischen Seeleuten aus den Pomoren

Dieses Erlebnis im Packeis brachte mir die faszinierende Geschichte von den gestrandeten russischen Seeleuten aus den Pomoren noch näher. Im Jahr 1743 starteten sie in Mezen, um zur Insel Edgeøya, einem Teil der Inselgruppe von Svalbard zu segeln. Dort wollten sie auf die Jagd nach Walrossen, Eisbären, Renetieren, und Polarfüchsen gehen. Ihr Schiff war eine „Kotch“, einem damals in Nordrussland verbreiteter Bootstyp, deren Planken aus mit Wurzeln geflochtenen Kabeln „zusammengenäht“ waren.

Ihre Geschichte wurde nach der Heimkehr der Überlebenden in St. Petersburg wissenschaftlich aufgezeichnet und von David Roberts in seinem Buch „Quatre contre l'Arctique“ (Verlag Guérin, 2006. ISBN 2-911755-87-1) nacherzählt.

14 pomorische Seeleute befanden sich im Mai 1743 wegen eines Sturmes vor der Küste von Edgøya in Seenot, und wurden von Eisschollen eingeschlossen. Die Gefahr, dass ihr Boot vom Eis

zerdrückt würde war gross. Der Bootsführer hatte Kenntnis von einer Hütte, die nicht sehr weit entfernt, einige Jahre vorher in dieser Gegend erstellt worden war. Vier Freiwillige brachen auf, um diese Hütte zu suchen. Da sie zuerst eine dünne und labile Eisschicht überqueren mussten, nahmen sie ein Minimum an Material mit auf den Weg. Es waren im Ganzen für die vier Mann starke Gruppe: 1 Gewehr, 12 Gewehrketten mit dem nötigen Schwarzpulver, ein einziges Messer, ein einziges Beil, eine kurze Kerze, 20 Pfund Mehl, 1 Kochgeschirr mit Deckel, sowie ein Quantum Tabak. Daneben hatte jeder noch seine Pfeife.

Auf dem Festland angekommen, fanden sie ohne grosse Mühe die gesuchte, während den vorhergehenden Jahren etwas in Mitleidenschaft gezogene Hütte, und übernachteten dort. Früh am nächsten Tag machten sie sich auf, um die gute Nachricht der ganzen Bootsmannschaft mitzuteilen, und hatten vor mit ihnen das Boot zu entladen. Ihr Schock war gross, als sie weit und breit kein Eis mehr sahen. Der nächtliche Sturm hatte das ganze Eisfeld weggetrieben, und somit auch das Boot mit ihren 10 Kameraden zerdrückt.

Erst am 15. August 1749, also 6 Jahre und 3 Monate später, wurden drei Überlebende von anderen pomorischen Seeleuten entdeckt, und nachher in ihr Heimatland zurückgebracht. Einer der Männer brachte es leider nicht über sich, trotz den Ermutigungen seiner Kameraden, sich an die gegebenen Umstände anzupassen, und verlor jeglichen Überlebenswillen.

Beeindruckend ist die Organisation des Überlebenskampfes der drei anderen Seeleute, die über hervorragende Kenntnisse und viel Geschick verfügten.

Mit den 12 vorhandenen Gewehrketten erlegten sie zuerst für ihre Nahrung 12 Rentiere. Das Blut wurde noch warm

getrunken, und das Fleisch luftgetrocknet, um nachher fein geschnitten gegessen zu werden. Als keine Gewehrketten mehr vorhanden waren, fertigten sie sich mit dem herumliegenden Schwemmholz und mit Sehnen von Eisbären ihre Pfeilbögen. Dies erlaubte ihnen während ihrem Aufenthalt um die 250 Rentiere und viele Polarfüchse zu erledigen. Für die Verteidigung gegen die Eisbären fertigten sie Lanzen an, die sie für den Nahkampf mit den Bären brauchten. Es war die einzige Möglichkeit die sie hatten, um diesem Raubtier Herr zu werden. Auf diese Weise mussten sie etwa 10 Bären erlegen.

Um fortlaufend Feuer unterhalten zu können, fertigten sie aus Ton Öllampen an, die sie mit geschmolzenem Tierfett füllten. Als Docht nahmen sie die Fäden ihrer Kleider, welche sie mit der Zeit mit den Fellen der erlegten Tiere ersetzen konnten.

Um nicht an Skorbut zu erkranken, nahmen sie echtes Löffelkraut (*Cochlearia officinalis*) ein, eine Pflanze welche in Svalbard verbreitet ist und die sie gut kannten. Diese Pflanze enthält eine grosse Menge an Vitamin C. Sie ist leicht zugänglich, bleibt den ganzen Winter über grün und hat einen angenehmen Geschmack.

Bewundernswert ist, dass sie trotz der 3 Monate langen Winterdunkelheit, nie den Jahresablauf aus den Augen verloren hatten. So waren sie laut ihren Berechnungen nach einem Aufenthalt von 2'300 Tagen, nur 2 Tage gegenüber dem realen Kalender verspätet. Als gute Seeleute hatten sie eben die Gezeiten nie aus den Augen verloren, und als gute Gläubige der orthodoxen Kirche, war der Kalender der Heiligen bei ihnen tief verwurzelt.

Longyearbyen

Nach unseren Erlebnissen im Eis machten wir die Fahrt bis nach Longyearbyen unter Motor. Wir hatten ohnehin Gegenwind der immer schwächer wurde.

Mit 1'900 Einwohnern ist Longyearbyen die grösste Ortschaft von Svalbard. Der Sitz des Sysselmannen mit dem Verwaltungszentrum von Svalbard befindet sich dort. Nach unserer Ankunft hatten wir uns dort für unsere Svalbard-Tour anzumelden. Longyearbyen ist auch der einzige Ort auf Svalbard wo gute Einkaufsmöglichkeiten bestehen, und hat einen grösseren Flughafen.

Vom geschichtlichen Standpunkt aus gesehen war Svalbard bis ins frühe 20. Jahrhundert ein Niemandsland. Die meisten Ressourcen wie Wale und Fische waren ohnehin nicht an das Land gebunden. Die Lage änderte sich im späten 19. Jahrhundert, als der Kohle-Bergbau immer wichtiger wurde. Die Norweger konnten durch eine geschickte Diplomatie nach dem ersten Weltkrieg im Jahr 1920 den Spitzbergen-Vertrag abschliessen, der die ganze Inselgruppe unter ihre Oberhoheit stellte. In diesem Vertrag wurde festgelegt:

- Spitzbergen steht unter norwegischer Verwaltung und Gesetzgebung.
- Bürger aller Signatarstaaten haben freien Zugang und die gleichen Rechte auf wirtschaftliche Nutzung.
- Spitzbergen ist eine demilitarisierte Zone. Kein Land einschliesslich Norwegen darf Militär stationieren.

Nach Inkrafttreten des Vertrages führte Norwegen wieder die alte Wikingerbezeichnung „Svalbard“ für die ganze Inselgruppe ein. Wobei Spitzbergen die grösste und meistbesuchte Insel ist.

Im Jahr 1904 kaufte der US-amerikanische Unternehmer John

Munroe Longyear die seit 1900 von den Norwegern besetzten Kohlenfelder von Longyearbyen. Die Norweger hatten damals nicht genug Geld, um die Minen zu betreiben. 1906 - 1907 baute Longyear das erste Bergwerk und die dazu gehörige Infrastruktur, woraus sich eine Kohlengruben-Bergarbeiterstadt entwickelte. Für die Norweger war es nahe liegend, die Ortschaft nach ihrem Gründer zu benennen, indem sie an den Familiennamen die Bezeichnung „byen“ anhängten, was soviel heisst wie die Stadt von Longyear. Aus wirtschaftlichen Gründen und Konflikten mit den Arbeitern verkauften 1916 Longyaer sowie seine Partner die gesamten Grubenanlagen an die norwegische SNSK.

Heute ist nur noch eine einzige Zeche in der Nähe von Longyearbyen in Betrieb. Die daraus gewonnene Steinkohle dient hauptsächlich für die Versorgung des eigenen Kraftwerkes. Longyearbyen lebt heute hauptsächlich von der Forschung und vom Tourismus. Während den Wintermonaten kommen viele Gäste, um Touren mit Schneemobilen zu fahren und im Sommer sieht man kleinere Forschungsschiffe mit Passagieren aber auch Kreuzfahrtschiffe mit bis zu 3'000 Personen an Bord am Quai anlegen.

Am 08.07.08 lösten wir die Leinen um bei schwachen Windverhältnissen Ny-Ålesund anzusteuern. In Poolepynten wo sich eine Herde Walrosse niedergelassen hatte, machten wir nur vom Wasser aus einige Bilder. Oberhalb des Strandes lagen die Tiere dicht bei- oder sogar aufeinander. Am Strand hatte es einige Walrosse, die sich entweder ins Wasser oder aus dem Wasser begaben. Ein besonders grosses Tier das Wache hielt, war nicht besonders über unsere Anwesenheit erfreut und reklamierte, bis wir weiter zogen.

Ny-Ålesund

Ny-Ålesund ist mit seiner Lage 78°55' N / 11°56' E eine der nördlichsten Siedelung der Welt. Hier leben rund 30 Personen im Winter und etwa 120 Personen im Sommer. Ny-Ålesund besitzt das nördlichste Postamt der Welt. Am Anfang des 20. Jahrhundert lebten die Leute von Ny-Ålesund hauptsächlich von der Kohleförderung. Nach einem Grubenunglück im Jahr 1963 beschloss die norwegische Regierung die Kohlengrube endgültig zu schliessen. Bald darauf entschloss man sich, die vorhandenen Gebäude für die Polarforschung zu nutzen. Seitdem entwickelte sich Ny-Ålesund zu einem internationalen Forschungszentrum.

Am 09.07.08 frischte der Wind auf, so dass wir froh waren in dem wohl kleinen aber gut geschützten Hafen von Ny-Ålesund Unterschlupf gefunden zu haben. Vor dem Hafen kreuzte auf einmal das schweizerische Segelschiff „Chamade“ auf (www.chamade.ch). Eine Omny 36, die von Marc Decrey und Silvie Cohen geführt wird. Zwei Mitarbeiter der Radio Suisse Romande, die sich zum Ziel gesetzt haben, Organempfänger auf ihre Touren mitzunehmen, um den Nutzen und die Resultate der Organtransplantation zu zeigen und sie so zu fördern. Dies in Zusammenarbeit mit der Lausanner Universitätsklinik. Unter anderem hatten sie eine Frau an Bord, die vor zwei Jahren eine Herztransplantation über sich ergehen liess. Per UKW konnten wir ihnen versichern, dass es auch noch für sie einen Platz im Hafen habe und wir ihnen beim Festmachen helfen werden, was sehr geschätzt wurde.

Am folgenden Tag hatte der Wind noch nicht nachgelassen. Punkt 7 Uhr klopfte der Hafenmeister an unserem Schiff, um uns etwas verlegen aber sehr bestimmt mitzuteilen: dass wir unseren Platz im Hafen zu räumen hätten. Ein grosses Kreuzfahrtschiff sei für 8 Uhr

angemeldet, und er brauche unbedingt unseren Platz für die Tender dieses Kreuzfahrtschiffes. Uns blieb nur noch so schnell wie möglich bei Windstärke von 6 BF eine geschützte Bucht aufzusuchen um dort zu ankern, und abzuwarten bis wir um Mittag wieder in den Hafen durften.

Als wir am Nachmittag die „Morgensternen“ wieder im Hafen von Ny-Ålesund vertäut hatten, kam eine nette Polizistin auf mich zu. Gleich zeigte ich ihr die Erlaubnis, die mir der Sysselmannen ausgehändigt hatte. Darauf wollte sie wissen, wie ich gegen Eisbären gewappnet bin. Nachdem ich ihr meinen Schweizer Karabiner mit der entsprechenden Munition, sowie die verschiedenen Leuchtraketen gezeigt hatte, war sie zufrieden. Zu bemerken ist, dass heute etwa 3'000 Eisbären in der Region von Svalbard leben. Man kann sie meistens in der Nähe oder auf den Eisfeldern sehen, und da wir begreiflicherweise das Eis mieden, hatten wir kaum die Gelegenheit einem Eisbären zu begegnen.

Die Winde und die unsicheren Eisverhältnisse im Norden, erlaubten es uns nicht mehr, den Magdalenafjord und eventuell die 80° Breitengraden zu erreichen. Wir begnügten uns somit in den nördlich gelegenen Lilliehöökfjorden bis zum 79°17' Breitengrad zu fahren und zu ankern. Zuerst im Signehamna und nachher im Möllerhamna. Während diesem Abstecher benützten wir die Gelegenheit die „Morgensternen“ unter Segel vor einem Gletscher fotografieren zu lassen, indem Beat und Patrick mit unseren Fotogeräten ausgerüstet uns im Schlauchboot folgten. Am nächsten Tag besuchten wir eine Hütte welche von einer Vereinigung aus Bremen schon vor dem zweiten Weltkrieg erstellt wurde, und neben der wir unsere Schiessübungen machten.

Auf unserer Fahrt südwärts frischte der Südwind immer stärker auf, 6 bis 7 Bf.

dies mit Spitzen bis 8 Bf.. Einerseits mussten wir aufkreuzen und hatten dann noch eine heikle Passage mit Untiefen zu bewältigen. Sicherheitshalber beschlossen wir auf eine Weiterfahrt zu verzichten und ein zweites Mal Ny-Ålesund anzusteuern, das durch eine Bergkette gegen den Südwind geschützt ist. Vor dem Hafen war aber ein italienisches Passagierschiff vor Anker, das etwa 3'000 Leute beherbergen kann. Für die Tender dieses Schiffes brauchte der Hafenmeister den ganzen Hafen, so dass wir eine Stunde an der Hafenumauer warten mussten, bis wir die „Morgensternen“ am Quai festmachen konnten.

Am anderen Tag hatte sich die See beruhigt, so dass wir gut Barentsburg ansteuern konnten. Vor Poolepynten liessen wir es uns nicht nehmen vor Anker zu gehen, um die Walrosskolonie einmal vom Land aus zu sehen. Eindrücklich sind diese auf dem Land sehr schwerfälligen und geselligen Tiere zu sehen. Ihre begehrten Stosszähne, scheinbar das beste Elfenbein das man finden kann, und ihr Fett wurde ihnen zum Verhängnis. Jahrhundert lang wurden sie deshalb gejagt, bis sie fast ausgerottet waren, und geschützt werden mussten. Heute lebt zum Glück wieder eine beachtliche Population von etwa 1'500 Tieren auf Svalbard.

Barentsburg

Die ersten Gebäude der Kohlengrube von Barentsburg wurden 1912 von Norwegern errichtet. 1920 wurden alle Rechte und existierenden Einrichtungen und Zechen an eine holländische Firma verkauft, die den Betrieb des Bergwerkes ernsthaft aufnahm. Zum Andenken an den grossen holländischen Seefahrer Willem Barents gaben sie der Ortschaft ihren heutigen Namen. Aus wirtschaftlichen Gründen verkauften die Holländer die Vorkommen im Jahr 1932 an eine staatliche sowjetische Gesellschaft. Im September 1943

bombardierten die beiden grossen deutschen Schlachtschiffe „Scharnhorst“ und „Tirpitz“ Barentsburg, das weitgehend zerstört wurde. Der Wiederaufbau begann 1948 und 1962 wurde die Ortschaft das Zentrum der russischen Tätigkeiten auf Svalbard. Hauptsächlich zwischen 1975 und 1985 wurde viel in Bauten investiert. Nach dem Zusammenbruch der sowjetischen Gesellschaft in den 1990er Jahren kürzte das Mutterland seine Zahlungen, so dass der Unterhalt aller Einrichtungen stark vernachlässigt wurde. Heute zählt die Gemeinde noch etwa 300 - 350 Einwohner. Diese setzt sich aus Ukrainern und Russen zusammen.

Nach unserem Besuch in Barentsburg erfuhren wir, dass ihre ohnehin schon fast ganz ausgebeutete Kohlengrube brennt. Ein solcher Brand kann jahrelang dauern. Für den Energieunterhalt der Ortschaft haben sie jedoch noch Kohlenreserven die für mehr als 2 Jahre ausreichen sollten. Für die Leute von Barentsburg ist zum guten Glück der Fjord, an dem sie wohnen, sehr fischreich, so dass sie mit dem Fischen einen Zeitvertreib gefunden haben.

Auf dem Weg zurück nach Longyearbyen machten wir noch einen Halt neben der kleinen verlassenen russischen Siedlung an der Colesbukta. Ursprünglich diente diese Ende 1988 stillgelegte und ihrem Schicksal überlassene Siedlung als Verladehafen für die benachbarte Kohlengrube Grumantbyen. Zurzeit beabsichtigt die russische Bergwerksgesellschaft die verlassene Kohlengrube erneut zu eröffnen.

Wir konnten in Longyearbyen noch eine Kohlengrube besichtigen und mussten uns dann am 18.07.08 von Beat und Patrick verabschieden. Sie kehrten mit dem Flugzeug wieder in die Schweiz zurück.

Billefjorden und Tempelfjorden

Am 22.07.08 segelten Marguerite und ich zur Skansenbukta um dort zu ankern. Beim Verlassen von Longyearbyen begegneten wir dem französischen Segelschiff „Vagabond“ das vor einigen Jahren rund um den Nordpol gesegelt ist und das die letzten zwei Jahre für Forschungszwecke im Eis in Svalbard verbracht hat. Im Frühjahr 2008 brachte das Westschweizer-Fernsehen eine Sendung über dieses Schiff, auf dem ein Elternpaar mit einem Kleinkind lebt.

Auf dem Spaziergang den Ufern der Skansenbukta entlang, findet man laut einem Handbuch den schönsten Bergblumen-Garten von Svalbard. Unter den charakteristischen, verwitterten Klippen der Nordseite dieser Bucht herrscht ein angenehmes warmes Klima, welches das Gedeihen einer reichhaltigen Pflanzenwelt erlaubt. Neben einer Vielfalt von Blumen, ist die leuchtend blaue polare Jakobsleiter besonders bemerkenswert, manchmal hat es ganze Teppiche dieser Blume auf dem Geröll. Zu sehen sind dort noch ein halb verfallenes Schiff und Überreste von einem Anhydrit-Bergbau, einem Gestein, das beim Kontakt mit Wasser mit Gips vergleichbar ist. Neben verkrümmten Schienen, die in einen Stollen führen, steht die gut unterhaltene und im Winter mit dem Schneemobil von Longyearbyen aus gut erreichbare Hütte Cap Fleur de Lys. Ein deutsches Ehepaar und ihre in Longyearbyen wohnhafte Tochter erlaubten uns, die von ihnen bewohnte Hütte zu besuchen.

Pyramiden

Am 23.07.08 hatten wir von der Skansenbukta nach Pyramiden 4 Bf. Gegenwind und bewältigten diese Strecke unter Motor. Während dem wir in Pyramiden nach einem geeigneten Platz für die „Morgensternen“ am etwas verwahrlosten Steg suchten, machte sich ein junger sympathischer Mann daran

uns beim Festmachen zu helfen. Da er uns französisch sprechen hörte, sprach er uns auch auf Französisch an. Wie es sich herausstellte ist er Mathematikstudent, und ist als Russe während seiner Ferienzeit als Führer auf Pyramiden angestellt. Er heisst Vadim Prudnikov und kommt aus Ufa, einer Millionenstadt im Ural. Da seine Schwester mit einem Franzosen verheiratet ist und in Paris lebt, gab ihm dies die Gelegenheit, sich mit der französischen Sprache vertraut zu machen.

Unter Vadims Führung, die 3 Stunden dauerte, konnten wir sehr vieles von dieser einst blühenden und jetzt verlassenen Kohlengruben-Bergarbeiterstadt sehen.

Der Name kommt von dem pyramidenförmigen Berg, der sich gleich hinter der Ortschaft erhebt. Das Bergwerk von Pyramiden war ursprünglich schwedisch. Als es in den 1920er Jahren zu wirtschaftlichen Schwierigkeiten kam, wurde das Bergwerk verkauft, dies an die staatliche sowjetische Gesellschaft, welche auch im Besitz von Barentsburg ist. Der richtige Aufbau begann erst nach dem zweiten Weltkrieg. Es entstanden eine grosse Sporthalle, ein Kino für 400 Personen, eine Bibliothek, ein Hallenbad mit einem Bassin von 25 m, ein gediegenes Hotel, Gewächshäuser, Viehställe, und anderes mehr, so dass sich die Gemeinde das ganze Jahr über mit frischen Lebensmitteln versorgen konnte. Die Kohlevorkommen waren reichhaltig und die Zeche war modern, aber die Lage am Ende des Billefjords, der lange zugefroren ist, bedingte einen schwierigen und kostspieligen Transport der Kohle. Der Zusammenbruch der alten Sowjetunion und der daraus resultierende Verlust der staatlichen Zuschüsse, brachte es mit sich, dass Pyramiden keine Überlebenschance mehr hatte. Am 31.03.1998 wurde das Bergwerk geschlossen, und von den ursprünglich 1000 Bewohnern blieben

noch deren 120 für die Unterhaltsarbeiten an Ort. Heute ist Pyramiden eine völlig intakte Geisterstadt, in der das meiste Inventar noch an seinem Platz ist, aber die Menschen fehlen.

Am 24.07.08 ankerten wir noch in der Bucht von Bjønahamna, welche sich im Tempelfjorden befindet, um am nächsten Tag neben dem französischen Zweimaster „Algol“ (www.69nord.com) in Longyearbyen festzumachen.

Begegnung mit Harald & Silvia Paul

Am Abend des 25.07.08 lag noch das deutsche 12 m lange Motorschiff „Gypsy Life“ mit Harald und Silvia Paul aus Bayern neben uns. Für mich war dies eine grosse Überraschung, denn im Jahr 2002 als ich mich mit Bent, Stephan und Axel in Lødingen für meine erste Tour nach Svalbard vorbereitete, lernten wir Harald und Silvia kennen. Damals waren sie mit ihrer „Silvia“ einem Motorboot vom Typ Nidelv 24 auf ihrer Rückreise von Svalbard. Für mich war dies eine bewunderwerte aber waghalsige Leistung.

Über die Vorbereitungen und die Erlebnisse ihrer Tour im Jahr 2002, hat Harald das Buch „Nordwärts, mit dem Motorboot nach Spitzbergen“ geschrieben. Dieses Buch zu lesen war für mich besonders interessant, da ich den Autor kennen gelernt habe. Er beschreibt eine Reise, die ich wohl unter anderen Bedingungen, jetzt schon zwei Mal gemacht habe, und welche in mir viele Erinnerungen hervorruft.

Als Anekdote ist noch zu erwähnen: Wie es sich gehört meldete sich Harald Paul dieses Jahr bei seiner Ankunft in Longyearbyen beim Sysselemanden an, wo festgestellt wurde, dass die „Gypsy Life“ erst das zweite Motorboot sei, welches die Überfahrt nach Svalbard hinter sich gebracht habe, das erste habe sich im Jahr 2002 eintragen lassen.

Anders gesagt hat diese Überfahrt ausser dem Ehepaar Paul niemand anders mit einem Motorboot gewagt.

Zurück zum Festland

Da Marguerite und ich die Rückreise von etwa 530 NM (982 km) zum Festland alleine zu bewältigen hatten, und wir während dieser Überfahrt keine befriedigenden Wetterinformationen hereinholen konnten, starteten wir am 30.07.08 in Longyearbyen erst, als die Langzeit-Wettervorhersagen befriedigend aussahen. Um keine Zeit zu verlieren, steuerten wir gleich Bjørnøya an, und ruhten uns wie bei der Hinfahrt in der Sørhamna etwas aus.

Südlich von Bjørnøya befindet sich die sehr fischreiche Sørbakken (ein Meeresgrund). Meistens wenn eine Schar Möwen über dem Wasser herumschwebt, wimmelte es im Wasser von Fischen, an denen auch Delfine und Wale interessiert sind. An mehreren solchen Stellen begrüßten und begleiteten uns Familien von Weisschnauzdelfinen, auch mehrere Finnwale konnten wir dort sichten.

Nach einer Überfahrt von 89¼ Std. erreichten wir etwas müde, aber glücklich am 04.08.08 Torsvåg. Dies entsprechend meinem Wunsch, meinen Geburtstag vom folgenden Tag auf dem Festland feiern zu können.

Am 06.08.08 ging es weiter nach Tromsø, wo wir mit der Zivilisation wieder Kontakt aufnehmen, und Einkäufe tätigen konnten. Der Hafen von Tromsø, wo wir die „Morgenstjernen“ vertäuten ist zwar gut geschützt, zentral gelegen, hat Frischwasser und elektrische Anschlüsse, er ist aber teuer (NOK200 =~ CHF40) und bietet leider keine Möglichkeit mehr zum Duschen und zum Wäschewaschen. Dies veranlasste uns, nicht zu lange in Tromsø zu verweilen. Am 10.08.08 segelten wir nach Harstad, wo ausser

einem gut geschützten Hafen alle anderen gewünschten Annehmlichkeiten vorhanden sind.

Die Zollbehörden von Harstad

Am 13.08.08, ein Tag an dem der Nordwind in den schlecht dagegen geschützten Hafen von Harstad blies, bestiegen die beiden Zollbeamten Hans A. Stordal kontorsjef & Heidi Tegnander førstetollinspektør die „Morgenstjernen“ ohne anzuklopfen. Nach ihrer Auffassung war unser Aufenthalt in Norwegen mit unserem Schiff nicht vorschriftgemäss. Um den Tatbestand zu besprechen luden sie uns für den nächsten Tag auf ihre Zollstation ein.

Wegen mehrfacher angeblich unerlaubter Überwinterung der „Morgenstjernen“ in Norwegen wurden uns 2 Schreiben überreicht. Auf dem einen Schreiben steht der vom Zoll ermittelte Tatbestand, und auf dem anderen Schreiben die verlangte Bankgarantie für die Mehrwertsteuer von 25% des Schiffswertes plus für eventuelle von uns verlangte zusätzlichen administrative Kosten. Dies mit der Auflage, dass die „Morgenstjernen“ den Hafen von Harstad nicht verlassen darf, so lange die Bankgarantie nicht bei der norwegischen Bank Nordea sichergestellt ist. Für die Antwort gab man uns bis am 15.09.08 Zeit.

Gleich am selben Tag, am 14.08.08 gab ich per Mail der UBS Biel die nötigen Instruktionen.

Als am 18.08.08 immer noch keine Mitteilung betreffend die Bankgarantie im Zollamt von Harstad eingetroffen war, bat ich die UBS Biel einen entsprechenden Fax, an die Zollstation von Harstad zu schicken, der die Zusicherung gab, dass die Garantie an die norwegischen Nordea Bank übermittelt wurde. Nach dem Eintreffen dieses Faxes, liess uns Herr Stordal mit der „Morgenstjernen“ 60 km südwärts nach Lødingen fahren.

Am 26.08.08 um 11.30 h überreichte ich Herrn Stordal unsere schriftliche Antwort auf seine Schreiben vom 14.08.08. In diesem Schreiben bitte ich um Entschuldigung, es unterlassen zu haben ein Erlaubnis für die vorhergehenden Überwinterungen eingereicht zu haben, und frage um Erlaubnis für die Überwinterung 2008/09 der „Morgenstjernen“ in Norwegen. Weiter lasse ich wissen, dass ich die gesetzlichen Vorschriften des Verbleibes eines Schiffes von weniger als einem Jahr in den norwegischen Gewässern immer eingehalten habe, und in anbetracht dieses Tatbestandes nicht bereit bin die norwegische Mehrwertsteuer zu bezahlen.

Am selben Tag um 14.25 h, also 3 Std. nachdem ich mein Schreiben der Zollbehörden überreicht hatte, erhielt ich ein bedrohliches Mail von Herrn Stordal. In diesem schreibt er, dass nach seinen Abklärungen bei der Bank, die Bankgarantie noch hängig ist, und somit die „Morgenstjernen“ nicht nach Lødingen überführt werden durfte. Laut § 30 des Zollgesetzes werde er, wenn dies nicht bis am 29.08.08 11 h in Ordnung gebracht werde, die „Morgenstjernen“ auf unsere Kosten nach Harstad zurück transportieren lassen, und für eventuelle Schäden müssten wir aufkommen. Dieses bedrohliche Schreiben veranlasste mich ein dringendes Hilfesuch per Mail an die schweizerische Botschaft in Oslo zu richten.

Am 27.08.08 nach einem telefonischen Kontakt mit der UBS Biel, richtete ich noch ein Mail an die Nordea Bank in Oslo mit der Bitte die ganze Angelegenheit so schnell wie möglich zu behandeln. Ich erfuhr dann, dass wegen einer Krankheits-Abwesenheit einer Mitarbeiterin leider das Ganze dort liegen blieb, dies insbesondere auch weil für die Bank noch meine AHV Nummer fehlte.

Endlich am 29.08.08 liess mich Herr Stordal per Mail wissen, dass die Geschichte mit der Bankgarantie nun in Ordnung sei, die Angelegenheit betreffend der Mehrwertsteuer von einer höheren Zollbehörde noch abzuklären sei, und somit noch hängig bleibe. Jetzt wo ich diese Zeilen schreibe sind schon mehr als 4 Monate verflossen, und die norwegischen Zollbehörden haben seither nichts mehr von sich hören lassen. Aus den Informationen der beiden anderen schweizerischen Segelschiffe zu schliessen, die wir in Svalbard angetroffen haben, scheinen den norwegischen Zollbehörden in entsprechenden Fällen die nötigen klaren Bestimmungen zu fehlen.

Seit dem wir in Lødingen erreicht hatten, bis am 3. September bereiteten wir die „Morgensternen“ für die Überwinterung vor, machten noch eine Autotour bis nach Nyksund und Stø wo die älteste Holzkirche von Nordnorwegen steht, und pflegten noch die Kontakte mit unserer Familie in Lødingen.

Zurück in die Schweiz, mit einem Zwischenhalt auf den Stätten wo der Kampf um das Schwere Wasser sich abgespielt hat.

Unsere viertägige Tour führte uns von Lødingen (Nordnorwegen) aus der E6 entlang über Trondheim nach Otta. Von dort aus über Vågåmo, an dem Jutenheimen Nationalpark vorbei, durch den noblen Skiort Beitostølen, nach Kongsberg (Südnorwegen). Am 8. Septembere machten wir von dort aus einen Abstecher nach Rjukan und Vemork. Stätten wo während dem zweiten Weltkrieg sich der Kampf um das Schwere Wasser abgespielt hat.

Schweres Wasser (D₂O) ist in unendlich kleinen Mengen in gewöhnlichem Wasser enthalten, und wird durch Elektrolyse aus dem herkömmlichen Wasser gewonnen. Es eignet sich unter

anderem zur Dämpfung von Kettenreaktionen in Atomreaktoren und spielt bei der Entwicklung der Atombomben eine wesentliche Rolle. Am Anfang des zweiten Weltkrieges war die Firma Norsk Hydro in Rjukan der einzige europäischer Hersteller von Schwerem Wasser. Dieses wurde in der daneben liegenden Kraftwerftanlage von Vemork hergestellt. Diese galt nach ihrer Fertigstellung im Jahr 1911 als weltweit die grössten ihrer Art. In dieser Anlage stehen fast ausschliesslich in der Schweiz hergestellte Turbinen und Generatoren aus den Jahren 1912 und 1920.

Schon im Jahr 1939, am Anfang des zweiten Weltkrieges, wussten die alliierten Truppen, dass die deutsche nationalsozialistische Wehrmacht daran war Atombomben zu entwickeln. Für die Alliierten konnte das Gelingen eines solches Vorhaben schwerwiegende Folgen auf die Kriegsgeschehnisse haben. Nachdem 1940 die deutschen Truppen Norwegen besetzt hatten, kam der Auftrag aus Deutschland in Vemork für sie Schweres Wasser herzustellen. Dies unmissverständlich in Hinblick der Entwicklung von Atombomben.

Um die Entwicklung von deutschen Atombomben zu verhindern, wurden kühne Sabotageaktionen vorbereitet und durchgeführt. Im März 1942 wurde zunächst nur ein Norweger abgesetzt, um die Lage auszuspionieren. Am 19. Oktober landeten vier Fallschirmsoldaten westlich von Rjukan. Junge Norweger, die sich in der Gegend gut auskannten. Ihre Aufgabe war die eigentlichen Sabotagehandlungen vorzubereiten, und Funkkontakte mit England aufzubauen.

Im November 1942 startete in England eine 34 Mann starke britische Saboteurgruppe in Segelflugzeugen, die von Motorflugzeugen gezogenen wurden, um am See Møsvann zu landen. Eines der beiden Segelflugzeuge ging dabei verloren und das Motorflugzeug

mit dem anderen Segelflugzeug verunglückte an einer Felswand. Einige Männer überlebten den Sturz, wurden aber von den Deutschen hingerichtet.

Nach diesem missglückten Landeversuch zogen sich die norwegischen Männer weit in die öde, winterliche Hardangervidda zurück, und mieden jeglichen Kontakt mit der Bevölkerung. Um zu überleben, ernährten sie sich ausschliesslich von Rentieren. Um einer einseitigen Ernährung vorzubeugen, assen sie auch den Mageninhalt und die Eingeweide der Tiere.

Am 16. Februar 1943 landete bei sehr schlechtem Wetter eine weitere Gruppe junger Norweger, die besonders für Sabotageakte ausgebildet waren auf der Hardangervidda. Nach einigen Tagen vereint, befanden sich alle Saboteure am 27. Februar 1943 auf der gegenüberliegenden Talseite der Vemork Fabrik in Position. Nachdem die wilde Schlucht bezwungen wurde, konnte die Pforte des Fabrikgebäudes aufgebrochen werden. Die Sprengladungen wurden angelegt und gezündet. Die Explosion vernichtete die Produktionsanlage und eine grosse Menge des wertvollen schweren Wassers. Die Deutschen merkten von all dem erst, als die Akteure nach der Explosion bereits auf dem Rückweg ins Gebirge waren.

Die Produktionsanlage auf Vemork wurde schnell wieder aufgebaut. Die Amerikaner beurteilten ihre Bedeutung als so gefährlich, dass man sich entschloss, die gesamte Fabrik zu zerstören. Am 1. November 1943 flogen 140 Bomber Rjukan an und bombardierten das Kraftwerk und die Fabrik von Vemork. Dabei kamen 22 Menschen ums Leben. Die Nationalsozialisten mussten danach ihre Produktionspläne für das schwere Wasser aus Norwegen endgültig aufgeben.

Darauf erfuhren die Alliierten, dass die Deutschen über 14 Tonnen bereits produziertes Halbfabrikat, ausreichend für gut 600 kg schwerem Wasser (D₂O), von Rjukan nach Deutschland transportieren wollten. Von London aus erhielten die noch in Norwegen verbliebenen Saboteure den Befehl, diesen Transport zu vernichten. Der schwächste Punkt während des Transportes war die Fahrt mit der Fähre über den See Tinnsjø. Vor dem Abgang der Fähre montierten die Saboteure eine Zeitbombe in dessen Bug, die ungefähr halbwegs auf dem See explodierte. Im Laufe weniger Minuten versank die Fähre und mit ihr die Fässer mit schwerem Wasser. 14 Norweger und 12 Deutsche kamen dabei ums Leben. Mit dieser Aktion war der Kampf um das schwere Wasser in Norwegen vorbei. Vor diesen Handlungen war es jedoch den Nazis gelungen von 1940 bis 1943 insgesamt ca. 2'600 kg schweres Wasser von Vemork nach Deutschland zu transportieren.

Auf dem Rückweg nach Kongsberg besuchten wir noch, die als Kathedrale der Stabskirchen geltende, eindruckliche Kirche von Heddal.

Am 9. September konnten wir in Oslo die „Magic Fantasy“ der Colorline besteigen, um am anderen Tag zu Annie zu fahren und dort zu übernachten. Wie vorgesehen erreichten wir Biel am Abend des 11. September 2008.

Bjørn Kjelsberg