

## ***Eine Zusatzinformation von terra polaris:***

### **Auswahl-Hinweise zu Schiffsreisen in die eurasische Arktis**

Hier einige grobe Hinweise aus unserer rund zwanzigjährigen Praxis vor Ort in der Arktis, die Ihnen Hilfe bei der Auswahl Ihrer Reise sein sollen. Für weitere Detailfragen hierzu stehen wir Ihnen gern mit unserer praktischen Erfahrung vor Ort in der Arktis zur Verfügung – ein Service, den Ihnen so kaum ein anderer Buchungsweg bieten kann. Zu bei uns gebuchten Reisen stehen wir außerdem natürlich auch mit entsprechenden praxiserprobten weiteren Hilfen für die Reisevorbereitung zur Verfügung. Bitte haben Sie Verständnis dafür, daß wir diesen weiteren Service nur Reisenden bieten, die auch bei uns gebucht haben.

#### **Besonderheiten 2008:**

Wir hoffen, daß 2008 wieder zwei Fahrten nach **Franz-Joseph-Land** im Juli/August durchgeführt werden können, und zwar in der besonders spannenden Version von und nach Spitzbergen (Longyearbyen), voraussichtlich mit Andreas Umbreit als in diesen ausgefallenen Gewässern bereits erfahrenem Expeditionsleiter.

Neu im Angebot ist außerdem die eisgängige **ANTARCTIC DREAMS** bei Oceanwide Expeditions mit max. 84 Passagieren, die im Sommer in Spitzbergen und Ostgrönland, und im Winter in der Antarktis eingesetzt werden soll.

#### **Schiffsgröße, eisgängig oder eisbrechend ?**

Wir arbeiten vorzugsweise mit Anbietern kleiner Schiffe, da wenig Menschen an Land sowohl für die Umwelt als auch für das eigene Reiseerlebnis besser sind. Insbesondere bei Landgängen macht es einen entscheidenden Unterschied, ob Sie mit 40, 100 oder 400 Mitreisenden irgendwo in der Wildnis an Land gehen. Zunehmend werden in den Polargebieten im übrigen Einschränkungen hinsichtlich erlaubter Personenzahlen eingeführt – in der Antarktis gibt es das für Landgänge schon lange und 2007 wurde für die östlichen Teile Spitzbergens eine Begrenzung der Schiffsgrößen auf maximal 200 Passagiere festgelegt.

Unsere Fahrgebiete können überwiegend auch im Sommer mehr oder weniger dichtes Treibeis aufweisen – am ehesten eisfrei ist im Sommer die nördliche Westküste und die Nordküste der Hauptinsel Spitzbergens. In diesem Bereich können daher auch Schiffe mit geringer Eisklasse operieren, einschließlich der großen Kreuzfahrtschiffe, deren Fahrten wir nicht anbieten (für einige davon, die auf hohen Informationsstandard Wert legen, stellen wir allerdings speziell für Spitzbergen Lektor und vorgeschriebene Eisbärenwachen für Landgänge).

Für alle anderen Fahrgebiete unseres Programms empfehlen wir in erster Linie eisgängige oder gar eisbrechende Spezialschiffe, die also auch in Treibeis bis zu einer gewissen Stärke operieren können. Damit erweitert sich ihr Aktionsbereich gegenüber Schiffen ohne Eisverstärkung erheblich. Eisbrecher können auch Gewässer, die von einer geschlossenen dickeren Eiskecke bedeckt sind, befahren, allerdings auch nur bis zu einer bestimmten Eisdicke.

Während die Fähigkeit, im Treibeis manövrieren zu können, für diese Fahrten wichtig ist, werden die Schiffsführungen allerdings bemüht sein, das **Fahren im Eis soweit als möglich in Grenzen zu halten** – nicht nur wegen erheblich größeren Treibstoffverbrauchs, sondern vor allem auch, weil das Eis die Schiffe extrem bremst und damit viel Zeit verloren geht, wodurch das Gesamtprogramm beeinträchtigt wird. Aus diesem Grund ist bei touristischen Seereisen ein echter Eisbrecher gegenüber einem „nur“ eisverstärkten Expeditionsschiff auch nur begrenzt in einzelnen Situationen im Vorteil – er kann zwar wesentlich dickeres Eis bewältigen, wird diese Fähigkeit aber möglichst nur begrenzt nutzen, ansonsten wird auch auf einem Eisbrecher bei schwerem Eis aus Zeitgründen das Programm entsprechend geändert. In Spitzbergen ist es daher meist wichtiger, wieviel Zeit z.B. für einen Umrundungsversuch zur Verfügung steht, als ob es sich nun um ein gut eisgängiges oder sogar um ein eisbrechendes Fahrzeug handelt.

Aufgrund einer häufigen Erwartungshaltung sei angemerkt, daß **Eisfahrt bei Reisen mit derartigen Schiffen kein Selbstzweck oder garantierter Programmteil** ist, auch wenn sie natürlich auch ein spannendes Erlebnis sein kann und deshalb bei vertretbarem Aufwand auch normalerweise Teil des Programms ist. Wenn im Fahrgebiet großräumig wenig oder kaum Eis sein sollte (auch das kann passieren), wird aber nicht unbedingt ein größerer Umweg auf Kosten des übrigen Programms gefahren, nur um Eisfahrt vorzuführen. Wer speziell hierauf Wert legt, sollte am besten frühe Termine wählen, und zusätzlich üblicherweise eisreiche Fahrgebiete (Nordosten Spitzbergens, Franz-Joseph-Land, etc.) – oder wesentlich preisgünstiger eine Eisbrecherfahrt in der winterlichen finnischen Ostsee buchen.

Um hingegen hinsichtlich **Seegang** einen deutlichen Vorteil gegenüber den kleinen Schiffen zu bieten, muß es sich um ein sehr großes Schiff handeln, und selbst das hilft nur etwas - insofern führt für jemanden, der nicht gerade Massentourismus will, kaum ein Weg daran vorbei, sich darauf einzustellen, daß es mindestens auf den Überfahrten eben auch schaukeln kann - übrigens wegen des tiefen Schwerpunktes eines Schiffs auf den obersten Decks am meisten. Stabilisatoren, die den Seegang etwas dämpfen, finden sich üblicherweise eher bei nicht eisgängigen größeren Kreuzfahrtschiffen, da diese ausfahrbaren flügelartigen Teile natürlich von schwererem Eis auch in eingefahrenem Zustand eher beschädigt werden können.

Obwohl es auf größeren Schiffen teils luxuriöser zugeht, sind die kleinen Schiffe keineswegs billiger - aus wirtschaftlicher Sicht ist der Betrieb eines Schiffes pro Passagier umso teurer, je weniger Passagiere befördert werden können, der Komfort kommt als Kostenfaktor erst an zweiter Stelle.

Eine Sonderstellung haben **Segeltörns in arktischen Gewässern** – aufgrund der relativ schwachen Motorisierung und geringen Eisklasse müssen diese Fahrten besonders vorsichtig sein, was Meereis betrifft. Insbesondere Umrundungen Spitzbergens per Segelschiff können daher letztlich nur bei sehr guten Bedingungen durchgeführt werden. Entsprechend raten wir zur Buchung solcher Angebote, wenn eine erfolgreiche Umrundung Spitzbergens eine einigermaßen gute Chance haben soll, erst ab August.

Andererseits sind arktische Segeltörns (selbst wenn letztendlich überwiegend unter Motor gefahren wird), die gemächlichste und naturverbundenste Form der Schiffsreise. Das muß dann gar nicht unbedingt eine Umrundung sein und unter der besonders hohen Mitternachtsonne der frühen Saison haben auch die ersten Termine ihren besonderen Reiz. In der Regel muß auch von den Gästen in gewissem Rahmen mit angepackt werden. Entsprechend treffen sich hier eher etwas sportlicher eingestellte Reisende – was auch an Land teilweise ausgedehntere Exkursionen erlaubt. **Wichtig: die Segelreisen sind oft schon über ein Jahr im Voraus gebucht – auf Anfrage können wir frühzeitig die Termine für den übernächsten Sommer mitteilen.**

## **Komfort-Standards und Mitreisende, Sprache**

Keines der von uns angebotenen Schiffe strebt echten Kreuzfahrtluxus an. Es gibt also kein a la carte Restaurant, sondern feste Tagesgerichte oder teils auch Buffets, keine Deckstühle, keinen Swimmingpool, keine Anlässe für aufwendige Garderobe und kein großes Unterhaltungsprogramm. Mit ordentlicher Wanderkleidung ist man auch an Bord nie falsch angezogen. Dafür steht das besuchte Land im Mittelpunkt – und weniger feste Essenszeiten und andere gesellschaftliche Sachzwänge an Bord, die tendentiell umso größer werden, je höher die Komfortklasse ist und die damit auch das Landprogramm entsprechend eher einschränken.

Beachten Sie beim Studium unserer, wie auch eventuell sonstiger Angebote, daß es sehr unterschiedliche Motive gibt, eine Schiffsreise zu buchen – und so unterscheidet sich die Zusammensetzung der Mitreisenden je nach Dauer, Komfort, Fahrgebiet und nicht zuletzt auch dem Vertriebsweg der Reise. Tendentiell gilt, daß ein größerer Teil der Mitreisenden auf einfacheren kleineren Schiffen mit längerer Dauer der Fahrt eher primär am Land interessiert ist (also viele Landexkursionen, detaillierte Information), weniger am Bordleben, während auf luxuriöseren größeren Schiffen der Anteil derjenigen Reisenden steigt, die eher eine Luxuskreuzfahrt einschließlich entsprechendem Bordleben suchen, die Landschaft des besuchten Landes eher als vorbeigleitende Kulisse aus Salon- und Deckstuhlperspektive in Kombination mit zusammenfassenden allgemeineren Informationen und ein paar kürzeren Landgängen schätzen und weniger an langen und vielleicht auch mal unbequemen Landgängen und detaillierten Lektoraten interessiert sind. Mit steigender Komfortklasse spielen außerdem Aspekte wie aufwendigere Mahlzeiten (einschließlich dafür vorzusehender längerer Speisezeiten) und möglichst feste Tischzeiten eine wachsende Rolle, auf die in der Programmgestaltung entsprechend mehr Rücksicht genommen werden muß, was entsprechend andere Aspekte (Landgänge, Lektorate, Flexibilität) eher begrenzt. Kürzere Fahrten sprechen eher auch Reisende an, die weniger wegen des Landes an sich dabei sind, sondern um z.B. eine ausgefallene Kurzreise zum Feiern zu machen, o.ä.. Natürlich prägt auch die Zusammensetzung des Publikums den Reiseablauf. Wer auf hohem Komfort, lange elegante Dinners, Regelmäßigkeit im Tagesablauf, etc. Wert legt, wird sich auf einem einfacheren Expeditionsschiff, bei dem die Zielsetzung vor allem in Richtung viele Landgänge und viel Information geht, denen sich die anderen Aspekte weitgehend unterordnen müssen und gar mehrmals mitten in der Nacht wegen Sichtung von Eisbären geweckt wird, eventuell weniger glücklich sein. Wer dagegen ganz eindeutig maximal viel sehen, möglichst viel an Land und möglichst viel erfahren will, kann auf Schiffen mit überwiegend Komfort suchendem Publikum leicht unglücklich darüber sein, daß dort relativ viel Zeit für diese Punkte zugunsten von gepflegtem mehrgängigem Speisen fehlt und nächtliche Weckungen bei besonderen Sichtungen aus Rücksicht auf schlafende wenig interessierte Reisende eher nicht oder nur sehr ausnahmsweise erfolgen.

**Hinsichtlich Sprache** gibt es sowohl Angebote mit Deutsch zumindest als einer offiziellen Bordsprache, als auch Fahrten mit Englisch als Hauptsprache oder gar einziger Sprache. Letztere haben oft besonders internationales Publikum – wer einigermaßen gut Englisch kann, auf Reisen eher nicht hauptsächlich mit Landsleuten unterwegs sein will und Interesse an internationalen Kontakten hat, wird sich oft für eine dieser Fahrten entscheiden. Mit sehr geringen Englisch-Kenntnissen hingegen muß man bei Reisen ohne speziell deutsche Betreuung (einschließlich Vorträgen) davon ausgehen, daß z.B. Vorträge und Durchsagen die eigenen Sprachkenntnisse übersteigen und auch nicht immer ein Reiseleiter dabei ist, der für Fragen Deutsch versteht – in diesem Fall ist zu Buchung einer Fahrt mit zumindest auch Deutsch als Bordsprache zu raten.

Angesichts des hohen Anteils von polarerfahrenen Reisenden werden auf den von uns angebotenen Schiffen übrigens keine Jacken und Stiefel gestellt – solch eigentlich eher persönliche Kleidungsstücke haben die meisten unserer Reisenden selbst, die damit auch richtig passen, etc., und da aufwendige Bordgarderobe wegfällt, ist das Mitnehmen zweckmäßiger Ausrüstung nach persönlichem Geschmack für längere Aufenthalte an Deck oder an Land auch kein so großes Fluggepäckproblem.

## Reisedauer, Fahrgebiet, Kombinationen und geeignete Termine

Von Tagesfahrten abgesehen, dauern die von uns angebotenen arktischen Schiffsreisen zwischen 3 Tagen und über 2 Wochen.

Bei uns finden Sie in der Regel die folgenden Fahrgebiete im Nordpolarbereich (Antarktis eigenes Info):

### Spitzbergen:

Für **Umrundungsversuche Spitzbergens** raten wir eher zu mehr als einer Woche Dauer – unter guten Bedingungen würden ca. 4 Tage reine Fahrtzeit ausreichen, die darüber hinaus gehenden Tage stehen folglich sowohl für Exkursionen als auch für Unvorhergesehenes (Behinderung/Umwege/Verzögerung durch dichtes Eis, etc.) zur Verfügung, je mehr umso besser. Außerdem ist im Durchschnitt der Jahre mit eisgängigen Schiffen eine hohe Wahrscheinlichkeit für erfolgreiche Umrundungen erst ab der 2. Julihälfte gegeben – die Veranstalter bieten solche Versuche zwar schon ab Anfang Juli an (und wir übernehmen dies natürlich entsprechend), aber dann ist die Wahrscheinlichkeit einer erfolgreichen Umrundung in den meisten Jahren ziemlich gering. Die höchste Erfolgswahrscheinlichkeit einer Umrundung – evtl. sogar von Nordostland oder gar Kvitøya im höchsten Nordosten – ist übrigens bei den späten Terminen gegeben, wenn sich im August das Eis immer weiter zurück zieht.

**Spitzbergenfahrten ohne Umrundung:** Hierzu zählen zum einen die frühen Termine, zum anderen Umrundungsversuche, die wegen Eis etc. keine Umrundung schaffen. Wem es nicht darauf ankommt, möglichst eine Umrundung zu machen oder nicht hofft, zu ganz bestimmten konkreten Punkten im Osten des Archipels zu kommen, sondern primär das Naturerlebnis an sich sucht, kann genauso eine dieser Fahrten buchen, die teilweise außerdem auch preisgünstiger sind. Für stark naturkundlich Interessierte empfehlen wir auch hier wieder die längeren Fahrten der kleineren Schiffe, da diese zum einen mehr Landungen machen können und zum anderen auch entsprechende vielseitige Vorträge zu Natur und Geschichte bieten. Als Einstieg ohne hohe Ansprüche an Informationsvermittlung und umfangreiches Landprogramm kommen aber auch die kürzeren Fahrten (z.B. 3 Tage) in Frage.

**Spitzbergen-Schiffsfahrt als Ergänzung eines Landprogramms in Spitzbergen:** Wenn möglich, raten wir bei einer solchen Kombination dazu, das Landprogramm (Ortsaufenthalt Longyearbyen mit Tagesexkursionen oder 1-3-wöchige Wander- und Trekkingtour) vor die Schiffstour zu legen. Durch das Landprogramm macht man sich intensiv mit den Grundzügen und vielen Details der arktischen Natur Spitzbergens vertraut, da man ja große Teile des Tages (bei Wander- und Trekkingtouren mit Wildniscamps sogar rund um die Uhr) in dieser Natur ist, während das Schiff eine zwar reizvolle, aber eben zwangsläufig distanziertere Perspektive bietet. Hierauf aufbauend, kann man die Schiffstour erheblich intensiver genießen – man ist bereits eingelebt, hat die Grundzüge der Natur schon kennengelernt, im Gegensatz zu Reisenden, die direkt vom Flugzeug aufs Schiff gehen, und für die alles neu ist. Bei den Schiffstouren ist man bei Exkursionen unvermeidlich in größeren Gruppen und mit begrenzter Zeit unterwegs, als bei einem reinen Landprogramm. Entsprechend angenehm ist es da z.B. gerade auch für photographisch Interessierte, Grundsätzliches schon in einem vorgeschalteten Landprogramm mitbekommen und ggf. fotografiert zu haben, um sich nun ganz auf die jeweiligen Besonderheiten der Exkursion konzentrieren zu können. Zur Kombination mit einem Landprogramm kommen je nach Zielsetzung alle angebotenen Schiffstouren in Frage – von den kurzen als knappe Ergänzung um die spektakuläre Westküstenlandschaft und Ny Ålesund bis hin zu den langen für Reisende mit weitergehenden Interessen. Durch unser sehr umfangreiches Spitzbergen-Angebot finden sich bei terra polaris etliche Möglichkeiten zu solchen Kombinationen.

### Franz-Joseph-Land und übrige russische Arktis-Inselwelt:

Fahrten in die russische Arktis haben in vieler Hinsicht trotz der Sicherheit moderner starker Schiffe noch weitaus mehr Pioniercharakter, als in den meisten anderen hochpolaren Gewässern. Für diese Bereiche, mit teils auch im Sommer sehr schwierigen Eisbedingungen, sind eisgängige Schiffe oder gar Eisbrecher sehr sinnvoll (trotz damit verbundener etwas größerer Passagierzahlen von bis ca. 100) und zur Zeit im übrigen auch praktisch die einzige Bereisungsmöglichkeit. Schon aufgrund der Entfernungen sind hier außerdem längere Fahrtzeiten erforderlich, auch im Hinblick auf ausreichende Zeitreserven bei Eisproblemen. Die Eisbedingungen und damit die Reiseroute sind in der russischen Arktis noch unberechenbarer, als in Spitzbergen – selbst große Eisbrecher können hier an ihre Grenzen stoßen: 2003 erreichten wir Ende Juli mit der KAPITAN DRANITSYN, einem der stärksten nicht-nuklearen Eisbrecher überhaupt, aufgrund geschlossener Eisdecke mit teils über 1,80 m Dicke zwischen den Inseln von Franz-Joseph-Land noch nicht einmal ganz die Mitte des Archipels, während 1995 und 2004 sogar die Rudolfinsel ohne große Hindernisse selbst mit viel

kleineren Fahrzeugen angesteuert werden konnte. Ein mehr oder weniger festes vorgegebenes Fahrprogramm ist unter solchen Bedingungen unmöglich, sondern der Expeditionsleiter bestimmt zusammen mit dem Kapitän von Tag zu Tag, manchmal sogar von Stunde zu Stunde das Programm anhand der wechselnden Gegebenheiten immer wieder neu. Darüber hinaus ist die russische Arktis viel weniger erforscht und besucht (auch durch Russen), als Spitzbergen – selbst einige historische Plätze der Polarpionierzeit wurden danach jahrzehntelang von niemandem mehr betreten. Entsprechend tragen die wenigen touristischen Fahrten in diese Regionen sogar mit neuen Informationen zu deren Erforschung bei. Vor allem Franz-Joseph-Land als nördlichster Vorposten des geographischen Eurasiens ist extreme hohe Arktis, zu 90 % eisbedeckt. Ähnliches gilt auch für Nowaja Semlja, zumindest im Norden der riesig langen Doppelinsel. Die etwas flacheren Neusibirischen Inseln und Sewernaja Semlja sind weniger vereist, dafür hinsichtlich ihrer Biologie vielfältiger. In der russischen Arktis sind sowohl militärische Sperrgebiete als auch die Deponien von Sondermüll (strahlendem Material, etc.) ein bekanntes Thema. Hinsichtlich Strahlung kann auf den touristisch besuchten Routen Entwarnung gegeben werden: Selbst im Norden von Nowaja Semlja ergaben westliche Messungen in den 90er Jahren geringere Werte, als in großen Teilen der Ostsee. Die militärischen Sperrzonen variieren immer wieder. Mindestens gesperrt sind große Teile von Alexander-Insel und Prince-George-Land sowie des Graham-Bell-Landes in Franz-Joseph-Land und der Südinsel von Nowaja Semlja. Änderungen sind hier jederzeit möglich.

### **Ostgrönland**

Obwohl Ostgrönland im Durchschnitt landschaftlich weitaus spektakulärer ist, als die Westseite – nicht weit hinter den Fjordenden steigen die Berge bis teilweise über 3000 m Höhe auf und der Scoresbysund ist der größte Fjord der ganzen Arktis – wird es deutlich weniger besucht. Ursache hierfür ist die schwierige Navigation aufgrund des eisreichen Ostgrönlandstromes, der arktische Verhältnisse und oft dichtes Treibeis bis weit nach Süden hinunter bringt, und die daraus resultierende minimale Besiedlung, die gleichbedeutend mit fehlenden touristischen Stützpunkten an Land ist. Touristisch erschlossen ist vor allem ein kleiner Bereich um die Siedlung Ammassalik/Kulusuk aufgrund der Nähe zu Island, was dort sogar einen gewissen schnellen Massen-Tagesflugtourismus von Island aus erlaubt. Der größte Teil Ostgrönlands läßt sich angesichts der riesigen Entfernung, extremer Landschaft, oft viel Meereis und fast keinen Ansiedlungen praktisch nur per eisgängigem Schiff bereisen. Im Mittelpunkt stehen hier eine dramatische Szenerie aus teils hoch aus den Fjorden aufragenden Bergen, Gletschern und Meereis, darin vereinzelt historische oder aktuelle winzige menschliche Stützpunkte, ferner eine interessante und teils sehr farbige Geologie und die arktische Tier- und Pflanzenwelt. Grönland und auch Ostgrönland weist deutlich mehr arktische Tierarten auf, als selbst Spitzbergen, allerdings sind viele davon, etwa Polarwölfe, Schneefalken, etc., nur sehr selten zu sehen, die Tierdichte ist deutlich geringer, als in Spitzbergen. Angesichts der touristischen Erschließung des Gebiets von Ammassalik zielen die wenigen Expeditionsseereisen nach Ostgrönland eher in dessen spektakuläreren nördlicheren Teil: in den Scoresbysund, oder gar in den nördlich davon gelegenen Nationalpark, etwa zum Kaiser-Franz-Josef-Fjord oder noch nördlicher. Da sich die Eisbedingungen von Jahr zu Jahr extrem unterscheiden, sind nähere Routenangaben im Voraus ziemlich sinnlos – im einen Jahr kann man weit nach Norden vorstoßen, im anderen Jahr ist selbst das Navigieren im Scoresbysund sehr schwierig. Ebenfalls wegen der schwierigen Eisverhältnisse werden Seereisen in diese Bereiche üblicherweise erst im späten August oder im September angeboten, wenn sich das Eis in der Regel am weitesten zurückgezogen hat. Die Fahrten beginnen entweder in Spitzbergen (Ende der dortigen Saison, erlaubt Kombination mit einer Tour per Schiff oder an Land in Spitzbergen) und enden in Island, oder beginnen und enden in Island.

### **Nordpol:**

Das zentrale Nordpolarmeer wird von einer teils mehrere Meter dicken Treibeisdecke bedeckt, die seit etwa 150 Jahren zunächst langsam und mittlerweile schneller schrumpft. Sich öffnende und wieder schließende Risse können bis zum Nordpol reichen. Der geographische Nordpol ist der nördliche Punkt der gedachten Achse, um die sich die Erde dreht. - also ein in der Natur nicht sichtbarer, fiktiver Punkt. Im Umkreis von vielen hundert Kilometern sieht es praktisch gleich aus. Am Nordpol ist das Meer unter dem Eis über 4000 m tief. Da sich die Eisdecke in ständiger Bewegung befindet, ist eine genau am Pol aufgestellte Flagge kurz darauf schon nicht mehr am Pol. Der Nordpol ist, das nötige Kleingeld vorausgesetzt, ein ziemlich normales buchbares Reiseziel geworden, wo insgesamt mittlerweile um die 5000 touristische Besucher gewesen sein dürften.

In jedem Falle wollen Reisen dorthin aus Umweltsicht sorgfältig abgewogen sein: per Flugzeug (überwiegend von Longyearbyen aus im April) mit einem enormen Treibstoffverbrauch in der besonders empfindlichen hochpolaren Atmo-

sphäre, wozu nicht nur die eigenen Flüge, sondern auch die ganzen Versorgungsflüge für die saisonale komfortable Zeltstadt auf dem Eis zählen, oder ansonsten im Sommer mit einem russischen Atomeisbrecher – wissend, daß die Atommüllproblematik in Russland noch viel weniger gelöst ist, als in Mitteleuropa.

## **Preise, Veranstalter, An-/Abreise, Buchungszeitpunkt, Preisnachlässe**

terra polaris ist Spezialagentur für die Polargebiete. Ein großer Teil unserer Kunden sind erfahrene Reisende mit sehr individuellen Vorstellungen, die etwa ihre An- und Abreise kombinieren und selbst gestalten möchten und wenig Interesse an vorgefertigten Standard-Komplettpaketen haben, die sich oft auch noch als übersteuert herausstellen. Unsere Kunden buchen bei uns, um vor und auch nach der Buchung von unserer Kompetenz in diesen Regionen zu profitieren – und weil wir die Schiffsreisen zu den Originalpreisen des jeweiligen tatsächlichen Veranstalters vor Ort in der jeweiligen Originalwährung anbieten, ohne ihnen gleich ein ganzes Komplettpaket aufzudrängen. Vielleicht finden Sie die eine oder andere Reise auch bei anderen Anbietern als Teil eines Paketes. Vergleichen Sie dann bitte die dortigen Preise für das Gesamtpaket mit der Summe der Preise, die Sie für die von Ihnen tatsächlich gewünschten Einzelleistungen bezahlen, wenn Sie bei uns nur die Reise zum Originalpreis kaufen und die anderen benötigten Leistungen selbst dazu buchen – in einem qualifizierten Reisebüro oder direkt im Internet bei der jeweiligen Fluglinie oder einer Flugbörse. Zumindest bei frühzeitiger Buchung und damit möglicher Nutzung günstiger Flugpreise werden Sie in vielen Fällen von den Gesamtkostenunterschieden überrascht sein.

**Früh ausgebucht:** Einen Quell von Enttäuschungen können wir leider nicht verhindern: Geeignete Schiffe für polare Seereisen gibt es nicht viele und Neubauten sind rar, weil die Saison für solche Polarschiffe, selbst wenn sie im südpolaren Sommer auch in der Antarktis operieren, kurz ist – bei langen Überführungsstrecken zwischen Arktis und Antarktis und sehr hohen Baukosten. Gleichzeitig steigt die Nachfrage während der jeweils kurzen Saison. Daher sind diese Reisen in Einzelfällen sogar bis über ein Jahr im Voraus ausgebucht! Insofern sind die Verhältnisse in diesem Reisegebiet deutlich anders, als in anderen Regionen, wo selbst im Schiffsbereich selbst für „last minute“ noch gute Chancen bestehen. Interessenten, die sich erst im Frühjahr mit einer Anfrage nach einer Sommer-Schiffsreise melden, sind daher oft völlig überrascht, wenn wir ihnen mitteilen müssen, daß es eventuell für die ganze Saison nur noch wenige Restplätze gibt, und die nicht unbedingt in den gewünschten Standards – und die günstigeren Flugangebote sind dann auch schon meist weg. Auch für uns ist dies bedauerlich, denn wir würden unseren Kunden ja gern die gewünschten Schiffsreisen verkaufen.

**Preisnachlässe:** Angesichts relativ begrenzter Kapazitäten sind „last minute“ Sonderpreise bei Polarreisen kaum ein Thema. Stattdessen honorieren wir mit zeitlich gestaffelten Rabatten Frühbucher und Frühzahler und bei größeren gemeinsam bei uns buchenden Gruppen (ab 4 Personen) kann man auch über Gruppenrabatte sprechen. Neben der größeren Auswahl und den dann noch eher vorhandenen günstigeren Flügen sind diese Preisnachlässe ein weiteres Argument für frühes Buchen.

**Wichtig: Achten Sie beim Vergleich von Schiffsreiseangeboten auch darauf, wieviel Tage die eigentliche Schiffstour dauert – in etlichen Katalogen werden z.B. 5- oder 6-tägige Schiffsreisen angeboten, bei denen sich bei näherem Hinsehen herausstellt, daß die eigentliche Schiffsreise nur gut 3 Tage dauert, ergänzt um ein Vor- und/oder Nachprogramm an Land, das teilweise dann auch noch ziemlich „dünn“ ist.**

## **Eisbären, Walrosse, Robben und Wale:**

Die sicherste Möglichkeit, um in der Europäischen Arktis Eisbären und Walrosse zu sehen, ist die Teilnahme an einer der längeren Schiffstouren in den Norden und Osten Spitzbergens oder im Juli / Anfang August nach Franz-Josef-Land. Garantien gibt es zwar nicht, aber bei diesen Fahrten ab 1 Woche Dauer in Spitzbergen ist mir keine aus den letzten 20 Jahren in Erinnerung, in der überhaupt kein Eisbär gesichtet wurde. Die schlechteste mir bekannte Quote waren bei einer Umrundung 3 Eisbären aus größerer Entfernung, die besten Quoten liegen bei über 40 Bärenbegegnungen, teils nah, innerhalb einer Fahrt. Gegenüber Churchill in Kanada, wo man mit riesigen Tundrabuggies zwischen spärlichem Gebüsch auf Eisbären-Fotosafari gehen kann, ist der Vorteil der Schiffstouren eine typischere Umgebung der Tiere: Diese leben hauptsächlich auf dem Meereis und nicht im Gebüsch (in Churchill warten sie im Herbst notgedrungen auf das Zufrieren der Hudsonbay). Auch mehrere Walroßsichtungen sind auf diesen längeren Fahrten üblich, Robben sowieso. Wale (typisch: Weißwale, gelegentlich Finn-, Zwerg-, Sei-, Buckel- und Killerwale) gehören in Spitzbergen auch zu üblichen Begegnungen, allerdings nicht so häufig wie in typischen Walbeobachtungszentren (z.B. Andenes in Nordnorwegen). Die See um Franz-Joseph-Land wurde bekannt als eines der letzten Rückzugsgebiete von größeren Gruppen der fast ausgerotteten Grönlandwale. Für Eisbären – auch zum Fotografieren - ist die beste Situation eine nahe Passage auf dem Schiff im Treibeis. Hier können sich auch bei geringstem Abstand Bär und Mensch sicher fühlen. Füttern und Verfolgen/Scheuchen sind verboten! In dieser Hinsicht sind übrigens auch die frühen Termine ohne Umrundung sehr er-

folgversprechend, da sich die Bären primär im Randbereich des dichten Treibeises aufhalten, der bei den frühen Fahrten normalerweise immer und reichlich berührt wird. Insgesamt sind auf den längeren Schiffstouren die Chancen auf Eisbärenfotos aus kurzer Distanz mit geringem Aufwand an Zeit und körperlichem Einsatz ziemlich gut.

## **Vögel und Pflanzen:**

Die Brut beginnt teils schon in Mai und Juni und spätestens Richtung Ende Juli verlassen die Jungen die Nester, danach nimmt in den Vogelkolonien die Aktivität deutlich ab. Für die späte Saison am auffälligsten sind die sich sammelnden großen Schwärme von Gänsen, die für den Flug nach Süden trainieren. Professionelle Fotos arktischer seltenerer Vogelarten ohne Störung der Tiere sind weitaus bemerkenswerter, als ein mit der Kompaktkamera von der Reling aus fotografiertes Eisbär neben dem Schiff. Ein mögliches Problem für Vogelbeobachter ist, daß die Zeit maximaler Vogelaktivität (Ende Mai bis Anfang Juli) oft gleichzeitig noch von sehr viel Meereis und schwierigen Verhältnissen an Land (Schneesmelze) geprägt ist, was Einschränkungen der Bewegungsfreiheit per Schiff und zu Fuß mit sich bringen kann. Hinzu kommt die Empfindlichkeit der Tiere gerade in dieser Brutphase, die hohe Rücksichtnahme seitens der Besucher wünschenswert macht – hierzu gehören lichtstarke, langbrennweitige Optiken, die ein Beobachten und Fotografieren ohne beunruhigende Annäherung erlauben.

Die Vegetation hat ihren Frühling ab etwa Mitte Juni, Hauptblüte im Juli. Ab 2. Augushälfte blühen nur noch wenige Pflanzen, dafür beginnt die teilweise sehr intensive Herbstfärbung. Darüber hinaus nimmt in der späten Saison das verfügbare Licht ab – gerade für Telefotos ein mögliches Problem (dafür schätzen andere Fotografen das mit im Norden geradezu endlosen Sonnenunter- und Aufgängen verbundene weiche rötliche bis violette Licht). Arktische Vegetation mit ihrem extrem langsamen Wachstum ist sehr empfindlich hinsichtlich Beschädigungen, auch schon durch Tritte kleiner Gruppen. Dies gilt insbesondere unter nassen Bedingungen, vor allem im Frühsommer.

## **Polargeschichte, Geologie und Geomorphologie:**

Interessenten für diese Themen sollten sich zunächst für die späteren Termine interessieren, da dann die interessantesten Objekte an Land am weitesten von Altschnee freigetaut sind. Gerade in extremen Lagen (Nordosten Spitzbergens, Franz-Joseph-Land, etc.) sind sogar neue Funde denkbar. Risiko: dünner Neuschnee.

Beachten Sie, daß viele Kulturdenkmäler Jahrzehnte und Jahrhunderte im konservierenden arktischen Klima überstanden haben und dadurch historisch und archäologisch hohen Wert haben – aber durch nur wenige rücksichtslose Besucher in kurzer Zeit stark geschädigt werden können, die etwa achtlos auf verrostenden unscheinbaren Dingen, scheinbarem Müll, herumtrampeln oder gar Souvenirs einsammeln, die vor Ort auf den Besucher stark wirken, zuhause (teils sogar schon nach Rückkehr aufs Schiff) aber kaum mehr Beachtung finden und spätestens von den Erben weggeworfen werden.

Geologisch sind die Gebiete der Europäischen Arktis sehr unterschiedlich und oft auch in sich sehr vielfältig, etwa in Spitzbergen. Aufgrund geringer Vegetation sind darüber hinaus die Gesteine meist frei anstehend (wenn nicht eis- oder schuttbedeckt) und die starke Frostverwitterung legt immer wieder neue Fossilien frei (in einigen Regionen, etwa den Nationalparks Spitzbergens, ist deren Sammeln allerdings verboten).

Geomorphologisch (Lehre von den Formen der Erdoberfläche) bietet die Arktis eine Vielfalt an besonderen Phänomenen, teils auch optisch attraktiv, vor allem bedingt durch den Dauerfrostboden – etwa wie von Menschenhand angelegt wirkende Strukturböden, Eiskeilnetze, Pingos. Gleichzeitig reist man zurück in die eiszeitliche Vergangenheit Mitteleuropas: so ähnlich, wie die chaotischen frischen Moränen der sich zurückziehenden Arktisgletscher, sah es einmal die heutigen sanften grünen Hügel mit eingelagerten Seen im Voralpenland oder in großen Teilen Norddeutschlands aus.

## **Landgänge:**

Fast alle Landgänge erfolgen durch Anlandung per Schlauchboot an Stränden ohne irgendwelche Anlege-Vorrichtungen, zurück zum Schiff entsprechend. Hierfür ist angesichts schwankenden Bootes und Aus- und Einsteigen in das Boot am Strand auch bei leichtem Seegang ein gewisses Mindestmaß an Beweglichkeit und Trittsicherheit erforderlich, selbst wenn man dabei etwas Hilfe bekommt. Außerdem sind hier sowohl eine wasserdichte Überhose als auch kniehohe Gummistiefel äußerst empfehlenswert – erstere schützt nicht nur an Land vor Regen und kaltem Wind, sondern bei rau-

hen Schlauchbootfahrten auch die Beine vor eisigem Spritzwasser oder gar einem Wasserschwapp von hinten über den Schlauchwulst, auf dem man sitzt. Letztere eignen sich nicht nur für Morast an Land, sondern vor allem auch für das Aussteigen aus dem Boot am Strand, wo sonst eine Welle leicht für nasse – und damit kalte – Schuhe und Füße sorgt. Voraussetzung für viele/längere Landgänge ist eine entsprechend reichlich bemessene Gesamtdauer der Reise, außerdem natürlich geeignetes Wetter und wenig Seegang sowie kein störendes Treibeis. Bei Reisen mit großen Eisbrechern werden statt Schlauchbooten für Transfers zwischen Land und Schiff teils auch Bordhubschrauber eingesetzt (in Spitzbergen verboten), die durch Seegang und Eis nicht behindert werden (dafür aber ggf. durch starken Wind und/oder Nebel und Vögel).

In der frühen Saison kann es an Land vielfach noch sehr naß sein, eventuell Schneematsch, viel Wasser in Bächen, wodurch Wanderungen mühsamer werden können. Darüber hinaus verursachen Gruppen, die über bewachsene, noch sehr feuchte Flächen laufen, leicht durch das tiefere Einsinken erhebliche Vegetationsschäden. Unter arktischen Bedingungen mit extrem langsamem Wachstum haben solche Schäden weitaus größere Bedeutung, als auf der Stadtparkwiese in Mitteleuropa. Entsprechend wichtig ist eine umsichtige Wahl der Landeplätze und die individuelle Wahl der Routen an Land auch im Detail. Leider gibt es noch immer vereinzelt Reiseleiter oder auch Guides, die hierauf nicht ausreichend achten, obwohl sie auch von den Vorschriften Spitzbergens her hierzu verpflichtet sind. Scheuen Sie sich ggf. nicht, das Thema anzusprechen !

Für einfaches Fortbewegen an Land ist am besten die etwas spätere Saison geeignet, wenn die Schmelzwässer sich weitgehend verlaufen haben und es wieder kühler wird – dann ist das Gelände überwiegend trockener und tragfähiger. Gelegentlich können dafür aber auch schon kurzzeitiger leichter Neuschnee oder auch Frost mit örtlich möglichem Glatteis auftreten.

## **Welchen Termin wählen ?**

Diese Frage wurde teilweise schon in den anderen Abschnitten beantwortet, ist jedoch eine besonders häufige und sei daher hier noch einmal zusammengefaßt. Der optimale Termin ist eine Geschmacks- und Interessenfrage:

Die frühe Saison (Juni, Anfang Juli) bietet die höchste, taghelle Mitternachtsonne und die meiste Aktivität in den Vogelkolonien, sowie am ehesten Kontakt mit dem Meereis, oft noch reichlich Schnee zumindest weiter oben in den Bergen und das erwachende Pflanzenleben in den tiefen Lagen ergeben eine frühlingshafte Stimmung. Dafür ist eher mit Einschränkungen der Route und von Landemöglichkeiten durch eventuell noch reichlich Meereis zu rechnen, das Wandern an Land kann durch Nässe und Schmelzwasser mühsamer und auch für die Vegetation gefährlicher sein und auf die Tierwelt, die gerade brütet oder ihre noch kleinen Jungen aufzieht, ist besonders Rücksicht zu nehmen.

In der späten Saison (Ende Juli, August, Anfang September) nimmt das Licht nachts rasch ab, insbesondere nach Ende der Mitternachtsperiode um den 20. August. Dafür gibt es allerdings oft phantastische, lange Abendlichtspiele, da die Sonne lang knapp über oder unter dem Horizont steht. Die Vogelkolonien sind weitgehend verlassen und die Blüte geht zügig zu Ende – einzelne Nachzügler gibt es aber auch hier bis in den September hinein. Die Vegetation legt teils spektakuläre Herbstfarben ab Mitte August an und ab Mitte August beginnen die Vögel, sich auf den Herbstzug vorzubereiten – die Gänse üben ihre Formationsflüge bis in den September hinein. Die späte Saison ist die günstigste, um in besonders abgelegene Gebiete zu gelangen, weil sich dann das Meereis in der Regel am weitesten zurückgezogen hat und an Land wird das Wandern durch abgetautes und trockeneres Gelände leichter – gut für größere Exkursionen und Besuch auch von Kulturdenkmälern, die früher in der Saison noch nicht richtig zugänglich oder sichtbar sind.

Schneefall ist auch im Hochsommer möglich, eher jedoch mal in der späteren Saison, und kann ein zusätzliches reizvolles Element in der Landschaft sein, da dünner, verwehter Neuschnee viele Bodenformen deutlicher hervorhebt.

## Schiffe für Expeditions-Seereisen in der Eurasischen Arktis

Als ersten Eindruck stellen wir Ihnen hier einige typische Schiffe vor, die für Expeditionsseereisen in der europäischen Arktis (und überwiegend im Sommer der Südhalbkugel dann auch in der Antarktis) eingesetzt werden. Mehr Informationen zu den einzelnen Schiffen finden Sie in den entsprechenden Detail-Infos zu den Reiseangeboten.

Eisgängig, maximal 54 Passagiere: **MV PROFESSOR MOLCHANOV**, **MV PROFESSOR MULTANOVSKIY** – als moderne russische Polarforschungsschiffe in den 80er Jahren in Finnland gebaut, aufgrund von langjährigen ganzjährigen Charterverträgen von Oceanwide Expeditions an touristische Anforderungen angepaßt. Gleiche Serie von Schwesterschiffen u. a.: POLAR PIONEER



Eisgängig, maximal 46 Passagiere: **MV GRIGORIY MIKHEEV** (im bild hinten), **MV ALEXEY MARISHEV** (ähnliches Schwesterschiff) – als moderne russische Polarforschungsschiffe in den 80er Jahren in Finnland gebaut, aufgrund von langjährigen ganzjährigen Charterverträgen von Oceanwide Expeditions an touristische Anforderungen angepaßt.





Motorsegler **SS NOORDERLICHT** – holländischer Schoner, seit vielen Jahren in Spitzbergen im Einsatz und für den Einsatz in diesen Gewässern angepaßt (Isolation, Heizung, etc.) – 24 Passagiere, Segelerfahrung nicht erforderlich, mit Anpacken gehört aber dazu. Bei weniger günstigen Windverhältnissen wird unter Motor gefahren.



**NORDSTJERNEN** – das frühere Hurtigrutenschiff, 1958 gebaut, fährt mit maximal 112 Passagieren dreitägige Kurz-kreuzfahrten im Sommer ab/bis Longyearbyen in den Nordwesten Spitzbergens. Unter allen von uns angebotenen Schiffen ist die NORDSTJERNEN dasjenige mit der höchsten Passagierzahl und der größten Ähnlichkeit mit normalen Kreuzfahrten, allerdings immer noch ohne allzu spezielle Garderobenanforderungen und ohne größere Animation.



**MS POLAR STAR**, 1969 als Diensteisbrecher für die nördliche Ostsee gebaut, wurde vor einigen Jahren zum kleinen Touristeneisbrecher umgerüstet und ist im Sommer auf meist siebentägigen Touren in den Nordosten Spitzbergens unterwegs – bei sehr günstigen Bedingungen einschließlich Umrundung der Hauptinsel. Max. 100 Passagiere.



**MV POLARIS**: eisgängig, ursprünglich unter dänischer Flagge in Grönland als DISCO im Passagiereinsatz, heute bei Murmansk Shipping als POLARIS für Fahrten im Bereich der Barentssee einschließlich VIP-Einsatz für die russische Staatsführung. Max. ca. 100 Passagiere.

