

Teich, Dr. Martin: Spits-
bergen-Expedition 1982

Sign.: I N 19

DWD Offenbach / Bibliothek



B23027424

Dr. Martin Teich N 89150
 Spitsbergen - Expedition 1982

Bibliothek
 des
 Deutschen Wetterdienstes
 Offenbach/M.

Vorgeschichte

215444

Im Januar 1978 wandte sich Obering. Franz Selinger, Hermann-Stein-Weg 87, 7900 Ulm (Donau) an mich mit der Bitte, ihm bei seinen historischen Studien über die Tätigkeit der Wettererkundungsstaffeln im hohen Norden 1940-1944 durch Bereitstellung von Aufzeichnungen, Flugbüchern, Berichten, Landkarten, Dias, Fotos sowie eigener Erinnerungen zu unterstützen.

Dieser Bitte konnte ich nachkommen. Auch konnte ich eine Reihe von Anschriften von Meteorologen und Flugzeugbesatzungen angeben bzw. ausfindig machen, von denen weiteres Material erwartet werden konnte.

Im Mai 1979 sowie im Februar und Juli 1980 wurde die Zusammenarbeit durch persönliches Kennenlernen bzw. Besprechungen weiter verstärkt.

Das von Selinger in Bearbeitung genommene Thema war bereits in dem von Werner Schwerdtfeger herausgegebenen Buch "Wetterflieger in der Arktis", das die persönlichen Kriegserlebnisse des Flugzeugführers Rudolf Schütze (Tagebuchaufzeichnungen) enthält, behandelt worden. Da dieses Buch jedoch bereits 1950 in Buenos Aires (Deutscher Verlag "El Buen Libro") erschienen und in Deutschland, da schwer erhältlich, ziemlich wenig bekannt geworden war, strebte Selinger eine Neuauflage an, erweitert durch einen Anhang über seine historischen Nachforschungen in deutschem und britischem Archivmaterial sowie durch persönliche Befragungen von Personen, auch von solchen der ehemaligen Gegenseite, die einstens irgendwie mit den einschlägigen Aufgaben und Vorgängen in polaren Breiten befaßt waren.

Während Selinger unermüdlich seine Anstrengungen fortsetzte, seiner Dokumentation alle nur irgendwie erreichbaren Quellen zu erschließen, gelang es ihm schließlich auch, den Motorbuch Verlag Stuttgart für die Neuauflage des "Schütze-Buches" zu gewinnen. Ende Oktober 1981 wurde das Manuskript angenommen, und im April 1982 erschien das Buch "Wetterflieger in der Arktis 1940-1944. Erlebnisse und Erfahrungen der Wettererkundungsstaffeln im hohen Norden. Herausgeber: Werner Schwerdtfeger und Franz Selinger".

Im Verlauf seiner langjährigen Studien hatte Selinger festgestellt, daß 1943 mit Hilfe eines deutschen U-Bootes eine automatische Wetterstation in Labrador aufgestellt worden war. Die Kanadier, denen diese Tatsache unbekannt geblieben war, luden ihn ein mit Unterstützung durch die Coast Guard Nachforschungen vor Ort anzustellen. Diese waren im Juli 1981 erfolgreich. Spätestens hierauf wohl verdichtete sich nun bei Selinger die Absicht, auch in Spitsbergen die Standorte früherer Wetterstationen der Luftwaffe und der Marine aufzusuchen. Seinem Vorschlag, dabei mitzumachen, stimmte ich sofort zu.

Dieses Vorhaben wurde durch folgendes gefördert:

Am 5. Okt. 1981 sah ich -mehr zufällig- im 3. Fernsehprogramm des Hessischen Rundfunks einen Filmbericht von H.-J. Schilde: "Leben auf Spitzbergen". Und darin kam die Lehrerin Renate Tiefenthal aus Ingyearbyen zu Wort. Eine gebürtige Österreicherin! Was lag näher, als daß ich Selinger anregte, mit Frau Tiefenthal -auf deutsch!- Verbindung aufzunehmen. Das geschah dann auch, telefonisch, brieflich und im Juli 1982 sogar persönlich an ihrem Urlaubsort Klagenfurt. Diese Beziehung erleichterte die Durchführung der geplanten Spitzbergenfahrt ungemein. Sie vermittelte die Bekanntschaft mit den Lehrern Tor Grindhaug und Kjell Mork, die dann später für Unterkunft, Verpflegung und ein Motorboot sorgten.

Ende November 1981 schließlich kam hinzu, daß -auch ziemlich zufallsbedingt- Selinger den Prof. Dr. med. Albrecht Moll kennenlernte, der als Arzt dem Wettertrupp "Bansö" der Überwinterungsstation 1941/42 in Longyearbyen angehört hatte. Auch er war sofort bereit, die geplante Spitzbergenfahrt mitzumachen.

Selinger hat dann ein bestens durchdachtes Expeditionsprogramm ausgearbeitet. Es sah vor, nicht nur die "Bansö"-Wetterstelle nahe Longyearbyen sowie die Lager der Marine-Wetterstationen in Signehafen/Lillihöökfjord, Sördalsbucht/Liefdefjord, Klinkoström-Bay und Magdalenen-Fjord, sondern auch die Walroß-Insel Moffen, die "Ritterhütte", Virgo-Hafen und Smeerenburg aufzusuchen.

Auch Flüge mit der Maschine des Grubendirektors Tiefenthal, einer DO 28, zum Südkap von West-Spitzbergen waren vorgesehen zu den Stellen, wo einst die automatische Wetterstation "Kröte" aufgestellt worden war.

Auf Anraten Molls wurde das Reisebüro Fast/Hamburg, mit gewissen organisatorischen Vorarbeiten beauftragt.

Reisevorbereitungen

Das erste Treffen aller drei Expeditionsteilnehmer

Oberingenieur Franz Selinger, Ulm geb. 17.9.1915

Prof. Dr. med. Albrecht Moll, Wiesbaden, geb. 18.6.1913

Dr. Martin Teich, Meteorologe, Offenbach/Main, geb. 30.11.1911

fand am 8. Juni 1982 im Haus von Prof. Dr. Moll in Wiesbaden, Tennelbach-Str. 43 statt.

Selinger kam zunächst mit Intercity-Zug von Ulm zu mir nach Offenbach und anschließend fand im Zentralamt des Deutschen Wetterdienstes ein halbstündiges Gespräch mit dem Präsidenten, Prof. Dr. Lingelbach, statt. Selinger erläuterte unsere geplante Spitzbergen-Expedition. Prof. Lingelbach zeigte sich unserem Vorhaben gegenüber sehr aufgeschlossen und versprach, sich bei seinem Kollegen, dem Präsidenten des Norwegischen Wetterdienstes, Dr. Kare Langlo, für unser Unternehmen einzusetzen und um eventuell notwendig werdende Unterstützung zu bitten -was dann wenig später brieflich auch erfolgte.

Nach dem Mittagessen bei uns (Matjes-Hering!) fuhr ich mit Selinger bei sehr warmem (27°C), sonnigem Wetter nach Wiesbaden.

Kurz nach 15 Uhr saßen wir bei Moll und seiner Gattin beim Kaffee. Während Selinger und Moll sich erstmals vor einigen Monaten anlässlich eines Marinetreffens, bei dem Moll einen Vortrag über seine Überwinterung in Spitzbergen (Wetterstation "Bansö" der Luftwaffe 1941/42) gehalten hatte, kennengelernt hatten, trafen Moll und ich an diesem Tage erstmals zusammen - obgleich ich im Juni/Juli 1942 bei der Westa Banak dabei war, als "Bansö" aufgelöst und der Wettertrupp von Longyearbyen zurückgeholt worden war. Aber damals wurde Moll als erster von Spitzbergen ausgeflogen; ich war gerade noch in Drontheim-Vaernes - und so sind wir damals irgendwie aneinander vorbeigekommen. Der eine fuhr zum wohl verdienten Urlaub in die Heimat; ich kam nach Banak zu weiteren Wettererkundungsflügen von Banak aus nach "Bansö" und Nowaja Semlja.

Das freundliche Angebot Molls zu einem bei dem heißen Wetter sicherlich erfrischenden Bad im Swimmingpool seines großartigen, in einem früheren, jetzt romantisch zugewachsenen Steinbruch gelegenen Anwesens, lehnten wir jedoch ab. Vielmehr setzten wir uns nach einem Rundgang mit einem Sekt-Begrüßungstrunk in einer Waldlaube (mit dokumentarischem Foto) umgehend am runden Tisch zu einer ausgiebigen Besprechung unserer geplanten Spitzbergen-Expedition zusammen.

Selinger hatte ein akribisch zusammengestelltes Programm vorgelegt, das in allen Einzelheiten durchgesprochen wurde: Zeitplanung, Ziele, Art der Durchführung, Ausrüstung usw. Es fand allgemeine Zustimmung in der Hoffnung, daß das Wetter und sonstige, von vornherein nicht überschaubare Umstände uns günstig gewogen sein würden.

Dann fuhren Selinger und ich zurück nach Offenbach, wo Selinger mit einem Intercity-Zug nach Ulm zurückkehrte.

Am 26. Juli 1982 war ich dann nochmals bei Moll in Wiesbaden, um Einzelheiten der zweckmäßigsten Ausrüstung, des nach Gewicht begrenzten Fluggepäcks u.ä. zu besprechen. Erfahrungen - Moll hatte unlängst eine Weltreise gemacht - wurden ausgetauscht.

Der Hinflug und seine Problemchen

Nachdem bereits am 7. Mai 1982 durch das Reisebüro Fast/Hamburg unsere Flugtickets gebucht worden waren - sie mußten dann jedoch am 23. Juni wegen Termenschwierigkeiten unseres Partners, des Lehrers Tor Grindhaug/Longyearbyen, nochmals umgebucht, nämlich vom 2. auf den 5. August verschoben werden - war es dann endlich so weit, daß die "German Svalbard Expedition 1982" beginnen konnte. Diese Bezeichnung unseres Unternehmens erschien mir zunächst allerdings etwa unbescheiden und zu hochgegriffen. Aber als ich später die offizielle Publikation des Polar-Institutes in Oslo über die bereits geplanten und genehmigten Expeditionen in Svalbard 1982 zu Gesicht bekam, konnte ich meine Meinung bedenkenlos ändern (s. Anhang Nr. 23). Unsere deutsche 3-Mann-Expedition - ohne die zwei begleitenden Norweger als Schiffsbesatzung - fiel keineswegs aus dem Rahmen, höchstens durch die Zielsetzung, die eine kriegshistorische, keine naturwissenschaftliche war.

Anfang Mai war mit dem Reisebüro Fast/Hamburg ein Abkommen getroffen worden, das unser Unternehmen erheblich erleichterte: Es wurde als Pauschalreise des Reisebüros deklariert, wobei letzteres aber nur insofern tätig wurde, als es nach Einzahlung unsererseits 3/4 der Gesamtkosten unserer geplanten Bootsfahrt in den Gewässern Spitzbergens an den Bootseigner Grindhaug überwies. Das waren 15.000.-nKr (6.000.-DM). Den Restbetrag von 5.000.-nKr (2.000.-DM) beglichen wir nach Abschluß der Bootsreise an Ort und Stelle. Auf jeden der drei Expeditionsteilnehmer fiel also für die für etwa 12 Tage (10.-21. Aug. 1982) vorgesehene Bootsfahrt einschl. Türenverpflegung ein Betrag von ca. 6.670.-nKr (2.700.-DM) an.

Die Deklaration unseres Unternehmens als Pauschalreise des Reisebüros brachte für uns insbesondere den Vorteil, die planmäßigen Maschinen der Scandinavian Airlines zum günstigen IT-Tarif in der "Economy class" benutzen zu können, jedoch jeweils nur an den von vornherein festgesetzten Tagen: für den Hinflug am 5., für den Rückflug am 27. August 1982. Das Ticket für die gesamte Flugreise Frankfurt - Longyearbyen und zurück kostete 1.634.-DM. Hinzu kam noch eine Bearbeitungsgebühr des Reisebüros von 51.-DM sowie eine freiwillige Reiseversicherung (Gepäck-, Unfall-, Haftpflicht-, Kranken-V.), das "Rundum-Sorglos-Paket" von 45.-DM.

Infolge der rechtzeitigen, von Selinger intensiv vorangetriebenen Planung unseres Vorhabens, hatten wir alle genügend Zeit, um uns in Ruhe über die erforderliche Ausrüstung klar zu werden und sie zu beschaffen, wenngleich keiner so recht wußte, wie denn die Bootsfahrt bis etwa 80° Nordbreite, das Kernstück unserer Tour, tatsächlich ablaufen würde. Jedenfalls sorgte jeder aufgrund allgemein gehaltener Ratschläge unseres Bootsführers Grindhaug sowie nach eigener Vorstellung, Erfahrung und Geschmack für warme, winddichte Unter- und Oberbekleidung, strapazierfähiges Schuhwerk und Gummistiefel, Schlafsack sowie sonstiges Drum und Dran wie etwa Fotoausrüstung, Fernglas, Barometer, Thermometer, elektronisches "Talk-Book" und Tagebuch, Landkarten, Medikamente, Ersatzbrillen u.ä. Selinger konnte sogar leihweise drei walkie-talkie-Geräte beschaffen.

Das Transportproblem - für die Flugreise offiziell zugelassen sind nur 20 kg für das kostenfrei aufgebare Reisegepäck sowie eine Bordtasche von höchstens 5 kg Gewicht, was beides in der Praxis jedoch glücklicherweise nicht penibel gehandhabt wurde - löste jeder auf seine Weise: der eine mit Kraxenrucksack und Koffer, der andere mit Seesack und altem Luftwaffenrucksack. Die Bordtasche, deren Gewicht nie kontrolliert wurde, übertraf die zulässigen 5 kg meist um das Doppelte!

Ein Problemchen für sich war die Bekleidung während der Flugreise. Denn wir flogen ja aus dem mitteleuropäischen Hochsommer hinauf bis 78°N in die Arktis. Dort war mit einer Tagesmitteltemperatur von 5°C zu rechnen, während in Deutschland die Höchsttemperaturen gerade noch fast 30°C erreicht hatten. Aber letztendlich war das gar kein wirkliches Problem: wir trugen in den klimatisierten Flugzeugen der verschiedenen Flugwegteilstücke die normale Straßenbekleidung und schlüpfen dann erst am Zielort Longyearbyen in wärmere Sachen.

Reisebericht

1.Tag 5.August 1982 (Do)

So ausgerüstet, gekleidet und bepackt treffen wir uns gegen 0830^h im Frankfurter Flughafen: Selinger war mit der Lufthansa bereits von Stuttgart her eingetroffen; Moll und ich kamen von Wiesbaden und Offenbach dazu.

Am Schalter der Scandinavian Airlines wird das kostenfrei transportierte Fluggepäck, das zumeist die zugelassenen 20 kg um einige kg überschreitet, ohne Beanstandung und auch gleich durchgehend bis Longyearbyen "eingecheckt" - unsere Bordtaschen, meist erheblich mehr als 5 kg schwer, finden keine Beachtung. Dann ab durch Paß- und Durchleuchtungskontrolle. Im "free duty shop" ersteht jeder für 19.-DM eine Flasche Whisky, die für unsere Begleiter in Longyearbyen vorgesehen sind. Dann weiter zur DOUGLAS DC 9 der Scandinavian Airlines System (SAS): hochgestelltes Leitwerk, zwei Düsen am Rumpfe geschmückt mit den Wappen der Königshäuser von Dänemark, Norwegen und Schweden. Von den ca. 120 Sitzplätzen sind etwa 40 der teureren Business-, 80 der billigeren Tourist-Klasse (economy-class) vorbehalten. Eine variable Vorhangtür trennt beide voneinander. Wir plazieren uns statusgemäß im hinteren Teil der Kabine: mit der dicken Bordtasche zwischen den Beinen unterm Sitz des Vordermannes. Es geht etwas eng zu. Aber was tut das schon! Für mich ist es der erste Flug in einem Düsen-großraumflugzeug! Und da ist halt alles doch ganz anders als auf den ca. 1400 Flugstunden über ca. 409.000 Flugkilometer, die ich zwischen 1937 und 1945 auf Propellermaschinen-mit dem "Quirl" vorm Motor-erlebt bzw. überlebt hatte.

0950^h legt die DC 9 SAS-Flug Nr. 632 ab. 1006^h schiebt der Pilot die Pulle rein", gibt Vollgas. Die Beschleunigung ist enorm groß -ach, wie langsam kamen wir früher auf Geschwindigkeit! - trotzdem vergehen fast 30 Sek, ehe der große Vogel abhebt und -anders als früher- gleich ziemlich steil in den Himmel gehängt wird.

Schon nach 15 Min, noch im Steigflug bis auf etwa 6000 m, rollen die Stewardessen ein Wägelchen zwischen den drei- bzw. zweisitzigen Bänken heran und verteilen blaue Lunch-Kartons. Ihr Inhalt: 2 Scheiben Vollkornbrot, 2 Scheiben Wurst, Schinken, etwas gemischter Salat, Butter, Salz, Pfeffer, Zucker, Trockenmilch; Messer, Gabel, Teelöffel, Tasse aus Kunststoff, in letzterer ein verschlossener Becher mit "Norwater", natürlichem Quellwasser aus einer der entlegensten Gegenden Norwegens, Imdalen. -(Im Kriegseinsatz gab es für uns paar dicke Wurstbrote und einen Becher Bohnenkaffee aus der Thermosflasche!)- Sofort macht sich jeder, etwas unbequem bei den engen Sitzreihen, ans Frühstück. Kaffee oder Tee werden zweimal, frisch zubereitet, aus Kannen gereicht. -Da hat man so an die 20 Min zu tun, um den wohlschmeckenden Inhalt des Päckchens zu vertilgen. Ein Zahnstocher, eine Serviette und ein Erfrischungstüchlein, mitgeliefert, helfen bei der Beendigung des Frühstücks.

Inzwischen haben wir fast die Hälfte des Weges bis Kopenhagen - Kastrup, wo eine Zwischenlandung vorgesehen ist, zurückgelegt.

Der Pilot hat nach dem Start die Passagiere in Norwegisch, Englisch und Deutsch begrüßt, weist auch auf den Überflug von Hannover hin. Aber von den engen Sitzplätzen aus ist durch die trüben Scheiben der kleinen Fenster schwer etwas zu erkennen. Nur kurz vor Kopenhagen: viele schöne, bizarr geformte Inseln.

Schon 1106^h, genau eine Stunde nach dem Start in Frankfurt, setzen wir in Kopenhagen-Kastrup auf. Obgleich wir mit der gleichen Maschine weiterfliegen werden, müssen wir sie während der Zwischenlandung unter Mitnahme des Bordgepäcks verlassen. Wie der Kapitän vorher angesagt hatte, verbringen wir die halbe Stunde bei 26°C.

Kopenhagen ist offenbar ein in finanzieller Hinsicht vorteilhafter Umsteigeplatz für Flüge nach anderswo. Denn wir hatten vorher Passagiere an Bord, die nach Singapur wollten, wie sie uns erzählten.

1135^h besteigen wir wieder die Maschine, die 1150^h abhebt; jetzt nur noch mit etwa 80 Passagieren.

In 8500 m Höhe geht es nun über das Kattegatt, dann längs der schwedischen Südwestküste. Die Beschäftigung mit einem zweiten Lunch-Päckchen läßt kaum Zeit zu einem Blick zwischen Haufenwolken hindurch hinunter auf viele Inselchen und das goldgelbgrüne Mosaik der ^helder und Wälder.

Schon 1245^h erreichen wir den Flughafen Oslo, einen weiträumigen Platz, eine halbe Autostunde fernab der Stadt. Entgegen unseren Erwartungen müssen wir unser Fluggepäck, das eigentlich bis zu unserem Zielort von Frankfurt aus bis Longyearbyen "durchgecheckt" war, neu an uns nehmen und neu "einchecken" lassen. Doch das geht - trotz Übergewichtes - wieder glatt vonstatten. Unser doch recht gewichtiges Bordgepäck geben wir in der Aufbewahrung des relativ kleinen, aber irgendwie gemütlich wirkenden, im Gegensatz zu Frankfurt leicht überschaubaren Airports ab.

Dann, etwa eine Stunde nach der Landung, nehmen wir eine Taxe, um zum Norske Polar Institut zu fahren - was eigentlich unzweckmäßig war, weil das Institut nur kaum einen halben Kilometer entfernt liegt.

Der Direktor des Instituts, Tore Gjølvik, war nicht anwesend, da er sich, wie man uns sagte, in Spitsbergen aufhielt, wo er sich in Ny-Alesund mit dem Fürsten Rainier III. von Monaco und dessen Gemahlin Fürstin Gracia Patricia alias der früheren Filmschauspielerin Grace Kelly treffen sollte, die mit ihrem Enkel Spitsbergen besuchten und dort einen Hubschrauberrundflug unternahmen. In Fortsetzung einer Tradition: Denn ihr Vorfahre, Fürst Albert I. von Monaco, hatte schon Ende des vorigen Jahrhunderts viele Expeditionen nach Spitsbergen durchgeführt bzw. unterstützt und sich auf diese Weise große Verdienste um die Erforschung dieser Inselwelt erworben.

Wir führen ein längeres, leicht reserviert wirkendes Gespräch mit dem stellvertretenden Direktor Dr. Odd Rogne über unser Vorhaben. Weitere Gesprächspartner sind der für Navigationshilfsmittel auf Spitsbergen (Leuchtturm, Baken u.ä.) zuständige Techniker K. Bratlien, und schließlich der Deutsch und auch Russisch sprechende und mit der entsprechenden Fachliteratur bestens bewanderte, außerordentlich entgegenkommende, mit Übersetzungsarbeiten (russisch-norwegisch) beschäftigte "Konsulent" Peter Hagevold.

Gegen 1630^h sind unsere aufschlußreichen Gespräche, bei denen wir im allgemeinen Entgegenkommen und Verständnis feststellen konnten, beendet.

Seit Tagen war es in Oslo ungewöhnlich warm. Etwa 30°C Spitzentemperatur. Und so machen wir im Kaffee des nahe gelegenen See-Flughafens (Luft-Taxi, Segelboote) bei fast wolkenlosem, leicht cirrösem Wetter eine geruhsame, wenn auch nicht gerade billige -eine Tasse Kaffee 2,20 DM- Kaffeepause am Oslofjord.

1800^h geht's zurück zum Airport. Beim Zugang zur Maschine stellt sich heraus, daß in unseren Flugscheinen die 1720^h-Maschine Nr. 35 statt der 1915^h-Maschine Nr. 348 eingetragen wurde. Aber man läßt uns passieren. 1920^h schließlich startet die mit etwa 120 Passagieren voll besetzte DC 9 in Oslo Richtung Tromsø.

Knapp eine Stunde später, 2015^h, wird bei stärker bewölktem Wetter mit Einflug von Ost nach West, also von Land aus fjordwärts, in Drontheim-Vaernes zwischengelandet. Es ist noch genau die gleiche breite, zum Fjord hin gerichtete Betonbahn, die wir von der Wetterstaffel 5 für unsere Flüge nach Jan Mayen benutzt hatten. Auch einzelne Flugzeughallen, soweit man sie durch die kleinen Fenster unserer Maschine zu Gesicht bekam, scheinen noch die aus der Zeit vor 40 Jahren zu sein.

Bereits nach 20 Min, ca. 2035^h Weiterflug. Ein drittes Lunch-Päckchen wird serviert, diesmal etwas norwegischer, nämlich mit Krabbensalat und Ei-Schnitten.

Dann, bald nach Überfliegen des ausgedehnten, ca. 1600 m hohen Gletschergebietes Svartisen, das fast genau auf 66 1/2° Nord, also auf dem Polarkreis liegt, von 2125 - 2150^h Zwischenlandung in Bodö bei Temperaturen um 18°C, und von 22 15 - 22 45^h in Evenes, dem Airport von Narvik.

Beim Weiterflug ist es etwas dämmerig; die Sonne liegt ganz wenig unter dem Horizont. Aber über Finnsnes gegen 2255^h bereits ist sie wieder sichtbar.

Um 2300^h, 15 Min vor der Zeit, erreichen wir Tromsø. Vom Vorplatz des kleinen, sauberen und ganz modernen Lufthafens (mit einer großen Kafeteria), vor dem trotz der späten Stunde überraschend viele Autos stehen, fällt der Blick hinüber auf die weitgespannte Betonbrücke, die zum Stadtzentrum führt. (Sie ähnelt der von Hammerfest, über die ich mit Uli und Monika auf unserer Nordkapfahrt 1966 gefahren bin.)

Während unseres zweistündigen Aufenthaltes können wir uns mit dem 71jährigen Herrn Jennsen unterhalten, der uns schon erwartete. Er war der Neffe des Steuermannes Jennsen, der im 2. Weltkrieg auf dem kleinen Eisbrecher "Isbjörn" fuhr. Für Selinger ist Jennsen insofern von besonderem Interesse, weil er wohl der letzte Mann ist, der noch etwas über nicht mehr ganz durchsichtige Kriegsergebnisse mit der "Isbjörn" weiß. (Gescheiterter Fluchtversuch norwegischer Grubenarbeiter aus Longyearbyen; sie wurden später standrechtlich erschossen).

2.Tag 6.8.82 (Fr)

Nach zweistündiger Wartezeit über Mitternacht hinweg dürfen wir wieder in die Maschine steigen. Auf den hinteren etwa 30 Plätzen

sind jetzt unter Planen Transportgüter verstaut, die offenbar im Frachtraum nicht mehr untergebracht werden konnten. Überraschenderweise sind alle restlichen etwa 90 Plätze besetzt, die Maschine voll belegt. Meist sind es wohl Leute, die irgendwie zur Store Norske Spitsbergen Kulkompanie (SNSK) gehören; daneben solche vom Polar-Institut, die dienstlich zu den Außenstellen in Longyearbyen oder Ny-Alesund unterwegs sind. Touristen oder Expeditionsleute sind anscheinend nur wenige. Obgleich dann bald alles an Bord und die planmäßige Startzeit 0105^h erreicht ist, geht es seltsamerweise nicht weiter. Immer wieder, wohl mehr als ein halbes Dutzend mal, geht die Crew abwechselnd den Gang entlang und zählt, sich harmlos gebend, anscheinend die Anzahl der Passagiere. Offenbar ohne zu einem befriedigenden Resultat zu kommen. Der Grund dieses bald beschmunzelten Tuns ist uns unverständlich. (Vielleicht waren sogar wir drei der Anlaß? Siehe Oslo!). Aber nach 20 Min Verzögerung geht's schließlich doch zum Start. Schon im Steigflug auf 9100 m gibt's bald das für uns vierte Lunch-Paket dieser Anreise. Mit über 800 km/h Geschwindigkeit liegen wir dann auf Nord-nordwest-Kurs. Die Sonne steht nun wieder merklich höher als bisher. Um 0210^h gibt der Pilot als Standort die Bären-Insel an, die aber unter einer Wolkendecke verborgen bleibt. Etwa eine halbe Stunde später ist zur Rechten nur eine gestufte Wolkendecke, zur Linken aber sind steil unter uns beschneite Berge und Wasser zu sehen. Für kurze Zeit erkennt man sogar die typische schmale Felsbarriere der Akselöya am Eingang des van Myjen-Fjordes. Wir sind also schon - ohne es rechtzeitig gemerkt zu haben - ein ganzes Stück über der Westküste von Spitsbergen. Und bald heißt es dann auch von Schrifttafel und aus Lautsprechern: "No smoking! Fasten seatbelts!".

Wir schweben von Südosten, also vom Adventtal her ein, vorbei am backbord liegenden Longyearbyen, dem "Svalbard Lufthavn Longyear" auf dem halbinselartigen Vorsprung "Hotelneset" entgegen (s. Anhang Nr. 22). Auch hier wird die DC 9 vom skandinavischen Piloten - wie bei allen Landungen, die wir hinter uns haben - erstaunlich sanft aufgesetzt. Gleich danach heulen die Düsen mit Gegenschub auf, der Auslauf wird mächtig abgebremst und wir rollen vor Halle und Tower: 0255^h haben wir den Boden Spitsbergens erreicht.

Die reine Flugzeit summiert sich aus: Frankfurt - Kopenhagen 60 Min, Kopenhagen-Oslo 55 Min, Oslo-Drontheim 55 Min, Drontheim - Bodö 50 Min, Bodö - Evenes 25 Min, Evenes-Tromsö 15 Min, Tromsö - Longyearbyen 90 Min zu insgesamt 350 Min, also 6 Std 50 Min für die Strecke von rd. 3275 km.

Die mittlere Reisegeschwindigkeit betrug also nur rd. 560 km/h, obgleich doch in den Flughöhen zwischendurch in 8-10 km Höhe Fluggeschwindigkeiten von etwa 800 km/h erreicht wurden.

Wir verlassen die Maschine. Es ist ein klarer, weitsichtiger Tag. Die Luft ist frisch, sie mag etwa 5° C haben - und das sind ca. 25° C weniger als mittags in Oslo. Aber schließlich sind wir nun auf 78° nördlicher Breite, auf einer Inselgruppe, die vom Eismeer umgeben ist.

Das Flugfeld vor der Halle ist leer -bis auf eine kleine knallrote Maschine mit der Aufschrift "Transglobe". Und das besagt, daß wohl die beiden britischen Abenteurer Sir Ranulph Fiennes (38) und Dr. Charles Burton (40), seit drei Jahren ab September 1979 unter Einsatz aller möglichen Hilfsmittel auf einer sensationsträchtigen Erdumrundung über die Pole hinweg unterwegs, hier in Spitsbergen auf ihrer letzten Etappe heimwärts nach London sein mußten.

Wir betreten in der riesigen, hochgewölbten Flugzeughalle einen kleinen abgetrennten Raum, eine Art "Schleuse". Zwei Schalter tragen Schilder: "Information Hotellerie" und "Information Touristic". Daneben eine einzige, von einem Uniformierten kontrollierte Ausgangstür. Hier läßt der Gouverneur der Inselgruppe, der sogen. "Sysselmann" alle mit dem Flugzeug zugereisten sofort überprüfen, um ihnen den Aufenthalt zu genehmigen oder zu verweigern (s. Anhang Nr. 12).

Nun, wir zählen zur dritten Kategorie, der der Angehörigen bzw. Gäste der in Longyearbyen Ansässigen. Wir werden vom Eigner und "Kapitän" unseres gecharterten Bootes, dem Lehrer Tor Grindhaug (ca. 40), erwartet und können sofort den Kontrollraum verlassen und werden von unserem Gastgeber in Empfang genommen und begrüßt.

Fast eine Stunde lang stehen wir zunächst in der Flugzeughalle etwas ratlos herum, ehe unser Fluggepäck, die Rucksäcke, Koffer und der Seesack angerollt wird. Nur mühsam - nur auf Englisch - kommt eine stockende Unterhaltung in Gang. Dann endlich, gegen 0345 h, Verladung unseres Gepäcks in Grindhaugs Auto und ab in dessen geräumiges Haus im neu entstehenden Ortsteil Lia. Da Grindhaugs Frau noch in Norwegen in Urlaub ist, gibt es keine Unterbringungsproblem: Moll bekommt ein Bett im Jugendzimmer, Selinger und ich können uns in einem Doppelzimmer zur Ruhe legen. Es ist 0415 h.

Aber schon 0845 h stehen wir gut ausgeruht auf und bald sitzen wir vier am Frühstückstisch, den Grindhaug in der Küche vorbereitet hat. Die Unterhaltung mit ihm kann nur auf Englisch geführt werden. Das war für Selinger, der Aufenthalte in England und in den USA hinter sich hatte, am leichtesten. Molls Wortschatz, der vor einem Jahr mit einem Freund rund um die Welt gereist ist, war deutlich geringer, aber dennoch erheblich größer als meiner, der nur aus Relikten aus dem Schul-Englischunterricht vor 50 Jahren und latenten Erinnerungen aus Übersetzungsarbeiten besteht. Aber das Mitteilungs- und Fragebedürfnis läßt anfängliche Hemmungen allmählich überwinden. Man parliert schließlich drauflos; zunehmend fallen vergessene Vokabeln wieder ein oder irgendwie gelingen krause Umschreibungen - aber man wird verstanden. Bloß umgekehrt, mit dem Verstehen der Antworten Grindhaugs in einem zwar versierten, wenn auch nicht gerade Oxford-Englisch, hapert es. Auch später noch auf der Bootsfahrt. Und das quittierende "Yes, yes" oder "OK" entspricht keineswegs immer der Wirklichkeit. Aber im Laufe unserer späteren Unternehmungen hat sich das doch einigermaßen gebessert.

Draußen ist es sonnig. Meine Messungen ergeben $T=5,5^{\circ}C$ bei 1009,3 mb Luftdruck. Grindhaug bringt uns mit einem Wagen der Schule der Kohlenkompanie, dem Privatwagen gibt es in Longyearbyen, gebräuchliche Abkürzung LYB, nicht, gegen 1000 h zum Hafen.

Dort liegt das Forschungsschiff "LANCE" des Polarinstitutes, gechartert von NORGES SJØKARTVERK (=Norwegisches Seekartenwerk), 1200 t groß, mit "Krähennest" für Fahrten im Packeis und mit Hub-schrauberplattform ausgerüstet, zur Abfahrt bereit. Studenten und Angehörige des Polarinstitutes gehen mit ihrem Gepäck an Bord, während wir -insbesondere natürlich der sprachgewandtere Selinger- uns mit dem Expeditionsleiter Lundquist, dem jetzt pensionierten Direktor des Polarinstitutes in Oslo unterhalten.

Gegen 1130 h läuft die "LANCE" aus, und wir verlassen den Hafen, in dessen unmittelbarer Nähe ein neues und größeres Kraftwerk (Öl, keine Kohle!) gebaut wird. Draußen auf der Reede liegen außer einer Jacht viele Motorboote. Dabei nur ein Holzboot, alle anderen sind aus Glasfaser.

Sonst bietet das Hafengebiet einen recht wüsten Anblick von allerlei Lagerhallen, Industrieanlagen, Werkstätten, Holzbuden, Schutt und -überall/dazwischen im Gelände verstreut- snow scootern, den Schneerollern oder -wieseln. (s. Anhang Nr. 17).

Auf der Höhe über dem Hafengelände liegt das modern gestaltete Haus des Regierungspräsidenten, des Sysselmannes. Bald dahinter links der Straße das neue Museum von Lyb, kurz davor die Brotbäckerei der Kohlenkompanie.

Die Betreuerin des Museums -wesentlich auch an der Gründung 1981 beteiligt- Frau Colette Petri, die schon viele Sommer in Lyb verbracht hat, ansonsten aber in Kopenhagen wohnt, kann uns viele weniger bekannte Details aus der Geschichte Svalbards erzählen. In dem von der Kohlenkompanie zur Verfügung gestellten Haus sind hochinteressante Materialien, Bilder und Dokumente aller Art zusammengetragen und außer in Norwegisch und Englisch sogar in Deutsch erläutert worden. Vieles soll noch unausgewertet lagern.

Nach ausgiebigem Besuch des Museums wandern wir an der nach dem Krieg neu erbauten Kirche und weiter an dem alten Friedhof (s. Anhang Nr. 9), einer Anzahl weißer Holzkreuze vorbei auf der kohlen-schwarzen Fahrstraße zum 1,5 km entfernten "Restaurant" (s. Anhang 11 und 14).

Nachdem wir uns mit einem Omlett mit Schinken und einem Kaffee gestärkt und die erste Ansichtskarte in die Heimat losgeschickt haben, wandern wir über den jenseits des Tales gelegenen Ortsteil NYBYEN zurück zum Haus von Grindhaug. Er hatte -was wir nicht wissen konnten- uns vergeblich zum gemeinsamen Mittagessen -das uns lieber gewesen wäre als das Essen im Restaurant- erwartet.

Nach halbstündiger Schlafpause beginnen wir gegen 1700 h einen ersten Erkundungsmarsch in das Advental.

Wir wandern auf der Fahrstraße, kohlen-schwarz wie alle, taleinwärts, vorbei am "ISDAMMEN", dem großen Trinkwasser-See für die Siedlung, künstlich angelegt und gespeist von den Gletscherbächen des inneren Adventales. (Das Wasser enthält noch viele mineralische Schwebstoffe, kommt also etwas getrübt aus den Leitungen, soll aber bakterienfrei und somit hygienisch einwandfrei sein).

Bald dahinter stehen zur Linken zwei Baracken, die zum anschließenden, mit rot-weißen Holzreitern gekennzeichneten Flugfeld des Sportfliegerklubs gehören. Und weiter talein, genau in Richtung der Piste, steht auch eine Funkbude mit Antennenmasten, die wahrscheinlich den Sprechfunkverkehr abwickelt. Daneben eine Nissenhütte und Wohnkabine.

Dieses Gebiet im Bereich des Schwemmlandes des Advent-Elv ist genau dasjenige, auf dem 1941/42 der Landeplatz für die Ju 52, He 111 und Ju 88 der Westa 5 war. Von hier aus wurde im wesentlichen das gesamte Unternehmen "Bansö", die Überwinterung eines Wettertrupps, abgewickelt.

Hier fanden wir direkt am Ufer des Advent-Elv das Wrack der Ju 88 des Lt. Wagner (Beobachter Dr. Pabst). Seine Maschine hatte hier auf dem noch zu weichen Landefeld am 14.6.1942 einen Kopfstand gemacht. Dabei waren die Luftschrauben verbogen worden. Später, am 27.6.1942, wurde diese beschädigte Maschine noch von einem britischen Flugboot Consolidated "Catalina" stark beschossen. Da nun fluguntauglich, war sie aufgegeben worden. In den seitdem vergangenen vier Jahrzehnten hat man die zunächst noch einigermaßen intakte Maschine offensichtlich nach und nach völlig ausgeschlachtet und demontiert und schließlich den Rest, im wesentlichen Flächen- und Rumpfteile, mit einem Traktor an den Fluß geschleppt, damit er dort allmählich von Schlamm bedeckt werde.

Von der Lage des Maschinen-Wracks aus stellen wir Vermutungen auf, wo denn wohl die "Stationshütte", die "Überwinterungsstation" gestanden haben könnte. Wir kommen aber bei diesem ersten kurzen Erkundungsgang zu keinem Ergebnis und treten den langen Rückmarsch an. Erfreulicherweise nimmt uns per Anhalter eine Angestellte der Kohlenkompanie in ihrem "Polo", der hier sehr viel gefahren wird, mit und erleichtert uns so den Rückweg. Schon 20 Min später, gegen 1945 h, sind wir zurück in Grindhaugs Haus. Er bereitet uns ein kräftiges Abendessen: Bouletten mit Salzkartoffeln, Weinkraut und Bier.

Das bekommt uns sehr gut. Denn es war bei 6° C leichter Sprühregen gefallen

Nach einer "night cap" (Whisky, verdünnt) geht's gegen 2300 h zu Bett.

3.Tag 7.8.82 (Sa)

0930 h haben wir bestens, durchgehend und fest, ausgeschlafen. Das Wetter ist, wie am Vorabend, weiterhin mies: leichter Sprühregen, 6° C, Luftdruck weiter gefallen; dazu Windstille und auf den Bergen jenseits des Advent-Fjordes bis auf etwa 600 m herunter ✓

Da eine wahrscheinlich länger dauernde und intensivere Suche nach der einstigen "Stationshütte", der "Überwinterungsstation Bansö" von 1941/42 bzw. ihren Überresten geplant ist, bringt uns Grindhaug mit einem PKW die 10 km hinaus auf der Kohlenstraße bis unter die Grube 6, die etwa in 250 m Höhe am Hang des Carl-Lundh-Fjell (=Berg) liegt. Links der Straße hat man sogar einen Golfplatz angelegt, der aber wegen seiner Unebenheiten wohl kaum viel Spaß machen dürfte.

Gegen 1100 h wandern wir bei trübem Wetter mit leichtem Sprühregen los. Wir klappern taleinwärts gehend mehrere Hütten ab. Aber keine entspricht unserer Vorstellung aufgrund alter Fotos.

Etwa am Norhang der am weitesten talein gelegenen Grube 7 kehren wir gegen 1340 h um. Der Ausblick das weite grünliche Adventtal hinauf ist recht hübsch: wenige weitauseinander gelegene Hütten; Zelte von Rentierforschern; viele Wasserarme des Advent-Elv; dahinter runde Bergkuppen mit Schneeflecken.

✓ Schnee.

Wir marschieren zunächst einfach auf der schmierigen Kohlenstraße zurück. Von weit voraus, von der Reede von Lyb, ist das Signalhorn zweier Turistendampfer zu hören. Der eine brennt unter dem Heck ein rotes Feuer ab und schießt eine rote Leuchtrakete in den grauen Himmel; offenbar werden die letzten Landgänger an Bord gerufen. Wenig später fahren bei Schiffe davon und verschwinden bald im Dunst.

Nach etwa 2-3 km Marsch auf der Straße steigen wir links den Nordhang an der Grube 6 hinauf zu einer blaugrünen Hütte: es ist die "Tredalshytta".

Bis auf das jetzt schmalere Namensschild über der Tür sieht sie noch genau so aus wie auf einem Foto (mit Woelfle, Gutsche und dem Hund Ullo) aus dem Jahre 1942. Sie ist verschlossen. Durch das Fenster ist eine nur kümmerliche Einrichtung zu erkennen.

Dann gehen wir über Berge von Kohlengruß hinweg durch die Verladestation (Ende der Seiltransportbahn) der Grube 6. Imposant die auf Zementstelzen lagernde Transportbahn ca. 150 m hinauf zum Grubeneingang. Links daneben offenbar die überdeckten Versorgungsleitungen für Strom und Wasser.

Auf einem Fahrweg längs der Seilbahn geht's dann wieder talabwärts. Auf dem Hang jenseits des Todals-Elv liegen weitere Hütten. Wir vermuten, daß dort die gesuchte "Stationshütte" von 1941/42 dabei ist. Wir lassen uns verleiten, vom Fahrweg abzugehen und das von vielen, anscheinend flachen Wasserarmen durchzogene Flußdelta querbeet zu überschreiten. Zunächst geht alles gut. Holzplatten helfen uns beim Überspringen. Aber dann sitzen wir fest. Die "Rinnsale" werden immer tiefer und reißen. Also zurück zur Kohlenstraße. Und auch das gelingt schließlich nur nach Ausziehen der Wander- bzw. Bergschuhe - barfuß. Immerhin versichern die Betroffenen, daß die Temperatur des Gletscherabflußwassers von etwa 5°C besser als erwartet verträglich gewesen sei.

Mit allerseits trockenen Strümpfen geht's dann weiter - keine weiteren Experimente! - auf der schmierigen Straße, bis eine Fahrspur und den Zugang zur - wie die Karte des Polar-Institutes von 1981 ausweist - "Svalbardhytta" ermöglicht.

Aber statt dieser einen befinden sich jetzt dort zwei Hütten: die "SJØvegan" - und die "PEDERSEN-Hytta". Sie liegen vorn am Rande des Abhanges und dienen der Bergarbeitergewerkschaft als Freizeit-Hütten.

Von 1630 h an durchstreifen wir eine Stunde lang das Gelände ca. 60 m hinter diesen Hütten und finden manche Anhaltspunkte, daß hier 1941/42 die "Überwinterungsstation" gestanden haben muß: eine ebene Fläche mit randlichen, im Boden noch fest verankerten, wenn auch inzwischen verrosteten Eisenseilen, wie sie einst zum Schutze der Dächer vor Sturmschäden üblich waren; Isolierköpfe, wie sie zur "Funkbude" gehört haben können. Ob Fensterglasscherben mitten auf dem Platz uralte oder neuere Datums waren, bleibt eine offene Frage. Zwei abgesägte Holzpfähle in einigem Abstand vom Hüttenplatz, mit Steinen im Boden recht gut fundiert, können die Überreste der Thermometerhütte sowie eines Flaggenmastes gewesen sein. Eine Grube - nicht weit entfernt vom Hüttenplatz - wird als der Platz einer ehemaligen Maschinengewehrstellung angesehen. Am Fuße des etwa 6 m hohen terrassenartigen Hügels, auf dem die Hütte gestanden hat, ist ein längerer, z.T. von Erde bedeckter Schuttstreifen vorhanden. Grabungen würden hier sicherlich weitere Anhaltspunkte zutage fördern.

Wir kommen einhellig zu der Ansicht, hier den einstigen Standort der Winterstation von 1941/42 damit festgestellt und wiedergefunden zu haben.

Am Ende unserer Untersuchungen und Nachforschungen gegen 1730 h werden wir von drei Bergarbeitern und einem Mädchen, die eine der oben genannten Hütten während des Wochenendes bewohnen, zu Bier und Kaffee eingeladen. Die Wärme in der Hütte tut uns wohl, und wir haben eine angeregte Unterhaltung. Über das Objekt unserer Suchaktion ist ihnen überhaupt nichts bekannt. Es waren ja auch alles jüngere Leute.

Dann stapfen wir quer über den moosig-weichen, nicht immer trockenen Tundraboden, auf dem hier und da ein brauner Blätterpilz und dazu Rentiere mit einem Kälbchen zu sehen sind, wieder hinunter zur feuchten Kohlenstraße.

Nach etwa einstündigem Marsch erreichen wir gegen 2000 h wieder Grindhaugs Haus. Da wir den ganzen Tag über nichts gegessen haben, kommt uns nach einem Bommerlunder Aquavit und einem Bier das Abendessen, bestehend aus einem Kotelett mit Salzkartoffeln und Weinkraut, das Grindhaug zubereitet hatte, gerade recht. (TL=5°C)

4.Tag 8.8.82 (So)

Bis 0930 h fest geschlafen -nicht verwunderlich nach dem gestrigen Marschieren und Überqueren von Wasserläufen und buckeliger Tundra. Es mögen so 15 km gewesen sein.

Für diesen Tag nun schlägt Grindhaug beim einfachen Frühstück (Vollkornbrot mit Marmelade und Wurst, Bohnenkaffee) als kleine Generalprobe eine Bootsfahrt in den östlichen Ausläufer des Eisfjordes, den Sassen-Fjord vor.

Gegen 1000 h bringt uns eine Taxe zum Bootsplatz am Kohlehafen. Der Himmel ist grau und niedrig; es nieselt und regnet.

Grindhaug ist leider mit dem Ausbau seines neuen Bootes, das z.Zt. gleich neben seinem Haus aufgebockt steht, doch nicht fertig geworden. Als Ersatz hat er das (rote) Boot eines Kollegen zur Verfügung. Eigentlich haben wir uns aufgrund des früher erhaltenen Firmenprospektes ja ein etwas größeres Boot vorgestellt und sind deshalb wegen der Kleinheit des Ersatzbootes etwas überrascht: es ist nur rd. 6,5 m lang und damit knapp einen Meter kürzer als Grindhaugs neues Boot. Der Bootskörper besteht aus Glasfiber. Es hat auch kein abgeschlossenes, sondern ein heckwärts offenes Steuerhaus, das aber mit einer Plane dichtgemacht werden kann. Davor der Raum unter dem Bug bietet aber viel Raum für das Gepäck und reicht zusätzlich für drei Liegestellen zum Schlafen. Mittschiffs liegt der Block des Dieselmotors. Er hat etwa 35 PS und kann mit dem 80-L-Tank am Heck bei einem Verbrauch von ca. 5 l/Std etwa 15 Stunden durchhalten und schafft etwa 7 Knoten, also etwa 12 km/ (=Radfahrergeschwindigkeit!). Zwei seitliche Sitzbänke auf Schränken und ein Klapp Tisch am Heck dienen zum Sitzen, Schlafen, Kochen und Essen sowie zum Verstauen von Außenbord-Hilfsmotor, Anker, Seilen, Kanistern, Verpflegung und sonstigem notwendigem Kram. Nicht unwichtig ist dabei eine größere Blechdose, die auf See wenigstens die Erledigung eines nicht mehr aufschiebbaren "kleinen Geschäftes" ermöglicht, dessen Ergebnis dann über Bord geht.

In einem Dingi rudert uns Grindhaug nacheinander vom schwarzen Kohlenstrand hinüber zum Boot. Der schwankende Überstieg an Bord gelingt allen und schon 20 Min später sind wir unterwegs.

Bei ziemlich ruhiger See und Regen geht's mit Nordwestkurs den Adventfjord hinaus. Hinter uns schaukelt das kurz angebundene Beiboot wild auf den Heckwellen, Infolge der Kürze des Bootes ist es gar nicht so leicht, es auf Kurs zu halten. Ich merke es, als mir Grindhaug für kurze Zeit das Steuerrad überläßt. Ich mußte es fortgesetzt nachführen.

In einigem Abstand von der Küste geht's um Revneset (neset = Landspitze; rev = rauh oder auch Fuchs) auf Nordostkurs.

1250 h wird Deltaneset passiert. Sein Leuchtfeuer ("fyr") ist nur im Winter für die Hubschrauber in Betrieb. Dicht dabei eine kleine weiße Hütte, paar Zelte und Motorboote einer Expedition.

1325 h stehen wir in Höhe Diabasodden (odden = Landspitze, Diabas = basaltähnliches und grünliches, weil untermeerisches Ergußgestein). Über riesigen Blöcken am Strand eine steile, eindrucksvolle Felskuppe mit Säulenformation. Bis hoch hinauf reicht rötlich-grüner Bewuchs. Der Guano der hoch oben nistenden Vögel macht's möglich.

Dicht westlich von Diabasodden weitgeschwungene grüne Tundrahänge. Hier stehen die Hütten des Fischereivereins, weil im Winter hier eine ertragreiche Polarfuchsjagd möglich ist. Dicht östlich folgt das weite grüne, sehr freundlich ausschauende Widman-Dal mit einer Hütte; dann das weit nach Süden ausgedehnte De Geer-Dal.

Hier sehen wir erstmals ab und zu das runde Köpfchen eines Seehundes (seal) aus dem Meer herausragen. Dazu die dickköpfigen Papagelentaucher (Lunne) mit ihrem dreieckigen rot-blau-gelbem Schnabel.

1500 h laufen wir unter ständiger Kontrolle der Wassertiefe mittels des Echolotes "Fredham" (= "Friedensheim") dicht östlich der ungeheuer weiträumigen, fast ebenen, von zahllosen Wasserrinnen zerfurchten Deltaniederung des Sassendales am Südeingang des Tempel-Fjordes an.

Wir können an einer Boje einer hier stationierenden Expedition anlegen und brauchen nicht Anker zu werfen. Mit Gummistiefeln versehen, werden wir einzeln ausgebootet

Hier hat der in der neueren Literatur über Spitsbergen oft genannte Hilmar Nöis (1882 - 1951; gestorben, trotz des Lebens in einer Urlandschaft, an Herzinfarkt !) von 1909 an viele Winter als Pelztierfänger verbracht und ist als der "König vom Sassental" bekannt geworden. Seine braune, mit grüner Dachpappe gedeckte Hütte, mit Rentiergeweihen geschmückt und mit einem ovalen Eigentümerschild versehen, ist noch recht gut beieinander. Sie ist als Kulturdenkmal geschützt und verschlossen.

Ein Blick durch das Fenster zeigt einen gemütlich eingerichteten Innenraum. Auf dem Tisch am Fenster liegt ein Gästebuch. Vor dem Haus eine winzige Terrasse, die in einigen Sommern von Frau Nöis mit Blumen geschmückt gewesen sein soll. Dicht daneben zwei weitere z.T. stark verfallene Hütten, die von Expeditionen als Unterkünfte und Lagerräume benutzt werden. Ringsum aber viel Schutt, dazu Knochen von Fisch, Ren und Bär.

Die Lage von "Fredham" ist sehr schön. Über ausgedehnten, steil abfallenden Küstenterrassen aus festgebackenem Gesteinsschutt ragt im Nordosten 307 m hoch der Fjordnibba auf. An seiner linken Seite vorbei ist ein Stück des Von Post-Breen (breen=Gletscher) sichtbar. Und jenseits des Sassen- bzw. Tempel-Fjordes hängen auch noch drei Gletscher in die steilen Berghänge hinein.

Nach einstündigem Herumwandern durch das "königliche" Revier stechen wir wieder in See. Aus dem dichten Altostratus regnet und nieselt es noch immer bei Temperatur um 5°C. An Bord stärken wir uns mit Brotschnitten und Kaffee.

Drüben vor dem mächtigen Tempelberg (ca. 730 m) und der weiten Bucht vor dem Gipsdal, wo früher mal Gips abgebaut worden ist, hellt die Sonne mal die graue Bewölkung auf. Weit drinnen in der Gipsbukta erkennen wir das Schiff des Sysselmanns, die "Polarstern". Sie überholte uns später fern am Südufer des Sassen-Fjordes und entschwand schließlich in Richtung Advent-Fjord.

Nach Passieren der GASØYA (=Gänse-Inseln) und Überquerung des Ausganges des BILLE-Fjordes kommt der tafelförmige HÖGSKULE-Berg in Sicht. Und schließlich werfen wir dicht nordwestlich von Kap THORSEN um 1930 h an der Mündung des SAURIE-Tales Anker und gehen am Fuße des TSCHERMACK-Berges an Land.

Während von der alten HAGA-Hütte südlich des Flusses nur noch Ruinenreste vorhanden sein sollen, ist die nördlich gelegene Hütte (ohne Eigennamen) noch recht gut erhalten - das aber im Sinne einer echten Fangstmannhütte von einst, d.h. nur das Lebensnotwendigste ohne den geringsten Komfort bietend: zwei Kojen, eine winzige Küche mit Herd, Tisch und Regalen, in denen auch heutigentags noch einige Tüten und Dosen mit Lebensmitteln bereitliegen.

Wenige Schritte vor der Bretterbude ein Grab für "SIFF", den Hund eines früheren Fängers.

Die Lage auf der völlig ebenen Flußterrasse am Südfuß des TSCHERMACK- und des nördlich anschließenden KONGRE:-Berges mit dem Blick zu den mindestens 20 km entfernten Bergen jenseits des NORD- bz. EIS-Fjordes ist mit seiner Weite einfach großartig. Der Tundraboden ringsum ist weich und wie der dickste Teppich zu begehen. Er soll aus einer drei Meter dicken Humusschicht bestehen. Pläne der Russen, die in Barentsburg sitzen, sie irgendwie landwirtschaftlich zu nutzen, haben sich aber nicht verwirklichen lassen.

Dieser Platz auf Kap THORSEN ist aber auch historischer Boden, denn hier - wenn auch sicherlich in einer etwas größeren Hütte, vielleicht auch in der wenig südlicher gelegenen, jetzt verfallenen HAGA-Hütte - überwinterten im Rahmen des 1. Internationalen Polarjahres 1882/83 drei Männer: der schwedische Meteorologe FINN MALMGREEN - er nahm 1926 zusammen mit Amundsen und Nobile am Polflug der "NORGE" teil und im Juli 1928 am Polflug von Nobiles Luftschiff "ITALIA"; nach dessen Katastrophe trat er mit den Italienern Zappi und Mariano vom "roten Zelt" aus den Rückmarsch in Richtung Festland, wobei er infolge Entkräftung verstarb. NILS GUSTAV EKHOLM (1848-1923), ein schwedischer Meteorologe und Physiker als Stationsleiter. Salomon August ANDRÉE (1854-1897), der schwedische Ingenieur, der viele Jahre später, am 11. Juli 1897 zusammen mit Knut Fraenkel und Nils Strindberg vom Virgohafen auf der Dänen-Insel in Nordwest-Spitzbergen mit einem Freiballon den Pol erreichen wollte.

Gegen 2000 h beenden wir unseren Aufenthalt in Kap THORSEN, wo vor genau 100 Jahren die oben genannten schwedischen Forscher sich mit den Vorbereitungen auf den bevorstehenden Winter beschäftigt haben mögen, um ihre Messungen und Untersuchungen auch während der etwa vier Monate dauernden Polarnacht durchführen zu können.

Bei anscheinend nördlichem Wind -infolge der orographischen Verhältnisse läßt sich die wirklich herrschende Windrichtung oft nicht zuverlässig ermitteln- ist es mit $T=4^{\circ}\text{C}$ recht frisch.

Nach rd. 30 km Fahrt quer über den Eisfjord erreichen wir 2230h Lyb., klettern hinauf auf den Pier und sind nach halbstündigem Fußmarsch in Grindhaugs Haus. Nach alsbaldigem Nachtessen (Kartoffelbrei mit zerlassener Butter und Rindswurst, dazu das übliche Bier) liegen wir gegen Mitternacht im Bett.

Wir alle haben diese erstmalige Fahrt in einem so kleinen Boot gut überstanden. Wir sind zufrieden. Nur nicht mit dem Wetter. Denn das Barometer steht immer noch recht niedrig.

In Grindhaugs Bordtagebuch ("Dekksdagebok") findet sich die Eintragung:

"8.8.1982 1130-2230 Lyb - Fredheim-Kapp Thorsen - Lyb. Dro på pensionisttur med tyskerne Selinger, Moll og Teich som forsker på tyske vaerstasjonsjoner, satt ut under krigen varet grätt, litt regen men stort sett vinstille" ,d.h. in etwa:
Pensionärstur mit den Deutschen Selinger, Moll und Teich, die nach deutschen Wetterstationen forschen, die im Kriege ausgesetzt worden waren. Leichter Regen, aber gute Sicht, Windstille.

5. Tag 9.8.82 (Mo)

Es ist bei 6°C bedeckt, als wir am späten Vormittag zum Sysselmann, Mr. Wendt, gehen. Er hat erst vor kurzem, am 1. Juli 1982, dieses Amt angetreten.

Das 3/4-stündige Gespräch, das auf Vorschlag des Sysselmanns sogar auf Deutsch geführt wird, verläuft sachlich und angenehm. Auch ohne merkliche Emotionen, die durch die Zielsetzung unserer Expedition immerhin hätten ausgelöst werden können. Eine Ausweitung unserer Nachforschungen etwa im nächsten Jahr auf Bären- und Hopen-Insel hält er für wenig aussichtsreich. Beide Inseln werden je nur einmal im Frühjahr, Sommer und Herbst von der "Polarstern", dem Schiff des Sysselmannes, zur Versorgung und Ablösung der meteorologischen Beobachter sowie der Funker von "BJØRNØYA-RADIO" angelaufen. Und dabei ist die Anlandung meist schwierig. Auch die Mithilfe der halb-zivilen "coast guard" erscheint ihm als sehr unwahrscheinlich. Immerhin - das Schützebuch in seiner Neuauflage nimmt er offensichtlich mit großem Interesse dankend entgegen.

Im Sysselmann-Büro billigt man dann, jedem von uns -wie üblich für Expeditionsmitglieder- die normale monatliche Alkoholration für Einwohner zu: 2 Flaschen Branntwein und 1 Flasche Wein. Einige Tage später lösen wir den Berechtigungsschein im "Schnapslager" der Kohlenkompanie ein, und zahlen je Flasche Whisky, Kognak o.ä. 75.-nKr (= 30.-DM), je Flasche "ein 20.-nKr (= 8.-DM) und schenken sie später unseren norwegischen Gastgebern, die wegen ihres recht häufigen, dennoch aber mäßigen Alkoholgenusses sehr an einer kleinen Erweiterung ihres Bestandes interessiert sind.

Nach einem bescheidenen Mittagessen ohne Grindhaugs Assistenz (ein Teller Gemüsesuppe, Butterbrot und Kaffee) bummeln wir hinab zum Schuttplatz am Hafen mit der schwachen Hoffnung, vielleicht doch noch den Rumpf der Maschine von Lt. Wagner, deren Wrack wir schon am 6.8. am Advent-Elv besichtigt hatten, zu entdecken. Denn wir wissen, daß noch 1966 Rumpfteile in Lyb gelegen haben. Die Suche ist aber erfolglos. Aber dafür können wir zu unserer Überraschung beobachten, daß hier im Advent-Fjord bei einer Wassertemperatur von nur 5°C sogar gesurft wird!

Dabei kommt eine Dame genau auf uns zu und sagt auf Deutsch: "Ach bitte, machen Sie doch den Reißverschluß auf dem Rücken meines Surf-Anzuges zu!" - Darauf Selinger: "Dann sind Sie Frau Varming" - "Richtig! Und Größ Gott!" - Unsere Anwesenheit hat sich inzwischen in Lyb natürlich herumgesprochen und Frau Varming war ja die Zwillingschwester vom Grubeningenieur Tiefenthal, dessen Frau uns bei unserem Unternehmen bisher sehr geholfen hat. Frau Varming war schon vor Jahren ihrem Bruder nach Lyb gefolgt. Sie, eine kleine, fast grazile, aber energische Frau, hat 1981 den Surf- und Segel-Klub gegründet. Zu den etwa 6 Brettern (Marke Wayler und Alpha) für 50 Männer und 10 Frauen des Klubs sollen 1983 kleine Segeljollen kommen.

Natürlich trägt man hier gut isolierte Surfer-Anzüge. Aber überraschenderweise keine Kopfhaube. Auch keine Handschuhe. Eine Wassertemperatur nur wenige Grad über dem Gefrierpunkt ist hier eben das übliche, an das man sich offenbar gewöhnt hat.

Beim Abendessen: Fischfilet, Koteletts und Salzkartoffeln (letzte sind groß und weiß und kommen aus Cypern!) überrascht uns Grindhaug mit der Ankündigung, daß er alle Vorbereitungen so weit habe erledigen können, daß wir schon morgen gegen 10 Uhr die lange Reise nordwärts mit dem uns bereits bekannten Motorboot statt des seinigen, das er nicht fertigstellen konnte, antreten können. Sein Lehrerkollege KJELL MORK (ca. 28) wird uns begleiten. Nach Rückkehr sollen dann Moll und ich bei diesem für den Rest unseres Aufenthaltes auch Unterkunft finden.

Wir sind darüber zufrieden. Auch der Luftdruck hat sich ein wenig erholt und deutet eine Tendenz zu besserem Wetter an.

Rasch werden die Sachen für die lt. unserem vorläufigen Plan bis 21.8., also 12 Tage lang dauernde Reise entsprechend den begrenzten und besonderen Verhältnissen an Bord zusammengestellt und gepackt. Wie mich dann die Erfahrung der nächsten Tage lehrt, habe ich die Kapazität unseres Bootes unterschätzt und hätte ruhig einiges mehr, z.B. von der Fotoausrüstung noch mitnehmen können.

Gegen 2200 h rufe ich noch daheim an, um unser wohlbehaltenes Eintreffen in Lyb und den morgigen Beginn der großen Bootsreise mitzuteilen.

6.Tag 10.8.82 (Di)

0730 h wird aufgestanden. 0900 h gibt's Frühstück. Dabei nimmt jeder, einschl. Grindhaug, prophylaktisch eine Pille gegen Seekrankheit. Denn wir hatten uns schon vorher gegenseitig sozusagen "offenbart", daß keiner von uns seetüchtig sei - aus Erfahrung, allerdings auf größeren Schiffen. (TL=6,5°C)

Dann werden Kraxen, Rucksack, Seesack, Schlafsäcke, Frischwasserkanister, Gewehr usw. in ein Auto verladen, und 1015 h ist Abfahrt zum Pier.

Dort liegt gerade ein phantastisch schöner, wie aus dem Ei gepellter Zweimast-Segler "Jonathan S" aus Travemünde. Bevor Grindhaug seinen Kollegen Mork (ca. 35) an den Hafen und das Boot an die Pier geholt hat, können wir dieses Traumschiff, auf dem offenbar noch alles schläft, bewundern. Aber schließlich kommen doch zwei junge Leute an Deck und ein kurzes Gespräch entwickelt sich. Sie erzählen, daß sie schon sechs Wochen unterwegs waren, gerade von Island kommen, und noch weitere vier Wochen vorm Wind liegen würden. Für uns besonders wichtig: mit dem Packeis hätten sie oben auf 80°N bei der kleinen Insel Moffen, die auch wir anlaufen wollen, keine Schwierigkeiten gehabt. Und wenn sie uns früher bemerkt hätten, hätten sie uns gern zu einem Kaffee an Bord gebeten.

Schade - aber wir müssen ablegen. Es hätte sicherlich eine interessante Unterhaltung gegeben.

Wir verladen, diesmal am Pier, Sack und Pack in unsere Nußschale, die von Grindhaug mit einem grauen Schlauchboot als Dingi vom Ankerplatz herangefahren wird. Vorn auf dem Bug hat er noch einige Kanister mit Dieselkraftstoff als Reserve festgebunden.

Bei nur leicht aufgelockerter Bewölkung und etwas Sonnenschein, guter Sicht und etwas Wind aus Ost legen wir 1115 h vom Pier von Lyb ab. Die große Reise beginnt.

Trotz der vielen Säcke, Kanister und Kästen haben wir zu fünf mehr Platz und ausreichende Bewegungsfreiheit an Bord als erwartet. Alles spielt sich schnell ein und arrangiert sich.

Als wir aus dem Advent- in den Eisfjord hinauskommen, wird die See bewegter. Es mag Windstärke 4 sein, und unser Schiffchen schaukelt so kräftig, wie wir es zwei Tage vorher noch nicht erlebt hatten. Aber in Höhe GRUMANTBYEN - Grumant ist aus alten Zeiten die russische Bezeichnung für Spitzbergen, eigentlich aber für Grönland, gewesen; das von den Russen bis in den 2. Weltkrieg betriebene Kohlebergwerk arbeitet nicht mehr - ist die See wieder ruhiger, nur leicht gewellt.

Backbord voraus taucht der 739 m hohe VESUV auf, ein ebenmäßiger Kegelberg, was zu dem Kalauer verleitet, daß wir in Kürze eigentlich mal in Italien an Land gehen könnten. Bei klarer Luft können wir weit in den Sassen- und Nord-Fjord hineinsehen. Zwischen Björndalen und Grumantbyen messe ich 7°C Luft- und 6,5°C Wassertemperatur. Das ist etwas höher und sogar deutlich angenehmer als an den vorangegangenen Tagen.

Im Rückfeld von Grumantbyen taucht ein mächtiger Bergrücken auf: kegelförmig, von zwei Vorbergen links und rechts flankiert; dazwischen ein breites Firnfeld. Ich weiß nicht, ob das Lindström-Fjell ist.

Vor Grumantbyen zeigt das Küstengebirge die typische Sandsack-Formation, wie sie beim Sandstein häufig anzutreffen ist.

Zu spät, da vom Lärm unseres Dieselmotors übertönt, bemerken wir zwei russische Hubschrauber. Sie kommen vom Kap HEER und fliegen den Eisfjord einwärts.

1300 h liegt Grumantbyen genau querab. Steuerbord voraus, am nördlichen Eingang des Eisfjordes erhebt sich über dem ALKHORN das schöne Massiv des PROTEKTOR- und LEX-FJELL (997 m). Daneben ein kleiner Gletscher mit Nunatakern (Felsinseln, die aus dem Gletscherfeld herausragen), der VERMLANDRYGGEN, und weiter rechts, sehr breit, der NANSEN- und der BORE-Breen.

Weit voraus, so etwa 60 km entfernt, wird auch bereits der Südteil des PRINS-KARLS-FORLAND mit den Erhebungen von SAL-FJELL (ca. 430 m) und PERSISKAMMEN sichtbar.

Aber vorerst steuern wir auf den Westpfeiler des GRÜN-FJORDES, auf KAP FESTNINGEN zu. Hier ragt ein riesiger, oben ebener Felsklotz mit senkrechten Wänden aus dem Meer. Wie eine Festung. Daher auch der Name.

1445 h liegt der GREEN-FJORD mit der russischen Siedlung BA-RENTSBURG querab. Gegenüber immer großartiger und wuchtiger: PROTEKTOR- und LEX-FJELLET.

Gegen 1530 h laufen wir KAP LINNÉ an, benannt nach dem schwedischen Arzt und Naturforscher Carl von Linné, 1707-78. Hier ist RADIO ISFJORD stationiert.

Die Anlandung an der steilufrigen Küste ist nur in einer kleinen Bucht zwischen Felsklippen und Betonmauern möglich. Grindhaug hat es nicht leicht, bei kreuz und quer laufenden Wellen das Boot ohne Schäden festzumachen.

Auf der weiten Küstenebene, der ISFJORD-FLYA, stehen ausgedehnte Antennenanlagen. Neben dem Stationsgebäude mit eigener Poststelle ein großer Parabolspiegel. Nur flach angewinkelt, ist er auf den Fernmalde Satelliten "Telesat", der über dem Äquator steht, gerichtet und stellt so drahtlos die Telefonverbindung zum europäischen Festland her. Mit dem Schiffsverkehr hat Radio Isfjord, für uns überraschend, nichts zu tun. Auch Wetterbeobachtungen werden hier nicht durchgeführt. Die Wettermeldungen der Bären-Insel gehen an SVALBARD RADIO in Lyb.

Mit dem Direktor, der erst seit 1.7.82 hier amtiert, haben wir bei Kaffee und Waffeln ein längeres Informationsgespräch. Sein Personal, vier Techniker und viele Hilfskräfte, fast durchweg junge Leute, verpflichtet sich meist für ein Jahr zum Dienst auf dieser Außenstelle. Dann haben sie 5-6 Wochen Ferien und können, wenn sie wollen, ein weiteres Jahr Dienst anhängen.

Wir haben den Eindruck, daß es sich hier durchaus bequem leben läßt, sofern man mit dem Wechsel von Polarsommer und -winter ferti wird.

Gegen 1700 h gehen wir wieder an Bord. Vor der Weiterfahrt, bei der für längere Zeit kein Landgang vorgesehen ist, stärken wir uns noch mit Wurst- und Käsebröten und einem Schluck Wasser.

Mit besonderer Zufriedenheit stellen wir fest, daß trotz heftigen Stampfens und Schaukelns unserer Nußschale gerade auf der letzten Strecke zum Kap Linné hin keiner von uns seekrank geworden ist. War es die Wirkung der Pille beim morgendlichen Frühstück? Oder sind die kurzen, heftigen Stöße unseres kleinen Bootes leichter zu verkraften als die langsamen Schwingungen auf einem größeren Dampfer?

Als wir gegen 1715 h in Kap Linné ablegen, sehen wir deshalb mit Zuversicht der weiteren Seefahrt entgegen. Und sie wird auch nicht gemindert, als bald danach bei Querung des Eisfjord-Eingangs mit Kurs auf den Foreland-Sund ein Nordostwind der Stärke 4-5 das Boot noch ungestümer in den Griff nimmt als bisher. Es ist eine recht wilde Schaukelei! Doch je mehr wir uns dem Forland-Sund nähern, um so ruhiger wird die See. Und es ist herrliches Wetter! Nur Reste von Stratocumulus. Die Berge des OSCAR II.-Landes zur Rechten liegen in prächtigem Sonnenschein. Dazwischen die mächtigen VENERN- und EIDEM-Gletscher. Zur Linken taucht der 430 m hohe SAL-Berg (SALFJELLET=Sattelberg) der Südspitze des PRINS-KARLS-FORLANDES auf, während das nördlich anschließende flache und niedrige FORLANDSLETTA (= -ebene) nicht über die Kimm hinausragt.

Seit 1800 h wird reihum bzw. abwechselnd geschlafen. Entweder liegt man im Bug oder auf einer Seitenbank im Schlafsack, oder man sitzt zusammengekauert auf dem Co-Pilotensitz. Das Steuerrad hat jetzt Mork übernommen.

Um 2200 h wird zu Abend gegessen: Schinken- und Käsebröte.

Gegen den wolkenlosen, gelblichen Abendhimmel stehen links die ersten hohen Berge (HARDIE- und DODDSFJELLET, 727 und 623 m, mit den GEIKIE-Gletschern) des mittleren Teiles des Prins-Karls-Forlandes. Rechts voraus kommt der Eingang des ST. JONES-Fjordes (St. Johannes) in Sicht, links flankiert vom DAHLBREEN (Thor DAHL, 1862-1920, Walschiffeigner, unterstützte die Forschungen von ISACHSEN, Gunnar; Rittmeister, Geologe und Topograph, nach 1900 viele Expeditionen).

Der ursprüngliche Plan, die Nachtstunden im St. Jones-Fjord zu verbringen, wird aufgegeben. Wegen des klaren Wetters fahren wir weiter. Wir müssen die Gunst der Stunde nutzen, wollen durchfahren bis zum LILLIEHÖÖK-Fjord, dem nördlichsten Ende des CROSS-Fjordes, und erst danach zum Tanken NY-ALESUND anlaufen.

Die Fahrt wird kurz verlangsamt, und Grindhaug füllt aus einem Kanister Dieselkraftstoff in den Hecktank nach. Dann geht's weiter. Gegen Mitternacht kommen wir dem Hochgebirge GRAMPLANFJELLA, das im MONACO-Berg (1084 m, nach Fürst Albert I. von Monaco, 1889-1923, benannt) seine höchste Erhebung hat, immer näher. Ein großartiger Anblick! Als ob die vergletscherten Berge der Schweiz hier unmittelbar dem Meere entstiegen. Gipfel und Gletscher werden von einer flach einfallenden Sonne hell beleuchtet. Von Norden her! Die Sonne steht in Richtung des Nordpols!

Und jenseits des Sundes, genau gegenüber dem Monaco-Berg, da fließt in gewaltiger Breite der AAVATSMARKBREEN (General Ivar Aavatsmark, 1864-X, unterstützte die Forschungen Isachsens) direkt ins Meer. Und mitten über dem Gletscher steht der Mond: in abnehmender Phase, das letzte Viertel! Und das im Osten, etwa um Mitternacht! Das ist eben nur hier im Polarsommer möglich, wo um diese Uhrzeit die Sonnenstrahlen von Nord nach Süd gerichtet sind.

Dieses Gebiet hier ist zweifellos eines der großartigsten von ganz Spitzbergen!

Wir nähern uns jetzt REVFLAKET (= Fuchs- oder rauhe Scholle), der Enge zwischen der schmalen Landzunge SARSTANGEN (tange= sandige Stelle; G.O. Sars, norw. Zoologe, 1837-1927) im Osten und dem Prins-Karls-Forland im Westen.

Hier wird das Fahrwasser flach. Teilweise haben wir nur zwei Meter unter dem Kiel. Deshalb wird dauernd das Echolot beobachtet. Auch einige kleine Inselchen, die kaum die Wasseroberfläche überragen, können gefährlich werden. Aber Grindhaug und Mork, den Kopf durch die Luke über dem Führerstand geschoben, fahren umsichtig, so daß wir ohne Aufzulaufen die Untiefen passieren.

Wir sind inzwischen mehr als 13 Stunden ununterbrochen an Bord unterwegs, haben gegessen und getrunken - und so ist es nur natürlich, daß jeder einmal sich in etwas ungewohnter Weise Erleichterung schaffen muß...

7. Tag 11.8.82 (Mi)

In den ersten Stunden des neuen Tages laufen wir aus dem Prins-Karls-Forland-Sund nordwärts hinaus und quer über den Ausgang des KONGSFJORDES (Königsfjord) Richtung CROSSFJORD (Ebeltoft-Hafen) am westlichen Eingang des Cross-Fjordes war einst Zuflucht für Walfänger. Ein hohes Kreuz für Skorbut-Tote gab dem Fjord den Namen. Andere Lesart: Poole (1610), engl. Walfänger, setzte ein Kreuz zum Beweis seiner ersten Ankunft an dieser Stelle).

Während der Querung des Kongsfjordes habe ich versucht, für etwa zwei Stunden im Schlafsack, leicht entkleidet, zu schlafen. Aber das fortgesetzte Auf und Ab, das regelmäßige Klatschen der Wellen an die Bordwand ließ nur ein Dahindämmern zu. Als ich aus dem Bug wieder herauskletterte, ist es bereits gegen 4 Uhr, und wir sind schon im Cross-Fjord.

Es ist immer noch wolkenlos, sagenhaft klar und weitsichtig. Die See ist nahezu glatt. Hier und da treiben kleine, oft bizarr geformte Eisberge.

Weit voraus wird der LILLIEHÖÖK-Breen sichtbar, querab zur Rechten der TINAYRE-Gletscher neben dem Eingang zum MÖLLER-Fjord. (Tinayre, Jean Paul, 1861-x, französischer Maler, 1904-07 im Dienst des Fürsten Albert I. von Monaco)

Je weiter wir in den LILLIEHÖÖK-FJORD hineinkommen, um so dichter ist die Bedeckung mit kleineren Eisschollen und -brocken. Vorsichtig und mit verminderter Geschwindigkeit steuern wir durch Lücken in den Eisfeldern. Rechts und links flankieren dunkelbraune, schneefreie Schuttberge den schmalen Fjord. Dann wird bei einer nach links führenden Bucht der mächtige QUEEN-MAUD-BERG (857 m) mit seiner breiten südwärts abfallenden Firnflanke sichtbar.

(Maud Charlotte Mary Victoria (1869-1938) war seit 1905 Königin von Norwegen; Dronning Maud = Königin Maud)

Ganz anders die linke Flanke der Bucht. Hier steilt ein bis hoch hinauf herrlich begrünter Vogelfelsen auf. Die Exkremente der Vögel lassen hier die Ansiedlung "hängender Moore" zu.

0715 h haben wir SIGNEHAMN, eine Doppelbucht am Nordende des Lilliehöökfjordes erreicht. (Signe Amalie geb. Eide, 1876-1911, Frau des Rittmeisters Gunnar Isachsen)

Nach rd. 20 Stunden kann der Dieselmotor, der unverdrossen gearbeitet hat, abgestellt werden. Die Landungsbedingungen sind geradezu ideal.

Der Anker rasselt einige Meter hinunter auf Grund, nicht weit vom kiesigen Strand, den wir im Schlauchboot leicht erreichen. Hier im Umkreis des Gletscherabbruchs hat das Wasser nur etwa 0° C; die Luft dagegen ist bei Windstille mit 8° C recht warm.

Wir machen sofort einen kurzen Erkundungsgang auf den nahe gelegenen Hügel, während Grindhaug ein warmes Essen: Kartoffelbrei, Rindswurst, Bier und Kaffee zubereitet.

Dann, so gegen 0900 h, brechen wir drei in Gummistiefeln auf, um nach der einstigen Wetterstation "Knospe", die hier vom 15.10.1941 bis 23.8.1942 tätig war, zu suchen. Uns ist natürlich klar, daß wir heute, also 40 Jahre später, keine bedeutungsvollen Entdeckungen werden machen können. Immerhin finden wir auf den Hügeln nahe der Bucht, die markante Strukturböden, also halbkreis- bis polygonartige Anordnungen von Steinringen aufweisen, noch eindeutige, wenn auch verrostete Überbleibsel der Station: Bestandteile der Hütte, große Eisentonnen der automatischen Wetterstation, Antennenneste, Reste der Akkumulatoren. Nach langem Marsch über Schutt und Tundragelände, durch Bäche hindurch können wir auch die ungefähre Lage des einstigen, von der Küste weiter abgesetzten Sommerlagers ermitteln. Wir finden aber nur verrostete Petroleum- und Benzin-kanister. Seltsamerweise auch Holzkisten mit Resten von Pfefferkörnern und Zimt. Keine Spur mehr von einem früheren Hüttenstandplatz. - Wir hatten natürlich erwartet, doch etwas mehr zu finden.

Die Enttäuschung wird aber durch die Großartigkeit der Landschaft gemildert: in der Ferne der weit ausgebreitete Lilliehöök-gletscher, zur Linken vom mächtigen Mt. Queen-Maud flankiert; mehrere hochgelegene Binnenseen, unter einem wolkenlosen Himmel tiefblau gefärbt. Die Stille wird nur gelegentlich durch Mövenschreie unterbrochen.

Durch diese eindrucksvolle Landschaft sind Ende Juli 1910 auch viele, wenn nicht gar alle Teilnehmer der "Deutschen Arktischen Zeppelin-Expedition" gewandert. Ihr Schiff, die "Mainz", hatte in Signehafen geankert, und dann waren Prinz Heinrich von Preußen ("Prinz-Heinrich-Mütze"), die Professoren Hergesell, Drygalski und Mieth, auch der 72jährige Graf Zeppelin, hinauf zur etwa 100 m über NN gelegenen Paßhöhe gestiegen. Voll Begeisterung nannte man das Tal "Zeppelin-Tal"; einen der Seen "See vom 24. Juli 1910", weil dieses Datum im Leben des Grafen eine besondere Rolle gespielt hat (Gefechte in Amerika, der Pfalz, bei Aschaffenburg, die beinahe tödlich verlaufen wären). Dann stieg man nach Westen zur Küste hinab, um dort von der "Mainz" wieder an Bord genommen zu werden.

Ob wohl dem Wettertrupp "Nußbaum" der deutschen Kriegsmarine - unter Führung des Dr. Nusser-, der sich am 2.6.1943 auf ähnlichem Wege über die Mitra-Halbinsel zur Westküste zurückgezogen hat, dieses Unternehmen der "Deutschen Arktischen Zeppelin-Expedition" bekannt gewesen ist? - Man sollte es fast annehmen, denn Dr. Nusser (geb. 12.9.1902) war schon 1937 (zusammen mit Dr. Tollner) bei einer österreichischen Expedition in BRUCEBYEN (Billefjord) tätig gewesen und dürfte das 1911 erschienene Buch von A. Mieth und H. Hergesell: "Mit Zeppelin nach Spitzbergen" gekannt haben. Möglicherweise haben aber allein schon die Kriegshistoriker der Marine diesen Standort im Signehafen für das Unternehmen "Knospe" 1941/42 vorgeschlagen gehabt.

Auch die Suche nach den Gräbern des Deutschen Heinz Köhler sowie des Norwegers Harald Andersen, die hier bei Gefechten am 20.6. 1943 ihr Leben verloren, verlief leider völlig ergebnislos, obgleich aus früheren Berichten zu entnehmen war, daß sie deutlich durch Steinmänner bzw. Holzkreuze gekennzeichnet gewesen sind. Die durch den Permafrost erzeugten Strukturböden mit ihren kreis- oder vieleckförmigen Anordnungen von größeren Steinen verleiten dazu, für verfallene Gräber gehalten zu werden.

Gegen 1300 h kehren Belinger und ich zur Landestelle zurück. Alles schläft. Grindhaug und Mork im Schlafsack am Strand, Moll im Boot.

Wir packen unsere Sachen zusammen. Der Unrat, Pappteller, Becher u.ä. wird verbrannt, 1340 h legen wir ab.

Auf der Rückfahrt südwärts durch den Lilliehöökfjord ist die Eislage besser als am Morgen. Es gibt mehr Stellen, die frei von Eisschollen und Eisbrei sind, so daß wir schneller fahren können.

Inzwischen ist von Süden her Bewölkung aufgezogen und Südwind aufgekommen. Das hat die Eisbedeckung im Südteil des Fjordes verringert. Aber selbst im Kongsfjord treffen wir immer noch auf kleinere Eisberge: aber die stammen vom Kongsbreen.

Die Rückfahrt verbringe ich meist schlafend im Bugraum und verpasse daher leider einen Blick auf den am Südende des Crossfjordes gelegenen EBELTOFT-Hafen (benannt nach Adolf Ferdinand Ebeltoft, einem Richter in Tromsö, der die Expeditionen Nordenskjölds betreute).

Hier wurde nämlich nach der Expedition des Grafen Zeppelin (in 1910) von 1911-1914 das "Ständige Deutsche Geophysikalische Observatorium" unterhalten, wo Kurt Wegener, Max Robitzsch (bis zu seinem Tode 1952 mein "Doktor-Vater" !),* und Stoll gearbeitet haben. Es wurde im Sommer 1915 von der britischen Flotte zerstört. Stoll betrieb nach Kriegsausbruch allein eine Station auf QUADEHUKEN am Kongsfjord weiter bis zu seinem mysteriösen Tod 1923. Der Grund waren außerordentlich tragische Ereignisse. Im Museum von Lyb fanden wir folgende Darlegung: "Der norwegische Pelzjäger Georg Nilsen verschwand im Dezember 1921 unterwegs von seiner ersten Überwinterungshütte im Crossfjord zur Weihnachtsfeier in der "Internationalen Meteorologischen Station Quadehuk" (=bad corner, d.h. schwierige Navigation, für Segler) bei Ny-Alesund. 1965 fand eine schwedische Expedition am KAP GIZEH Georg Nilsens Gewehr mit eingeklemmter Patrone zwischen menschlichen Knochen. Er muß von einem Eisbären angefallen worden sein". - Stoll schickte zwei Leute aus, nach Nilsen zu suchen. Als auch sie überfällig waren, wird eine norwegische Hilfsexpedition losgeschickt. Sie kehrt ergebnislos zurück. Auch Stoll selbst sucht. Ergebnislos. Im Sommer 1923 werden von norwegischen Fliegern die Leichen der zwei völlig unerfahrenen Leute in der KOBBE-BAI auf der Westseite der weit im Norden gelegenen Dänen-Insel entdeckt. Aus Aufzeichnungen ergibt sich, daß sie Stoll auf seiner Suchfahrt wohl gesehen haben, aber von ihm nicht entdeckt wurden. Stoll bricht daraufhin zusammen und nimmt sich das Leben. Ob durch Erschießen oder durch Vergiften mit Photochemikalien - das blieb bislang ungeklärt.

Gegen 1730 h erreichen wir NY-Alesund. Bei 5° C Lufttemperatur ist es bedeckt. Nur ganz fern im Westen und Norden ist es noch wolkenlos.

* Hoffmann

Grindhaug beschafft uns beim Sysselmann-Stellvertreter Mr. Berg Unterkunft (Feldbetten) in einer Baracke, die wir 1830 h beziehen. Ein zufälliges Zusammentreffen mit Mrs. Barr, Konsultantin des Polar-Institutes in Oslo für historische Fragen, vermittelt uns ein längeres Gespräch bei Kaffee und Kognak mit Dr. Tore Gjelsvik, dem Direktor des Polarinstitutes. Er weilte hier wegen des Besuches des Fürsten Rainier III. von Monaco.

Endlich, kurz nach 2100 h, sitzen wir fünf wieder alle zusammen. In der kahlen Baracken-Küche haben Grindhaug und Mork ein Abendessen angerichtet (Fleischklöße mit Butter-, Wurst- und Sardinenbrot, Wasser, Kaffee und Kognak). - Noch lange, bis etwa Mitternacht, wird diskutiert. Bis fast 0100 h konnte ich dann noch mein Tagebuch auf Grund der Aufzeichnungen im Electronic Talk-Book nachtragen. So wurden die besprochenen Kassetten wieder frei und ich blieb auf dem laufenden.

8. Tag 12.8.82 (Do)

0830 h kriechen wir aus unseren Schlafsäcken. Alle haben bestens geschlafen. Aber leider funktioniert die Wasserleitung nicht, so daß jeder nur mit einem Becher voll Wasser aus dem Kanister zu-recht kommen muß. Den Rest des Kanisters brauchen wir zum Frühstück. Und was sonst noch dringend erforderlich ist, kann nur im Hause des Polar-Institutes, wo auch an der Wasserleitung gearbeitet wurde, gerade noch erledigt werden.

In NY-ALESUND, einer öden Barackensiedlung für Bergarbeiter seit 1917, ist der Abbau von Kohle 1962 endgültig eingestellt worden. Seit seiner Aufnahme im Jahre 1916 (Stollen schräg nach unten bis unter Höhe des Meeresspiegels) durch die "Kingsbay Kulkompanie A/S" mit Sitz im südwestnorwegischen Aalesund (daher der Ortsname) hat es zahlreiche Grubenunglücke und viele Tote gegeben. Der Betrieb wurde mehrfach über Jahre hinweg eingestellt.

Neben den Baracken für die Bergarbeiter entstanden auch solche für Arbeiter, die 1911 in NY-London, das jenseits des Kingsfjordes auf der BLOMSTRAND-Halbinsel (Chr. W. Blomstrand, 1826-1899, schwedischer Geologe und Chemiker) liegt, begannen, Marmor abzubauen. Da sich dieser aber als nicht fest erwies sondern zerkrümelte, wurde der Betrieb bald eingestellt.

Von 1935-1939 gab es eine staatliche Fischereistation. 1938 wurde mit einem Regierungszuschuß von 30.000.-nKr das heute noch existierende "NORDPOL-HOTEL" (12 Zimmer) errichtet, das insbesondere den an Land gehenden Touristen der bekannten "LYNGEN", Schiff der Hurtig-Rute sowie der Luxusdampfer, die bis zur Packeisgrenze nordwärts führen, diente. (Es wurde geleitet von Frau Borger, einer Schwester der Frau des Geologen Adolf Hoel (18..) der als Forscher und Organisator für Svalbard enorme Leistungen erbracht hat: "König von Spitzbergen").

Die Universität Cambridge erstellte in den 70er Jahren für ihre zahlreichen alljährlichen Expeditionen eine lange Baracke, das Haus "Mexiko".

Die ESRO (Europäische Organisation für wissenschaftliche Raumforschung) betrieb bis 1974 eine Satellitenstation. Neben deren zwei Kuppelbauten entstand auch eine Piste für kleiner Flugzeuge und Hubschrauber.

Auch der Sysselmann in Lyb unterhält in einem großen Holzhaus eine Außenstelle. Ferner gibt es eine Post- und Funkstation sowie ein Kraftwerk für zentrale Versorgung mit Strom, Wasser und Heizung.

Somit ist NY-Alesund heute eine Ansammlung sowohl benutzter und leerstehender bzw. verfallender Baracken als auch moderner Holzhäuser, und insgesamt "nur" bzw. immer noch Basis für Forschungen und zahlreiche Expeditionen. Erst wenige Tage vor uns war Fürst Rainier III. von Monaco (59) mit Frau Patricia (=Grace Kelly) und Enkel auf seiner Jacht "MERMOZ" hier gewesen und von Mr. Gjelsvik anlässlich eines Hubschrauberrundfluges betreut worden.

Ny-Alesund hat in zweierlei Hinsicht eine große Rolle in der Geschichte Spitsbergens gespielt: Zum einen fischten 1610 hier englische Walfänger gut brennbare Kohlenstücke ("seacoales") aus dem Meer - und rd. 300 Jahre später entstanden Minen in Advent, City, Longyearbyen, Pyramiden (Billefjord), Barentsburg (Grünfjord) Grumantbyen (Eisfjord), Sveagrava (Van Mijen-Fjord), Calypso-Bai (Recherche-Fjord am Bellsund) und NY-Alesund - alles Orte, die damals natürlich erst entstanden.

Zum anderen bot die geschützte Lage im Königsfjord, die gute Zugänglichkeit und ein breiter, ebener Küstenstreifen beste Voraussetzungen für die nach 1920 einsetzenden Versuche zur Eroberung des Nordpols mit Hilfe von Luftschiffen und Flugzeugen, (s. Anhang Nr. 22)

Die nähere Umgebung von Ny-Alesund ist reich an Zeugnissen und Überresten, die aus längst vergangenen Zeiten stammen bzw. an sie erinnern.:

Kunstvolle hölzerne Brücken, Schachteingänge, Gleisanlagen, eine gepflegte kleine Lokomotive und ein Gedenkstein für die in den Gruben umgekommenen Bergarbeiter, errichtet im Sommer 1963 und sinnvoll geschmückt mit einem Kohlebrocken und den Landesfarben. (Denn abgesehen von herrlich grünen kugeligen Moospolstern mit kleinen weißen oder rosa kurzstieligen Blüten gibt es ja hier keine größeren Blumen).

An den mißlungenen Versuch Amundsens, zusammen mit den Flugzeugführern Dietrichson und Riiser-Larsen, den Mechanikern Omdal und Feucht (Deutschland) und dem als Beobachter teilnehmenden amerikanischen Millionärssohn Ellsworth am 21.5.1925 in zwei deutschen Flugzeugen vom Typ Do-Wal (wegen des Versailler Vertrages in Pisa gebaut, von Ellsworth gekauft) den Pol zu erreichen, erinnert ein großer Eisblock.

Das "Rifugio A. Cäsari", eine noch recht gut erhaltene Holzhütte, eine Unterkunft für Mannschaften, die 1928 beim Polflug Nobiles mit dem Luftschiff "Italia", der in einer Katastrophe endete, hier tätig waren. - Auch der Mast, an dem 1928 die in Italien gebauten Luftschiffe "Italia" und bereits die "Norge" Amundsens verankert gewesen sind, steht noch. - Von der vom Norwegischen Aeroklub für die "Norge" gebauten Halle ist aber nichts übrig geblieben. - An die Toten und Verschollenen der "Italia"-Katastrophe von 1928 erinnert ein modernes Denkmal, bei dem neun Eisenkreuze zu einem Bündel vereinigt sind.

An Amundsen (geb. 16.7.1872), der auf dem Flug zur Hilfeleistung bei der Nobile-Katastrophe wahrscheinlich in der Nähe der Bäreninsel zusammen mit seinen norwegischen und französischen Begleitern mit dem französischen Wasserflugzeug "Latham" am 18.6.1928 (56jährig) verschollen ist, erinnert dicht hinter dem Haus des Polar-Institutes eine gewaltige bronzene Kopf-Büste,

Dicht dabei steht eine der vielen roten Ringantennen, die jetzt der Erforschung des Polarlichtes dienen.-

An die Studienreise der "Deutschen Arktischen Zeppelin-Expedition" von 1910 erinnert nur noch die Bezeichnung "Zeppelinhafen" für das Gebiet östlich des alten Kohlehafens nahe der markanten, dreigliederigen Insel. Dort ankerte das Expeditionsschiff "Mainz", und auf der Insel wurden mehrere Fesselballonaufstiege für die Teilnehmer durchgeführt.

Die Wanderung zwischen allen diesen historischen Gedenkstätten ebenso wie danach der Rückmarsch mit unserem Gepäck zum Pier verläuft aber keineswegs ungestört. Denn wiederholt werden wir angegriffen - von vielen Küsten-Seeschwalben. Sie werden besonders aggressiv, sobald man in die Nähe ihrer Brutplätze kommt, die oft ganz dicht an einer Straße oder neben einer Baracke liegen und als Vogelschutzgebiet deklariert sind. Schlank gebaut mit ganz spitz auslaufenden Schwanzfedern, stürzen sie eine nach der andern wie Jagdflieger von hinten oben auf unsere Köpfe herab und versuchen, zuzuhacken. Selbst bei fester Kopfbedeckung ist es vorteilhaft, eine Holzlatte über dem Kopf kreisen zu lassen. Und beinahe vor jedem Haus lehnt deshalb neben der Haustür eine längere Gerste. Am Strand kann das Werfen einer Handvoll kleiner Kieselsteine das Ärgste abwehren.

Gegen 1200 h sind wir wieder am Pier. Kleine Eisberge, manche immerhin einige Meter hoch, treiben langsam im Fjord herum. Während weit hinten im Osten über dem breiten KRONEBREEN die drei Gipfel der "TRE KRONER" (=Drei Kronen), 1215 m hoch und nach den skandinavischen Ländern "DANA", "NORA" und "SVEA" genannt, Wolkenkappen tragen, ist es nach Nordwesten hin klarer. Grindhaug hat irgendwo in der Siedlung, beim Sysselmann-Stellvertreter oder beim Hafemeister gehört, daß im Norden Spitzbergens das Wetter "gut" sei. "Gut" kann aber auch bloß bedeuten: kein Sturm, kein Nebel. Offenbarungsvoll legen wir bereits 1215 h ab und tuckern bei zunehmend bewegter See dem Kap Mitra zu, überragt vom doppelgipfligen, einer Bischofsmütze ähnelnden Mitra-Berg (393 m).

Nach zweistündiger Schlafpause im Bug während der Ausfahrt aus dem Kongsfjord bin ich 1430 h wieder an Deck, als KAP MITRA querab liegt: aus Schutthängen ragt dunkelrot der Doppelgipfel des Mitraberges heraus, dahinter der breite SCORESBY-Fjell (604 m)

Dann taucht zur Rechten die Firnkuppe des Mt. Queen-Maud auf, davor das flache Tal, durch das einst sowohl die Teilnehmer der "Deutschen Arktischen Zeppelin-Expedition" (1910) als auch die des Wettertrupps Nusser (1943) zur Westküste abgestiegen sind.

Dicht nördlich der breite, bis ins Meer reichende FÖRSTEBREEN (först=engl. first), der erste der "Sieben Gletscher" (Dei sju Isfjella).

Als wir querab davon stehen, ist es bedeckt, gelegentlich fällt Regen. Trotzdem ist die Sicht mit 40-50 km noch so gut, daß der Nordteil des Prins-Karls-Forlandes im Süden deutlich erkennbar ist.

Die Beurteilung der Wetterlage ist schwierig. Ist es die Vorderseite eines Tiefdruckgebietes südwestlich von Spitzbergen?

Wir laufen die Nordwestküste entlang. Gegen 1700 h haben wir den 6., sehr breiten der "7 Gletscher" querab. Die See ist glatt, aber es regnet, während fern im Süden die Sonne durchkommt.

Während Mork im Bug schläft, überläßt Grindhaug mir für eine halbe Stunde das Steuer und kocht Kaffee. Dann stärken wir uns mit Wurstbrot. Der Regen hat nun aufgehört. Die See ist weiterhin recht glatt, obgleich jetzt von achtern eine leichte Dünung aufläuft.

1840 h liegt die Magdalenen-Bucht quer ab. Auf Vorschlag Grindhaugs wird der ursprüngliche Plan, durch das "SÖRGATT" (Südliche Straße) und den SMEERENBURG-FJORD zunächst zum VIRGO-HAMNA ("Virgo", Schiff des Ballonfahrers Andrée von 1896) auf der Dänen-Insel zu fahren, geändert. Er hofft, bei direkter Fahrt nordwestlich um die Amsterdam-Insel und dann gleich weiter zur Insel Moffen wieder in das schöne Wetter zu kommen, das wir bis gestern im Cross-Fjord hatten.

Und er behält recht. Nach Norden und Nordosten hin nimmt nun die Bewölkung laufend ab. Dann auch im Süden. Nur im Westen und Nordwesten liegt noch ein breites Wolkenband.

Jetzt treffen wir immer wieder auf viele "Lünne-Fugl" (Papa-geientaucher) und staunen über die braun-grauen "Stormfugl" (Eissturmvögel), wie sie ganz tief, nur zentimeterhoch über die Wellen ohne Flügelschlag dahinschweben.

Gegen 2030 h ist die bis hoch hinauf begrünzte, aber trotzdem vogelarme Nordwestecke der Amsterdam-Insel erreicht, vor der zur Linken die winzige DJEVEL-ÖY, die Teufelsinsel, die Wasseroberfläche gering überragt.

Jetzt geht's auf Nordost-Kurs über den breiten Nordausgang des Smeerenburg-Fjordes hinweg. Voraus liegt dunkel die breite, doppelrückige FUGELSANG-Insel.

Bei ruhiger See füllt Grindhaug den Hecktank nach. Denn sobald wir die nordwestliche Inselgruppe nördlich der VASA-Halbinsel des HAAKON VII.-Landes durchfahren haben werden, liegen fast 70 km freies Meer vor uns. Und wer weiß, wie dort der Seegang ist.

Die Nordseite der VASA-Halbinsel, 3-400 m höher als Dänen-, Amsterdam- und die Nordwest-Inseln, hat wieder großartigen alpinen Charakter. Da fließt der breite KENNEDY-Gletscher flach bis ins Meer hinab. In der FUGLE-Bucht (Vogelbucht) hängt Gletscher an Gletscher zwischen den steilen Berghängen der HÖGSTADIUS-Gruppe herab. Davor liegt, sich vom Hintergrund kaum abhebend, die oben flache, scharfgratige Vogel-Insel (FUGLE-ÖY) mitten vor der Vogel-Bucht.

Während KLOVNINGEN ("Kluft-Insel", 295 m, weil in der Mitte eine Kluft, daher zweigipflig) backbords bleibt, liegt jetzt ostwärts vor uns die flache Nordspitze "FOXPYNTEN" von NORSK-ÖY (Norweger-Insel). Im Hintergrund, über dem schmalen SVENSKGATT (Schweden-Straße) wieder Hochgebirge: das HORNBECK-FJELL!

Gegen 2200 h liegt Klovningen hinter uns, und backbords als letzte der Nordwest-Inselgruppe, das sehr kleine Felsen-Eiland der "RISEN-Insel". (Diese Bezeichnung ist ironisch gemeint). Voraus auf Kurs, etwa 40 km entfernt, schiebt sich dunkel BISKAYERHUKEN (Biskayer = Baskische Walfänger des 17. und 18. Jahrhunderts) ins Meer hinaus, während am Horizont, rd. 90 km entfernt, VERLEGENHUKEN das Nordende der gebirgigen und vergletscherten MOSSEL-Halbinsel von NY Friesland noch gut erkennbar ist.

Eine halbe Stunde später liegt der RAUD-Fjord (Redfjord; Roter Fjord) südöstlich vor uns.

Mit etwa 75° steuern wir jetzt Kurs zur Insel MOFFEN. Es ist wolzig, voraus aber scheint die Sonne, die im Nordwesten etwa 10° über dem Horizont steht. Im Norden ist es sogar wolkenlos. Ein Hoch über dem Pol? Fern im Westen aber gehen anscheinend schwache Regenschauer nieder. Die See ist glatt, nur ganz leichte Dünung.

Gegen 2300 h gibt es "Käpt'ns dinner": am Heck wird sogar der Tisch herausgeklappt: Gemüsesuppe, Brote und ein Heineken-Pils ("World famous brand; primium quality!").

Anschließend verzieht sich, wer kann und will, in den Schlafsack. Wenn bis Moffen erreicht wird, vergehen noch einige Stunden.

9.Tag 13.8.82 (Fr)

Etwa zwei Stunden nach Mitternacht: hinter uns -für uns etwa drei Fahrstunden entfernt- die gebirgige Nordküste im Schein der Mitternachtssonne; die Meeresoberfläche nach Norden hin schimmert metallisch; die Insel Moffen kommt in Sicht. Hätten wir rauhere See -sie hat 2°C - wäre es schwierig, die Insel wegen ihrer geringen Höhe über dem Meeresspiegel zu erkennen und anzusteuern.

Um 0300 h fällt der Anker, etwa 20 Meter vom Strand. Wir sind auf Position $80^{\circ}1' \text{ N}, 14^{\circ} 28' \text{ E}$.

Die -zumindest oberflächlich- nur aus Kies und Sand sowie gestrandeten kleinen Eisbergen bestehende Insel ist etwa $4\text{-}5 \text{ km}^2$ groß und hat eine Lagune.

Die John Phipps-Expedition von 1773, die angeblich "Erste wissenschaftliche Expedition in die Arktis", die mit den zwei Fregatten "Racehorse" und "Carcass" nach der Kartierung West-Spitzbergens vergeblich, weil im Packeis steckenbleibend, den Pol zu erreichen versuchte, sandte erstmals ein Boot zur Insel, die damals ein Wal-Friedhof gewesen sein soll. Dabei fand man das Grab eines Holländers. -Der als 15jähriger Seekadett teilnehmende spätere Lord Nelson soll dabei auf einen Eisbären gestoßen sein. Obgleich seine Muskete versagte, soll er so lange weitergekämpft haben, bis der Bär durch das Donnern der Schiffskanonen verscheucht werden konnte.

Der merkwürdige Name der Insel soll ein abwertender Spitzname von Holländern für Deutsche sein, die bei der Expedition auch dabei waren.

Schon beim Anlaufen haben wir voll Freude gesehen -und einige wollen sogar einen zoo-artigen Geruch gespürt haben-, daß eine Menge Walrosse am Strand liegen.

Wir gehen also in größerem Abstand an Land, um die Tiere nicht zu beunruhigen, und -für alle Fälle- wegen der möglichen Eisbärengefahr, mit allen Waffen. Mork hat die durchgeladene Kugelbüchse geschultert, Grindhaug die 9 mm-Pistole am Gürtel. Alle zusammen sind wir mit Kameras und Objektiven aller Brennweiten versehen.

Aber da merken wir plötzlich: unser Motorboot ist etwa 100 m abgetrieben! Offenbar hat der Anker im sandigen Meeresboden nicht recht gehalten. Schnell werden die Waffen uns am Strand überlassen, während Grindhaug und Mork mit dem Schlauchboot hinausrudern, das Boot heranziehen und erneut festmachen. -Wenn das bei rauher See und mehr Wind passiert wäre: wir wären in eine üble Lage gekommen.

Nach Rückkehr von Grindhaug und Mork gehen wir behutsam auf die Herde zu. Sie liegt, jeweils dicht gedrängt, in zwei Gruppen geduckt durch- und aufeinander. Zunächst lassen sich die Kolosse nicht stören. Dann werden sie doch etwas unruhig, und einige erheben die Köpfe mit den zwei weißen, etwa 20-30 cm langen Hauern. Nur ein Muttertier mit Jungem geht ängstlich ins Wasser.

Wir umkreisen die Herde in einigem Abstand und zählen etwa 50 Tiere. Sie sollen bis zu vier Meter lang und 20 Zentner schwer werden können. Kaum zu glauben, daß diese maasigen, zur Familie der Robben gehörenden Tiere, nur von Krebsen, Muscheln und Stachelhäutern wie Seesternen, -igeln und -walzen satt werden, die sie mit ihren beiden langen Hauern wie mit einer Gabel aus dem Meeresboden herauswühlen. Ihre Haut soll unheimlich dick sein, so daß sogar Gewehrmunition schwer durchdringt. Früher soll man sie mit sehr scharf geschliffenen Lanzen erlegt haben, um in den Besitz des Elfenbeins zu kommen.

Während des einstündigen Aufenthaltes werden wir fortgesetzt von Küstenseeschwalben angegriffen. Da wir keine Latten finden, hilft nur -nach Art einer Schrotladung- das Werfen einer Handvoll Kiesel.

Inzwischen ist ein Teil der Herde ins Wasser gegangen. Und als wir gegen 0430 h ablaufen, schwimmt etwa ein Dutzend Walrosse hinter uns her -es scheint ihnen Spaß zu machen. Ein lustig anzuschauendes Völkchen, das fortgesetzt auftaucht, mit langen Zähnen uns nachschaut und dann wieder wegtaucht.

Daß wir Moffen erreichen konnten, verdanken wir dem günstigen Umstand, daß das Packeis (norw. baksen) weit nach Norden zurückgedrängt war. So haben wir das Leber- oder Kleber- oder Libermeer, wie man es einstens nannte (leberen, libberen = gerinnen) nicht zu Gesicht bekommen.

Nun geben wir Vollgas mit Südkurs auf das etwa 25 km entfernte GRAHUKEN zu (=grauer Hang; wegen des dort anstehenden grauen Sandsteins). Bei nur geringer Bewölkung, Sonne von achtern, prächtige Gebirgsketten voraus und nur leichtem Seegang ist es eine herrliche Fahrt. Und der so erfolgreiche Besuch Moffens -es war der 13. August und ein Freitag dazu- wird mit einer Flasche Bier gefeiert: "Skol"! - Und wie es auf See üblich zu sein scheint: mit dem Messer geköpft, werden die Flaschen über Bord geworfen.

Vor GRAHUKEN kommt frischer Ostwind auf. Das Boot schaukelt ganz munter. Erst am Eingang des WOOD-Fjordes beginnt Glattwasser, in dem kleine Eisberge treiben. (Der Name des Fjordes leitet sich von hout = wood = Driftholz ab.)

Wir erkennen am Ostufer auf einem breiten, ebenen Küstenstreifen der sich vom Kap südwärts erstreckt, bald die Hütte, in der einst Hermann RITTER überwintert hat.

Der Oesterreicher Ritter, ein abenteuerlich veranlagter Naturmensch, Handelsschiff-Kapitän und Pelztierjäger, hatte schon als ganz junger Kerl an einer Expedition des Fürsten Albert I. von Monaco -Querung vom Bell- zum Store-Sund- teilgenommen, überwinterte erstmals 1931/32 zusammen mit dem Glaziologen M. Schwarzlose bei Ny-Alesund und dann 1933-1936 bei Grähuken, dabei einmal (1934/35) mit seiner Frau Christiane. Diese hat ihr Erleben dieser Zeit fesselnd in ihrem Buch "Eine Frau erlebt die Polarnacht" geschildert. Ritter war dann 1942 Führer eines deutschen Wettertrupps in Ostgrönland, der 1943 in Gefangenschaft geriet. Nach dem Krieg war er wieder Handelsschiff-Kapitän in Süd-Amerika. Er starb 1969 in Osterreich.

0700 h ankern wir vor der Hütte und frühstücken. Grindhaug und Mork gehen an Land. Da die Bewohner der Hütte trotz Klopfens nicht reagieren, legen sich die beiden in ihren Schlafsäcken am Strand, wir im Boot zum Schlafen nieder.

Es mag gegen 1000 h gewesen sein, als auch wir ans Ufer geholt werden und uns umschauen können.

Weil bewohnt und in wirklich dauerndem Gebrauch, vermittelt uns diese Hütte einen umfassenden Eindruck, wie es in und um eine Fangstmannhütte herum aussieht. Etwa 3,5 x 5 m im Geviert und gut mannshoch, ist die Holzhütte allseits von Dachpappe beschlagen. Ein kleiner Windfang und ein Häuschen mit Herz sind angebaut. Auf mehreren Kohlsäcken davor lagert angeleint ein friedlicher großer Hund. Wird er freigelassen, hindert ein Holzstück, das an einem Strick zwischen den Läufen hängt, ihn davonzulaufen, falls -wie so oft- Rentiere oder auch Füchse in der Nähe sind. Ein Stapel von einigen Säcken Salz dient zum Konservieren von Fleisch und Fellen erlegter Tiere. Seehundfleisch, da nicht wohlschmeckend, nur für den Hund, wird winters in einem stabilen Holzbunker gelagert. An der Hausrückwand lehnt ein Holzrahmen, in dem ein sehr großes Robbenfell zum Trocknen aufgespannt ist. Ringsum ein buntes Durcheinander: Hackeklotz, Sägebock, Kannen, Kanister, Bretter, Fäser, ein snowscooter, eine Selbstschuß-Fuchsfalle.

Endlich erscheinen auch die Hüttenbewohner: Steinulf Smith-Meyer, ein Student, der hier geologische Studien treiben will, und sein Mädchen, Marit Karlsen, Tochter eines Reeders in Brandal. Beide so knapp über die Zwanzig. Sie wollen hier überwintern, und die Kosten durch den Verkauf von Fellen der frei jagdbaren Füchse (pro Stück zwischen 50.- und 300.-DM) und Seehunde vermindern.

Wir dürfen das Innere der Hütte besichtigen: Hinter dem kleinen Flur ein Verschlag für die Vorräte; daneben eine zweifenstrige Kammer mit zwei Schlafstellen, Tisch und Sitzgelegenheiten, die Wandregale vollgestopft mit allem Möglichen; großes Rundfunkgerät, unter der Decke hängend zwei Gewehre, viele Bücher, dabei ein Lexikon und, ganz neu als Geschenk der kürzlich angelaufenen Segeljacht "Hasko", die Neuauflage des Buches der Christiane Ritter! Marit wird es lesen. Sie kann etwas Deutsch.

Als Besonderheit, deren Bedeutung die beiden aber wohl noch kaum erkannt hatten, zeigten sie uns ein Paar Schi. Sie hatten es erst kürzlich gefunden. Offenbar Escheholz, verblichen grau, ohne Spitzen, aber mit Firmenschild: "Sporthaus Schuster, München". Mit Sicherheit sind das Schi gewesen, die vor 50 Jahren hier Ritter benutzt hat!

Nach Eintragung ins Gästebuch verabschieden wir uns und nehmen Post mit.

Die Lage der Ritterhütte am Eingang des Wood-Fjordes ist sehr schön. Von der etwa 5 m hohen, nahezu ebenen Küstenterrasse sieht man nach Westen hin über den etwa 7 km breiten Fjord den dunklen Streifen des flachen Rentierlandes, das etwa 20 km² groß ist. Hinter dem Haus wölben sich dunkle, von schrägen Schneestreifen durchzogene Berge auf, in die oben ein breites Firnfeld eingebettet liegt.

Kurz nach 1200 h legen wir ab, um weiter in den Wood-Fjord einzufahren.

Nach Norden hin ist es wolkenlos, dagegen von Süden her zieht Bewölkung auf. Die See zeigt ganz leichte Dünung.

Eine Stunde später treffen wir das Kajütboot des Pfarrers Jannsen aus Longyearbyen. Mit ihm hatten wir schon vorher Sprechverbindung. Er ist Junggeselle, hat in Lyb am wenigsten zu tun, soll aber beinahe der bestbezahlte Einwohner sein. Deshalb wohl kann er sich dieses nicht ganz billige Luxusboot, das so seine 19 Knoten läuft, leisten. Mit Freunden ist er beim Fischen. Und ein schwedischer Kameramann möchte gern Eisbären vor die Linse haben.

Nach halbstündigem Schwätzchen tuckern wir weiter.

Plötzlich kommt Spannung auf. Mork hat mit dem Glas einen Seehund auf einer größeren Eisscholle (icefloe, isflak) entdeckt. Da -wie man sagt- der Fischbestand durch die Robben zu stark vermindert wird, dürfen sie hier ohne Einschränkung gejagt werden. Schon steht Grindhaug mit der Winchesterbüchse mit Zielfernrohr (Munition: Federal 300 Winchester 180 grain 308 B. Soft point. Eye shock bullets) bereit. Mork steuert bei sehr ruhigem Wasser langsam von vorn auf den Seehund zu. Der Schuß fällt, der Seal schreckt hoch und springt ins Wasser. Weg ist er! Doch wenig später taucht sein rundes Köpfchen hinter uns auf. Der nächste Schuß trifft. Das Wasser ist blutrot. Rasch geht Grindhaug ins Gummiboot, um die Beute zu packen, ehe sie versinkt, was schnell gehen kann, wenn der Seal nicht genügend Fett angesetzt hat. Dann wird an der nächsten Eisscholle angelegt. Nach einem Knüppelschlag, der die letzten Lebensreflexe beendet, wird der Seal mit vorsichtigen Schnitten enthäutet. Das nicht schmackhafte Fleisch bleibt für Vögel und Bären zurück; nur die Leber wird mitgenommen. Das Fell (skin) wird beidseitig mit Dieselöl gesäubert und in einem Plastikbeutel im Beiboot verstaut. -Weiter! Alles hat nur eine halbe Stunde gedauert.

Bei fast ölig-glatte See und Südwestkurs liegen unter stimmungsvollem Wolkenhimmel die Gipfel und Gletscher des ROOS- und WIDERØE-Fjella, die zwischen dem südlich verlaufenden BOCK-Fjord und dem westlich verlaufenden LIEFDE-Fjord bis etwa 1200 m ansteigen.

(TL=7° / TW=6°C)

(Die Fjorde und Berge wurden benannt nach dem deutschen Kapitän Franz-Karl von Bock (1876-x), der hier 1907 zusammen mit Graf Poninski stereografische Aufnahmen machte, was von dem deutschen Journalisten und Svalbardforscher Theodor Lerner arrangiert worden war. Und "Liefde" entstammt wohl einem Schiffsnamen "de Liefde" = die Liebe. -Adolf Wilhelm Roos (1824-95) war schwedischer Postmeister).

Nun fahren wir die Mitte des Liefde-Fjordes entlang. Hier ist das Wasser bis zu 200 m tief, während es steuerbords zum Rentierland hin ganz flach wird mit vielen Inseln.

1600 h. Plötzlich erneut Spannung! Mork und ich haben gleichzeitig durch das Glas weit voraus einen Eisbären auf einem kleinen Eisberg gesichtet!

Wir halten drauf zu. Der Bär geht ins Wasser, schwimmt landwärts. Wir umkreisen ihn und den Eisberg. Er kehrt um, versucht, wieder auf das Eis hinaufzukommen, rutscht aber ab. Prustend schwimmt er nervös hin und her. Als es uns nach drei Umrundungen in 20-30 m Abstand nicht gelingt, ihn für Fotos in voller Lebensgröße oben auf dem Eisberg zu gewinnen, lassen wir ihn in Ruhe und drehen ab.

Schon 20 Min später erneut Spannung. Seehund voraus. Schuß. Seal schreckt hoch, springt ins Wasser. Weg! Aber vom leicht schwankenden Boot zu schießen und zu treffen...

Inzwischen haben wir im Liefde-Fjord die SÖRDALS-Bucht (Südtal-B.) erreicht. Sie liegt an der Südküste des Rentierlandes, dort, wo das flache Land aufhört und die Höhe des SOBRA-Fjell bis über 400 m ansteigen.

Wir gehen an Land, stellen aber, nachdem wir auf einen Hügel gestiegen sind, fest, daß wir erst auf einer Insel sind. Was sich hier beim Überlebenskampf der Tiere alles zugetragen hat - dafür sind einige Fundstücke noch stumme Zeugen: ältere Stücke vom Geweih und Rückgrat eines Rentieres, daneben ein Vorderlauf, frisch gerissen. Sehr wahrscheinlich, daß es "unsem Bär" von vorhin, der hier vielleicht sein Revier hat, zur Nahrung gedient hat.

Doch dann landen wir kurz vor 1700 h an der richtigen Stelle, auf dem Festland der Sördals-Bucht. Über moorigen Boden mit dürftigem Bergmohn, am Strand wieder von Seeschwalben angegriffen, steigen wir den Hügel hinauf und stehen vor dem Grab Knoespels, des Leiters des Wettertrupps "Kreuzritter". Knoespel verunglückte bei der Auflösung der Station im Juni 1944 ganz in der Nähe, in einer Fangstmann-Hütte, durch eine Sprengladung tödlich.

Das Grab: ein flacher Hügel mit Randsteinen, ein Holzkreuz. Daran ein Blechschild mit der Inschrift: "1939. Hier ruht Hans-Robert Knoespel, geb. 7.8.1915, gef. für Großdeutschland 30.6.1944". Einige Kunstblumen, die wetterbeständig sind, werden niedergelegt. Wir verharren in stillem Gedenken.

(Knoespel war auf den Gütern seiner Eltern in Schlesien aufgewachsen, war Falkner, und hatte Rossitten, den Vogelvater Prof. Dr. Diehnemann besucht. 1937 hatte er kleinere Fahrten nach Finnland, Lappland, Schottland und Island unternommen. Vom Mai bis September 1938 war er in Grönland und holte "Grönland-Falken" auf seine Station "Goldhöhe" im Riesengebirge. 1940 meldete er sich freiwillig zum Marine-Wetterdienst und wurde, zusammen mit Dr. Drees, Leiter des Wettertrupps "KNOSPE", der vom 15.10.1941 bis 23.8.1942 in Signehamn im Lillihöök-Fjord, wo wir vor wenigen Tagen gewesen sind, stationiert war.)

Wir fanden es achtens- und dankenswert, daß das Grab dieses kaum 29 Jahre alt gewordenen Deutschen, einst ein Feind, dennoch in Ordnung gehalten wurde und wird - insbesondere wohl von der Angehörigen des Osloer Polar-Institutes, Frau Barr.

Nach dem ersten Erkundungsgang versammeln sich alle am Strand zum Abendessen: Suppe mit Fleischklößen, Wurstbrote, Bier.

Als während des Essens ein Seal neugierig seinen Kopf aus dem Wasser hebt und durch unser Pfeifen einer Melodie weiter ange lockt verharret, ist es um ihn geschehen. Vom Schuß Grindhaugs tödlich getroffen, versinkt er, wird aber bald vom Gummiboot aus gefunden. Ein Mordsbrocken: er wird auf 8 Zentner, sein Fell allein auf 1 Ztr geschätzt!

Nach dem Abendessen macht sich Grindhaug an das Enthäuten seines Seals, während Selinger und ich losziehen, um die Reste des "Kreuzritter"-Lagers weiterhin zu untersuchen. Die Reste der automatischen Wetterstation, meist nur angerostete eiserne, 1 m große zylindrische Behälter, setzen wir so zusammen, wie sie einstmals gestanden haben. Dazu wird das Überbleibsel des Funkmastes gestellt.

In den Trümmern des ehemaligen Lagers läßt sich nichts finden, was von Bedeutung wäre.

Dann ziehen Selinger und ich, mit Funksprechgeräten versehen, los mit dem Ziel, an der Lagune vorbei bis zu der Fangstmannhütte zu gehen, wo 1944 Knoespel tödlich verunglückte.

Es ist ein anstrengendes Laufen, am Strand und über moorige oder moosige Tundra.

Plötzlich sehen wir, wie in der Ferne des Tales ein helles Etwas rasch von links nach rechts läuft ! Ein Bär ? Ein Ren ? Wir sind ohne Waffen ! Mit dem Glas können wir aber dann zu unserer Beruhigung feststellen: es ist ein rasch trabendes Ren.

Unser Marsch wird dann aber gestopt. Ein Fließchen, das von den Bergen herunterkommt, ist zwar in viele Arme aufgegliedert, aber die stärksten sind so tief, daß unsere nur wadenlangen Gummistiefel nicht ausreichen, sie zu durchqueren. Wir sind zur Umkehr gezwungen und haben die Fangstmannhütte nicht einmal ins Blickfeld bekommen. Vielleicht steht sie auch gar nicht mehr.

Per walkie-talkie können wir mit dem letzten Saft unserer Batterien unser Boot verständigen, das uns abholen soll, damit wir den mühsamen Rückweg ersparen. Aber es braucht von seinem Liegeplatz bis zu uns fast eine Dreiviertelstunde ! Es war vorübergehend, ohne daß wir es erkannt haben, in dem sehr flachen Küstengewässer auf Sand aufgelaufen !

2315 h sind wir alle wieder an Bord vereint. Wir fahren zum ursprünglichen Landeplatz zurück. Nach kurzem Mitternachtsdinner gehen Grindhaug und ich nochmal an Land, um uns wieder mal waschen und vorsorglich in Ruhe ein dringliches Geschäft erledigen zu können. Dann verzieht sich jeder in seinen Schlafsack. Moll und ich schlafen im Bug, Selinger, Grindhaug und Mork auf den Seitenbänken und am Boden.

So endete der Freitag, der 13. August 1982. Er brachte uns überraschend viele Erlebnisse: in Mofen die Walrosse; die Ritterhütte; die Seal-Jagd, die Begegnung mit einem Eisbär !

Es soll Leute geben, die seit Jahren vergeblich hoffen, mal Walrosse oder mal einen Eisbär zu Gesicht zu bekommen. Und wir hatten das Glück, an einem Tag alles sehen und fotografieren zu können !

10. Tag 14.8.82 (Sa)

Um 0600 h kriechen wir nach fünf Stunden Schlaf gut ausgeruht aus unseren Schlafsäcken. Gleich darauf wird der Anker gelichtet und ab geht's aus dem Liefde- in den Wood-Fjord zurück.

Meine Prognose vom Vorabend hat sich bestätigt: es ist wolki-ger und dazu windiger geworden. (TL= 4° C)

Im Fjord ist es offenbar Nordostwind, Stärke 4-5. Es gibt Wellenberge von gut einem Meter, Brecher von vorn und eine wilde Schaukelei. Grindhaug hat am Steuer schwer zu tun. Um in ruhigeres Fahrwasser zu kommen, halten wir uns nach Lee an der Ostseite des Fjordes. Um erstmal etwas zu rühen, ankern wir 1000 h in MUSHAMNA (norwegische Übersetzung des älteren Namens Muyshaven = Maushafen). An Land wird das "Geschäftliche" erledigt und vor allem Trinkwasser besorgt, dann an Bord gefrühstückt.

Nach dem Auslaufen aus dem Wood-Fjord geht's um VELKOMSTPYNTEN (=welcome point, so 1614 von Fotherby genannt, der zusammen mit Baffin im Auftrag der englisch-russischen Handelsgesellschaft die Nordost-Passage nach China suchte und hier öfters rastete) herum auf Westkurs, im großen Abstand längs der Nordküste des Rentierlandes.

Jetzt haben wir schwere Windsee, noch schlimmer als vorher im Woodfjord. Der Wind kommt jetzt anscheinend aus Nordwest, hat so etwa 5 Beaufort. Zusammen mit der Dünung gibt es oft Kreuzseen, und das Boot plautzt mit Krachen in die Wellentäler. Grindhaug hat am Steuer schwer zu tun, drosselt manchmal sogar die Fahrt, um die Wellengebirge auszufahren. Unser Schlauchboot tanz wild auf den Heckwellen hin und her. Merkwürdigerweise bleibe ich (trotz oder vielleicht gerade wegen meines verkürzten Magens) völlig fit und munter; die wilde Schaukelei macht mir nichts aus, während es dem einen etwas schwummerig in der Magenegend wird und der andere recht blaß aussieht. Aber es kommt nicht zum Äußersten, die Fische warten vergebens. Und schließlich machen Sonnenschein und der Blick auf das tiefblaue, schäumende Meer und ferne Gebirge und Gletscher alles erträglicher und muntern auf.

Immerhin geht das so, reichlich bewegt, etwa drei Stunden lang mit etlichen Kilometern Abstand von der Nordküste des Rentierlandes, bis wir BISKAYERHUKEN und bald danach, so etwa 1600 h, den Eingang des RAUD-Fjordes (Räud- oder Red-Fjord = Roter Fjord wegen des roten Devon-Gesteins) erreichen. (TL=5,5 C)

Voraus wird die zur Gruppe der Nordwest-Inseln gehörende Insel Klovningen, rechts davon das kleine flache Risen-Eiland sichtbar.

Schon auf dem allerletzten Teil der Strecke war die See etwas ruhiger geworden. Jetzt mit Südkurs im Raudfjord, haben wir völlig glattes Wasser. Es ist weiterhin sonnig.

Zur Linken liegt schließlich ein flacher, dunkler Hügel. Auf seiner Kuppe ein Steinmann und ein Holzkreuz. Gleich danach unten am Strand eine hellgraue Bretterbude: die Raudfjordhütte.

Das gegenüberliegende Ufer sieht ganz anders aus! Eine großartig gegliederte Hochgebirgslandschaft mit gewaltigen Gletschern, die im Meer enden.

Südlich unweit der Hütte gegen wir vor Anker und an Land. Es ist 1840 h, als wir es uns hier auf angeschwemmten Baumstämmen zum "Mittagessen" (Eintopf mit Wurst) und Kaffee bequem machen. Schließlich vertilgt ein Feuerchen - wie stets üblich - die Pappteller und -becher sowie die Bestecke aus Kunststoff.

Dann gehen Grindhaug und Mork, Netze im Rucksack, zu einem nahen Binnensee, um zu fischen. Aber bald kommen sie zurück - der See war ausgetrocknet. Nun macht sich Grindhaug daran, das Fell der zuletzt geschossenen Robbe weiter zu säubern. Es ist ein Prachtexemplar von beachtlicher Größe.

Nachdem wir schließlich unsere Anwesenheit an diesem Lagerplatz dadurch kundtun, daß wir auf einem Treibholzbrett mit Bleistift "German Svalbard Expedition 1982" eingekritzelt haben, wandern wir mit Mork zur Raudfjordhütte. Sie ist recht gut in Ordnung. Wahrscheinlich wird sie wohl auch deswegen in durchaus brauchbarem Zustand gehalten, weil sie den hier häufig ankernden Turistendampfern als Vorzeigeobjekt willkommen ist. Sogar ein Hüttenbuch liegt aus. Wir lesen darin:

"23.7.1982. 607 Passagiere der "Europa"(neu), 293 crew " und dann folgen seitenlang die Namenseintragungen; und noch eine Notiz ist zu lesen:

" R 13/82 : Nach einem kleinen, aber ernstem Brand an Bord haben wir glücklich Spitzbergen erreicht".

Nun tragen selbstverständlich auch wir uns ein und schließen uns damit u.a. russischen und polnischen Expeditionen dieses Jahres an.

Dann folgen wir Mork, der uns schon von weitem auf etwas Besonderes aufmerksam macht, den Hüttenhügel hinauf. Immer über grobe Blocksteine mit Moospolstern dazwischen hinweg.

Und da ist rd. 200 m am Hang des Hügels ein Grab. Größere Steine; Bretter wie von einem ungefügten Sarg. Unter einem Brettchen ein Totenschädel. "Adam, wer warst Du ?" , möchte man fragen. Ein Waler ? Ein Fänger ? Ein Schiffskoch oder ein Kapitän ? Ein Holländer, Engländer oder gar ein Deutscher ? - Die Steine geben keine Antwort.

Wir verdecken den Schädel wieder mit dem Brettchen, das von irgendeinem Segelschiff stammen mag, und steigen zum Gipfel hinauf.

Ein Holzkreuz erinnert an den hier wahrscheinlich begrabenen "Skipper Mathäus aus Tromsö". Die Zeitangabe ist leider nicht mehr zu entziffern. Daneben ein großer Steinmann, errichtet in neuerer Zeit von Besuchern aus aller Welt.

Weit unten liegt die Raudfjordhütte, dicht dabei eine größere Lagune. Im Hintergrund der Raudfjordgletscher, ringsum prächtige Hochgebirgslandschaft.

Wir steigen hinunter zu unserem Boot, legen gegen 2130 h ab und stehen eine Dreiviertelstunde später vor der langen Wand des Gletscherabbruchs, die etwa 20 m hoch ist.

Auf dem Wege dahin verdankt eine Robbe einem Fehlschuß ihr Leben. Ein weiterer Gewehrschuß gegen die Eiswand hat einen mehrfachen Widerhall zur Folge, ohne daß von der getroffenen Eissäule etwa abbricht. Das besorgt später ab und zu die Natur allein: mit einigem Krachen stürzt ein Eispfeiler zusammen, das Meer spritzt auf, ein kleiner Eisberg schwimmt davon, der Gletscher hat "gekalbt".

Beachtlich ist das riesige "Gletschertor". So etwas findet man in den Alpen bei jedem Gletscher. Und da strömt dann mehr oder weniger kräftig das durchgesickerte Schmelzwasser heraus. Bei den Gletschern Spitzbergens dagegen, eben weil sie zumeist bis ins Meer hineinreichen, habe ich ähnliches wie hier noch nicht gesehen - aber da ist wohl meine Erfahrung und Ortskenntnis nicht ausreichend genug.

Gegen 2230 h landen wir am Ostufer des südlichen Endes des Raudfjordes, in der östlichen Bucht, die KLINKOWSTRÖM-Bucht heißt, nicht weit entfernt vom Gletscherabbruch. (Klinkowström war etwa 1871 zusammen mit G. Nordenskjöld und de Geer im Eisfjord tätig.)

Jetzt ist unsere Aufgabe, das Depot, ein Außenlager des Wettertrupps "Kreuzritter", der 1943/44 jenseits der Berge im Liefdefjord stationiert war, zu finden.

Selinger, weit voran, und ich, klettern die uralte Seitenmoräne hinauf und suchen. Zwischen Berghang und Moräne ist ein kleines schmales Tälchen entstanden. Hier fließt Süßwasser, das immer die Voraussetzung für die Anlegung eines Lagers ist, auch wenn es nur für kurze Zeit mal in Anspruch genommen werden soll. Und tatsächlich - nach einiger Zeit stößt Selinger auf das einstige Lager. Zwar ist er nicht der erste nach dem Krieg an dieser Stelle, denn der Augenschein zeigt, daß schon andere dieses einstige Depot gefunden haben müssen und mitgenommen haben, was noch brauchbar war. Jedenfalls finden wir an einer Stelle, wo das Flößchen zwischen Berghang und Moräne von einem riesigen Felsblock klammähnlich eingeeengt und versperrt wird, auf dem Moränenrücken: einen Kasten mit einigen hundert, stark verrosteten deutschen Gewehrpatronen, Zeltreste, -heringe und -knebel, einen Holzschlägel für den Zeltaufbau, Lederreste eines Rucksacks. Dazu Kanister, die Waschpulver enthalten und Konservendosen. Als wir letztere am Strand öffnen, stellen wir darin breiig gewordenes Brot fest, aber auch Büchsenmilch und Ölsardinen, die nach Ansicht unseres Arztes Dr. Moll im Notfall durchaus noch genießbar gewesen wären. Nach 40 Jahren !

11. Tag 15.8.82 (So)

Hinreichend befriedigt von unserem Erkundungsergebnis geht's zum Strand zurück und an Bord. Ein kleiner Eisberg reizt uns, ihn vom Boot aus zu besteigen und uns darauf fotografieren zu lassen.
(TL=5,5°C, TW=5,5°C)

Dann geht's gegen 0100 h den Raudfjord wieder nördlich hinaus. Das Wetter ist gut: sonnig und paar Cirren.

Kurz vor der nördlichen Ausfahrt liegt zur Linken der CHAVREAU-Gletscher, und daneben ein rundlicher, rötlicher Berg, der dem Fjord vielleicht zu seinem Namen verholfen hat.

Bald danach folgt auf der westlichen Seite des Raudfjordes der SMITH-Breen, links von einem Steilen Berg mit weißer Firnkappe flankiert. Eine hochalpine Landschaft !

Gegen 0200 h lege ich mich im Bug zum Schlafen hin. Wollte 0300 h geweckt werden, was aber nicht geschah. Erst gegen 1200 h werde ich wieder munter. Und da sind wir inzwischen schon im VIRGO-Hafen an der Nordküste der Dänen-Insel angelangt.

("Virgo" war der Name des Schiffes, auf dem Andrée 1896 hier anlegte.)

Da wir die Nordwest-Inseln bereits vier Tage vorher kennengelernt hatten, habe ich also nichts Besonderes verpaßt.

Gegen 1300 h sind wir in einer steinigen Bucht, vor der eine kleine Insel mit Hütte liegt, an Land gegangen. Man kann sich mit dem sehr salzigen Meerwasser mal die Zähne putzen und etwas waschen, bevor man sich das Mittagsmahl (Spiegeleier, Wurstbrote, Kaffee) einverleibt.

Gegen 1400 h wandern wir -zunächst über grobes Blockwerk kletternd- um die Bucht herum zum ANDREE-Platz (Virgo-Hafen). Je näher wir dem historischen Platz, wo am 11. Juli 1897 die Schweden August Salomon Andrée (Ingenieur), Nils Strindberg (Physiker) und Knut Fraenkel (Ingenieur) mit dem Ballon "Oernen" (=Adler) zu ihrem Flug Richtung Nordpol starteten, kommen, finden sich Trampelpfade. Offensichtlich ein viel besuchter Ort.

An einem großen Felsblock eine runde Plakette:
1897 DANSKÖN 1973

ANDREA ÖVER ARCTIS

in der Mitte drei Männer und der Ballon mit den Schleppseilen.

Ein Stück weiter: ein riesiger Anker auf einem aus Blöcken zusammengesetzten, gut zwei Meter hohem Quader. Auf einer Platte steht:

" In minne of Andrée-Expeditionen 1897 rest af besättningarna på HMS Elsnappen den 30. August 1958" (= zur Erinnerung .. errichtet von der Besatzung..)

Und auf einem kleinen Obelisk neben den Resten von Andrées Wohnhaus eine Platte mit schwedischer Inschrift:

"Här upstego 11.7.1897 med svenska ballonen Örnen för att söka Nordpolen A.Andree, N.Strindberg, R.Fraenkel"

Die halbkreisförmige Einbuchtung ist ein einziges großes Trümmerfeld: in Strandnähe die Basis eines Holz- und eines Steinhauses; im kesselförmigen Talgrund Holztrümmer der Ballonhalle; Eisenhaken als Erdanker; zerborstene Keramikrohre, verrostete Eisentonnen, in denen die Säure (höchstkonzentriert, und daher das Eisen nicht bzw. noch nicht angreifend!) zur Herstellung des Wasserstoffgases transportiert wurde; Berge von Eisenspänen.

ANDRÉE (1854-1897) hatte zusammen mit Malmgreen und Ekholm die schwedische Station auf Kap Thorsden/Eisfjord während des ersten Internationalen Polarjahres 1882/83 betrieben, hatte Erfahrung mit wissenschaftlichen Ballonfahrten und war seit 1884 Chefindgenieur des schwedischen Parlamentes. Von seiner Vorstellung einer zeitweise bis zum Pol beständigen Südströmung konnte er weder von Otto Sverdrup, der gerade von einer Reise mit der "Fram" zurückkam, noch von seinem früheren Kameraden, dem Meteorologen Ekholm (der deshalb auch von dem Unternehmen zurücktrat) abgebracht werden. Geländemäßig war Virgo-Hafen als Startplatz relativ günstig. Der Talkessel ist nach Norden offen, im Süden aber mit einer sattelähnlichen Einsenkung im Verlauf eines einmündenden Tales nur halboffen.

Obgleich beim Start eine Windbö den Ballon an die Holzwand des Ballonhauses drückte und einen Riß verursachte, eine weitere Bö dann die Gondel ins Wasser drückte, so daß Ballast abgeworfen werden mußte und der Ballon plötzlich steil aufstieg, wurde der Flug fortgesetzt. Da die unteren Zweidrittel der Schleppseile vom höckerigen Packeis abgerissen wurden, stieg der nicht mehr steuerbare Ballon in zu große Höhen. Nebel- und Schneeniederschläge machten ihn so schwer, daß er wiederholt aufs Eis aufschlug. Nach drei Tagen ließ man das Gas ab und notlandete auf $83^{\circ}N$ $31^{\circ}E$ auf dem Eis. Zu Fuß erreichte man am 5. Oktober 1897 die Insel HVITÖY, rd. 100 km östlich des Nordostlandes. Hier starben Fraenkel, dann Strindberg, zuletzt am 17. Oktober 1897 auch Andrée. Ob durch Erfrieren, Trichinose, CO-Vergiftung oder Suicid ist ungeklärt. Das Todeslager wurde erst am 6. August 1930 von dem Geologen Dr. Gunnar Horn auf dem Robbenfänger "Bratvaag" gefunden. Notizen und Fotoplatten ließen die "Rekonstruktion des unglücklichen Ausganges des Unternehmens zu. -Letztlich war wohl der übertriebene Ehrgeiz Andrées, die Leistungen des Norwegers Nansen zu überbieten, die eigentliche Triebfeder, den Flug trotz aller, schon beim Start aufgetretener Schwierigkeiten fortzusetzen.

Fast zwei Stunden lang durchwandern wir kreuz und quer dieses Gelände. Selbst die Trümmer und Überreste lassen noch ahnen und spüren, wie groß hier vor fast hundert Jahren Begeisterung und Anstrengung gewesen sein müssen, um den Pol zu erreichen.

Bei warmem Wetter - 9°C statt der üblichen 5°C - gehen wir schließlich zum Strand hinunter. Dort zeugen drei auffällige Erdhügel davon, daß auch hier vor 200 oder 300 Jahren Ofenanlagen der holländischen Walfänger gestanden haben, um den Walspeck zu Tran zu verarbeiten. Grindhaug und Mork kommen mit dem Boot und nehmen uns hier an Bord.

Wir setzen jetzt über zum Südostende der AMSTERDAM-Insel, dem HOLLANDERNES, wo einst - ab 1619, nachdem 1612 der Walfang begonnen hatte - in der Sommerstadt SMEERENBURG, der "Transtadt", sich ein reges Leben und Treiben abgespielt haben soll.

Die Holländer sollen jedes Jahr an die 300 Schiffe nach hier, den "Goldminen des Nordens", entsandt haben, um Tran zu gewinnen. 1500 Menschen sollen hier inmitten von Wohn- und Wirtshäusern, Werkstätten und sogar einer Kirche alle möglichen Gewerbe - darunter auch das leichteste der Welt - betrieben haben.

Außer Deutschen, Franzosen, Dänen und Norwegern waren die Engländer die stärksten Konkurrenten der Holländer. Zwischen beiden sollen regelrechte Schlachten stattgefunden haben. Einige hundert Tote hat man dann auf der DEADMANSÖY, einer kleinen Insel im DANSKE-Sund zwischen Amsterdam- und Dänen-Insel sowie auf der flach auslaufenden Amsterdam-Insel begraben. Hier auf dem Hollandernes ruhen auch die in Smeerenburg gestorbenen.

Aber schon 1671 war Smeerenburg nach dem Bericht des Botanikers und Arztes Friedrich Martens wieder verlassen und verödet. Die Wale, in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts zu Zehntausenden harpuniert, waren bis 1660 bereits so dezimiert worden, daß sich der Walfang im hohen Norden nicht mehr lohnte. Bereits Ende des 17. Jahrhunderts sollen die Wale bei Spitzbergen fast ausgerottet gewesen sein.

Wir laufen von Westen her die Südspitze des Hollandernes an. Fern, am jenseitigen Ufer des Smeerenburgfjordes, fließen prächtige Gletscher ins Meer: KENNEDY-, FRAM- und SELLSTRÖM-BREEN (von links nach rechts, N → S).

Der Strand von Hollandernes ist mit Treibholz übersät. Auf der Südspitze steht eine Hütte und eine Holzbake. Viele Hügel, auf denen Trankocher gestanden haben, sind noch recht gut erhalten. Aus Holland hat man offensichtlich Schamotteziegel mitgebracht. Sie sind miteinander verbacken durch ein pechschwarzes, stinkiges Konglomerat, entstanden aus Sand, Kiesel und Ölsud.

Auf der flachen Halbinsel treffen wir auf einem See etwa zwei Dutzend Nonnengänse ("Weißwangengänse"), die "Vitkindadgäs": weiße Wange, schwarzer Hals, Flügel bräunlich gefleckt bis gestreift. Sie sind offenbar im Federwechsel und daher nicht flugfähig. Selbst ein Pistolenschuß hat nur zur Folge, daß sich einige aufrichten und mit den Flügeln schlagen, ohne hochzukommen.

Über moosigen, sumpfigen, aber auch steinübersäten Tundraboden mit kleinen Blümchen stapfen wir den flachen Hügel des Hollandernes hinauf.

Stellenweise sind kleine Friedhöfe mit Einzelgräbern, durch Steine umgrenzt, andeutungsweise zu erkennen, durch Nachforschungen aus neuerer Zeit auch markiert.

Schließlich kommen wir an der Nordseite der Halbinsel, dort wo sie wieder zum Smeerenburgfjord abfällt, zu einem großen Steinhäufen, einem Monument der Holländer. Es ist ein Massengrab, das 1906 Königin Wilhelmine der Niederlande durch den Kreuzer "Friesland" anlegen ließ.

Zwei aus ihren zementierten Halterungen gerutschte Tafeln besagen, nur schwer leserlich:

In memoriam
Spitsbergen or Niau Land outdeckt
tot 79 28 30^{tt} N Breedte
dvor de Hollanders.

Hier overwinteren 1633-34

Jacob Seegersz
en zes anderen.

Hier overwinteren en stierven 1634-35

Andries Jacesz
van Middeburg
en zes anderen.

Und auf der 1906 hinzugefügten Platte:

Hr. Ms. Friesland herstelle den Graven en 1906 oplast
von de Koningen der Nederlanden.

Befriedigt, viele Trankochanlagen, Grabstätten und schließlich das Massengrab gesehen zu haben, kehren wir zu unserem Landeplatz zurück. Über einer aus Steinen errichteten Herdstelle werden Würstchen an Holzspießen gegrillt und mit Kartoffelbrei verzehrt. Ein Bier löscht den Durst.

Gegen 1915 h laufen wir westwärts durch den Danske-Sund aus.

Durch das SÖRGATT hindurch gibt es nochmals einen großartigen Blick auf die hochalpinen Gebirgsketten des Ostufers des Smeerenburg-Fjordes.
(TL= 6°C, TW=5,5°C)

Grindhaug und Mork haben zunächst die Absicht, unsere Weiterfahrt zum Magdalenen-Fjord, wo wir nach einem an der Moräne des Waggonway-Gletschers im Kriege für "Kreuzritter" angelegten Depot suchen wollen, bei einem Binnensee am Westufer der Däneninsel zum Fischen kurz zu unterbrechen. Sie wollen dort im Süßwasser ihre Netze aufstellen, uns dann in den Fjord fahren und absetzen und zu ihren Netzen zurückkehren. Dann wollen sie uns im Fjord abholen.

Da ich aber auf Grund eines Ci, Cs-Aufzuges von Süden her - ein Tief südwestlich von Spitsbergen? - für den nächsten Tag (Mo), bei dem die Rückfahrt durch den Prins-Karls-Vorland-Sund bevorsteht, eine Wetterverschlechterung erwarte, wird der Fahrtplan geändert: vom Fischen auf der Dänen-Insel wird abgesehen. Wir laufen alle zusammen gleich in den Magdalenen-Fjord ein. (So wurde er 1807 von Kpt. Broke auf HMS "Chamon" nach Magdalene in der Bibel genannt; Barents soll ihn 1596 "Baye des dents" genannt haben).

Bei unserem Südkurs längs der Dänen-Insel sehen wir weit westlich von uns einen Dampfer (oder sind es zwei?), ebenfalls mit Südkurs. Zu unserer nicht geringen Überraschung treffen wir ihn am inneren Ende des Magdalenen-Fjordes, dicht östlich von GRAVENES, der "Gräberhalbinsel". ankernd wieder.

Es ist die "MAXIM GORKI". Ein Dampfer mit Russen ? Wir sind uns nicht ganz klar, wie wir uns verhalten sollen. Wir setzen die norwegische Flagge am Heck und steuern zunächst unter seinem, uns in unserer Nußschale mächtig wirkendem Bug hindurch zum Ende des Fjordes. Es ist 2120 h. Die Passagiere an Deck der Maxim Gorki stehen an der Reeling und winken uns zu. Ein merkwürdiges Gefühl, so plötzlich wieder so viele Menschen zu sehen. Sind es nur Russen ? Oder vielleicht auch Deutsche dabei ? Wir wissen es nicht und ankern erst mal vor der Schuttlunge nahe dem Waggonway-Gletscher (Doppelmoräne sieht wie waggonway = "Radspur des Teufels" aus).

Nur wenige Meter am nördlichen Hang ansteigend, stößt Mork sehr bald auf das gesuchte Depot. Es wurde vom U-Boot 355 vorsorglich für den Fall eines Rückzuges der Station "Kreuzritter" angelegt. Es besteht aber nur noch aus verrosteten Blechdosen und bietet nichts Besonderes. Das ist auch nicht verwunderlich. Denn an diesem Fjordende sind schon viele Expeditionen und Touristen an Land gegangen.

Daran erinnert ein Block mit der Inschrift: "TVN Expedition 20.6.-25.7.1975" mit Abzeichen (Touristenverein "Naturfreunde") sowie ein Holzpfehl mit der Einkerbung: "EWF Herisau 25.6.-8.7.1977" und darunter das Emblem der Schweiz.

Dieser Schuttstreifen war vor wenigen Jahren Schauplatz einer Tragödie. Eine österreichische Bergsteigergruppe wurde, während sie in mehreren Zelten schlief, von einem Eisbären angegriffen. Dieser zerfetzte ein Zelt und tötete und verschleppte Dr. Bernd Hubka (33) Diplomkaufmann und Assistent der Wirtschaftsuniversität Wien. Der Bär, offenbar ausgehungert, zerschlug auch einen Blechbehälter mit Wurst und griff weitere Personen an. Unverständlich, daß die Gruppe weder Sicherungsmaßnahmen (Stolperdrähte mit Warnschüssen) getroffen hatte noch - wie vorgeschrieben - Waffen bei sich führte.

Bevor wir schon gegen 2300 h wieder ablegen, macht uns Mork auf zwei Polarfüchse aufmerksam, die sich spielerisch den steilen, steinigen Berghang hochjagen. Dann fahren wir, wieder unterm Bug des Luxusdampfers hindurch, hinüber zur Halbinsel GRAVENES (=Gräberlandspitze) am Südufer des Magdalenenfjordes neben dem TRINITY-Hafen (Nach einer Schlacht zwischen englischen und holländischen Walern hat man hier etwa hundert Gefallene beerdigt).

Die MAXIM GORKI befördert fortgesetzt mit Barkassen Leute an Land und zurück, die auf dem flachen Land spazieren gehen, die alten Gräber der Walfänger, auf dem Hügel die Steinpyramide mit der Inschrift "Svalbardfarere 1600-1750, reist av den norske stat 1930" anschauen.

Sogar einen Landesteg hat man gebaut, denn es sind, wie wir bald beobachten können, neben allen möglichen Altersklassen sehr viele ältere Ehepaare, ja sogar gehbehinderte Menschen unter den Passagieren.

Auch wir dürfen den Steg benutzen. Aber Grindhaug fährt dann unser Boot doch noch ein Stück weiter und wirft Anker.

Zu unserer Überraschung sehen wir jetzt bei unserer Anfahrt eine auf einer hohen Stange gehißte blau-rote Flagge: "NUR - Neckermann-Reisen" !

✓ 18.7.1977

Natürlich werden wir bärtige Pensionisten in unserer Expeditions-kluft, kaum daß wir unserer Nußschale entstiegen sind, nicht nur angestaunt, sondern auch in Gespräche verwickelt. Denn die meisten Passagiere sind Deutsche; daneben einige Italiener und Russen. Es herrscht ziemlicher Trubel. Man hat eine Holzbude aufgestellt, wo Getränke ausgeschenkt werden. Am Fahnenmast sind Schilder angeschlagen: "Zum Südpol", "Zum FKK-Strand" u.ä!

Die Frau des Bordunterhalters, mit dem sich ein Gespräch entwickelt, besorgt uns ein Glas Glühwein und erzählt, daß man von Island komme und einen Sturm der Stärke 9 durchfahren habe. Man ist erstaunt, daß wir die große Reise nach Moffen in einem so winzigen Boot gemacht haben; und eine Dame interessiert sich besonders dafür, wie man denn ein so ungewöhnliches Unternehmen überhaupt arrangieren könne.

Es ist genau Mitternacht, als wir in unserem Schlauchboot wieder zu unserem Boot übersetzen und -vom Glühwein angenehm aufgewärmt- weiterfahren.

11. Tag 16.8.82 (Mo)

Während die Sonne im Norden etwa 5 Grad hoch steht, zieht von Süden her Bewölkung auf. Da auch der Luftdruck gefallen ist, muß schlechteres Wetter erwartet werden. Wir wollen deshalb ohne Zwischen-aufenthalt durchfahren. Die See ist bis auf eine leichte Dünung ruhig

Nachdem wir die MAXIM GORKI hinter uns gelassen haben, herrscht -vielleicht auch wegen des Glühweins- eine gehobene Stimmung an Bord, eine beinahe fröhliche Abschiedsstimmung, weil wir doch so schöne und erlebnisreiche Tage in großartiger Landschaft bei bestem Wetter einheimen konnten.

Gegen 0100 h sichten wir weit draußen im Westen einen roten Dampfer, der nordwärts dem Packeis (Bäksen) zustrebt. Es soll eines der 14 Schiffe der Hurlig-Rute sein: 10 versorgen die norwegische Westküste, 4 unternehmen Turistenfahrten zur Nordküste Spitsbergens.

Zwei Becher starker Kaffee sowie einige Kognaks (Hennessy) halten uns vorerst noch munter. Aber dann legt man sich im Bug und auf den beiden Seitenbänken im Schlafsack nieder. Nur der Skipper wacht. Bei nur leichter Dünung hat er nicht viel zu tun.

Gegen 0800 h erreichen wir Ny-Alesund. Wir legen am Pier an. Auf der Reede liegt bereits die MAXIM GORKI, die mit 20 Knoten doppelt so schnell ist wie wir in unserem Dieselboot und uns überholt hat, als wir schliefen. Sie hat für die etwa 90 km nur drei Stunden gebraucht, wir acht! Mit ihrer Barkasse "Saturn" sind kaum 20 Leute an Land gegangen, um sich den begehrten Poststempel zu holen. Mit dem Bootsführer, einem kleinen stämmigen Russen, haben wir eine angeregte Unterhaltung.

Wir bummeln nochmals durch die Siedlung, erwehren uns wieder der Angriffe der Seeschwalben und erfrischen und erleichtern uns im Polar-Institut, wo nun die Wasserleitung wieder in Ordnung ist.

Nachdem wir die mit Dieselkraftstoff nachgefüllten Kanister an Bord gebracht haben, machen wir es uns auf dem Landesteg bequem und bereiten das Mittagessen: Spiegeleier, Wurst- und Käsebröte, Tee.

Es ist bewölkt. Temperatur ca. 5°C. Die Sonne dringt nur schwach durch kleine Lücken. Aber die Sicht über den mit kleinen Eisbergen bedeckten Fjord hinein auf den Königsgletscher ist gut und darüber die rd. 1200 m hohen "Drei Kronen" und der "Dronning-Berg" (Köigin-Berg) sind wolkenfrei.

Gegen 1200 h fahren wir hinüber nach Ny-London auf der BLOM-strand-Halbinsel, wo man 1911 Marmorsteinbrüche unterhielt. Ein verrosteter Dampfbagger, Verladeanlagen, Bretterbuden ("Camp Mansfield"), von Expeditionen gelegentlich noch benutzt, verrottetes Dynamit, Trümmer: Kein schön er Anblick. Schon nach einer Stunde legen wir wieder ab. Die lange Fahrt den Kongsfjord hinaus und dann weiter durch den Forland-Sund beginnt.

12. Tag 17.8.82 (Di)

Im Prins-Karls-Forland-Sund haben wir bedecktes Wetter, zeitweise Regen. Die Schönheit etwa des Monaco-Berges, den wir vor Tagen bewundert haben, ist im Dunst versteckt. Die Untiefen bei Sarstangen werden aber trotz schlechter Sichtweiten ohne Zwischenfall durchfahren. Kurz nach Tagesbeginn - nach rd. 10 Std Fahrt - biegen wir in den Eisfjord ein.

Kap Linné schiebt sich unter dem grauen Himmel flach als dunkler Strich weit ins Meer hinaus. Von der Station "Radio Eisfjord" strahlt im Dämmerlicht das Leuchtfeuer. (TL=4°C, TW=2°C)

Da wir nicht zu nachtschlafener, wenn auch tagheller Zeit in Lyb einlaufen wollen, gehen wir 0130 h in "RUSSEKEILA" (von norw. keila = altdt. kel = narrow Bay = enge Bucht), das ganz nahe bei einem Binnensee und neben dem Kap Starostin, dicht östlich von Kap Linné liegt, an Land. (Ermil Iwan Starostin, gestorben 1826, Tierfänger vom Weißen Meer, bestbekannter Trapper der Russen, überwinterte 39mal, davon 15mal hintereinander ohne Spitzbergen zu verlassen).

Starostins Hütte ist verfallen, aber die Russen von Barentsburg haben vor fünf Jahren ein neues, stabileres Holzhaus errichtet. Es ist für die allgemeine Benutzung offen, geräumig, recht sauber, hat sechs Kojen und einen kleinen Vorrat an Lebensmitteln. An Starostin erinnern Fundstücke: Teile von Geräten, Werkzeug, Schuhe, sowie ein grüngoldenes Profilbildnis. Auch ein Gästebuch liegt aus.

Während Grindhaug mit mir als Ruderknecht schnell noch vom Schlauchboot aus die Netze im Meer auslegt und hinter uns die MAXIM GORKI gerade den Eisfjord verläßt, bereiten die andern in der Hütte das Frühstück: Suppe, Tee und ein kräftiger Schluck Kognak (Hennessy). Danach verziehen wir uns in unsere Schlafsäcke. Grindhaug und Mork allerdings gehen zum nahen Süßwassersee, um auch dort Netze auszulegen.

Nach 1100 h stehen wir auf. Die Hütte wird gekehrt, der Unrat davor verbrannt, das Geschäftliche in einem weit entfernten Verschlag aus Treibholz "mit aircondition" erledigt. Die Beute in den Netzen: nur fünf heringgroße Fische. Man meint, infolge regen Besuchs der Russenhütte sei der Binnensee wohl "überfischt".

Als wir gegen 1230 h wieder an Bord gehen, tuckert ein mit Russen besetztes Schlauchboot vorbei

Wir halten nun auf Kap Festningen zu. Mit der norwegischen Flagge am Heck laufen wir im Grönfjord auf BARENTSBURG zu, das wir etwa 1400 h erreichen. Wir halten am Pier. Da sich aber längere Zeit niemand zeigt, den man fragen kann, ob man an Land gehen dürfe, legen wir wieder ab. Uns bleibt nur der Überblick von See her.

BARENTSBURG (s. Anhang Nr. 25), im Kriege zerstört, ist jetzt wieder eine sehr große Siedlung russischer Grubenarbeiter geworden. Sie liegt schöner und freier als das norwegische Longyearbyen. Die zahlreichen Häuser sind meist zwei-, z.T. auch vierstöckig und in bunten Farben gehalten. Dazwischen stehen größere stattliche Bauten, anscheinend ein Gemeinschaftshaus und eine Sporthalle. Sogar ein Konsulat soll es geben. Gleich oberhalb des Piers zwischen vier kleinen Häusern trägt eine senkrechte blaue Tafel den Ortsnamen "Barentsburg" in normalen Schriftzeichen. Die Schrift in kyrillischen Buchstaben an einer langen Wand können wir nicht entziffern. Vielleicht ist es auch hier eine Parole?

Südlich der Siedlung liegt eine Funkstation und die Kohlengrube. Nahe dem Pier große Kohlehalden. Weiter nach Norden ein Materiallager und schließlich am Kap Heer ("HEERODDEN") der Flugplatz: zwei große Hallen, Tower, Piste für Hubschrauber, Radar.

Die kurze Zeit, die wir im Grönfjord und vor Barentsburg verbrachten, waren für mich besonders denkwürdig:

Fast genau vor 40 Jahren, am 21. Juli 1942, war hier, direkt über den Trümmern des damals gerade zerbombten Barentsburg, unsere Wettermaschine, eine Ju 88 mit Besatzung Flugzeugführer Lt. Nemitz, Funker Albers und Mechaniker Breza, völlig überraschend von MG und Flak beschossen worden. Mit vielen Treffern und brennendem linken Motor hätte der Grönfjord unser Grab werden können. Nur mit fast unglaublichem Glück und dank des Könnens des Lt. Nemitz gelang der Rückflug nach Banak.

Nachdem wir Kap Heer passiert haben, wird zum Aufwärmen Kaffee gekocht und mit viel Gin und Keksen genossen. (TL=3°C/TW=2,5°C)

Da das Wetter trüb ist und Hochnebel über dem Fjord liegt, legt man sich auf der letzten Strecke noch etwas im Bug zum Schlafen nieder.

Dann kommt hoch oben am Hang Grube 3 von Lyb in Sicht, das lange schwarze Band der Kohlenstraße, darunter der Flugplatz, der dürftige Campingplatz, der Kohleverladehafen.

Während zwei Surfer (hier bei 5°C Lufttemperatur!) am Pier vorbeisegeln, legen wir 1730 h dicht unterm blauen Heck eines Handelsschiffes an. Die norwegische Heckflagge wird eingerollt. Unsere achttägige Bootsfahrt (10.-17. August) ist zu Ende.

Dann Gepäck ausladen, letzte Aufnahmen der Expeditionsteilnehmer in Kluft und mit Bart. Im Taxi ab zu Grindhaugs Haus, wo wir von Frau Grindhaug, vom Urlaub in Norwegen zurück, begrüßt werden.

Sofort wird rasch der Reihe nach geduscht. Eine Wohltat! Acht Tage sind wir nicht aus den dicken, wärmenden Sachen gekommen, haben uns nur zweimal andeutungsweise waschen und die Zähne putzen können.

Ein Anruf nach Deutschland läßt alle Ehefrauen wissen, daß wir von unserer Bootsfahrt wohlbehalten zurück sind.

Dann sitzen wir bei Grindhaugs beim Abendessen: Rindskotelett mit Erbsen und Champignons, Rotwein. Dann lange Unterhaltung bei Kaffee und Kognak bis nach Mitternacht. Draußen ist es immer noch fast so hell wie zur Mittagszeit.

Moll und ich packen dann unsere Sachen. Wir werden die restlichen Tage im Hause von Mork wohnen. Da haben wir genügend Platz ohne zu stören, da seine Frau, auch Lehrerin, mit dem vierjährigen Söhnchen noch die Ferien in Norwegen verlebt. "My house is your house!", sagt Mork zu uns. In großzügiger Gastfreundschaft haben wir in Morks Haus uneingeschränkte Bewegungsmöglichkeit. Alles steht uns zur Verfügung. Das Kinderzimmer ist unser Schlafzimmer, doppelstöckig.

13. Tag 18.8.82 (Mi)

Nach der Übersiedlung - bald nach null Uhr - in Morks Haus sitzen wir bei einigen Aquavits noch weiter beisammen und erzählen. Erst gegen 0200 h gehen wir schlafen, erstmals wieder in ein stabiles Bett statt des Schlafsacks.

Erst gegen 1000 h stehen wir auf. Draußen ist es noch wie gestern: grau in grau, niedriger Hochnebel. Mork hat für uns ein Frühstück bereitet.

Gegen 1400 h fährt uns Grindhaug in 20 Min über den Adventfjord hinweg nach Moskushamn. Wir wollen die Härge absuchen nach Spuren und Überresten der Ju 88, mit der am 23. Juli 1942 Lt. Wagner, Dr. Etienne, Major Wiebel und Uffz. Voß (Funker) nach unerwartetem Beschuß durch das schwedische Kommandounternehmen von Longyearbyen aus (s. Anhang Nr. 25) hier, vielleicht auch bereits flugunfähig geschossen, nach Kollision mit einem Seil einer damals noch bestehenden Kohletransportbahn tödlich abgestürzt sind. Insbesondere wollen wir nach den Gräbern dieser Kameraden suchen, die, wie wir aus Berichten wissen, noch vor einigen Jahren mit großen Holzkreuzen gekennzeichnet gewesen sind.

Auf der Talterrasse, von kleinen Taleinschnitten durchfurcht, sind die Wrackteile der Ju 88 in den letzten 40 Jahren zwar in mehreren Haufen zusammengetragen worden, aber dennoch findet man überall im Gelände, über weite Gebiete verstreut, immer wieder kleine Einzelteile. Die zwei Motoren liegen mit etwa hundert Meter Abstand voneinander entfernt. Ob eine merkwürdige, lochartige Vertiefung die erste Aufschlagstelle gewesen ist, läßt sich nicht mehr klären. Überhaupt ist nicht mehr bekannt, in welcher Fluglage die Maschine auf den Erdboden gekommen ist. Trotz intensiver und weiträumiger Suche konnten wir von den einst bestehenden Gräbern nicht die geringste Spur mehr feststellen. Kein Mensch, den wir in Lyb nach dem Schicksal der Gräber bzw. der Toten befragen konnten, vermochte uns eine Auskunft zu geben - nicht einmal der Pfarrer. Ziemlich weit in nordwestlicher Richtung von der Unglücksstelle entfernt entdecken wir dann zwar ein Holzkreuz. Dieses gehörte jedoch zu einem hier beigesetzten, irgendwie zu Tode gekommenen Emil Johanssen Tinnerud 7.7.1885-6.8.1920. - Aber nicht einmal das war der Pfarrer in Lyb bekannt!

Es war ein bedrückender Gedanke, annehmen zu müssen, daß unsere hier vor 40 Jahren ums Leben gekommenen Kameraden vielleicht doch hier irgendwo begraben liegen, daß die Kreuze von ihren einstigen Grabhügeln entfernt worden sind -vielleicht sogar als "souvenir"- und daß kein hier noch lebender Zeitgenosse mehr weiß, wo die Toten ihre letzte Ruhe gefunden haben.

Oder sind sie vielleicht doch exhumiert und in Norwegen auf einem Soldatenfriedhof beigesetzt worden ?

Wir haben neben einem Motorüberrest der abgestürzten Maschine einen kleinen Steinmann zusammengetragen und darauf einige witterungsbeständige Blumen zusammen mit einem Schild befestigt, das den Unglückstag 23.7.1942 anzeigt. - Mehr zu tun war uns nicht möglich.

— Bereits wieder zurück in Deutschland, erfuhren wir auf Anfrage Selingers vom Kirchenministerium in Oslo, daß alle Kriegstoten, die wir gesucht hatten, exhumiert worden sind. Sie sind jetzt auf dem Soldatenfriedhof Botn-Rognan beigesetzt, dem gleichen Friedhof, auf dem auch Rudi Schütze liegt, und den ich auf unserer Nordkapfahrt 1968 besucht hatte !

Nun ist wenigstens diese Ungewißheit beseitigt. —

Nach vierstündiger Durchsichtung des Geländes sind wir zum Strand hinuntergegangen. Hier liegen geradezu ungeheuerliche Mengen an sibirischem Treibholz. Auch das Wrack eines gestrandeten, offenbar sehr alten hölzernen Schiffes.

Grindhaug hat inzwischen unser geliehenes Turenboot wieder gesäubert und fährt uns zurück nach Lyb.

Unser Abendessen nehmen wir diesmal im "Restaurant" von Lyb ein: Schweineschnitzel "Oskar" mit pommes frites und Erbsen, Champignons in Remouladensauce; reichlich, aber fettig; dennoch gutschmeckend.

Von der Telefonzelle läßt sich wieder umgehend ein Gespräch mit Deutschland führen.

"Zuhause" bei Mork sind wir allein und können endlich das Tagebuch vervollständigen. Denn Mork hat seinen "Bridge-Abend", und der endet erst weit nach Mitternacht.

14. Tag 19.8.82 (Do)

Wieder bis 1000 h in den Tag hinein, der hier z. Zt. ja immer noch 24 Stunden hell ist, geschlafen. Dann Frühstück, Tagebuch. Ab 1700h erneut das aufschlußreiche Museum besucht.

Das Wetter ist endlich wieder mal sonnig und klar. Und so bekommt auch Lyb wieder mal Farbe.

Nach dem Abendessen (Omlett mit Schinken, Kaffee, Bier) im Restaurant wird der von Selinger mitgebrachte Film des Wettertrupps "Kreuzritter" vor unseren Gastgebern und einigen ihrer Kollegen in der Schule vorgeführt. Mit dem Rektor der Schule, Mr. Halvad Holm, der sehr wißbegierig und auch der seinerzeitigen Vorgänge weitgehend kundig ist, schließt sich ein langes Gespräch im Rektoratszimmer an.

Als wir in unser Haus zurückgewandert sind, finden wir außer Mork auch Holm und einen Miner vor. Mit einigen Kognaks gibt es eine Fortsetzung der regen Unterhaltung bis nach Mitternacht. Rektor Holm lädt uns ein, ihn in seiner Freizeithütte am Eisfjordufer dicht westlich des Flughafens einmal zu besuchen.

15.Tag 20.8.1982 (Fr)

0900 h aufgestanden. Frühstück (Spiegelei)

Wetter: bedeckt, grau. Also keine Möglichkeit, um mit Tiefenthal die geplanten Flüge nach SVEAGRUVA bzw. SÖRKAP zu machen.

Weiter am Tagebuch gearbeitet.

Gegen 1200 h im "Schnapslager" der Kulkompanie die Branntwein- und Wein-Ration eingekauft, die wir Grindhaug, Mork und Tiefenthal übereignen wollen.

1530 h brechen Grindhaug, Mork und der Bootseigner auf zur Jagd und zum Fischfang im Eisfjord bis Dienstag. Somit sind wir in Morks Haus uns selbst überlassen, aber eben: My house is also your house - wir können uns also frei betun, ohne jemanden zu stören oder lästig zu fallen.

Dennoch: kein Mittagessen, sondern gegen 1600 h nur etwas Käse- und Marmeladebrot.

Abendstreffen wir im Restaurant den jungen, in Lyb tätigen Arzt Mr. Egelund, und essen hier Karbonade, endlich wieder mal mit ordentlichen Salzkartoffeln.

"Zuhause" werden zahlreiche, mehr oder weniger obligatorische Ansichtskarten geschrieben und noch gegen Mitternacht zum Briefkasten gebracht. Der zeigt zwar an, daß er nur dienstags und donnerstags geleert wird, aber - wie wir später festgestellt haben - doch öfters die Post zum jeweiligen Start der nächsten Linienmaschine (Di, Mi, Fr) weiterleitet.

16.Tag 21.8.82 (Sa)

Wir warten nun jeden Tag - ungeduldig, denn uns bleiben nur noch wenige Tage - daß uns Mr. Tiefenthal Nachricht gibt, ob er uns bei passablem Wetter nach Sveagruva bzw. Südkap fliegen kann, wo wir gern noch einige Nachforschungen anstellen wollen

1030 h kommt Selinger zu uns und berichtet, daß er nichts Neues erfahren habe. Wir bestellen daher eine Taxe und lassen uns für ca. 20.-DM die 6 km hinaus zum "Lufthavn" fahren. Von dort wandern wir bei frischem Westwind ($T=5^{\circ}\text{C}$) die Küste entlang und suchen die Hütte des Rektors Holm, der uns vor zwei Tagen eingeladen hat. Schließlich finden wir die Hütte, wo seine junge Frau hämmernd mit Zimmermannarbeiten beschäftigt ist. Sie baut an einer neuen Veranda. Sie lädt uns freundlich zu Kaffee und köstlicher Nußtorte ein und entschuldigt ihren Mann, der einen höher gestellten Besucher betreuen muß. Sie spricht besser Englisch als wir - Selinger ausgenommen. Trotzdem ergibt sich eine angeregte und für uns aufschlußreiche Unterhaltung. Sie erzählt uns, daß vor zwei Jahren im Winter Eisbären sogar vor ihrer Hütte aufgetaucht sind. Und deshalb hängt hier - wie wohl in jeder Hütte - ein Gewehr bereit. Sie selbst ist zwar sehr gut im Schießen - insbesondere bei den Wettkämpfen mit den Russen, die gelegentlich veranstaltet werden. Dennoch mag sie nicht gern auf Tiere, auch nicht auf Eisbären oder gar Robben schießen. Mit ihrer Freundin, der Frau Varming, der Zwillingschwester von Mr. Tiefenthal, wird sie nächste Woche drüben, jenseits des Eisfjordes, eine 8tägige Wanderung vom Dickson- zum Wijde-Fjord und zurück unternehmen. Mit Rucksack, Zelt und Waffen!

Kurz vor 1600 h treten wir, jetzt den kalten Wind im Rücken, den langen Rückweg nach Lyb an.

Auf dem trostlosen, unmittelbar am Flughafen gelegenen Campingplatz sehen wir einen Wohn-Container des "Transglobe"-Unternehmens, das seine spektakuläre Erdumrundung über die Pole hinweg offensichtlich ohne Rücksicht auf die Kosten mit allen technischen Hilfsmitteln (Motorschlitten, Flugzeuge u.ä.) durchgeführt hat. Dem Museum in Lyb hat man ein Paar im Polgebiet benutzte Zeltschuhe als Dokumente überlassen.

Auch die Anlagen des Flughafens können wir jetzt mal in Ruhe betrachten. Ein Besuch der Wetterwarte aber ist nicht möglich, da uns ein Mann der Flugleitung sagt, daß der Meteorologe nur von Montag bis Freitag anwesend sei.

Auf der Kohlenstraße zum Hafengebiet weitermarschierend, haben wir einen umfassenden Überblick über den gesamten Kohlehafen. Hier hatten wir unsere erste Bootsfahrt nach "Fredheim" begonnen.

Am Pier hat inzwischen die "HARALD JARL" der Hurtig-Rute angelegt. Man sagt, daß es das überhaupt letzte Schiff dieser Linie sei, das Lyb anläuft. Es lohnt anscheinend nicht mehr.

Damit würde die direkte Schiffsroute Tromsø-Longyearbyen, die jahrzehntelang von der berühmt gewordenen, aber bereits 1970 außer Dienst gestellten "LYNGEN" befahren wurde und mit der eine Vielzahl von Expeditionen nach Svalbard gelangten, ihr Ende finden. Nun sollen nur noch Touristenfahrten von Tromsø direkt bis zur Packeisgrenze mit vier Schiffen durchgeführt werden, ohne daß dabei Lyb oder Ny-Alesund angelaufen werden.

Als wir drei dann "unserem", d.h. Morks Haus zustreben, kommen uns immer wieder Touristen, darunter auch deutsche, mit Einkaufstaschen entgegen. Sie haben sich im "Kaufhaus" ihre souvenirs besorgt. Diese können sie am Hafen noch ergänzen, denn norwegische Kinder bieten für paar Kronen Versteinerungen an.

Auch das Museum erfreut sich dabei guten Besuchs, wie das Gästebuch ausweist.

Da wir jetzt Selbstversorger sind, schälen wir uns Kartoffeln (die aus Cypern stammen!) und braten Koteletts, die uns Mork, der ja mit seinen Freunden auf Jagd und zum Fischen ist, hinterlassen hat. Zum Nachtisch gibt es Mischkompott aus der Büchse und Bier.

Leider funktionieren an diesem Tag weder Heizung noch Warmwasserleitung, weil das Rohrsystem auf das neue Kraftwerk umgestellt wird. Dennoch ist es im Haus erträglich. Moll und ich genehmigen uns eine Flasche Beaujolais, als wir den Abend mit dem Studium der reichhaltigen Bücherei Morks verbringen. Insbesondere interessiert uns das dicke Buch von A. HOEL "The place-names of Svalbard". Daraus erfahren wir viel über die oft so seltsamen geographischen Namensbezeichnungen in Spitzbergen, an denen viele Nationen beteiligt gewesen sind.

17. Tag 22.8.82 (So)

Seit 0300 h regnet es; auf den Bergkämmen liegt Neuschnee.
Erst 1030 h aufgestanden. Ein weiches Ei zum Sonntagsfrühstück.
Weiteres Literaturstudium. (TL=7°C)

Da wegen der geplanten Flüge wiederum kein Bescheid vorliegt, wandern wir drei von unserem neu entstehenden Ortsteil LIA tal-ein nach dem älteren NYBYEN, das wir schon etwas kennengelernt haben. Hier liegen Kantine, Badehaus, Wäscherei, das "Kaufhaus", die Sparkasse und die bunt gehaltenen einstöckigen Wohnhäuser für ledige Bergarbeiter.

Dieser Ortsteil soll aber in Zukunft aufgelassen und alle Anlagen nach LIA verlegt werden, wo jetzt schon zahlreiche neue und freundlichere Häuser errichtet worden sind. Denn er liegt jetzt zu abseits, da alle noch in Betrieb befindlichen Minen, die Nr. 3 über dem Flughafen und die Nr. 6 und 7 weit draußen an den Hängen des Adventtales liegen.

Noch weiter tal-ein liegt zur Linken vor einer Abraumhalde ein Schießstand, auf dem kräftig geballert wird, und schließlich der Zwinger der Polarhunde ("Huskies"). Es sind 27 Tiere, jeweils bus zu dreien in Boxen. Sie hausen hier friedlich und ohne Gekläff beieinander.

Gleich dahinter wird das Tal, das vom firnbedeckten NORDEN-SKJÖLD-Berg (1050 m) überragt wird, vom Steilhang der Endmoräne des Longyear-Gletschers abgeschlossen. An seinem Fuße wird winters bei Beleuchtung eine Langlaufpiste unterhalten.

Auf einem Holzsteg queren wir das Longyeartal hinüber nach SVERDRUPBYEN. Ein trostloser Ortsteil. Er soll in Zukunft ganz verschwinden. Die Grube 1 am Hang darüber ist schon längst verfallen.

Dann wandern wir hinunter zum Hafen, wo an der Pier ein Containerschiff festgemacht hat.

Anschließend sind wir Zuschauer bei einer Regatta der Surfer. Ohne Handschuhe und ohne Kopfhaube wird hier bei Temperaturen Luft/Wasser von $3^{\circ}/5^{\circ}\text{C}$ munter gesegelt.

Hier, so gegen 1700 h, scheint gelegentlich die Sonne. Von Westen her nimmt die Bewölkung ab. Die Nordseite des Eisfjordes, rd. 40 km entfernt, ist klar zu sehen. Es ist ein prächtiger Anblick, wie dort die Bergketten und Gletscher sich unmittelbar über der Wasseroberfläche erheben.

Die Wanderung talauf und talab hat uns die ganze Trostlosigkeit des Longyeartales und damit des engeren Lebensraumes der Siedlung eindringlich empfinden lassen.

Da sind die braun-grauen, höchstens mal gelb-grünlichen, zerfurchten, gut 400 m hohen Berghänge. Auf beiden Seiten liegen die Stolleneingänge der alten Gruben 1, 2 und 4, etwa 200 m über der Talsohle. Sie waren einst die Grundlage für die Entwicklung der Ortschaft, gaben Arbeit und guten Lohn. Aber als sie dann nicht mehr ergiebig genug waren, überließ man sie einfach ihrem Schicksal. Die Anlagen abzubauen, wäre zu kostspielig gewesen. Das sollte dann die Zeit mit Wind und Wetter besorgen.

Von den alten Grubeneingängen und überdeckten Wellblechgalerien ziehen sich aber immer noch kohlschwarze Streifen den Hang hinunter. Holzgerüste der früheren Transportschwebbahnen ragen mitten im Schutthang gen Himmel, und vermitteln den gleichen Eindruck wie die paar weißen Kreuze des Friedhofes unten neben der Fahrstraße. Auf Holzstelzen zieht von oben ein Schienenstrang zu Tal, der einst das schwarze Gold den Schiffen zuführte. Jetzt endet er im Leeren. Die Berghänge sehen wie verwundet aus. Man hat den Berg ausgebeutet, und dann, als nichts mehr zu holen, war, zerschunden liegen lassen.

Sicherlich, die Zeit heilt die Wunden. Aber hier in der Arktis gehen die Uhren anders. Es wird wohl sehr, sehr lange dauern, bis hier Wunden und Narben verschwunden sein werden. Hier fault kein Holz. Und der karge Bewuchs des Tundrabodens hat es schwer, über die groben Blockhänge hinweg weiterzuwachsen.

Unten im Tal ist man bemüht, ihm bessere Chancen zu geben. Die Schmelzwässer des Longyeargletschers fließen in mehreren Rinnen dem Fjord zu, voneinander getrennt durch Schuttwälle. Jetzt sind Raupenbagger dabei, die Talsohle etwas auszugleichen und ein einziges Flußbett zu schaffen. Wenn man Geduld hat, wird sich nach vielen Jahren der graue Talboden leicht begrünen und freundlicher ausschauen als die Berghänge ringsum.

Von der absoluten Trostlosigkeit des Longyeartales befreit nur der Blick hinaus über den Advent- und Eisfjord hinweg. Da ragen in 20 und mehr Kilometern Entfernung schimmernde Bergketten und Gletscher aus dem Meer heraus und vermitteln den Eindruck der unberührten arktischen Natur: Weite und Klarheit, die Ursprünglichkeit der Schöpfung - und die Freiheit, die man hier noch finden und erleben kann. Und davon haben auch wir einen Hauch mit abbekommen.

Als wir nach dem Abendessen (Rumpsteak) im Restaurant von dort den Heimweg antreten, werden wir von Schneeregen begleitet ($T=3^{\circ}$). Innerhalb von nur zwei Stunden hat sich also das Wetter überraschenderweise wieder merklich verschlechtert. Und das sind keine guten Aussichten für unsere Flugpläne.

Selinger telefonierte dann nochmal mit Tiefenthal. Der hält am Montag und Dienstag ab Nachmittag Flüge für möglich. Aber nach diesem Zeitpunkt ist es dann für uns aus. Denn am Donnerstag erwartet Tiefenthal seine Frau zurück, die er vom Flughafen abholen muß. Und in der Nacht zum Freitag sind wir mit dem Heimflug dran.

18. Tag 23.8.82 (Mo)

Wieder erst gegen 1000 h aus dem Schlafsack im Bett. Dann nach Frühstück bis Mittag Spaziergang zum "Kaufhaus". ($TL=5^{\circ}C$)

Bis 1500 h lesen wir in Morks Spitzbergen-Literatur und warten auf Mitteilung von Tiefenthal, ob heute noch Flüge möglich sind. Vergeblich.

Gegen 1630 h wandern wir erneut ins Adventtal hinaus, weil uns Mork sagte, daß außer dem großen Wrak der Ju 88 -Maschine weiter talauf noch weitere Teile lägen. Tatsächlich finden wir ca. 800m talauf, etwa querab zum Flugplatzschuppen, noch ein Fahrgestell mit Rad. Der Pneu weist ein großes Loch auf. Aber viele Teile sind noch erstaunlich gut erhalten. Nach 40 Jahren !

Von 1900 - 2030 h wandern wir auf der Kohlenstraße zurück zum Hafen, dann bei arg kaltem Gegenwind ($TL=3^{\circ}C$), der vom Longyeargletscher talaus herunterweht, zum Restaurant, wo wir uns bei viel Betrieb mit Pfeffersteak und Kaffee stärken.

Der geplante Aufstieg zum NORDENSKJÖLD-FJELL (1050 m) mit den alten Wetterhütten von 1911 der Drs. G. Rempp/Straßburg und A. Wagner/Wien kann wohl kaum noch stattfinden. Am Berg hängt eine dicke weiße Wolke. Sie schaut wie eine überdimensionale Schneewächte aus. Aber für den Fall, daß wir doch noch den Aufstieg unternehmen,

hat mir Mork zur Sicherung gegen eine mögliche, wenn auch wenig wahrscheinliche Begegnung mit einem Eisbären, seinen Mauser-Karabiner (made in Germany, dt. Wehrmacht) zur Verfügung gestellt, mit dem ich mich etwas vertraut mache.

Nachträglich muß ich gestehen, daß mich nur die Aussicht, da droben nur im Nebel bzw. in den Wolken und ohne jeglichen Ausblick herumstapfen zu müssen, davon abgehalten hat, zusammen mit Selinger den Aufstieg bis zu den alten, historischen Wetterhütten doch noch durchzuführen. Manchmal überkommt einen doch -leider- eine gewisse Trägheit. Immerhin wäre aber eine Höhendifferenz von 1000 m in mindestens drei bis vier Stunden zu überwinden gewesen.

Gegen 2230 h sind wir dann vom Restaurant wieder "heimwärts" gewandert. Die vom Kohlenstaub entsetzlich dreckigen Schuhe habe ich dann endlich mal mit einem nassen Lappen gesäubert. Zum Abschluß des Tages wurde das Tagebuch weitergeführt.

19. Tag 24.8.82 (Di)

Wieder erst gegen 1000 h aufgestanden. Dann bei "sludd" (=Schneeregen) mit Selinger zur Bank getipelt, um Geld zu tauschen. (2,50)

Frau Mork mit ihrem 4jährigen Sohn wird morgen am Mittwoch 1600 h mit der Linienmaschine aus Norwegen zurückkommen. Somit werden wir, d.h. Moll und ich, der Familie Mork nur noch in der Nacht vom Mittwoch zum Donnerstag zur Last fallen. Denn am Freitag 0355 h beginnt unser Rückflug. Und davor soll es am Donnerstag Abend bei Tiefenthals einen Abschiedsbesuch geben. Und der wird sicherlich nicht vor Mitternacht enden.

Gegen Mittag kommen Grindhaug und Mork vom Fischfang zurück. Diesmal sind sie mit dem Ergebnis zufrieden. Die Fische (Saiblinge, eine Forellenart) werden nach altem Rezept in Salz- und Zuckerwasser sowie mit Gewürzen eingelegt und geben während der Weihnachtszeit ein delikates, lachsähnliches Essen.

Bezeichnend für das Verhalten der Menschen hier untereinander - und für uns einigermaßen überraschend - ist folgendes:

Rucksack, Turenproviand - und sogar die zwei Gewehre Morks ! - blieben über Nacht einfach draußen unterm überdachten Hauseingang liegen. Denn hier braucht niemand zu fürchten, daß etwas gestohlen wird !

Als Mork und Grindhaug zurückgekommen waren, verziehen wir uns, um nicht im Wege zu stehen. Wir spazieren zum wiederholten Male hinauf zum Kaufhaus und sehen uns dort nochmal um. Im Restaurant werden wir dann von einer einstündigen Stromsperre überrascht und müssen lange auf unser Essen warten.

Als wir zurückkehren, hat Mork Besuch von einer Kollegin (Musiklehrerin, und ihrem Mann, der Bergarbeiter ist. Beide leben und arbeiten hier seit 7 bzw. 5 Jahren. Bei einigen harten Drinks ergibt sich eine angeregte Unterhaltung. Wir staunen, als sie uns erzählen, daß sie sich ein exklusives Segelboot mit allen modernen Finessen angeschafft haben. Sie wollen es im nächsten Jahr von Norwegen nach Lyb herüberholen. Man kommt also auch hier an dieser entlegenen Stelle der Welt schnell zu gutem Geld und Wohlstand. Die Belastungen, die monatelange Tageshelligkeit bzw. Nachtdunkel auferlegen, werden durch die Annehmlichkeiten des modernen Lebens, auf die keineswegs verzichtet zu werden braucht, erleichtert.

(2245 h; TL=2,5°C Schneeregen)

20.Tag 25.8.82 (Mi)

Als ich um 0500 h mal rausschaue, liegt eine dünne Schneedecke bis runter ins Tal. Dabei ist es so neblig, daß man das nicht einmal knapp einen Kilometer entfernt gelegene Haus des Syssemannes sehen kann. (TL= 0° C)

Aber zur Frühstückszeit gegen 1000 h haben wir schon wieder 3° C, und die Schneebedeckung ist verschwunden.

Anschließend beantwortet uns Mork viele aufgelistete Fragen aller Art, die uns noch unklar geblieben sind.

Nach 1500 h pilgern wir dann nochmal zum Kaufhaus, um für Morks Frau und Söhnchen paar Süßigkeiten zu besorgen. Auf dem Weg zum Restaurant treffen wir Frau Petri, der wir noch raten, für ihr Museum gewisse Teile aus den Trümmern der Wagner-Etienne-Maschine drüben in Moskushamm bergen zu lassen.

Nach einem Kaffee mit Waffeln im Restaurant gehen wir dann nochmal die schwarze Straße zum Hafen hinunter. Zeitweise kommt von Südwesten her die Sonne durch - und gleich erscheinen sowohl die Häuser von Nybyen als auch die hölzernen Ruinen der Gruben am Osthang des Longyeartales in einem milderem, beinahe beschönigendem Licht.

Beim Rückmarsch aus dem Hafenbereich hält plötzlich ein Wagen: Es sind Herr und Frau Tiefenthal (ca. 41), die wir -zumindest Moll und ich- zum ersten Mal sehen und kennenlernen. Es kommt zu einer kurzen Unterhaltung. Herr Tiefenthal verbreitet immer noch Optimismus im Hinblick auf einen möglichen Flug am Donnerstag. Frau Dr. Tiefenthal, die erst vor zwei Tagen (am Montag) aus Österreich nach Lyb zurückgekehrt ist, erzählt belustigt: sie müsse wohl demnächst für 10 Tage in den "Turm" beim Syssemann, d.h. in das Gefängnis, sofern sie nicht ersatzweise 1000.-nKr zahle. Der Grund: ihre weit oben in der Abgeschiedenheit des Endalen gelegene Schütte ist abgebrannt, weil sie nicht vorsichtig genug mit einer feuergefährlichen Flüssigkeit umgegangen ist. Obgleich weder andere Menschen oder Sachwerte in Mitleidenschaft gezogen worden sind, hat sie der Ende 1982 versetzte Syssemann recht hart bestraft. Denn die Allgemeinheit ist ja weder geschädigt noch gefährdet worden. Aber offenbar nimmt man es hier mit den Brandgefahren bzw. -vorkommnissen sehr ernst: fast alle Häuser sind ja aus Holz. Und die häufig recht kräftigen Winde im Tal können eine rasche Ausbreitung eines entstandenen Brandes bewirken. Zwar steht unten am Hafen ein modernes Feuerwehrauto zur Verfügung -aber eben auch nur eines. Und bis zum Endalen hinauf wäre es sowieso nicht gekommen.

Nachdem wir im Restaurant Omlett mit Schinken als Abendbrot verzehrt haben und im Hause Mork eintreffen, werden wir mit Frau Mork bekannt, die heute 1600 h mit der Mittwochsmaschine (nur im Sommer !) aus dem Urlaub in Norwegen zurückgekommen ist. Sie brachte frische Blumen, Dahlien und Nelken mit -eine Seltenheit hier im kalten Norden ! Die Rückkehr wird traditionsgemäß mit Sekt gefeiert, wozu auch wir eingeladen werden.

21.Tag 26.8.82 (Do)

Unser letzter Tag vor dem Abflug bald nach Mitternacht am Freitag 0355 h !

Er beginnt gegen 1000 h mit einem von Frau Mork nett gedeckten, reichlichen Frühstückstisch, der sich von unserer bisherigen, vereinfachten Männerwirtschaft angenehm unterscheidet, angereichert durch Ei, Tomaten, Gurken u.ä.

Dann wird eine Filmvorführung -einfach gleich im Schlafzimmer-improvisiert: Mork zeigt uns die von ihm gedrehten Schmalfilme über Seehunde, Vögel, Rentiere - und ganz großartige Szenen mit Eisbären, aus größter Nähe und mit Hilfe von snow scootern aufgenommen.

Anschließend -so gegen 1300 h - werden wir zu Kaffee und frisch gebackenem Apfelkuchen mit Schlagsahne und Sherry eingeladen. Frau Mork zeigt uns Großfotos von der im Rahmen eines Frauenzirkels unter ihrer Mitwirkung neu geschaffenen "Longyearbyen-Tracht": dunkelblaues, langes Kleid mit Stickereien und Silberschmuck (Eisbär, aufgehende Sonne, Eiszapfen u.ä.)

Mit Moll bin ich dann ein letztes Mal die lange, schmurgerade Straße in Richtung Hafen hinuntergewandert. Zum letzten Mal ging unten der Blick das weite Adventtal hinauf, wo wir vor 40 Jahren einfach auf dem Schwemmland des Advent-Elv gelandet waren, wenig entfernt von der Hütte, wo von 1941/42 ein Wettertrupp überwintert hat. - Dann am Pier: da lag zunächst ein Einmastsegler unter norwegischer Flagge. Er schaute etwas mitgenommen aus und hatte offenbar einige schwere Wetter auf dem Buckel. Aber es rührte sich niemand an Bord. Gleich daneben lag aber die hier in Lyb nicht unbekannt "COPIOUS" (Die Reichliche), eine Art Trawler, die des öfteren Expeditionen, z.B. der East Anglia University, U. K., an ihre Basisstationen transportiert. Einige Studenten und 3 Studentinnen der Geologie einer amerikanischen Universität, die im Jones-Fjord gearbeitet hatten, luden ihre Sachen aus. Wir kamen in ein kurzes Gespräch.

Wegen des kalten Wetters ($T_L = 2,5^{\circ}C$) -die Berge gegenüber waren bis 200 m NN herab beschneit- bummelten wir dann bald durch den chaotisch anmutenden Lagerplatz am Hafen zurück zum Hause Mork.

Nachdem noch Fotos mit der Familie Mork aufgenommen worden waren, stellten wir drei uns 1 1/2 Std lang dem Schriftleiter der "Svalbard Posten", dem lokalen Neuigkeiten-Blättchen von Lyb, zu einem ausführlichen Interview..

Dann packen Moll und ich unsere Ruck- und Seesäcke bzw. Koffer reisefertig und stellen sie an den Hauseingang.

Unter Überreichung von zwei Flaschen des beliebten Kognaks (Hennessy) verabschieden wir uns dann mit herzlichem Dank für die erwiesene großzügige Gastfreundschaft. Als Ausgleich für Quartier und verbrauchte Lebensmittel haben wir dann -auch wenn es vielleicht gegen die offenerzige Gastfreundschaft verstoßen könnte- in dem etwas abseits gelegenen Hausbriefkasten einen Brief hinterlassen. Sein Inhalt: 1000.-nKr (ca. 400.-DM) mit einem Zettel: "Magne tusen takk for hennes gjestfrihet og tilsyn i løpet av vår reise". Unterschriften von Teich und Moll ("Vielen tausend Dank für Ihre Gastfreundschaft und Fürsorge während unserer Reise").

Anschließend gehen wir gegen 1900 Uhr hinunter zu Grindhaugs. Es gibt noch einige Unterhaltung. Mit einer Flasche Whisky "Black and White" von Moll und mir sowie herzlichem Dank verabschieden wir uns dann von unserem "skipper" Grindhaug. Er ist sichtlich gerührt, als wir ihn bitten, er möge eine gute Erinnerung an die verrückten ("crazy") deutschen Pensionisten bewahren, wenn er einen Drink aus der Flasche nehme. Mit Handschlag nehmen wir Abschied. (Selinger, der die ganze Zeit bei Grindhaugs gewohnt hat, hatte ihm vorher schon seine gesamte Ration an Branntwein und Wein als Entgelt überlassen).

Schnell schießen wir noch Erinnerungsfotos, dann holt uns gegen 1930 Frau Tiefenthal mit dem Wagen ab. Mit unserem gesamten Gepäck, auch dem, das wir vor Morks Haus deponiert haben, fahren wir vor das Haus von Tiefenthals. Alles kann unverschlossen im Wagen bleiben - nur zwei Flaschen Whisky nicht, die als einzige möglicherweise den Besitzer wechseln könnten !

Herr Tiefenthal ist leider nicht da. Er ist wegen eines Grippeanfalls - auch das gibts neuerdings in Spitzbergen, zumindest in Lyb ! - in Sveagruva, deren Direktor er ist, geblieben.

Frau Tiefenthal (ca. 41) begrüßt uns mit einem Campari on the rocks sehr herzlich, und wir dürfen kostbare alte Stiche, Darstellungen aus dem polaren Bereich, sowie Samoware bewundern.

Nach einem vorzüglichen Abendessen (Rindsrouladen, Reis, Erbsen, Rotwein, Pudding) folgt bei Kaffee und Kognak eine rege vielfältige Unterhaltung. Fotos zeigen die erstaunlich vielseitige Betätigung Tiefenthals - einschließlich Selbstbau- beim Segel-, Motor- und sogar Drachenfliegen in Spitzbergen.

Gegen 2200 h kommt noch ein Mann von der Flugleitung hinzu, Mr. Erling Selnes, der bereits das neue Schützebuch besitzt, von unserer Anwesenheit erfahren hat und eine Widmung erbittet. Hochinteressant ist, als er erzählt: in der Nähe von Bodö gibt es eine Gruppe von Flugsportlern, die dabei sind, eine Ju 88 zu rekonstruieren ! Außerdem ist er Hundefreund und erinnert sich an Ullo, also den Hund, den wir von "Bansö" (=Longyearbyen) 1942 mit nach Banak (=Lakselv) und später Kemi mitgenommen haben. Ich verspreche ihm, Bilder von Ullo und auch dem Cockpit einer Ju 88 zu schicken.

Weiter erfahren wir an diesem Abend, daß an diesem Tage vier Huskies aus dem großen Zwinger infolge einer Unachtsamkeit entkommen konnten und unten zwischen den Ortsteilen ein Rentier gerissen haben. Es sei der zweite Vorfall dieser Art in diesem Jahr.

21. Tag 27.8.82 (Fr)

Es ist 0115 h, als wir uns von Frau Tiefenthal verabschieden. Draußen ist alles weiß: 1 cm Neuschnee. Den Wagen überläßt Frau Tiefenthal einfach uns, Selinger fährt ihn. Draußen am Flugplatz wird er dann mit Schlüssel hingestellt. Ein Bekannter der Tiefenthals, der mit der Linienmaschine ankommt, fährt ihn zurück. So einfach geht das hier !

Das Wetter wechselt. Mal liegen Wolken und Nebel tief herab, mal gibt es klare Ausblicke auf die jetzt von oben bis unten weißen Berge.

Im "Lufthavn" wird das Gepäck "eingecheckt". Übergewicht wird nicht beanstandet. Und dann haben wir noch viel Zeit zu einer längeren Unterhaltung mit Flugleitern und dem Meteorologen oben im Tower.

Inzwischen hat sich das Wetter erheblich gebessert. Ganz klar steht drüben die Nordumrandung des Eisfjordes.

o245 h landet die DC 9 der Scandinavian Airlines von See her.

Nach längerem Warten in der Halle ist dann die Maschine innerhalb von zehn Minuten besetzt, Bereits o345 h hebt sie seewärts ab.

Bye,bye Longyearbyen ! Bye,bye Svalbard !

Einige Bergketten und Gletscher sowie das Südkap können wir noch durch die kleinen Fenster erkennen. Dann beschäftigen wir uns beim Überfliegen des Eismeeres mit dem blauen Frühstückspäckchen.

Von der Bären-Insel ist wegen Wolken und Dunst nichts zu sehen. Gegen Norwegen hin nimmt die Bewölkung zu, wird mehrschichtig.

o515 h über Tromsø ist es ganz schlecht: Regen, ganz tief liegende Wolken, miserable Sicht. Es muß durchgestartet werden. Und auch ein zweiter Anflug von der anderen Seite her mißlingt. Bleibt nur, nach Bardufoß, einem Militär- und Sportfliegerplatz, auszuweichen.

Die Berge sind in Wolken, es regnet, aber die Sicht ist gut, als wir dort o550 h landen.

Das Aussehen vieler Anlagen dieses Flugplatzes erinnert daran, daß sie vor gut 40 Jahren von Deutschen gebaut worden sind.

Aber kaum haben wir uns in der Kafeteria hingesetzt und einen Kaffee getrunken, als es eine Stunde nach der Zwischenlandung weitergeht. Wenig später landen wir glatt in Tromsø.

Es ist noch zu früh am Tage, um etwa zum Besuch des berühmten Polar-Museums in die Stadt zu fahren. Die dreistündige Wartezeit verbringen Moll und ich mit Lesen und Tagebuchschriften; Selinger wird von Frau Barr vom Polar-Institut abgeholt, weil ihr der "Kreuzritter"-Film gezeigt werden soll.

1000 h Start in Tromsø. Streckenweise haben wir aus 10 km Höhe wunderschöne Blicke auf die Küste.

1135 h erreichen wir Oslo. Moll wird von einem Bekannten abgeholt, mit dem er in die Stadt fährt. Selinger wird vom Präsidenten der Svalbard-Gesellschaft, Mr. Dr. Torkildsen, erwartet. Zu dritt fahren wir ins Polar-Institut und haben dort bis 1400 h eine intensive Unterhaltung.

Danach sitzen Selinger und ich im bereits bekannten Strandkaffee bei Kaffee und Kuchen. Es ist ungewohnt warm und sonnig. Ein Regenschauer zieht vorbei. Wir spazieren am Flughafen hin und her und kämpfen gegen die Müdigkeit.

Nach Paß- und intensiver Durchleuchtungskontrolle, Zollabmeldung unserer Funksprechgeräte und einigem Hin und Her wegen des richtigen Flugsteiges geht es endlich 1755 h weiter.

Nach einer halben Stunde Zwischenlandung der voll besetzten Maschine in Göteborg. Beim Abflug ist nur noch ein Drittel der Plätze besetzt. In 10 km Höhe geht's über die letzte Strecke. 2045 h wird Frankfurt erreicht.

Unsere Spitzbergen-Expedition ist zu Ende !

Der Rollfelddbus bringt uns zur Paßkontrolle. Der Zoll zeigt kein Interesse. Nach einigem Warten bringt das Förderband Ruck- und See-Sack und Koffer.

Vorm Ausgang schnelle Verabschiedung erst von Selinger, der wenig später mit der Lufthansa nach Stuttgart weiterfliegt, dann auch von Moll, der von seinem Sohn abgeholt wird.

Mutti, Uli, Anja und Maren erwarten mich vor der Sperre - und sind beinahe entsetzt über den bisher doch einigermaßen gepflegten und gestutzten Polarbart. Aber am nächsten Morgen ist auch er ab...

- - - - -

Was wir bei unserem mehrtägigen Aufenthalt in Longyearbyen gesehen, erlebt und erfragt haben und was vor Beginn unserer Expedition sowie an Ort und Stelle aus der Literatur und aus Gesprächen an Wissenswertem überhaupt entnommen und gesammelt werden konnte - all das ist in dem "Anhang" zu diesem Expeditionsbericht zusammengestellt. Letzterer ist damit von durchaus interessanten historischen Hinweisen größtenteils entlastet worden. Er enthält somit in erster Linie die erlebnismäßige Schilderung unserer Spitzbergenfahrt.

A n h a n g

Angelesenes - Erfahrenes - Erfragtes

zur Vervollständigung des Expeditionsberichtes in Kürze :

Allgemeines:

Arktis: arctos = Name der Griechen für den "Großen Bären" am Nordhimmel.

Svalbard: sval = kühl, bard = Rand "Kalte Küste"

Erstmals 1194 von Isländern entdeckt; von den Pomoranen (=Küstenbewohner Sibiriens) "Grumant" genannt; war Handelsziel der "Hanse"; nach deren Niedergang in Vergessenheit geraten; 1596 von Holländern Willem Barents zusammen mit Jakob Hemskerk und Jan Rijp und Gerrit de Veer bei Suche nach China-Seeweg (Nordostpassage) wieder entdeckt, und zwar Bäreninsel und West-Spitzbergen

"Svalbard" heute: gesamte Inselgruppe: Spitzbergen, Nordostland, Edgeöya (öya=Insel), Barentsöya, Kong Karls-Land, Kvitöya, Hoppen-Insel, Björnöya (=Bäreninsel)

Lage: zwischen 74 und 81° Nord, (Bären-I. .. Sjutöyane=Sieben-I.)
10 und 35° Ost

Entfernung Nordkap - Bären-I: 450 km, Bären-I.-Südkap 280 km
Südkap - Sjutöyane ca. 500 km

Bodenfläche: 61 723 km² (ca. 1/4 Bundesrepublik D., ca. 1/5 Norw.)
60 % vergletschert, viele Gl. enden im Meer; Inlandeis d. Nordost-Landes ca. 600 m mächtig.

Höchste Erhebungen: Newton-Toppen und Perrier-Toppen, je 1717 m im Südteil d. Halb-I. Ny-Friesland, Spitzbergen (benannt nach Sir Isaac Newton (1642/1727), Physiker, und Georges Perrier (18xx/1946), General, Chef. d. geogr. Sektion d. Frz. Armee).

Spitzbergen: größte Insel Svalbards (39 000 km², ca. 1/6 BRD. Hier an NW-Ecke bei Insel Klovningen erreichte Barents 1596 "het nieuwe Land", das er "Spitzbergen" nannte; diese holl. Schreibweise statt "Spissbergen" (norw.) auf heutigen Karten des Norw. Polar-Inst. fortgeführt

Intern. Spitzbergen-Vertrag von Sèvres/Paris 1920: Norw. erhält Oberhoheit ("Svalbard-Traktat"); S. wird zu entmilit. Gebiet erklärt 17.7.1925: S. wird Norw. einverleibt (König Olaf II.)

Seit 1971 verwaltet (beratend) v. "Svalbardrat" ("Stedlige Svalbard-råd"); vor Ort v. Sysselmann=Reg. Präs. (1982: Mr. Wendt)

In der norw. Zentralverwaltg. ist der "interministerielle Polar-ausschuß" und die "Abt. f. Polarfragen" im Justiz-Min. zuständig.

Geogr. Bezeichnungen in Sv: nach Seefahrern, Forschern, Wissenschaftlern, Staatsmännern, Schiffen, Kapitänen und Begleitpersonen vieler Nationen. Verwirrend! Erklärungen in Adolf Hoel: The place-names of Sv. "Norges Svalbard- og Ishavs-Undersökelsker Nr. 80+112 (1942+1958). - Seit 1938 Neubenennungen nur mit Billigung d. Reg.

Klima und Wetter:

5 1/2 Monate winterlich

Dunkelzeit: ca 28.10. -14.2. (3 1/2 Mt.)

Mitternachtssonne: va.21.4. - 21.8. (Longyearbyen)

Schneefall in allen Mt.mögl.

Monatsmitteltemp: Eisfjord zwischen -12° im März und $+5^{\circ}$ im Juli

Höchste bish.Monatsmitteltemp: 11° im Juli, -23° im Feb./März

Tageshöchsttemp: im Juli fast 16° mögl.; Nachttifsttemp. im März fast -33° C.

Luftfeuchtigkeit: um 83 %

Niederschl: An 10 -1 4 Tagen in jedem Monat etwas N.

Monatsmengen nur gering: Min 5-15 l/m² im April/Mai

Max. 25-40 l/m² zwischen Spätsommer und Winter.

Sonnenschein: Mai reichster Mt.

Wetter: ähnl. wechselhaft wie in Europa.

Entspr.d.Hochgebirgscharakter: regional oft Stau-u.Föhn-Effekte

„Polargebiet“: definitionsgemäß: nördl. 10° -Juli-Isotherme = Baumgrenze. In Sv. nur Moose, Flechten, Polsterblumen, einige Pilze und Beeren.

Permafrost: Dauerfrost im Boden bis 300-600 m Tiefe, sommers bis ca. 1,5 m aufgeweicht (Alpen: oberhalb ca. 2600 m = -2° C-Jahres-Isotherme)

Folge: Strukturböden = kreis- oder polygonförmige Steinringe ("Hexenringe") .-Vergraben (Abfall, Beerdigte) werden durch Bodenbewegung wieder an die Oberfläche gedrückt.

Longyearbyen (Lyb) "The northernst community of the world"
Sitz der Verwaltung für ganz Svalbard

- 1.) Lage: 78°35' N 15°37' E
am Südufer des ca. 100 km langen Eisfjordes, im Neben-
fjord: "Adventfjord", früher "Adventure-Bay" nach dem
englischen Walfängerschiff "Adventure", 1656 im Eisfjord
stationiert. (Der längste Fjord Svalbards ist der
Wijde-Fjord mit 120 km)

Ortsteile:

- a) Skjeringa (Hafengebiet, Sysselmannhaus, Kirche)
- b) Sverdrupbyen (in Verfall befindlich)
- c) Nybyen (Kantine, Badehaus, Kaufhaus, Sparkasse)
- d) Haugen (Verwaltung der Kohlenkompanie, Schule, Hospital)
- e) Lia (moderne neue Siedlung; übernimmt in Zukunft die
Funktion von Nybyen, das aufgelöst werden soll)
- f) "Lufthavn Svalbard Longyear", 6 km von a) nordwestl.

2.) Geschichtliche Entwicklung:

- 1610 engl. Walfänger finden im Innern des Königsfjordes Kohle-
stücke im Meer: "sea coales, which burnt very well"
- 1900 "Trondheim Spitsbergen Kulkompanie" baut im Adventfjord
Kohleflöz (3 m mächtig) ab
- 1901 Chr. Michelson/Bergen läßt im Recherche fjord (Südl. Bell-
sund) nach Kohle suchen, wird von J.M. Longyear auf Hapag-
dampfer besucht
- 1904 John Monro Longyear (1850-1922), Minenbesitzer aus Mar-
quette/Michigan, und Frederick Ayer/Boston, kaufen nach
Inspektionsreise (1903) Kohlenfelder an Westseite des
Adventfjordes
- 1905 "Spitsbergen Coal- and Trading Company, Limited of
Sheffield, errichtet am Nordufer des Adventfjordes
"Advent City" und betreibt in halber Höhe des Advent-
toppen (786m) eine Kohlenmine, heute verfallen.
William D. Monroe, Vetter des J.M. Longyear, erwirbt zu-
sätzliche claims.
- 1906 Adventfjordgebiet im Besitz der "Arctic Coal Company of
Boston". (Hauptgesellschafter Longyear und Ayer; Leiter
Monroe) - Bau des ersten Hauses in "Longyear City";
Monroe benennt das Longyeardalen nach Mr. Longyear.
- 1906/07 Mine Nr. 1, oberhalb des jetzigen Ortsteils Skjeringa, Ha-
fengebiet, wird eröffnet; Verloaderampe gebaut.
- 1916 Verkauf an "Store Norske Spitsbergen Kulkompanie Aktie-
selskap" (SNSK A/S); seit 1978 verstaatlicht.

(Die Spitsbergen-Kohle ist tertiäre Steinkohle mit 81%
Kohlenstoffgehalt; z. Zt. noch abgebaut in Barentsburg
(russisch seit 1931/32); Sveagruben (norw.). Nicht mehr
in: Ny-Alesund ("Kingsbay Kulkompanie Aalesund", norw.);
Pyramiden/Billefjord (russ.); Grumantbyen/Eisfjord (russ.);
Calypsobay/Recherche fjord am Bellsund ("Calypso Mining
Company", norw.)

- 9.4.1940 Norwegen von der deutschen Wehrmacht besetzt
Mitte April 1941: Bergwerksbrand in Longyearbyen (Direktor der SNSK: Einar Sverdrup; Betriebsleiter: Finn Boger)
- 19./20.4.1941: Abwurf von Löscherät durch Wetterstaffel 5
21.4.1941 Landung He 111 (Schütze/Westermann) 1B+DH auf Eis vor Lyb mit Löscherät
- 31.7.1941 Brit. und kanad. Kriegsschiffe nach Lyb
Militätgouverneur übernimmt ges. Kontrolle Kohleförderung läuft weiter
60-70 norw. Freiwillige nach Engl.
- 25.8.-2.9.1941 Brit.-kanad. Flottenverband evakuiert gesamte Bevölkerung (900 nach Schottland, 2000 Russen auf "Emprass of Canada" nach Archangelsk. Kohlenlager in Lyb, Grumantbyen, Barentsburg und Pyramiden in Brand gesetzt; Funkstelle Kap Linné zerstört.
- 25.9.1941 -
9.7.1942 Deutsche Wetterstation "Bansö" von Westa 5 eingerichtet
- 8./9.9.1943 Schlachtschiffe "Tirpitz" und "Scharnhorst": Lyb wird gestürmt (60 gefallen Norw.) und zerstört; ebenso Grumantbyen und Barentsburg.

3.) "Store Norske Spitsbergen Kulkompanie A/S" (SNSK)

Neben dem Sysselmann (=Regierungspräsident, für ganz Svalbard) ist die SNSK, geleitet von einem "Bergmeister", die wichtigste Institution.

Sie betrieb zunächst Grube 1 (W-Seite des Lngyeardalen oberhalb Skjeringa), dann "nye Grube 1" weiter talein, oberhalb von Sverdrupbyen; in ähnlicher Weise "Grube 2" (oberhalb von Haugen) und "nye Grube 2" (oberhalb von Nybyen) an der Ostseite des Longyeardal und "Grube 4" in dessen Inneren sowie "Grube 5" im Endalen. Alle jetzt erschöpft.

Gegenwärtig betrieben: "Grube 3" (oberhalb von "Hotelneset" (=Flughafen) sowie "Grube 6" (zwischen Todalen und Bolterdal) und "Grube 7" in Bolterdalen.

Abbau: wegen horizontaler Lage der Flöze (etwa 2-300 m oberhalb des Talbodens) in Stollen (nicht in Schächten wie in Deutschland) wegen der "Ewigen Gefrornis" = Permafrost kein Grubenholz nötig, in Abständen nur "Pfeiler" aus Kohle zum Abstützen; eine "Wasserkunst" wie z.T. in Mitteleuropa; unnötig, eher herrscht Wassermangel; gegen Kohlestaubexplosion Ausstreuen von Steinmehl. Die meisten Unglücke durch Gasexplosion; Kohletransport von den Gruben zum Hafen: LKW und Seilbahn.

Nur in Barentsburg (bzw. Grumantbyen) ist (bzw. war) Schachtabbau erforderlich.

Im Winter wird nur auf Halde gefördert. Wenn Fjorde eisfrei (Eisdicke bis 125 cm) sind (Mai bis Okt.) Verschiffung nach Tromsø, Narvik und Murmansk.

Die Förderung (norw. + russ.) etwa 1 Million Tonnen/Jahr.

Suche (vl. Bohrungen) nach Erdöl, -gas und Uran in Spitsbergen und anderen Inseln: geheimnisumwittert: Zuverlässiges unbekannt. Norwegen, schon jetzt in seinen Hoheitsgewässern reich an Öl und Gas, ist bestrebt, daß Svalbard nicht ein Klondike wird.

SNSK, seit 1978 staatlich, sorgt für Hausbau, Strom, Wasser, Heizung und Abwasserbeseitigung, Verkehrswege.

Bis 1978 gab SNSK für die Dauer einer Saison, eigene, sehr einfache Geldscheine ("Betalingssmerke") zur Löhnung aus. SNSK betreibt auch SVEAGRUVA im van Mijenfjord; in Ausbau unter Direktor Tiefenthal.. Diese Grube liegt in der BRAGANZA-VAGN (vågn = Bucht; Braganza = portug. Königshaus; Prinz Henry von Bourbon führte 1891+92 Exp. nach Spitsbergen und Nowaja Semlja), wurde 1917-25 von "Svenska Steinkolsaktiebolaget Spetsbergen" betrieben und ging 1934 an SNSK über.

4.) Einwohner

Nach Beginn des verstärkten Kohleabbaues durch "Arctic Coal Company of Boston ab Winter 1906/07 wuchs Einwohneranzahl ständig:

1912/13: 200 So 1920: 400 Wi 1920/21: 217
So 1921: 420 So 1926: 663 1937/38: 5-600

31.7.1941 -9.9.1943: Erst Kontrolle, dann Evakuierung durch Alliierte; danach Zerstörung des inzwischen wieder besetzten Lyb durch "Tirpitz" und "Scharnhorst" (s. Anh. Nr. 2)

Nach Kriegsende Wiederaufbau der Häuser und Gruben, dazu Neubesiedlung:

1946/46 : ca. 800 Einwohner
1982 : ca. 1500 "

Zusammensetzung: 250 - 300 Bergarbeiter
230 Kinder
250 Frauen
750 Angestellte, Saisonarbeiter u.ä.
darunter nur vier Ausländer:
1 Türke, 1 Ungar als Bergarbeiter
2 Mädchen aus Thailand (Verwaltg)

5.) Berufe und Verdienste:

Allgemein guter Verdienst, da nur 12 % Einkommensteuer (einschl. Sozialabgabe) abzuführen sind. (In Norw. 60-70% !)

Bergarbeiter:

In Lyb nur etwa 250-300 "miners". Alter 30-60 Jahre. Arbeit in drei Schichten rund um die Uhr: Bohren - Transport - Abraum 7 Std vor Ort mit 1/2 Std Pause.

Im Berg: Wegen Permafrost Zugluft von 1-4°C; kein Bummeln.

Arbeitsanzug (i.G. zu deutschen Schächten).

Stundenlohn: 80-100 nKr (32-40.-DM); für Spezialisten (Elektriker, Mechaniker) ca. 65.-DM

Monatslohn also 10-12 000 nKr (4000 - 4800 DM) und mehr.

Abgabe für Unterkunft und Verpflegung pro Monat ca. 1000.- nKr (400.-DM)

Urlaub: mindestens vier Wochen; Urlaubsgeld: 9,5 % des Jahresverdienstes. Statt Bezahlung von Überstunden wird Urlaubsverlängerung bevorzugt.

Gesucht: nur Facharbeiter (Elektriker, Mechaniker u.ä.)

Saisonnarbeiter (Sommer): Viele junge Leute als Bau- und Hafnarbeiter, Taxifahrer, Rohrleger, Verwaltung und Versorgung.

Frauen, zumeist auch die Ehefrauen der Einwohner: in Verwaltung bei SNSK und Sysselmann, Versorgung (Kantine, Wäscherei, Lager u.ä.), Schule, Kindergarten.

Lehrer und Lehrerinnen: etwa 17 für Grundschule und Gymnasialzweig (im Aufbau). Verdienst: etwas mehr als in Norwegen, aber Steuervorteil (s.o.); dazu freie Wohnung in geräumigem, fertig eingerichteten Einfamilien-Holzhaus (Wohn- und Schlafzimmer, Küche mit Spülmaschine, Eisschrank, 2-3 Kühltruhen), Kinderzimmer, Nebenräume, Lager- und Werkstatttraum; wegen zu hoher Transportkosten kaum private Möbel; freie Versorgung mit Heizung, Wasser und Strom. - Sie sind Staatsangestellte und besitzen meist in Norwegen ein eignes Haus oder Anwesen (Sommer- bzw. Ferienaufenthalt für Frau und Kinder).

6.) Häuser; Baracken; Hütten

Wegen Permafrostes Boden im Laufe der Jahreszeiten immer in gewisser Bewegung. Häuser deshalb meist auf dicken Schotterhalden auf Holzstelzen oder auf sehr massiven Betonpfeilern. Hausboden ca. 1,5 m über Boden; winddurchlässiger Zwischenraum bretterverschlagen zur Verhinderung von Wärmeleitung vom durchgängig beheizten Haus zum Boden, wodurch Bodenbewegung begünstigt werden würde.

Ältere Häuser meist zweistöckig; neuere modern gestaltet, spitzgieblig, 1 1/2stöckig.

Zu jedem Einzelhaus bzw. jeder Häuser- oder Barackenzeile führt auf Holzstelzen etwa 1 m über dem Boden eine tunnelförmige holz- oder metallgedeckte, gut isolierte Röhre (in Kanada "Utilidor" genannt). In ihr Leitungen für Trinkwasser, Warmwasser (für Heizung, Bad, Küche), Abwasser ("sewage") und Strom.

Haus des Sysselmannes nach 1945 ganz modern, entworfen von Architekt Slaato.

Trinkwasser: ganzjährig herangepumpt aus dem 3 km entfernten Stausee "Isdammen" im Adventtal; Gletscherwasser, leicht getrübt durch Schwebstoffe, aber fast bakterienfrei.

Kloake: wird, ähnlich wie vielerorts in Norwegen, in den Fjord geleitet; bei der geringen Einwohneranzahl wird das vom Meer durchaus verkraftet.

Müll: wird am Strand in Hafennähe verbrannt; wegen Rauchbelästigung neue Regelung in Vorbereitung.

Erdpegel: stehen zwischen den Häuserzeilen und kontrollieren Erdbewegungen des Untergrundes (1953 zerstörte Erdbeben Krankenhaus und Häuser; zwei Tote. Juli 1972 Erdbeben nach starken Regenfällen zerstörte Straße zwischen Sverdrupbyen und Hafen)

Statische Elektrizität: die trocken-warmen Holzhäuser mit Teppichboden und die trocken-kalte Außenluft verursachen gelegentlich Aufladungen.

Freizeithütten, zumeist an den Fjordufern, auch Schihütten in den Tälern: Aufstellung bedarf nur der Zustimmung des Sysselmannes; Grund u. Boden Staats-, Hütte Privateigentum. Heizung mit Treibholz.

- 7.) Schule: Großer, moderner, blockförmiger Bau mit Turnhalle und Schwimmbad.
Bis 1939 wenige Kinder, Pastor (norw. „prest“) und seine Frau als Lehrer. 1947/48 gab es 26 Kinder in drei Klassen.
Jetzt: ca. 230 Kinder, 17 Lehrer für Grundschule und in Ausbau begriffenen gymnasialen Zweig (Hochschulreife für Norw.)
Lehrer sind Angestellte des Staates.
Moderner Unterricht, sogar in BASIC-Programmiersprache für Computer.
Ferien nur im Sommer: ca. 20.6.-20.8.
- 8.) Hospital: 8 Betten, 3 Ärzte, Röntgen-Einrichtung, Solarium, Ambulanzwagen (im Hafen stationiert). -Zahnarzt privat.
Größere Operationen und Geburten werden nach Norwegen überwiesen.
Infektionskrankheiten (Grippe): früher-wie allgemein in der Arktis wegen der bakterienfeindlichen tiefen Temperaturen - selten. Dagegen kommt heutigentags mit jeder Linienmaschine der SAS ein neuer Bakterienschub nach Lyb.
In Lyb wird nur gestorben, aber beerdigt in Norwegen (wegen der Bodenbewegung, verursacht durch Permafrost)
- 9.) Kirche: 1943 -wie Lyb überhaupt- von "Tirpitz" und "Scharnhorst" zerstört; 1958 wieder aufgebaut.
Friedhof: nur noch Kreuze aus der Vorkriegszeit; keine Grablegungen mehr wegen des Permafrostes; Überführung nach Norw.
Pastor ("prest") Jemsen (Junggeselle), angeblich bestbesoldeter Mann in Lyb; wenig Kirchgänger; betreut auch NY-Alesund und Sveagruva.
- 10.) Kaufhaus ("Shop"):
Ein Allerweltsladen in Nybyen: Souvenirs für die Schiffsturisten, Kleidung, Waffen, Foto, Papier, Süßigkeiten, Rauchwaren (duty shop-Preise!).
Lebensmittel: etwas Obst, paar dürftige Konserven.
Geöffnet nur zu bestimmten Zeiten:
Preise (zum Vergleichen):
- | | | |
|----------------------------------|----------|------------|
| Schlafsack Ajungilak Tyxin Elite | 783.-nKr | (313.-DM) |
| " " Iglo | 575.- | 230.- |
| Wollpullover | 315.- | 126.- |
| Plaid | 295.- | 118.- |
| Pullover, dick | 139.- | 56.- |
| Windbluse, dünn | 296.- | 118.- |
| Taucheranzug, Helli-Hansen | 1500.- | 600.- |
| Overall, Lammfell, Kapuze | 735.- | 294.- |
| Apfelsinen (kg) | 12,50 | 5.- |
| Äpfel | 15,50 | 8.- |
| Zitronen | 12,50 | 5.- |
| Mandarinen | 18.- | 7,20 |

11.) Restaurant:

Grünlich gestrichener Bau zwischen Skjeringa und Sverdrupbyen, zusammen mit Post, Kiosk und Kino.

Es besteht aus einem "bürgerlichen" Lokal (sauber gedeckte Tische) und einer Kafeteria ("Saloon", altertümlich, gemütlich-einfach). Bestelltes Essen wird ausgerufen, Selbstbedienung. Gewöhnlich viel Betrieb: viele junge Leute, wohl Saisonarbeiter in Versorgung, Verwaltung, Bauarbeiter, Taxi u.ä., die hier ihr Bierchen trinken und sich unterhalten. Donnerstags und sonntags: Kino; Bierausschank wird vorher eingestellt. Wir fanden sie alle höflich, keine Rabaukentypen.

<u>Preise</u>	nKr/DM:		
	Omlett med Skinke	33.-	(13.20)
	Rumpsteak	43.-	(17,20)
	Pfeffersteak	47.50	(19.-)
	Schweineschnitzel	47.50	(19.-)
	Karbonade	36,50	(14.60)
	Rekecocktail (Krabben)	19.-	(7.60)
	1/2 l Pils	14.-	(5.60)
	1/3 l Pils	9.50	(3.80)
	Cola	7.-	(2.80)
	Kaffee	3.50	(1.40)
	" (med påfill=beliebig oft)	5.50	(2.20)

Im Preis einbegriffene Beilagen: pommes frites oder Salzkartoffeln ("med kokte poteter"), dazu stets etwas frischer grüner Salat und frische Gurke.

Kiosk:

6 große Bananen	28,50	(11.40)
Ansichtskarte	1,50	(-.60)
Süß- und Tabakwaren, Filme, usw.		
<u>Zwei deutsche Illustrierte !</u>		

12.) Hotel-Unterkunft und Turistik:

"Lufthavnhotellet": Hotel-Baracke, direkt am Flughafen, aber nur für zureisende Verwaltungsbeamte und andere mit dienstlichem Auftrag kommende Personen.

Wer nicht von vornherein als privater Gast bei den Einwohnern Unterkommen findet, kann nur im mitgebrachten Zelt und Schlafsack auf dem dürftigen, windigen Campingplatz unmittelbar am Flughafen nächtigen. Auch gesamte Verpflegung muß mitgebracht werden. Keine Einkaufsmöglichkeit (vom Restaurantessen und dürftigen Konserven im Kaufhaus abgesehen).

Wer diese Voraussetzungen nicht erfüllt, wird von der Kontrolle des Sysselmannes bei Ankunft einer Linienmaschine mit dieser wieder nach Norwegen zurückgeschickt.

Wer einreisen darf und ins Landesinnere will, muß wegen der Eisbärgefahr Waffen (Gewehr, Pistole samt Waffenschein) besitzen.

Gerade während unseres dreiwöchigen Aufenthaltes in Spitsbergen wurde bekannt, daß in der Nähe der Kohlensiedlung Sveagruva im van Mijen-Fjord sowohl eine russische Expedition als auch eine organisierte Touristengruppe je einen Eisbären, von dem sie angegriffen wurden, erschießen mußten. Solchen Vorfällen folgt dann meist eine Untersuchung des Syssemannes. Wenn die Eisbären, deren es z.Zt. in ganz Svalbard so etwa 2000 Stk, etwa zehn davon auf der Nordwestecke des Haakon VII.-Landes geben soll, sind absolut geschützt.

Von einem Reisebüro (Fast/Hamburg und Norske Turist Bureau) werden auch 8-12tägige Gruppen-Fußwanderungen (Zelt, Schlafsack, Abkochen, norweg. Führer mit Bewaffnung; 8-10 Personen) durchgeführt.

1982 sollen 10 von 14 geplanten solcher Turen angeblich erfolgreich durchgeführt worden sein; 1983 weitere Turen. Da die Wanderungen nur durch die Täler rings um Lyb führen, dürften sie kaum sonderlich attraktiv sein.

13.) Ernährung:

Lebens- und Genußmittel: große Lager der SNSK im Hafengebiet.

"dry food" (Zucker, Mehl u.ä.): jeder Haushalt bestellt monatsweise im voraus. Lieferung frei Haus.

Gefrorenes Fleisch/Fisch: wöchentliche Belieferung (jedes Haus hat Kühlschränke und -truhen.

Sehr gute Kartoffeln: aus Cypern!

SNSK-Bäckerei: liefert Schwarzbrot (Vollkorn), mit Syrup leicht gesüßt.

Milch: wird aus Pulver zentral in guter Qualität zubereitet; tägliche Abholung.

Alkoholische Getränke: rationiert pro Kopf und Monat 2 Fl Branntwein aller Art, jede Flasche 75.-nKr (30.-DM) sowie 1 Fl Wein aller Art, je 20.-nKr (8.-DM). -Auswahl groß, Verkauf nur an bestimmten Tagen gegen Berechtigungsschein; zentrales Lager in Haugen.

14.) Post und Bank:

Poststelle mit zwei öffentlichen Münzfernsprechzellen im Gebäude des Restaurant.

Nach Europa: Durchwählverkehr; z.B. nach Frankfurt 09549 - 611 -

Ein kurzes, aber ausreichendes Gespräch kostet etwa 10.-nKr (4.-DM)

Technischer Ablauf: Vom Postamt oder Hausanschluß per Draht (6 km) zum Lufthavn; weiter per Richtfunk (45 km) nach "Radio Isfjord" auf Kap Linné; von dort zum Nachrichtensatelliten "Telesat" (36 000 km Höhe über dem Äquator bei 7° West) und zurück nach Stavanger; von dort Eingabe (1000 km) in das europäische Fernsprechnet.

Die einseitige Sprechentfernung beträgt also etwa 73 000 km. Dafür brauchen die elektro-magn. Wellen immerhin etwa eine Viertel Sekunde. Folge: der Gesprächspartner darf nicht sofort am Ende eines Satzes antworten, falls das Gespräch weitergeführt wird. Eine deutliche Pause muß abgewartet werden, sonst Überlagerung des fortgeführten Gesprächs mit der Antwort.

Briefpostbeförderung: jeweils mit den Linienmaschinen der SAS (Briefkästen in der Siedlung tragen noch veraltete Leerungszeiten!) - Porto Postkarte nach BRD: 2,75 nKr (1,10 DM)
Postleitzahl für Svalbard: N 9170

Postämter bestehen außer in Lyb in Ny-Alesund, Sveagruva und Kap Linné.

Die "Spitsbergen Sparebank" (nur in Lyb!) löst "Traveller Schecks" (ausgestellt auf DM, Dollar usw.) ein.

15.) Fernsehen, Zeitung:

"Svalbard Radio" im Ortsteil Skjeringa (seit 1954 ein modernes Rundfunkstudio) verbreitet werktags 0900-1230 h und 1630-2100 h, sonntags 1830-2230 h von Kassetten das norwegische Programm der vergangenen Woche. Live: nur ein kurzer Wetterbericht (Spitzbergenkarte mit Temperaturangaben) vom Meteorologen des Lufthafens nach den letzten Abendnachrichten "off"-gesprochen.

Nachrichtenblatt "Sommerposten"/"Winterposten": seit 1971 wöchentlich erscheinend, bringt TV- und Kino-Programm, Bereitschaftszeiten (Gruben-, Feuer-, Rohrnetz-, Elektrikerwache); Neues in Kürze; Wochenendwetter.

16.) Straßen:

Lyb: einschl. der Zufahrten zum Lufthafen und zu den Gruben (am weitesten -13 km- bis Nr. 7) 35 km für PKW und LKW.

Schotterunterbau, darauf festfahren, Kohlestaub mit gewisser Feuchtigkeit; bei Regen etwas glitschig. Schuhe mit Profilsohlen vorteilhaft; nur kurze Strecken asphaltiert (Nybyen, Hafen).

Um den Kohlestaub nicht in die Wohnungen und Büros zu verschleppen: üblich, jeweils am Eingang Schuhe auszuziehen u. abzustellen; alles folgende: in Hausschuhen oder auf Socken. Außerhalb der Siedlung und des Gebietes der Freizeithütten: keine Wege, feste Gummistiefel oder wasserdichte Bergschuhe erforderlich.

17.) Fahrzeuge:

In Privatbesitz nur einige Fahrräder und Motorräder, keine Autos. Im Hinblick auf die Fahrmöglichkeiten überhaupt (nur 35 km fahrbare Straßen) und auf die hohen Transportkosten von Norwegen her: Autoanschaffung weder sinnvoll noch rationell. Nur Sysselmann, Schule, Lufthafen, Svalbard Radio und ähnliche Institutionen, insbesondere aber die Kohlenkompanie unterhalten PKW (meist Toyota und Polo).

Privatunternehmen unterhält etwa 5 Taxi (Mercedes Diesel, km-Preis ca. 3.-DM), davon 3 anscheinend dauernd unterwegs. Eine Omnibus-Rundlinie.

Gefahren wird schnell, aber rücksichtsvoll; wenn Straßen nasseverschmiert, wurde stets in weitem Abstand vorbeigefahren; auch wenn die Straße völlig frei war - bei den insgesamt nur 12 Gabelungen wurde regelmäßig geblinkt. -Wenn die Kohlestraßen naß sind: alle PKWs und Busse am Heck dick verdreckt, keine Sicht durch Rückscheibe!

Feuerwehr: Im Winter 1947/48 gab es in Haugen ein Großfeuer, dem ein Verwaltungsbau zum Opfer fiel! Jetzt im Hafengebiet zwei moderne Löschfahrzeuge.

Allgemein besonders auffällig: Bei jedem Kraftfahrzeug hängt vom aus der Kühlerhaube ein Elektrokabel heraus, das zu Heizgerät im Motorraum führt, mit dem Öl und Batterie im Winter erwärmt werden. Der notwendige Strom: aus "öffentlichen" Steckdosen (220 V) in verschließbaren Kästchen an Holzpfählen vor allen viel besuchten Gebäuden (Hafen, Sysselemann, Kontor der Kohlenkompanie) befestigt.

Bei ausreichender Schneedecke: sehr zahlreiche, vielfach in Privatbesitz befindliche snow scooter (Preis ca. 8000.-DM) Marke "Yamaha" (japan.) für Fahrten neben den Straßen und bei Ausflügen durch die Täler und über die Berge (z.T. mit angehängten Transportschlitten). Geschwindigkeiten 60-100 km/h. Wenn im Frühjahr die Schneedecke verschwindet, bleiben diese Fahrzeuge ohne jegliche schützende Abdeckung einfach dort im Gelände zwischen und neben den Häusern stehen, wo sie zuletzt benutzt worden sind.

18.) Tiere:

Ende des Adventtales: Zwinger mit 27 "Huskies" (Polarhunde), je drei in einer Boxe.

Ansonsten: Hundehaltung (außer ausgesprochenen Haushunden) wegen der spielenden Kinder verboten. (Im Winter 1947/48 wurden alle Huskies erschossen, da sie ausgebrochen waren und ein Kind getötet hatten!)

Rattenplage nach dem Kriege (damalige Fangprämie eine Flasche Schnaps pro Ratte) längst beseitigt. Auch Mäuse gibt es kaum.

In den Häusern: nur wenige Katzen, Papageien, Kanarienvögel oder Schildkröten.

Trotzdem überall Schilder: "Rabbies" = "Hundegalskap" = Tollwut.

Zwischen den Häusern äsen oft Rentiere (gedrungen, plump, kurzbeinig), manche mit rotem Halsband, weil seit etwa 10 Jahren von Zoologen gekennzeichnet und beobachtet. -Auf ganz Svalbard etwa 10 000 Rentiere geschätzt.

Eisbären: in ganz Svalbard ca. 2000 geschätzt, etwa 10 davon im nordwestlichen Spitzbergen (Haakon VII.-Land). Jetzt absolut geschützt, dürfen nur im Notfall im Falle eines Angriffs geschossen werden. Auch im Sommer Begegnung mit streunenden, wegen Hungers meist angriffslustigen Eisbären überall möglich. Bei Turen in Gebiete außerhalb der Siedlungen: großkalibrige Gewehre oder Revolver mitführen. Mehrere tödlich verlaufene Begegnungen mit Eisbären in den letzten Jahren! In den Wintern der letzten Jahre: Eisbären sogar zwischen den Hütten in der Nähe Lybs westlich des Lufthafens beobachtet.

1968 wurden 50 Eisbären mittels Minisendern kontrolliert.

Küstenseeschwalbe: "Sonnenvogel" (mit blutrotem Schnabel), der immer in Sommer und Sonne lebt, weil er am Ende des arktischen Sommers in den antarktischen Sommer (ca. 15 000 km) wechselt; nistet in der Nähe von Siedlungen, Inseln und sonstigen Küstenstreifen auf wiesenähnlichem Gelände. Bei Annäherung an die Nistgebiete: pausenloser Angriff von mehreren Vögeln von hinten oben nach Jagdfliegerart; versuchen, auf den Kopf zu hacken. Abhilfe: Schwingen einer Gerte oder Latte über dem Kopf oder Werfen einer Handvoll Steinchen (Schrapnellwirkung).

Seehunde (Robben, seal, sel): stecken in den Fjorden und vor den Küsten ihr rundes, fußballähnliches Köpfchen oft neugierig durch die Wasseroberfläche; sollen musikliebend sein, durch Singen und Pfeifen anlockbar; dürfen in Svalbard geschossen werden, weil sie den Fischbestand stark vermindern. Polarfuchs: im Sommer gelblich-grau, im Winter weiß, darf auch gejagt werden.

Moschusochsen: 1927 wurden 27 Kälber von Ostgrönland importiert; noch 1941/42 konnten wir auf unseren Flügen über Spitzbergen Gruppen von Moschusochsen erkennen; einzelne Tiere kamen sogar bis nach Lyb hinein. Jetzt fast ausgestorben. (Vermutung: Spitzbergen für sie zu feucht).

19.) Jagd Waffen:

Wie man uns sagte, können diese in Lyb ohne weiteres erworben werden, aber je nach Kaliber (Kugel, Schrot) nur je eine Waffe.

Revolver: schwer zu bekommen; Waffenschein muß stets (außer während der Jagd) mitgeführt werden.

Für Expeditionsleute, die in ihrer Heimat keinen Waffenschein erhalten, ist es kaum möglich, auf ihrer Anreise eine notwendige Waffe mitzuführen, die sie aber wegen der Eisbärgefahr im Gelände außerhalb der Siedlungen unbedingt zur Verfügung haben müssen!

Innerhalb der Siedlungen dürfen keine Schüsse abgegeben werden, und die Waffen dürfen auch nicht durchgeladen sein. Auch bei Vogelfelsen: Schüsse verboten. Vögel verlassen Gelege, diese werden Beute von Möven und Füchsen.

20.) Polarsommer und -nacht:

Am Pol scheint die Sonne vom 21. März bis 23. September, also ein halbes Jahr lang. Dann folgt für ein halbes Jahr die Dunkelheit der Polarnacht.

In Longyearbyen:

Helligkeit (Sonnen sichtbar): 21. April bis 21. August, also vier Monate lang.

Absolute Dunkelheit: Mitte Oktober bis Mitte Februar

21.) Freizeitgestaltung in Longyearbyen:

Sommer: Freizeithütten am Fjord und in benachbarten Tälern
Motorboot (Robbenjagd, Fischen in Süßwasserseen) - Segeln -
Surfen - Tauchen im Fjord - Fußball - Schießen (Wettkämpfe
mit den Russen in Barentsburg einmal im Jahr) - Golf - Mo-
tor- und Drachenfliegen.

Winter: Schihütten in benachbarten Tälern - Langlaufschi
(Loipe beleuchtet) - Slalom - snow scooter (Inlandfahrten)
Textiles Gestalten - Schach - Bridge - Blaskapelle

Sonstiges: Hobby-Werkstatt im Haus - Jogging - Schwimmbad-
Fernsehen - Video - Kino - Bibliothek - Museum

22.) Verkehrsverbindung:

Longyearbyen: bisher regelmäßig von der norw. "Hurtig-Rute"
(von Tromsø dreitägige Überfahrt) angelaufen; zwischen
1931 und 1970 von der bekannt gewordenen "Lyngen", ursprüng-
lich ein Eisbrecher, die zahlreiche Expeditionen in die ver-
schiedensten Gegenden befördert hat. Im August 1982 soll
letztmalig ein Passagierschiff der Hurtig-Rute, die "Harald
Jarl" Lyb angelaufen haben. In Zukunft sollen von den 14
Schiffen der Hurtig-Rute jeweils 4 die beliebten Turisten-
fahrten bis zur Packeisgrenze auf direktem Wege durchfüh-
ren.

"Lufthavn Svalbard Longyear":

Bau 1973 auf "Hotellneset" am Eingang des Adventfjordes, ca.
6 km von Lyb entfernt, begonnen. (Hier hatte 1896 die "Vester-
aalens Dampskipsselskap of Stokmarknes" das "Hotel sur le
Adventsbaai" errichtet; es wurde 1908 geschlossen, das Gebäu-
de als Lagerhaus nach dem 1906 neu gegründeten Lyb ver-
setzt; sein windfahnenähnliches Wahrzeichen jetzt noch im
Museum vorhanden).

Als am 14.8.1975, dem 50. Jahrestag der Anerkennung der norw.
Oberhoheit über Svalbard, der Lufthafen feierlich eröffnet
werden sollte, waren die Wetterverhältnisse (Nebel) so
schlecht, daß die DC 9 der Scandinavian Airlines System
mit König Olaf V. und zahlreichen Ehrengästen an Bord nicht
landen sondern umkehren mußte. (Gleiches soll bis heute aber
nur noch zweimal nötig gewesen sein). Die offizielle Ein-
weihung wurde am 2.9.1975 nachgeholt.

Der Hafen ist für Instrumentenlandung (bei Schlechtwetter
und während der Polarnacht) aus beiden Richtungen (WNW,
ESE) bestens ausgerüstet, wird meist von See (Eisfjord) her
angeflogen. Die Landebahn ist 2,2 km lang, 45 m breit.

Die SAS fliegt von Tromsø aus in 1 3/4 Std sommers dreimal
(Di, Mi, Fr), winters zweimal pro Woche.

Paß oder Visum ist nicht erforderlich.

Die russ. "AEROFLOT" ist berechtigt, einmal pro Monat von
Moskau aus (über Murmansk) nach Lyb zu fliegen, wo ständig
acht Bedienstete (auch Frauen) anwesend sein dürfen. Heli-
kopter der russ. Kohlensiedlung Barentsburg übernehmen den
Weiterflug.

Auch der Sysselmann hat einen Hubschrauber für Inspektions-
bzw. Rettungsflüge bei Bergwerkunglücken oder Expeditions-
notfällen)

Die Kohlenkompanie hat eine zweimotorige Maschine in Be-
trieb, welche die Verbindung zu ihrem Bergwerk "Sveagruva"
im van Mijen-Fjord aufrecht erhält.

Die ersten Flugzeuge auf Spitsbergen waren norw. Wassermaschinen, die 1923 zur Hilfe für Amundsen bereitlagen, der mit einer Junkers-Maschine von Point Barrow/Alaska nach Spitsbergen fliegen wollte. - Auch der Schweizer Mittelholzer mit einer Ju F 13 auf Schwimmern machte dabei von Green Harbour aus erste Fotoflüge. - 1925 unternahm Amundsen mit zwei Dornier Wal-Flugbooten von Ny-Alesund aus den erfolglosen Versuch, zum Pol zu fliegen. - 1926 gelang dies dem Amerikaner Byrd mit einer Fokker-Maschine. - 1926 flogen Wilkinsen und Eielson mit einer kleinen Fokker-Maschine von Point Barrow nach Spitsbergen, mußten aber wegen Schneesturms auf einer Strandterrasse der Daudmansøyane/Eisfjord notlanden, bevor sie nach Green Harbour weiterfliegen konnten. - 1938 wurde ein Fieseler-Storch nach Lyb gebracht und startete auf dem Eis. - 1941 landete Rudolf Schütze auf dem Eis vor Lyb mit einer He 111 (erste Landung mit Rückflug einer Landmaschine auf Spitsbergen; Start in Banak/Lakself) und brachte Löschgeräte wegen eines Grubenbrandes. - 1941/42 zahlreiche weitere Landungen mit Ju 52, He 111 und Ju 88 auf Fjordeis bzw. auf Naturboden des Adventtales. - Nach 1945 landeten norw. Postmaschinen vor Lyb, sobald auf dem Fjord eine tragfähige Eisdecke entstanden war.

Von Spitsbergen gingen viele Versuche aus, den Nordpol mit Freiballon oder Luftschiff zu erreichen :

- | | |
|------|--|
| 1897 | <u>Freiballon</u> <u>Andrée, Strindberg, Fraenkel</u> (Schweden): erfolglos; gestrandet; erst 1930 Todeslager gefunden |
| 1909 | <u>Kleinluftschiff</u> <u>Wellmann</u> (USA); erfolglos, sofort gestrandet. |
| 1926 | <u>Luftschiff</u> " <u>NORGE</u> " <u>Amundsen/Nobile</u> : erfolgreich |
| 1928 | " " <u>ITALIA</u> " <u>Nobile</u> ; nach Polüberflug gestrandet. |

23.) Expeditionen:

Vom Polar-Institut Oslo wurden für 1982 rd. 70 Expeditionen mit insgesamt etwa 240 Teilnehmern verzeichnet. Svalbard ist ja bereits vor dem 2. Weltkrieg und danach verstärkt zu einer "Spielwiese" vor der Haustür Europas geworden für Expeditionen zahlreicher Nationen: Norwegen, Schweden, Russen, Briten, USA, Dänen, Polen, Franzosen, Deutsche beider Staaten. Die Forschungsziele überdecken ein weites Spektrum: Geologie, Geographie, Ozeanographie, Glaziologie, Klimatologie, Botanik, Zoologie, Erdmagnetismus, Polarlicht, Gezeiten, Geodäsie usw. wobei zumeist und wohl zunehmend ganz spezielle Aufgaben verfolgt werden. Beachtenswert ist, daß in der Exp.-Liste des Polar-Institutes jeder europäische oder nordamerikanische Exp. ihre Forschungsziele für 1982 exakt umrissen und beschrieben hat, während die 9 russ. Exp. alle die gleichlautende Angabe machen: Erforschung der "precambrium formations, sedimentary complex, intrusive formations". Was sie tatsächlich erforschten, vielleicht auch nach Uran oder Erdöl und -gas suchten, blieb unbekannt. - Alle Exp. wurden in ihre Arbeitsgebiete meist mittels eines Schiffes oder Hubschraubers gebracht und benutzten dann kleinere Motorboote, Gummiboote mit Außenbordmotor oder Ski. Die Teilnehmeranzahl der Exp. ist sehr unterschiedlich. Meist sind es 2 bis 3-Mann-Gruppen, vereinzelt aber bis zu 20 Mann.

24.) Jäger und Pelztierfänger:

In den Jahren vor dem 2. Weltkrieg lebten und überwinterten mehrere Jäger und "Fangstmänner" in meist recht bescheidenen Bretterhütten (1936/37: 12 Männer)

Fang pro Saison (Winter): 30-50 Weiß-, 3-5 Blaufüchse, 30-40 Eisbären, 200 Ringelrobben (Fell), 800 kg Stor-Kotte. (Leder).

Jetzt ist es auf Grund strenger Naturschutz- und Jagd-Bestimmungen nicht mehr möglich, als freier Jäger auf Svalbard zu leben (nur 3 Jagdbeauftragte).

Robben und Füchse dürfen, Polarbären dürfen nicht gejagt werden.

Eisbär: seit 1958 freie Jagd verboten

1972 170 Stk durch Berufsjäger erlegt

jetzt: Abschluß nur in Notsituation.

Pelzfänger-Medizin: angeblich (noch von Amundsen mitgeteilt):
Mixture von Gin und Bärengalle !

25.) Die russ. Kohlensiedlungen Barentsburg, Pyramiden, Grumantbyen, Colesbucht:

Barentsburg:

Erste Besitzansprüche ("claims") wegen der Kohleflöze bereits 1900 von einer norw. Gesellschaft erworben, später auch von Amerikanern und norw. Privatleuten. 1912 ließ eine norw. Gesellschaft mit Sitz in Stavanger das erste Haus errichten. 1914 gingen alle claims an eine russ. Gesellschaft über. Aber 1920 wurden Mine und Gelände von der "N.V. Nederlandsche Spitsbergen Compagnie" aufgekauft. Daher auch der holl., bis heute beibehaltene Ortsname. 1932 ging alles endgültig in den Besitz der "Russian State company Arktikugol" über. Barentsburg wurde, wie fast alle anderen Siedlungen Spitzbergens auch, Ende August 1941 von einem brit.-Kanad. Flottenverband evakuiert. Auf der "Empress of Canada" 2000 Russen nach Archangelsk. Die Kohlenhalden wurden in Brand gesteckt. Am 14.5.1942 versuchte ein Kommandounternehmen (Operation "Frithamn") von 60 Norwegern (unter Direktor der Kohlengruben Lyb Einar Sverdrup, Betriebsleiter Finn Boger und Sir Alexander Glen (England)) auf dem Eisbrecher "Isbjörn" und dem Handelsschiff "Selis" im noch eisbedeckten Green Fjord Barentsburg zu besetzen. Sie wurden von vier deutschen Fernkampfflugzeugen (FW 200 Condor) bombardiert. Es gab 13 Tote, die angeblich jetzt noch in B. auf dem dortigen Soldatenfriedhof bestattet liegen, darunter Einar Sverdrup. (Für ihn hat man in Lyb eine Gedenksäule nahe dem "Restaurant" errichtet.) Der Rest der Truppe verschanzte sich mit seinen Waffen in den Trümmern der Siedlung. Da uns dieses verborgen blieb, wäre unsere Wettermaschine Ju 88 (Lt. Nemitz, RR Teich, Funker Albers, Mechaniker Breza) am 21.7.1942 bei einem Beobachtungsflug in knapp 100 m Höhe über B. beinahe abgeschossen worden. Sie konnte aber, wenn auch schwer beschädigt, und nur durch Glück, nach Banak zurückkehren.

Die Norweger machten auch nach dem evakuierten Lyb Erkundungsvorstöße. Es kam aber zu keinem ernstlichen Zusammentreffen mit dem Wettertrupp in Banskö. Nachdem dieser am 9.7.1942 nach Banak zurückgefliegen worden war, setzten sich die Norweger -damals wurde geglaubt, daß es die Russen seien! - von Barentsburg aus in Lyb fest. Von dort belegten sie am 23.7.1942 die Wettermaschine Ju 88 (Lt. Wagner/Dr. Etienne/Major Wiebel/Funker Uffz. Voß) so stark mit Beschuß, daß diese im gegenüberliegenden Moschushafen zur Notlandung ansetzen mußte, dabei aber in die Kabel einer Kohletransportbahn geriet und abstürzte.

Anfang September 1943 wurde Barentsburg sowie Lyb und Grumantbyen von den Schlachtschiffen "Tirpitz" und "Scharnhorst" zerstört.

Pyramiden/Billefjord:

Eine schwedische Expedition steckte hier bereits 1910 "claims" ab; 1921 von "Svenske Stenholsaktiebolaget Spetsbergen" übernommen; 1926 alles an "Russian Company Russky-Grumant", 1931 an "Arktikugol" verkauft.

Nach dem Kriege zunächst Hauptsitz der Russen (bis 1949).

Grumantbyen:

1912 erwarben russische Kaufleute aus Archangelsk die ersten claims; jetzt Eigentum von "Arktikugol". 1919 Siedlung errichtet, 1926 Mine geschlossen, 1931 wieder eröffnet, jetzt endgültig geschlossen.

Name leitet sich von "Anglo-Russian Grumant Company" ab.

Colesbucht:

Hier baute früher "Arktikugol" Kohle ab.

In Barentsburg sollen jetzt 2200, in Pyramiden ca. 800 Menschen leben, auch Kleinkinder; Schulkinder müssen zurück in die USSR.

Die Ernährung der Einwohner in Barentsburg soll durch Gemüse aus eigenen Treibhäusern und durch Milch und Frischfleisch von einer Rinderherde (Futter aus der USSR!) verbessert werden.

Zu den Norwegern im benachbarten Lyb soll ein gutes Verhältnis bestehen, gepflegt durch Schieß-, Schi- und Schachwettkämpfe.



Länge der Bootsfahrt
ca, 1 100 km

