

FIN DEL MUNDO

Das Ende der Welt



Ein Reisetagebuch
über die
Antarktis, Falklandinseln,
Feuerland und Patagonien
von Kim Brodersen

Vorwort

„Man stelle sich ein Land vor, so groß wie Australien und Europa zusammen. Sonniger als Kalifornien und doch kälter als das Gefrierfach eines Kühlschranks. Trockener als Arabien und höher als die bergige Schweiz. Leerer als die Sahara. Es gibt nur einen Ort auf der Welt, auf den diese Beschreibung zutrifft. Die Antarktis – dieser fremde, aber wunderschöne Kontinent im untersten Teil der Erde.“

J. M. Dukert

In Erinnerung an meine Oma Frieda Busch, die nicht gewollt hätte, dass ich diese Reise abgesagt hätte. Vielen Dank Oma.

* 29.05.1915, † 29.12.2008

Weiterhin möchte ich Magret und Reiner Gritzka vom Reisebüro MG-Reisen in Bredstedt danken, die mich zu dieser einmaligen Reise überredet und mitgenommen haben.

Wenn mich heute einer fragt, was das beeindruckendste Erlebnis auf meiner Reise gewesen war, so wüsste ich nicht, was ich ihm antworten sollte. Eigentlich war es nicht nur eine sondern gleich vier Reisen, nämlich Antarktis, Falkland Inseln, Feuerland und Patagonien. All diese Regionen sind einfach zu unterschiedlich, als dass man sie miteinander vergleichen könnte. Jede dieser vier Regionen hat seine eigenen Reize. Die Antarktis, als letzte große Wildnis der Erde mit ihren Eisbergen, Gletschern, steilen und schroffen Bergen, den Walen, Pinguinen und Vulkanen. Die Falkland-Inseln, mit ihren sanften braunen Hügeln, den Delfinen, den majestätischen Albatrossen und Pinguinen und die bewegte Geschichte des Inselarchipels. Das magisch anmutende Feuerland mit seinen Urwäldern, steilen und schroffen Berggipfeln, seiner indianischen Vergangenheit und seiner reichen Pflanzen- und Tierwelt. Das vielseitige Patagonien mit seiner trockenen, sandigen Steppe, den mächtigen Gletschern und türkisfarbenen Seen, seinen Urwäldern am Fuße der Anden und den atemberaubenden Granitbergen Fitz Roy und Cerro Torre. Ich kann nicht sagen, welcher Tag mir am besten gefallen hat. Jeder Tag war etwas Besonderes, so besonders, wie die Landschaften, die ich auf meiner Reise sehen durfte. Umso wichtiger ist es, die Antarktis, die Falklands, Feuerland und Patagonien zu schützen, damit auch noch die nachfolgenden Generationen etwas von der Einmaligkeit am Ende der Welt haben.

Kommen auch Sie mit an das Ende der Welt – Fin del Mundo.

Leck, Januar 2009

Kim Brodersen



Inhaltsverzeichnis

<i>Leitfaden für Besucher der Antarktis</i>	4
<i>Der Morgen vor der großen Reise</i>	15
<i>Schlaflos</i>	17
<i>Die Papiere</i>	20
<i>Der Tag der Entscheidung</i>	21
<i>Die Zeit des Wartens</i>	22
<i>Das Abenteuer beginnt</i>	25
<i>Auf nach Feuerland</i>	28
<i>Die berühmte Drake-Passage</i>	33
<i>Willkommen in der Antarktis</i>	35
<i>Port Lockroy</i>	40
<i>Jenseits des Polarkreises</i>	44
<i>Wale im Neumayerkanal</i>	47
<i>Gonzales Videla</i>	50
<i>Deception Island</i>	53
<i>Arctowski</i>	56
<i>Abschied von der Antarktis</i>	61
<i>Port Stanley</i>	63
<i>Westpoint Island</i>	68
<i>Der letzte Tag auf See</i>	71
<i>Ushuaia</i>	72
<i>El Chaltén</i>	75
<i>Fitz Roy</i>	79
<i>El Calafate</i>	82
<i>Glaciar Perito Moreno</i>	85
<i>Buenos Aires</i>	89
<i>Ankunft in Deutschland</i>	91
<i>Kurz nachgereicht</i>	93
<i>Zurückgelegte Entfernungen</i>	94
<i>Der Proviantmeister der MS Marco Polo gibt bekannt:</i>	95
<i>Die MS Marco Polo</i>	96
<i>Gebietsansprüche in der Antarktis</i>	98
<i>Die untergegangene Kultur der Patagonier</i>	106
<i>Auf dem Weg nach Terra Australis</i>	108
<i>Historische Daten der Antarktis</i>	108
<i>Historische Daten der Falklandinseln</i>	109
<i>Historische Daten Feuerlands</i>	110
<i>Historische Daten Patagoniens</i>	111
<i>Die Macht der Evita Perón</i>	113
<i>Flora und Fauna</i>	115
<i>Länder im Überblick</i>	124
<i>Karten</i>	126



Leitfaden für Besucher der Antarktis

Sehr geehrte Reisende!

Sie werden sich vermutlich fragen, weshalb Ihnen für Ihre Urlaubsreise ein eigener Leitfaden des Umweltbundesamtes übergeben wurde. Das Umweltbundesamt ist in Deutschland für die Einhaltung der internationalen Umweltschutzregelungen in der Antarktis zuständig und möchte Sie um Ihren persönlichen Beitrag zum Umweltschutz in der Antarktis bitten. Warum ist die Antarktis so empfindlich und schützenswert?

Die Antarktis ist heute die größte Wildnis der Erde. Die großen Entfernungen von mehreren tausend Kilometern zu den nächsten Kontinenten, das außerordentlich stürmische Südpolarmeer und die extremen Klimabedingungen bewirkten, dass die Antarktis in den letzten Jahrtausenden nicht von Menschen - außer im Rahmen von Forschungstätigkeiten - besiedelt wurde.

Mit ca. 14 Millionen Quadratkilometern weist die Antarktis etwa die anderthalbfache Größe Europas oder die 40fache Größe Deutschlands auf. Die Eiskappe der Antarktis macht mit einer durchschnittlichen Dicke von über 2000 m etwa 90% der Eismassen unseres Planeten aus und stellt damit die größte Süßwasserreserve der Erde dar.

Die Eisschichten bilden gleichzeitig ein einmaliges Archiv unserer Klimageschichte. In den Eisschichten sind die früheren Zusammensetzungen unserer Atmosphäre erhalten geblieben und erlauben Wissenschaftlern so Rückschlüsse über vergangene Klimabedingungen bis zu 170.000 Jahren (EPICA-Projekt).

Die klimatischen Bedingungen in der Antarktis sind nach menschlichen Maßstäben außerordentlich harsch. Die Durchschnittstemperaturen im Sommer liegen zwischen null Grad Celsius an der Küste und -15 bis -35 Grad Celsius im Landesinneren. In Teilen der Antarktis, den „Trockentälern“, ist die Niederschlagsmenge von 120 bis 140 mm im Jahr geringer als in der Sahara. Die Wechselhaftigkeit des Wetters kann sich in sehr plötzlichen, dramatischen Wetterumschwüngen zeigen, bei denen Schönwetterphasen innerhalb weniger Minuten in sturmartige Verhältnisse wechseln.

Das antarktische Klima bedingt einen sehr kurzen Sommer, der etwa von November bis Februar dauert und der die Vegetationszeit und für viele Tierarten die Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeit ist. Die Pflanzen- und Tierwelt ist an diese extremen Lebensbedingungen in besonderer und vielfältiger Weise angepasst. Viele der Arten kommen daher nur in der Antarktis vor. Häufig stellen die äußeren Bedingungen jedoch selbst für diese angepassten Arten die Grenze des Verkraftbaren dar, sodass die Lebewelt der Antarktis hoch empfindlich gegenüber zusätzlichen menschlichen Beeinträchtigungen ist.

Was wird für den Schutz der Antarktis getan?

Aufgrund dieser einzigartigen und unberührten Umwelt wird der Antarktis besonderer Schutz gewährt. 1959 wurde von den damals 12 in der Antarktis tätigen Nationen¹ der Antarktis-Vertrag unterzeichnet, der mit den mit ihm zusammenhängenden Übereinkommen als Ant-



arktis-Vertragssystem bezeichnet wird. Dieser Vertrag regelt alle Tätigkeiten südlich des 60. Breitengrades und erklärt die Antarktis zu einem Gebiet des Friedens und der Wissenschaft.

1991 wurde das Umweltschutzprotokoll als Ergänzung zum Antarktisvertrag von den Konsultativparteien² angenommen. Das Protokoll legt Grundsätze, Verfahren und Verpflichtungen zum umfassenden Schutz der antarktischen Umwelt und ihrer abhängigen und verbundenen Ökosysteme fest.

Das Umweltschutzprotokoll wird auf nationaler Ebene in der Bundesrepublik Deutschland durch das Umweltschutzprotokoll-Ausführungsgesetz (AUG)³ umgesetzt, das deutsche Tätigkeiten oder von deutschem Hoheitsgebiet ausgehende Tätigkeiten in der Antarktis regelt. Mit der Ratifizierung des Umweltschutzprotokolls durch alle Konsultativstaaten trat das AUG am 14. Januar 1998 in Kraft.

¹ Argentinien, Australien, Belgien, Chile, Frankreich, Großbritannien, Japan, Neuseeland, Norwegen, Südafrika, UdSSR, USA

² Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Chile, China, Deutschland, Ecuador, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Indien, Italien, Japan, Korea, Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Peru, Polen, Russland, Schweden, Spanien, Südafrika, Uruguay, USA

³ „Gesetz zur Ausführung des Umweltschutzprotokolls vom 4. Oktober 1991 zum Antarktisvertrag“

Das AUG findet u. a. Anwendung auf Tourismus und andere nicht-staatliche Tätigkeiten sowie auf staatliche Tätigkeiten im Gebiet des Antarktisvertrages. Es soll sicherstellen, dass diese Tätigkeiten keine nachteiligen Auswirkungen auf die antarktische Umwelt oder auf die wissenschaftlichen und ästhetischen Werte der Antarktis haben. Weitere Informationen über die gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz der Antarktis können Sie vom Umweltbundesamt anfordern oder auf der Homepage des Umweltbundesamtes einsehen.

(<http://www.umweltbundesamt.de/antarktis>)

Was bedeutet dies für mich als Besucher der Antarktis?

Aus den gesetzlichen Grundlagen des AUG leiten sich auch Empfehlungen für den einzelnen Besucher der Antarktis ab. Das Umweltbundesamt möchte Sie bitten, diese Empfehlungen zu beherzigen und sich bewusst zu sein, dass es besonders Ihrer persönlichen Rücksichtnahme obliegt, Schäden an den Lebensgemeinschaften der Antarktis zu vermeiden.

Während Ihrer Reise werden Sie von Lektoren, Wissenschaftlern und fachkundigem Schiffspersonal begleitet und geführt, die Ihnen die Naturwunder der Antarktis nahe bringen und gleichzeitig darauf achten, dass keine Beeinträchtigungen verursacht werden.

Als Hilfestellung sind im Folgenden einige der wichtigsten Empfehlungen als „10 Regeln für einen Antarktis-Besuch“ zusammengefasst. Diese Empfehlungen stehen im Einklang mit den internationalen Schutzverpflichtungen, welche die Bundesrepublik Deutschland eingegangen ist. Im Anschluss werden die Gründe und Zusammenhänge dieser Regeln noch weiter erläutert.

Dieser Leitfaden für Besucher der Antarktis soll sicherstellen, dass alle Besucher den Vertrag und das Protokoll kennen und daher erfüllen können. Besucher sind natürlich an innerstaatliche Gesetze und sonstige Vorschriften gebunden, die auf Tätigkeiten in der Antarktis anwendbar sind. Die im vorliegenden Leitfaden vorgestellten Richtlinien und Hinweise basieren auf Empfehlungen zum Schutz der Fauna und Flora des XVIII. Treffens der Vertreter der Konsultativstaaten („Antarctic Treaty Consultative Meeting“, ATCM, 1994 Recommendation XVIII-1).



10 Regeln für einen Antarktis Besuch:

1. Ruhe bitte!
2. Distanz bitte!
3. Nichts zertreten!
4. Bringen Sie keine Tiere oder Pflanzen mit!
5. Respektieren Sie Schutzgebiete!
6. Erhalten Sie historische Stätten und Denkmäler!
7. Verzichten Sie auf „Souvenirs“!
8. Respektieren Sie die wissenschaftliche Forschung!
9. Denken Sie an Ihre Sicherheit!
10. Erhalten Sie die Unberührtheit der Antarktis!

A Schutz der antarktischen wild lebenden Tiere und Pflanzen

Eine Entnahme aus der Natur oder ein schädliches Einwirken auf wild lebende Arten der Antarktis ist verboten, sofern nicht eine Genehmigung von einer innerstaatlichen Behörde erteilt wurde. Recomm. XVIII-1

Antarktische Lebensgemeinschaften sind aufgrund ihrer besonderen Anpassung an die extremen ökologischen Bedingungen kaum in der Lage, Veränderungen ihrer Umwelt zu kompensieren, und deshalb empfindlicher gegenüber Störungen, als es Lebensgemeinschaften in nördlicher gelegenen Regionen der Erde sind.

Die Jahrhunderte lange kommerzielle Jagd auf Robben und Wale, die bis ins 21. Jahrhundert andauert, dezimierte die Tierbestände einzelner Arten z. T. dramatisch. Heute ist das Berühren, Fangen, Verletzen oder Töten von Pinguinen und anderen Vögeln, Robben oder Walen in der Antarktis verboten. Zudem ist jede Tätigkeit, die negative Auswirkungen auf die Fauna und Flora nach sich zieht, sei es durch Lärm, Annäherung oder Trittschäden verboten. Um weiterhin die Einzigartigkeit der Antarktis zu erhalten, dürfen weder Pflanzen noch Tiere oder Teile davon aus der Antarktis entfernt, noch fremde Arten eingeführt werden. In Einzelfällen werden Genehmigungen ausschließlich zu wissenschaftlichen Zwecken erteilt.

1. Regel: Ruhe bitte!

- Benutzen Sie Luftfahrzeuge, Schiffe, kleine Boote oder sonstige Verkehrsmittel nicht in einer Weise, dass wild lebende Arten auf See oder an Land gestört werden.
- Verwenden Sie keine Gewehre oder Sprengstoffe. Die Erzeugung von Lärm ist auf ein Mindestmaß zu beschränken, damit die wild lebenden Arten nicht verschreckt werden. Recomm. XVIII-1

Achten Sie darauf, auch wenn Sie nicht selbst Führer eines Fahrzeuges sind, dass Helikopter, Flugzeuge, Schiffe, Yachten, Boote oder sonstige Verkehrsmittel in einer Weise benutzt werden, dass wild lebende Tierarten auf See oder an Land durch Lärm oder Annäherung dieses Verkehrsmittels nicht gestört werden. Der Einsatz von Schusswaffen oder Sprengstoff ist verboten, wenn dadurch Tiere beunruhigt werden (§ 17 (1) AUG).

Erläuterung

Niedrige Überflüge von Tierkolonien mit Helikoptern oder Flugzeugen können Massenflichten der in Panik geratenen Tiere verursachen. Häufige Störungen durch Besucher können



mittelfristig zu Veränderungen der jeweiligen Kolonie führen, wie dies z.B. auf Cape Royds der Fall war. Der Bestand der dort lebenden Adéliepinguin-Kolonie ging durch häufige Besuche und Helikopterüberflüge deutlich zurück. Nahe der Arctowski Station verließen innerhalb von zwei Jahren Riesensturmvögel ihre Nistplätze, nachdem dort Öltanks aufgestellt worden waren; ebenso verließen drei Gruppen Eselspinguine dieses Gebiet. Dies sind nur einige Beispiele für die Empfindlichkeit der in der Antarktis lebenden Tiere gegenüber Störungen.

Nicht nur Flugzeug- oder Helikopterlärm verursacht Beunruhigungen der Tiere, sondern auch zu dichte Annäherungen mit Schlauchbooten an Tiere im Wasser oder auf Eisschollen. Zudem besteht u. U. Verletzungsgefahr der Tiere durch Schiffs- oder Motorschrauben. Halten Sie deshalb ausreichenden Abstand zu Walen, schwimmenden Robben und anderen Meerestieren.

2. Regel: Distanz bitte!

- Füttern und berühren Sie keine Vögel oder Robben. Es ist untersagt, sich ihnen soweit zu nähern oder sie in einer Weise zu fotografieren, dass sie zur Änderung ihres Verhaltens veranlasst werden. Besondere Vorsicht ist bei brütenden Tieren oder Tieren während der Mauser geboten.
- Halten Sie sicheren Abstand zu allen wild lebenden Tieren und Pflanzen, zu Wasser wie zu Lande. Recomm. XVIII-1

Die in der Antarktis lebenden Tierarten sind Wildtiere, die in der Regel nicht an Menschen oder technische Geräte gewöhnt sind. Die Tiere können sich allein durch Ihre Anwesenheit verängstigt oder bedroht fühlen. Achten Sie deshalb darauf, dass Sie sich Vögeln oder Robben nicht in einer Weise nähern oder diese in einer Weise fotografieren, welche die Tiere zu einer Änderung ihres Verhaltens veranlasst.

- Tiere haben immer Vorfahrt!
- Versperren Sie niemals den Fluchtweg der Tiere zum Wasser!
- Halten Sie sich nur am Rand von Tierkolonien auf!
- Umringen Sie die Tiere nicht!
- Halten Sie einen sicheren Abstand zu den Tieren, sowohl zu Wasser wie zu Lande.

Besondere Vorsicht ist bei brütenden Vögeln, Eltern mit Jungtieren oder Tieren während der Mauser geboten (§ 17 (1) AUG). Füttern und berühren Sie keine Vögel oder Robben, da jede von ihrer natürlichen Nahrung abweichende Form des Futters nachteilige Folgen für die Tiere haben kann.

Erläuterung

Die Tourismus-Saison in der Antarktis fällt mit der Brut- und Aufzuchtphase der meisten Tierarten zusammen. Attraktive Plätze, Gebiete, in denen sich zahlreiche Tiere aufhalten, werden mehrmals in der Woche von Touristen besucht, wodurch ein erhöhtes Störungsrisiko für die Tiere entsteht. Riesensturmvögel z. B. reagieren sehr empfindlich auf Störungen durch Menschen und fliegen von ihren Nestern auf. Dadurch sind die Jungen ungeschützt der Kälte oder Räubern wie Skuas ausgesetzt, wodurch u. U. der Bruterfolg einer ganzen Kolonie gefährdet ist. Seeelefantenkühe unterbrechen bei Störungen die Milchabgabe, sodass diese Mahlzeit für die Jungtiere ausfällt. Geschieht dies mehrmals während der ersten drei Lebens-



wochen, müssen die jungen Robben mit Untergewicht ins Meer abwandern, wodurch ihr Überleben gefährdet ist.

Besonders Pinguine sind sehr neugierig. Es ist bereits vorgekommen, dass ein Pinguin aus eigenem Antrieb in ein Schlauchboot mit laufendem Motor sprang - ungeachtet des Motorengeräusches oder der Personen an Bord. Sollten sich Ihnen Tiere nähern und dadurch den empfohlenen Mindestabstand unterschreiten, berühren Sie diese trotz der vermeintlichen Zutraulichkeit nicht. Dies ist nach §17 (1) AUG verboten.

Ein ausreichender Abstand zu den Tieren dient auch der eigenen Sicherheit. Robben, v.a. der Antarktische Seebär, können überraschend schnell angreifen und Menschen schwere Verletzungen zufügen.

Woran erkennt man Störungen von Tieren?

Eine erkennbare Verhaltensänderung ist z. B. das Kopfheben bei Robben. Während Antarktische Seeschwalben und Dominikanermöwen Warnrufe ausstoßen und Skuas durchaus auch Angriffe fliegen, unterbrechen Pinguine und andere Vögel die Brut.

Es ist für Laien schwierig zu erkennen, unter welchen Bedingungen (u. a. Jahreszeit, Mauser-, Brut-, Aufzuchtzeit, geografisches Gebiet) sich Tiere tatsächlich durch die Annäherung von Menschen bedroht fühlen und ein größerer Abstand erforderlich ist. Daneben bestehen erhebliche Unterschiede in der Empfindlichkeit zwischen den verschiedenen Arten von Pinguinen, Seevögeln und Robben, sodass allgemeingültige Regeln nur schwer aufzustellen sind. So können Pinguine, insbesondere in Gebieten, die häufiger von Menschen besucht werden, ohne Anzeichen von Beängstigung durch menschliche Aktivitäten angelockt werden und sich Menschen nähern. Andererseits darf die äußere Ruhe wild lebender Tiere bei Annäherung durch Menschen nicht fehlinterpretiert werden, möglich sind physiologische Veränderungen wie Stresshormonausschüttung und erhöhte Herzschlagfrequenz.

Nach derzeitigem Kenntnisstand werden folgende Abstände empfohlen:

Pinguine (außer Kaiserpinguin):	5 m
Kaiserpinguin in Kolonien (<i>Aptenodytes forsteri</i>):	30 m
Seevögel (außer Riesensturmvogel):	15 m
Riesensturmvogel (<i>Macronectes spec.</i>):	50 m
Robben am Wurfplatz mit Jungen:	15 m
Robben außerhalb der Fortpflanzungsplätze:	5 m
Seebär (<i>Arctocephalus gazella</i>) aus Sicherheitsgründen immer:	15 m

Unabhängig von den empfohlenen Mindestabständen ist bei Verhaltensänderungen der Tiere der Abstand in jedem Fall zu vergrößern!

3. Regel: Nichts zertreten!

- Schädigen Sie keine Pflanzen, z. B. durch Niedertreten, durch Fahren oder Landen auf ausgedehnten Moospolstern oder auf mit Flechten überzogenen felsigen Untergrund. Recomm. XVIII-1



Aufgrund der extremen klimatischen Bedingungen und der kurzen Vegetationsperiode in der Antarktis sind Pflanzen gegen äußere Einflüsse sehr empfindlich. Achten Sie darauf, keine Pflanzen zu schädigen, z. B. durch Niedertreten, durch Fahren oder Landen auf Ansammlungen von Landpflanzen, wie z. B. Moospolstern oder Flechten (§ 17 (1) 2 e) AUG). Verlassen Sie aus diesem Grund Ihre Gruppe nicht und bleiben Sie, sofern vorhanden, auf bereits bestehenden Pfaden.

Erläuterung

In der Antarktis sind nur zwei blühende Pflanzenarten heimisch, die Antarktische Schmiele (*Deschampsia antarctica*) und ein Nelkengewächs (*Colobanthus quitensis*). Weiterhin gibt es verschiedene Moos- und Flechtenarten, Pilze, Erd- und Süßwasseralgeln.

Die Zeitspanne der Regenerierung bei Schädigungen ist deutlich länger als bei Pflanzen in nördlicheren Breiten, da die Wachstumsraten in der Antarktis extrem gering sind. So wachsen Krustenflechten z. B. nur 0,01-0,1 mm pro Jahr, ein Fußabdruck im Moospolster kann so über 100 Jahre erhalten bleiben. Flechten auf Felsen sind häufig schwer erkennbar, deshalb ist hier besondere Vorsicht geboten, um diese Pflanzen nicht durch Unachtsamkeit zu zerstören.

4. Regel: Bringen Sie keine Pflanzen oder Tiere mit!

- Das Einbringen von nicht heimischen Pflanzen oder Tieren in die Antarktis (z. B. lebendes Geflügel, Haushunde und -katzen, Kulturpflanzen) ist untersagt. Recomm. XVIII-1

Aufgrund der langen natürlichen Isolation der Antarktis durch die geografische Lage und aufgrund ihrer empfindlichen Lebensgemeinschaften kann die Überlebensfähigkeit der heimischen Tiere und Pflanzen durch fremde Organismen, importierte Infektionen oder Konkurrenz gefährdet werden. Aus diesem Grund ist das Einbringen nicht heimischer Pflanzen oder Tiere in die Antarktis ohne entsprechende Genehmigung untersagt (§ 18 (2) AUG).

Erläuterung

Die in den letzten zweihundert Jahren auf einigen subantarktischen Inseln eingeführten Rinder, Hunde, Kaninchen, Katzen und Ratten verursachten Veränderungen der Bodenvegetation bzw. stellen eine ernsthafte Bedrohung der heimischen bodenbrütenden Vögel dar. Eingeführte Pflanzenarten können heimische Pflanzen verdrängen.

In der Antarktis selbst gibt es Beispiele für eingeschleppte Krankheitserreger: 65% der Kaiserpinguin-Küken der Auster-Kolonie haben das Infectious-Bursal-Disease-Virus (IBDV), das eine Immunschwäche verursacht und damit die Tiere anfälliger für Krankheiten werden lässt. Das IBDV tritt üblicherweise in Hühnerzuchtbetrieben der nördlichen Hemisphäre auf und wurde vermutlich durch Hühnerprodukte in die Antarktis verbracht. Bislang konnte zwar noch kein Ausbruch der Krankheit festgestellt werden, dennoch sind Quarantänebestimmungen bzw. Einfuhrverbote unumgänglich. Aus diesem Grund ist nach § 18 (4) AUG vorgeschrieben, dass kein lebendes Geflügel in die Antarktis gebracht werden darf. Geflügelprodukte, die in die Antarktis gebracht werden, müssen frei von Geflügelkrankheiten sein und zuvor auf Geflügelkrankheiten untersucht werden. Nach § 18 (1) AUG ist es verboten, Hunde in das Gebiet des Antarktisvertrages zu bringen.



B Schutz besonders geschützter Gebiete, historischer Stätten, Denkmäler sowie der wissenschaftlichen Forschung

Neben der Rücksichtnahme auf die empfindliche Ökologie der Antarktis wird von Ihnen als Besucher erwartet, auch kulturelle und wissenschaftliche Werte zu respektieren. So sind in der Antarktis Gebiete aus verschiedenen Gründen besonders geschützt und dürfen allenfalls von Wissenschaftlern mit besonderer Genehmigung betreten werden. Viele Zeugnisse der früheren Besucher sind als historische Stätten erhalten und können nur unter besonderer Rücksichtnahme bewahrt werden. Die Antarktis besitzt hohe Bedeutung für das wissenschaftliche Verständnis der globalen Umwelt. Der wissenschaftlichen Forschung wird daher nach dem Umweltschutzprotokoll Vorrang vor anderen Tätigkeiten eingeräumt.

5. Regel: Respektieren Sie Schutzgebiete!

- Die Lage von Gebieten, denen besonderer Schutz gewährt wird, und alle Beschränkungen hinsichtlich des Betretens dieser Gebiete und die Tätigkeiten, die in ihnen und ihrer Nähe durchgeführt werden können, müssen bekannt sein.
- Beachten Sie die geltenden Einschränkungen. Recomm. XVIII-1

Einer Vielzahl von Gebieten in der Antarktis, einschließlich der Meeresgebieten, wird aufgrund ihrer besonderen ökologischen, wissenschaftlichen, historischen, ästhetischen Werte, in Hinblick auf die Ursprünglichkeit der Antarktis oder auch einer Kombination dieser Gründe besonderer Schutz gewährt (Anlage V, Art. 3 USP⁴).

⁴ USP: Umweltschutzprotokoll zum Antarktis-Vertrag

Nicht nur innerhalb geschützter Gebiete, sondern auch in der Nähe solcher Gebiete können Tätigkeiten bestimmten Beschränkungen unterliegen. Aus diesem Grund müssen die Lage und alle Beschränkungen, die solche Gebiete betreffen, auf der Reise bekannt sein. Auskünfte über Lage und Grenzen erteilen das Umweltbundesamt und das Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven.

Besonders geschützte Gebiete der Antarktis („Antarctic Specially Protected Areas“, ASPA) können beispielsweise Gebiete von besonderem biologischen oder wissenschaftlichen Interesse sein, z. B. Gezeitenzonen, eisfreie Felsen, spezielle Pflanzenvorkommen, Brutplätze, Gebiete, in denen bisher kein Einwirken des Menschen feststellbar ist, Gebiete mit herausragenden geologischen Formationen oder Eisformen oder auch Gebiete mit ungewöhnlichen Tieransammlungen. Diese Gebiete dürfen ohne Sondergenehmigung weder betreten, befahren noch überflogen werden (§ 29 (2) AUG).

Weiterhin gibt es besonders verwaltete Gebiete in der Antarktis („Antarctic Specially Managed Areas“, ASMA) in denen durch Managementpläne kumulative Umweltauswirkungen vermieden und Stätten und Denkmäler von historischem Wert geschützt werden sollen. Bei der Planung touristischer Tätigkeiten ist zu berücksichtigen, dass der Besuch dieser Gebiete nach dem AUG gleichfalls einer Genehmigung bedarf. Nach Artikel 3 (3) des Umweltschutzprotokolls und in seiner nationalen Umsetzung (AUG) wird wissenschaftlichen Aufgaben Vorrang vor Tourismusaktivitäten eingeräumt.



Erläuterung

Die Antarktis bietet als weitestgehend vom Menschen unberührtes Gebiet der Erde eine Einzigartigkeit der Natur, die durch internationale Bemühungen geschützt wird. So können Schutzgebiete Aufgaben erfüllen, die für Sie nicht offensichtlich sind, z. B. durch verdeckte Messinstrumente. Bestimmte Arten können ihren einzigen Lebensraum in einem Schutzgebiet haben. Schutzgebiete können auch dem Erhalt einzigartiger Forschungsmöglichkeiten dienen, wie z. B. Untersuchungen globaler klimatischer Veränderungen vergangener Jahrtausende, die im antarktischen Eis dokumentiert sind. Zudem können hier bisher vom Menschen nahezu unbeeinflusste Regionen als Referenzgebiete für vergleichende Studien dienen. Betretungsverbote und andere Beschränkungen im Zusammenhang mit geschützten Gebieten wurden festgelegt, um Verfälschungen der Forschungsergebnisse durch menschliche Einflüsse zu vermeiden. Durch Einschränkungen bestimmter Tätigkeiten außerhalb dieser Gebiete sollen mögliche Einflüsse, z. B. Immissionen oder Verhaltensänderungen bei Tieren, ausgeschlossen werden, die sich auf die Gebiete selbst erstrecken könnten.

Kartenmaterial und Informationen über geschützte Gebiete in der Antarktis müssen an Bord mitgeführt werden und einsehbar bzw. zugänglich sein.

6. Regel: Erhalten Sie historische Stätten und Denkmäler!

- Beschädigen, entfernen oder zerstören Sie nicht historische Stätten und Denkmäler oder mit ihnen verbundene Artefakte.
- Malen oder ritzen Sie keine Namen oder Graffiti auf Steine oder Gebäude.
- Verunstalten oder zerstören Sie keine Gebäude, seien sie bewohnt, verlassen oder unbewohnt oder Schutzhütten. Recomm. XVIII-1

Historische Stätten und Denkmäler sind unser gemeinsames Erbe, die Zeugnis über bemerkenswerte Ereignisse der Vergangenheit (z. B. Entdeckungsfahrten, Expeditionen) geben. Die Erinnerung an diese Ereignisse soll durch den Erhalt der Stätten gewürdigt werden. Daher wird jede Veränderung dieser Stätten, und sei sie auch nur ästhetischer Art, als Beschädigung des historischen Originalzustandes verstanden.

Beschädigen, verunstalten oder zerstören Sie deshalb nicht historische Stätten, Denkmäler, sonstige Gebäude oder Schutzhütten (§ 29 (3) AUG). Hinterlassen Sie demnach selbstverständlich auch keine Graffiti auf Steinen, Gebäuden oder sonstigen Flächen. Tätigkeiten in oder in der Nähe von bezeichneten historischen Stätten können bestimmten Beschränkungen unterliegen.

Erläuterung

Historische Gebäude in der Antarktis sind Museen, die von verschiedenen Regierungen unterhalten werden und vielfach auch als nationales Kulturdenkmal der jeweiligen Staaten betrachtet werden. Trotz Schutz- und Unterhaltungsmaßnahmen unterliegen die Gebäude einer allmählichen Zerstörung durch Eis, Schnee, Wind und extreme Temperaturen. Zu diesen natürlichen Faktoren kommen in zunehmendem Maße anthropogen bedingte Zerstörungen hinzu. Veränderungen der Luftfeuchtigkeit innerhalb der Hütten durch Besucher und das Öffnen und Schließen der Türen tragen ebenso zu Schäden bei wie Unachtsamkeit, Beschädigungen an Wänden und Einrichtung durch das Tragen von Rucksäcken oder das Abschleifen der Holzböden durch Partikel in den Schuhprofilen. Die Berührung von Gegenständen hinterlässt z. B. Hautfette, die u.a. alte Etiketten auf Konservendosen zerstören. Auch



außerhalb von Gebäuden können sich Dinge befinden, die, wie die Hütten selbst, in gleichem Maße wertvoll und erhaltenswert sind, auch wenn dies u. U. nicht offensichtlich erscheint.

7. Regel: Verzichten Sie auf „Souvenirs“!

Sammeln oder nehmen Sie keine biologischen oder geologischen Proben oder künstlichen Artefakte als Souvenir, einschließlich Steinen, Knochen, Eiern, Fossilien und Teilen oder Inhalten von Gebäuden weg.

Recomm. XVIII-1

Respektieren Sie bitte die Unverfälschtheit der Antarktis und nehmen Sie keine Wal- oder Robbenknochen, lebende oder tote Tiere (oder auch Teile davon), Pflanzen oder sonstige biologische oder geologische Proben mit.

Überlegen Sie im Sinne des Erhalts der Lebewelt und der Einzigartigkeit der Antarktis, wie wohl der von Ihnen besuchte Strand aussehen würde, wenn jedes Jahr jeder der tausend Touristen „sein kleines Souvenir“ mitnehmen würde. Es ist auch selbstverständlich, dass Sie keine historischen Artefakte oder Teile aus Gebäuden oder sonstige Gegenstände entfernen.

8. Regel: Respektieren Sie die wissenschaftliche Forschung!

- Vor dem Besuch von antarktischen Forschungsstätten und logistischen Unterstützungseinrichtungen ist eine Genehmigung einzuholen; sie ist 24-72 Stunden vor dem Eintreffen zu bestätigen; die für solche Besuche geltenden Vorschriften sind genauestens einzuhalten.
- Verändern oder entfernen Sie keine wissenschaftlichen Geräte oder Markierposten und bringen Sie nicht Orte wissenschaftlicher Studien, Feldlager oder Vorräte durcheinander. Recomm. XVIII-1

Die Genehmigung für den Besuch von Forschungsstationen oder logistischen Unterstützungseinrichtungen kann beim Träger der Station eingeholt werden. Diese vor Beginn Ihrer Reise erhaltene Genehmigung soll ein bis drei Tage vor Ihrem Eintreffen an der Station vom Stationsleiter noch einmal bestätigt werden.

Um die wissenschaftliche Forschung nicht zu beeinträchtigen, sind die Bestimmungen und Vorschriften der jeweiligen Station während Ihres Besuches einzuhalten. Respektieren und beachten Sie Orte wissenschaftlicher Studien und entfernen Sie keine wissenschaftlichen Geräte oder Markierungen.

Erläuterung

Besuche der Forschungsstationen nehmen zum Teil solch erhebliche Ausmaße an, dass die planmäßige Abwicklung von Forschungsvorhaben behindert wird und dadurch häufig zahlreiche Arbeitstage der Wissenschaftler verloren gehen. Besuche durch Touristen können so, in Anbetracht der engen Zeitpläne der Forscher, einen zeitlichen Stressfaktor darstellen, andererseits aber auch eine willkommene Abwechslung in der Routine sein. In jedem Fall besitzt die Forschung Priorität vor dem Tourismus. Aus diesem Grund werden von den Forschungsstationen häufig Besucherbeschränkungen erlassen, um den wissenschaftlichen Betrieb nicht übermäßig zu beeinträchtigen.



C Schutz der Wildnis Antarktis

Die Antarktis beeindruckt durch die gewaltige Ästhetik und ihre weitgehend unberührte Natur. Für viele Besucher, die aus hoch technisierten Ländern kommen, mag dies eine überwältigende Erfahrung sein. Dabei darf jedoch nicht vergessen werden, wie zerbrechlich diese Unberührtheit trotz imposanter Naturerscheinungen ist.

Gleichzeitig ist die Antarktis eine ungezähmte Wildnis, ohne die üblichen Errungenschaften menschlicher Technik, die so unvermutet zu potenziell gefährlichen oder sogar lebensbedrohenden Situationen für den menschlichen Besucher führen kann.

9. Regel: Denken Sie an Ihre Sicherheit!

- Schätzen Sie Ihre Fähigkeiten und die durch die antarktische Umwelt gegebenen Gefahren richtig ein und handeln Sie entsprechend. Planen Sie Tätigkeiten immer unter der Beachtung Ihrer Sicherheit.
- Rechnen Sie nicht mit Rettungsdiensten; durch vernünftige Planung, hochwertige Ausrüstung und geschultes Personal wird die Unabhängigkeit von fremder Hilfe verbessert und werden Risiken vermindert.
- Gehen Sie nicht auf Gletschern oder großen Schneefeldern ohne angemessene Ausrüstung und Erfahrung; es besteht die Gefahr, in versteckte Gletscherspalten zu fallen.
- Betreten Sie Hütten für Notfälle wirklich nur in Notfällen! Wenn Sie Ausrüstung oder Nahrung aus einer Schutzhütte verwenden, muss die nächstgelegene Forschungsstation oder staatliche Stelle sofort nach dem Notfall unterrichtet werden.
- Beachten und befolgen Sie die Ratschläge und Anweisungen der Führer; verlassen Sie nicht Ihre Gruppe.
- Respektieren Sie Rauchverbote, vor allem um Gebäude herum, und beugen Sie durch große Sorgfalt der Gefahr eines Feuers vor. Feuer stellt in der trockenen Umwelt der Antarktis eine große Gefahr dar. Recomm. XVIII-1

Ihre persönliche Sicherheit hat Vorrang vor jeder noch so interessanten Begegnung mit Tieren, Fotomöglichkeiten oder Erlebnissen. Verhalten Sie sich umsichtig und seien Sie sich der für Europäer unbekanntem Extreme der antarktischen Welt bewusst. Dadurch vermeiden Sie für andere gefährliche Rettungsaktionen, die meist auch mit Nachteilen für die antarktische Umwelt verbunden sein können.

- Kalte Fallwinde (katabatische Winde) können mit orkanartiger Stärke in kurzer Zeit losbrechen und in Verbindung mit den tiefen Temperaturen zu schwerwiegenden Erfrierungen innerhalb weniger Minuten führen.
- Die Ähnlichkeit mancher Küstenabschnitte oder plötzliche Sichtverschlechterung (z. B. „white out“) kann die Orientierung erschweren oder unmöglich machen, so dass eine Rückkehr zum Landungsplatz für Ungeübte kaum mehr möglich ist.
- Trotz modernster Technik können Rettungseinsätze durch Wetterverhältnisse erschwert oder sogar unmöglich gemacht werden. Sorgen Sie deshalb für Unabhängigkeit von fremder Hilfe.
- Versteckte Spalten in Gletschern und großen Schneefeldern führten in der Vergangenheit bereits zu mehreren Unfällen.
- Bei Verwendung von Ausrüstung oder Nahrung aus einer Schutzhütte müssen die Bestände für den nächsten Notfall wieder aufgefüllt werden. Aus diesem Grund ist die



nächstgelegene Forschungsstation oder die für den Unterhalt verantwortliche staatliche Stelle zu unterrichten.

- Rasche Wetterumschwünge (z. B. Temperaturstürze) können zum Abbruch des Landganges zwingen. Bleiben Sie deshalb bei Ihrer Gruppe, um so schnell wie möglich zum Schiff zurückkehren zu können.

10. Regel: Erhalten Sie die Unberührtheit der Antarktis!

- Beseitigen Sie Abfall und Müll nicht an Land. Offenes Feuer ist untersagt.
- Beeinträchtigen oder verschmutzen Sie Seen und Flüsse nicht. Auf See zu entsorgende Stoffe müssen ordnungsgemäß beseitigt werden.
Recomm. XVIII-1

Die für Besucher faszinierende Unberührtheit und Wildnis der Antarktis sind in einem Ausmaß erhalten wie sonst nirgends auf der Erde. Dies soll auch so bleiben! Aus diesem Grund sind nach § 3 (4) AUG und Artikel 3 (1) und (2) USP die Ursprünglichkeit der Antarktis und alle ästhetischen Werte zu erhalten und alle Tätigkeiten so durchzuführen, dass diese Werte nicht beeinträchtigt werden.

Tragen Sie dazu bei, die Antarktis in ihrer ursprünglichen Form zu erhalten, indem Sie weder an Land noch auf See Abfälle oder Müll zurücklassen. Nehmen Sie Abfall, den Sie finden, zur ordnungsgemäßen Beseitigung mit. Auf See zu entsorgende Stoffe müssen dem AUG entsprechend beseitigt werden.

- Hinterlassen Sie keine Spuren - nehmen Sie nichts mit außer Fotos und Erinnerungen!
- Werfen Sie nichts weg, auch keine Zigarettenkippen!
- Respektieren Sie die Ursprünglichkeit der Antarktis!

Erläuterung

Die relative Unberührtheit der Antarktis ist einer der Gründe für deren besondere Anziehungskraft. Wachsende Besucherzahlen aber hinterlassen ihre Spuren und die „Wildnis“ Antarktis zeugt zunehmend von menschlicher Anwesenheit, wie z. B. durch Fußabdrücke, Trampelpfade oder Abfälle. Nicht nur Zigarettenkippen, Taschentücher oder Getränkedosen stellen ein Problem dar, sondern auch organische Abfälle wie z. B. Bananenschalen oder menschliche Ausscheidungen. Diese Hinterlassenschaften sind nicht nur eine kurzfristige ästhetische Beeinträchtigung, sondern benötigen aufgrund der ökologischen Bedingungen für die Verrottung mehrere Jahre bis Jahrzehnte.

Süßwasser- oder Salinenseen und Gletscherbäche der Antarktis sind sehr empfindlich. Einträge von Abfällen oder Abwasser können zu irreversiblen Veränderungen der Wasserchemie führen, da Abbauprozesse aufgrund der klimatischen Verhältnisse extrem langsam ablaufen.

Wir wünschen Ihnen eine angenehme Reise und einen interessanten Aufenthalt in der Antarktis!

Ihr Umweltbundesamt

Quelle: Leitfaden für Besucher der Antarktis, herausgegeben vom Umweltbundesamt der Bundesrepublik Deutschland



Der Morgen vor der großen Reise

Es ist 07:00 Uhr. Am Vortag meiner Abreise sitze ich in meinem Arbeitszimmer und betrachte lange meine Europakarte an der Wand, bevor ich mit dem Schreiben anfangen. Für mich war die Nacht an diesem Morgen bereits gegen halb vier Uhr morgens zu Ende. Im Fernsehen lief eine Reisedokumentation von Fritz Pleitgen über Russland. Trotzdem wollte sich das Reisegefühl bei mir auch an diesem Morgen nicht so recht einstellen. Vor einer Woche war alles noch ganz anders. Ich konnte den 27.12.2008 kaum noch erwarten. Ich blieb noch eine Stunde in meinem Bett liegen, eh ich leise das Rollläden hochzog. Es hatte gefroren. Die Autos an der Straße waren von Raureif überzogen. Ich öffnete ganz weit das Fenster, während ich in meinem Schrank meine Kleidung zusammen suchte. Rasch wurde es kalt in diesem Zimmer und ich musste daran denken, ob ich dieses Kältegefühl nun die nächsten 2 Wochen jeden Morgen beim Aufstehen haben würde. Nein, sicher würde das bei einer Innenkabine nicht so schnell passieren.

Ich öffnete die Schlafzimmertür, drehte in den übrigen Räumen die Heizung an, ging ins Badezimmer und stellte mich unter die Dusche. An einem Feiertag morgens um 05:00 Uhr zu duschen, das war mir bisher auch noch nie passiert. Ich bemühte mich, leise zu sein, um nicht gleich alle im Haus aufzuwecken. Danach schlurfte ich in die Küche und machte mein Frühstück. All zu viel gaben die Küchenschränke ja nicht mehr her. Die Lebensmittelvorräte waren auf dem Tiefststand, jedoch für heute und morgen früh würde es wohl noch reichen.



Während ich das Besteck abwusch, warf ich einen Blick aus meinem Küchenfenster. Rundherum war noch alles dunkel. Nur in einer oder zwei Wohnungen brannte Licht. Ich betrachtete noch einmal meinen Koffer, öffnete ihn und legte noch die langen Unterhosen, die Regenhose, die Handschuhe und die Mütze herein, die ich von meinen Eltern zu Weihnachten geschenkt bekommen hatte. Es waren nicht gerade die Weihnachtsgeschenke, über die ich mich in den letzten Jahren riesig drüber gefreut hätte. Aber dieses

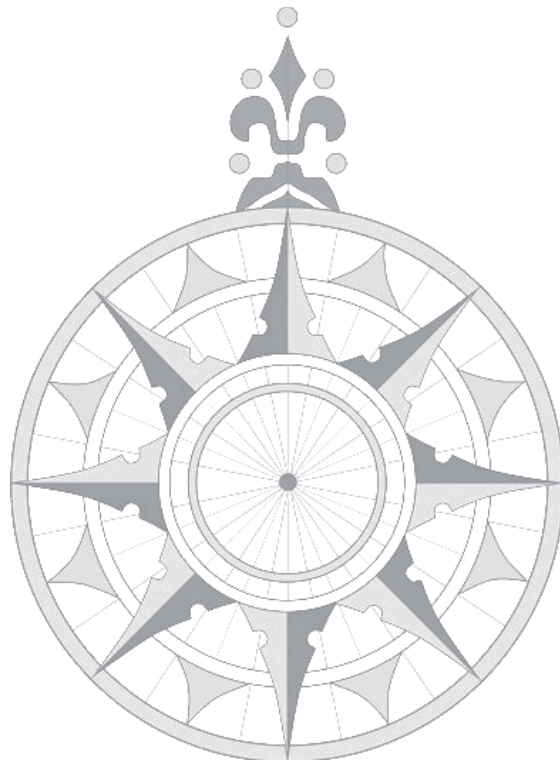
Jahr war Weihnachten ja sowieso irgendwie anders. Außerdem hatte ich mir die Sachen ja selber gewünscht und ehrlich, ich freute mich sogar darüber, auch wenn ich es schon vorher gewusst hatte. Ich hätte von meinen Eltern sogar eine Videokamera bekommen können. Wir hatten sie bereits vor vier Wochen ausgesucht und zur Probe mit nach Hause genommen. Ich entschied mich aber dagegen. Erstens hatte ich mich für das Fotografieren entschieden und zweitens hätte das Bearbeiten des Films wohl einen neuen PC zur Folge gehabt.



Also, was fing ich jetzt mit diesem Morgen an? Ich schloss den Koffer, packte noch ein paar Sachen in den Rucksack und stellte alles in die Ecke meines Schlafzimmers. Das sah doch nun alles schon ein wenig nach Abreise aus. Ein richtig nettes Bild, das sofort mit dem Fotoapparat festgehalten werden musste. Dazu noch eine Karte von der Antarktis, mein Reisepass und der beleuchtete Globus mit Südamerika und der Antarktis – die perfekten Abreisefotos für das Online-Reisetagebuch.



Es ist kurz vor acht, als ich wieder auf die Uhr sehe. Das lief doch schon einmal gar nicht so schlecht, auch wenn mir die erste Seite dieses Reiseberichtes noch nicht so ganz einfach von der Hand ging. Ich blickte wieder einmal auf meine Europakarte. Übermorgen würde ich bereits am anderen Ende der Welt sein. Ich dachte zurück, wie alles angefangen hatte.



Schlaflos

Es war am Montag, 10.11.2008: Starker Wind peitschte mir den Regen ins Gesicht, als ich um 17:00 Uhr nach der Arbeit über den Parkplatz zu Torben und Nicoles Auto ging. Eigentlich sieht man bei so einem ungemütlichen Wetter ja zu, dass man nach Hause kommt. Wir fuhren jedoch nach Bredstedt zu Magret und Reiner Gritzka, da Torben und Nicole ihre Hochzeitsreise nach Oslo buchen wollten. Außerdem gab es bei Magret noch das eine oder andere Computerproblem, das behoben werden sollte. Auf dem Weg nach Bredstedt erzählten mir Torben und Nicole, dass Reiner und Magret Ihre Feier zum 40-jährigen Hochzeitstag im Mai 2009 abgesagt hatten. Stattdessen wollten die beiden über Silvester in die Antarktis fliegen. Ein wenig verwunderte mich dieses Vorhaben schon, verbrachten Gritzkas doch die letzten Jahreswechsel immer auf der Hurtigrute in Norwegen. „Antarktis – wie schön“, dachte ich. „Aber verdammt weit weg. Dann doch lieber Spitzbergen, das liegt näher dran.“

Kaum hatten wir uns im Wohnzimmer von Reiner und Magret auf das Sofa gesetzt, wurde uns auch schon der Reisekatalog unter die Nase gehalten. „Sieh mal, den haben wir letzte Woche zugeschickt bekommen“, sagte Magret. „Reiner hat sich den Katalog angesehen und meinte dann nur: ‚Komm, das machen wir‘. Wir haben das Lokal und die Musik abgesagt und gleich Freitag noch gebucht. Allerdings haben wir noch keine Buchungsbestätigung bekommen. Anschließend hängen wir noch das Nachprogramm Feuerland und Patagonien dran. Von Ushuaia aus fliegen wir nach El Calafate und von dort fahren wir mit dem Bus nach El Chaltén zu den großen Gletschern.“ Torben, Nicole und ich freuten uns für die Beiden. „Habt ihr nicht noch Platz für uns im Handgepäck“, fragte Nicole. „Leider nicht“, erwiderte Magret. „Wäre das nicht auch was für dich Kim, oder bekommst Du nicht so lange frei?“ „Doch schon Magret, aber ich war doch dieses Jahr erst in Norwegen.“ „Pass auf, da kommst Du so schnell nie wieder hin. Das wird eine einmalige Reise für dich werden. Überleg dir das. Ich schicke dir heute Abend noch den Link von der Reise per Email zu.“

Es war bereits kurz nach 21:00 Uhr, als wir uns von Magret und Reiner verabschiedeten. „Und denk dran die Email abzurufen“, rief mir Magret noch hinterher, während wir durch den Sturm und Regen zum Auto eilten.

Zu Hause angekommen startete ich sofort meinen Rechner, um die Email abzurufen. Gleichzeitig rief ich meine Eltern an. Ich musste es einfach noch vor dem Schlafen gehen loswerden. „Hallo Papa. Seit ihr schon im Bett?“ „Nein, wir sind gerade hoch gegangen. Was ist denn?“ „Wir sind gerade erst von Magret nach Hause gekommen. Ich muss euch noch etwas erzählen, sonst schlafe ich die ganze Nacht nicht. Weißt du, was sie mir angeboten hat? Ich soll über Silvester mit in die Antarktis fliegen. Mit dem Flugzeug geht es nach Feuerland und von dort mit dem Schiff in die Antarktis. Auf dem Rückweg hängen Reiner und Magret noch 5 Tage Patagonien hinten dran. Was meinst du?“ „Kim, das musst du ganz alleine wissen. Wenn du es finanziell kannst, dann mach es. Da kommst du sonst nie wieder hin.“ Richtig beruhigt, hatte mich dieses Gespräch nicht. Im Gegenteil, ich war nun noch viel aufgekrazter. Gebannt las ich mir die Reisebeschreibung im Internet noch einmal durch.



**Antarktis-Kreuzfahrt mit MS »MARCO POLO«:
Silvester in der Antarktis**

Vom 27.12. bis 11.01.2009 · ab/bis Ushuaia · 16 Tage
(inkl. Flüge ab/bis FRA und Transfers)

Der Sommer auf der Südhalbkugel ist für Kenner dieser Region die schönste Jahreszeit, um die Antarktis zu besuchen.

Wo monatelang beißender Wind, eisige Kälte und dunkle Polar-
nächte die Natur in Schach hielten, schenken die wärmenden
Strahlen der Sonne neues Leben. Von einem dünnen Schmelzwasser-
film überzogen, glitzern und funkeln die mächtigen Tafeleisberge.
Riesige Pinguinkolonien und Robbenherden, friedlich dösende See-
leoparden und elegant durch den Himmel schwebende Albatrosse.
Ihr Blick gleitet über das sonnenüberflutete Meer und plötzlich
taucht die Schwanzflosse eines riesigen Wales auf – was für ein Er-
lebnis.

Verbringen Sie den Jahreswechsel 2008/2009 doch einmal ganz
anders, nämlich auf Elephant Island in Gesellschaft von See-
Elefanten, Zügel-, Esels- und Goldschopfpinguinen, Sturmvögeln
und Robben. Das ist Natur pur. Und schon am nächsten Tag geht es
tiefer hinein in das antarktische Paradies, wo Sie auf Paradise Island
ein wahrer Farbenrausch in Rot, Violett, Gelb, Blau und Weiß er-
wartet, wenn das Sonnenlicht von den schneebedeckten Berggipfeln,
den Eisbergen und dem Wasser reflektiert wird.

**»Kreuzfahrtschiff Marco Polo«
Landurlaub zum Ausstieg in Ushuaia
Feuerland & Patagonien**

Ihr Nachprogramm 10.01.2009 – 15.01.2009

5 Übernachtungen mit Frühstück in guten 4-Sterne-Hotels
Ausgeschriebene Flüge inklusive Abflugsteuern
Transfers und Besichtigungen in klimatisierten Reisebussen
Ausflüge:
Ganztagesausflug zum Perito Moreno Gletscher.
Ganztägige Wandertour rund um den Fitz Roy.
Ausflug in den Feuerland-Nationalpark
Lokaler, Deutsch sprechender Reiseleiter
Lokale Steuern
Transocean Tours-Reisebegleitung

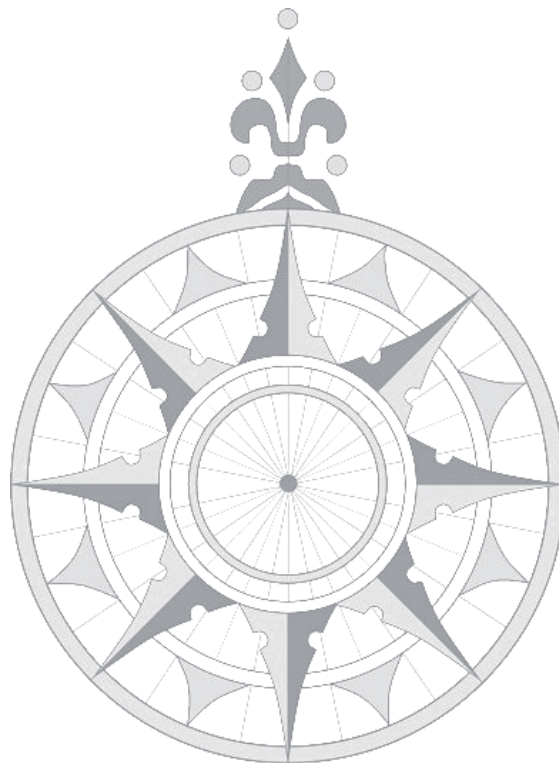
- 1. Tag:** Vormittags Ausschiffung und Transfer zum Hotel.
Nachmittags Ausflug in den Feuerland-Nationalpark.
Übernachtung in Ushuaia.
- 2. Tag:** Transfer zum Flughafen und Flug nach El Calafate.
Dort Fahrt in das kleine patagonische Dorf El Chaltén



am Ufer des Lago Viedma. Hier treffen sich magische Gletscher, versteckte Lagunen und der beeindruckende Berg Fitz Roy. Übernachtung in El Chaltén.

- 3. Tag:** Ganztägige Wandertour rund um den Fitz Roy. Übernachtung in El Chaltén.
- 4. Tag:** Fahrt nach El Calafate und Transfer zum Hotel. Der Rest des Tages steht Ihnen zur freien Verfügung. Übernachtung in El Calafate.
- 5. Tag:** Ganztagesausflug zum Perito Moreno Gletscher.
- 6. Tag:** Vormittags Transfer zum Flughafen, Flug nach Buenos Aires. Anschließend Weiterflug nach Frankfurt/M.*
- 7. Tag:** Ankunft in Frankfurt/M.

Es half ja nichts, ich musste nun wirklich dringend ins Bett. Dort kreisten die Gedanken jedoch immer wieder um die Reise. Orte und Berge, deren Namen ich zuvor noch nie gehört hatte, schossen mir immer wieder durch den Kopf – Ushuaia, El Calafate, El Chaltén, Fitz Roy. Es war zum verrückt werden. Ich fand einfach keine Ruhe, drehte mich unentwegt von einer Seite auf die andere, doch es half alles nichts. Ich blieb wach.



Die Papiere

Gegen Morgen muss ich dann wohl doch noch eingeschlafen sein, jedenfalls wurde ich von meinem Wecker geweckt. Bereits in der Nacht hatte ich mich gedanklich damit beschäftigt, ob man wohl für Argentinien und Chile ein Visum beantragen muss und wie lange wohl ein zu beantragender Reisepass braucht. Ein kurzer Anruf im Bürgerbüro Leck sollte ein wenig Licht ins Dunkle bringen. Mir wurde mitgeteilt, dass ein Reisepass rund 4 Wochen Bearbeitungszeit braucht, 59 Euro kostet, ein biometrisches Foto erfordert und eine Geburtsurkunde mitzubringen ist. Gegen Aufpreis könnte der Pass aber schon in 4 Tagen fertig sein. Ob jedoch ein Visum zu beantragen ist, konnte mir Frau Hansen vom Bürgerbüro jedoch nicht beantworten. Dafür sollte ich mich direkt an die Botschaften in Berlin wenden.



Etwas gequält setzte ich an diesem Morgen meine Arbeit fort. Nach der Pause fragte ich meinen Arbeitskollegen, wie lange er damals auf seine Visa für China, Mongolei und Russland gewartet hatte. Jedes Visum hatte rund ein halbes Jahr gebraucht und genau so lange war der Reisepass jedes Mal mit unterwegs. Diese Auskunft verunsicherte mich noch mehr. Auf die Frage, was ich denn vorhatte, berichtete ich ihm von meinen Reiseplanungen. Auch er riet mir dazu, diese Reise zu machen. „Fahr bloß mit. Das

kriegst du so nie wieder geboten. Wer sagt dir, dass das Eis und die Gletscher später noch da sind?“

Richtig froh war ich, als der Vormittag um 12:30 Uhr zu Ende war und ich zum Mittag zu meinen Eltern ging. Ich berichtete meinem Vater beim Essen von der Bearbeitungsdauer des Reisepasses und von den Visa meines Arbeitskollegen. Als ich wieder nach dem Essen zur Arbeit ging, recherchierte er nach der Visumpflicht in Argentinien und Chile. Nach der Arbeit hatte ich die Antwort bereits auf meinem Anrufbeantworter. Deutsche Staatsbürger brauchen in beiden Ländern für die ersten 90 Tage kein Visum.

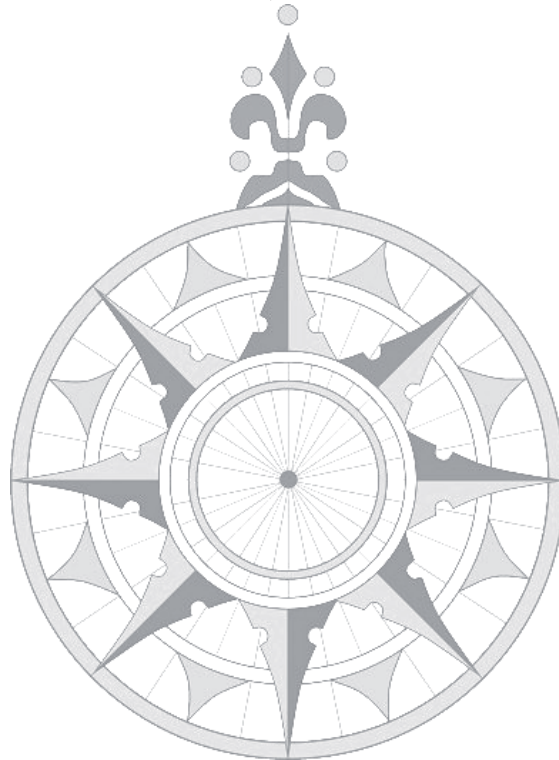
Um 17:15 Uhr klingelten bereits Torben und Nicole unten an der Tür. Sie wollten mit mir noch einmal das Reiseprogramm für Oslo umstellen. Somit blieb keine Zeit, Magret wegen meiner Fragen zur Reise anzurufen. Ich musste das wohl auf kurz nach 20 Uhr verschieben. Doch da hatten Magret und Reiner bereits schon Besuch. Sie wollte sich eventuell später noch einmal melden. Gegen 22:00 Uhr schrieb ich ihr eine Email mit meinen Fragen und ging ins Bett.



Der Tag der Entscheidung

Auch diese Nacht war alles andere als erholsam. Meine Gedanken meinten gegen 04:00 Uhr, sich wieder um das Thema Antarktis, Feuerland und Patagonien drehen zu müssen. Ich drehte mich noch 1,5 Stunden im Bett hin und her. Die letzte Stunde vor dem Wecker vertrieb ich mir mit dem Morgenmagazin im Fernsehen. An diesem Morgen ging es dann auch noch ausgerechnet zu einem Seminar nach Flensburg. Zum Glück verging dort meistens die Zeit schnell. Auf dem Weg von Flensburg zurück nach Leck wog ich alle für und wider dieser Reise für mich ab. Das endgültige Ja zu dieser Reise ergab sich beim Mittagessen bei meinen Eltern. „Wenn ich ganz ehrlich bin, bin ich ein wenig neidisch auf dich“, meinte mein Vater nach dem Essen. „Alles was ich bisher von Patagonien und Feuerland im Fernsehen gesehen habe war einmalig schön. Fahr, wenn du es kannst.“ Nach der Arbeit besuchte ich meine Oma im Pflegeheim und erzählte ihr von meiner Reise. Sie freute sich für mich. Zu Hause rief ich dann noch meine andere Oma und meinen Vetter an. Beide sagten das Gleiche, wie es zuvor schon meine Eltern gesagt hatten. „Fahr bloß mit!“ Damit waren für mich die Würfel gefallen. Mein Entschluss stand fest. Ich fliege nach Feuerland und fahre in die Antarktis und nach Patagonien, an das Ende der Welt – Fin del Mundo.

Ich griff zum Telefon und wollte in Bredstedt zusagen, doch dort war bereits keiner mehr. An diesem Mittwochabend hatten Magret und Reiner Tanzkreis in Mildstedt. Ich wollte Ihr eine Email schreiben, entschied mich dann aber doch für eine SMS. „ICH KOMME MIT!“ Nur diese drei Wörter schickte ich ihr zu. Kaum eine Minute später klingelte mein Telefon. Magrets Antwort kam prompt. „Du bist verrückt! Wir sind hier gerade in Mildstedt zum Tanzkreis. Bluncks sind hier und auch sie kommen mit in die Antarktis. Alles Weitere beschnacken wir morgen. Kannst du morgen nach der Arbeit gleich vorbei kommen?“ Klar konnte ich. Nur ein paar Minuten später klingelte erneut das Telefon. „Du kommst aber nur mit, wenn du Reisetagebuch schreibst.“ „Klar, das hatte ich ohnehin vor“.



Die Zeit des Wartens

Die nun folgenden Wochen waren geprägt von Vorfreude, Abwarten und Spannung. Dieses Gefühl hatte ich schon lange Zeit nicht mehr so intensiv gespürt. Es fühlte sich an, wie die Vorweihnachtsfreude, die man aus der Kindheit noch kannte. Sobald irgendeine Dokumentation im Fernsehen über die Antarktis oder Patagonien gezeigt wurde, nahm ich diese auf meinem DVD-Rekorder auf. Euros wurden gegen US-Dollar getauscht, Regen-hosen, Stiefel, Handschuhe und Mützen anprobiert und Versicherungen abgeschlossen. Speziell bei den Versicherungen musste man sehr vorsichtig sein. Oft steckte der Teufel hierbei im Detail bzw. im berüchtigten Kleingedruckten. So verbrachten wir sage und schreibe eine Woche, bis jeder für sich die richtige Versicherung gefunden hatte. Oft musste wohl der Telefondraht zwischen Leck und Bredstedt gegläht haben.

Aufgrund der hohen Kosten für die Nutzung des Internets an Bord der MS Marco Polo, hatte ich mich entschlossen, dieses Mal kein Online-Reisetagebuch zu schreiben. Irgendwann kribbelte es doch wieder in den Fingern. Vielleicht würde mich ja Transocean Tours dabei unterstützen? Mehr als nein sagen konnten sie ja nicht. Also schrieb ich am 07.12.2008 eine E-mail an den Reiseveranstalter mit der Bitte, einen Teil der Onlinegebühren an Bord zu übernehmen. Die Antwort folgte prompt. Als ich am 09.12.2008 spät nach Hause kam, blinkte mein Anrufbeantworter. Herr Will, Leiter der Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit bei Transocean Tours, bat mich um einen Rückruf. Ich blickte auf die Uhr. Einen Anruf konnte ich wohl knicken, aber vielleicht hatte er ja auch einen Anrufbeantworter laufen. Ich stammelte auf Band, dass ich mich am nächsten Tag noch einmal melden würde. Danach fuhr ich meinen Laptop hoch und rief E-mails ab, dabei war auch eine von Herrn Will. Er schrieb:

„Guten Tag Herr Brodersen,

nochmals vielen Dank für Ihre E-mail. Telefonisch konnten wir Sie heute leider nicht erreichen. Wann können wir in den kommenden Tagen miteinander Kontakt aufnehmen?

Mit den allerbesten Grüßen aus Bremen,

John Will

ppa. Leiter Öffentlichkeitsarbeit / Public Relations Transocean Tours Touristik GmbH
Stavendamm 22
28195 Bremen.“

Das klang viel versprechend. Am nächsten Tag rief ich in Bremen an und hatte sofort Herrn Will am Apparat. Er teilte mir mit, dass Transocean Tours die Idee eines Online-Reisetagebuches sehr gut fand und mich bei meinem Vorhaben mit 200 Freiminuten an Bord unterstützen wollte. Ich war begeistert. Er wollte mir die Bestätigung auch noch schriftlich nach Hause schicken. Als ich von der Arbeit nach Hause kam, hatte ich bereits wieder eine Mail von Transocean Tours erhalten. Dieses Mal von Frau Kermanidis:



„Sehr geehrter Herr Brodersen,

wir freuen uns, dass Sie mit der Marco Polo und Transocean Tours die Antarktis und Patagonien bereisen werden und darüber in einem Online-Tagebuch berichten möchten. Gern unterstützen wir Sie bei diesem Vorhaben.

- * An Bord stellen wir Ihnen kostenlos unser W-LAN 200 Minuten-Paket zur Verfügung.
- * Gern können Sie die Fotos im Internet unter <http://www.transocean.de/pr-fotogalerie.htm> sowie den Deckplan und die Routenkarte für das Online-Tagebuch kostenlos nutzen.
- * Im Anhang finden Sie unsere Presse-Informationen 2008 zum Thema Marco Polo sowie das Schiffsprofil und technische Daten des Schiffes, damit Sie sich schon vorab ausführlich informieren können. Wir senden Ihnen diese Texte als Word-Dokument, damit Sie Abschnitte daraus direkt in Ihrem Tagebuch verwenden können. Diese Texte senden wir Ihnen außerdem per Post.
- * Ihre Ansprechpartnerin auf der Marco Polo ist Frau Romana Calvetti. Frau Calvetti ist unser Cruise Director auf dem Schiff und steht Ihnen gern mit Rat und Tat zur Seite.

Sollten wir sonst etwas für Sie tun können, bitte lassen Sie es uns wissen.

Eine wunderschöne Reise, viel Spaß und Erfolg beim Schreiben wünscht Ihnen

Gabriele Kermanidis
Transocean Tours Touristik GmbH
Stavendamm 22
28195 Bremen“

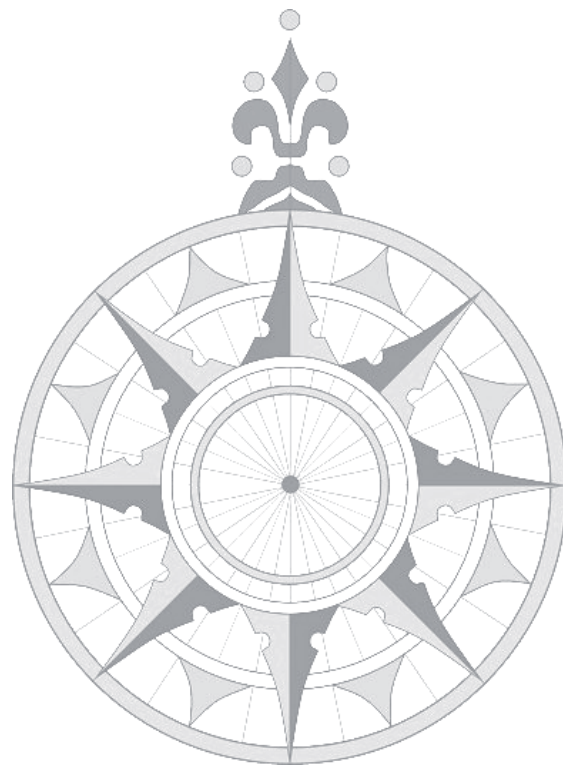
Ein gelungener Start, wie ich fand. Am darauf folgenden Wochenende machte ich mich an den Entwurf meiner neuen Homepage.

Ja und dann war da auch noch das Problem mit dem Gepäck. Was sollte ich nur einpacken. Von den Temperaturen um den Gefrierpunkt in der Antarktis über 25° C und mehr in Patagonien bis zu 40° C in Buenos Aires musste alles mit. Damit aber noch nicht genug, denn es war ja eine Kreuzfahrt. Also gehörte auch noch die Abendgarderobe mit ins Gepäck. Erschwerend hinzu kam noch die Freigepäckgrenzen von 30 kg auf dem Hinflug und 23 kg auf dem Rückflug. Eine Lösung hatte ich schnell gefunden. 1 Wasserdichte Jacke mit herausnehmbaren Flies musste langen. 1 paar Stiefel und ein paar gute Schuhe, mehr kamen nicht mit, denn irgendwo mussten ja auch noch die langen Unterhosen, dicken Socken, Sturmhaube, Mütze, Handschuhe und die Badehose Platz finden. Badehose? Ja, Badehose. Auch die musste für ein geplantes Bad im Ozean in der Antarktis mitgenommen werden. Ob ich diese allerdings benutzen würde, wusste ich noch nicht, aber



der Vorsatz war jedenfalls da. Für den Rest packte ich nur alte Kleidung, die ich in Argentinien lassen wollte, in meinen Koffer. So sollte ich die Freigepäckgrenzen einhalten. Wir werden es sehen.

Auf ans Ende der Welt – Fin del Mundo.



Das Abenteuer beginnt

Samstag, 27.12.2008

Endlich – um 04:15 Uhr klingelte der Wecker. Ich dachte schon, dass die Nacht überhaupt kein Ende nehmen wollte. Ich stand auf, zog das Rollo hoch, schlurfte ins Badezimmer und machte mich fertig. 04:45 Uhr – noch genügend Zeit um in Ruhe zu frühstücken. Die Sachen waren ja alle gepackt und meine Eltern wollten mich ohnehin erst gegen 05:20 Uhr mit dem Auto abholen und zum Bahnhof nach Bredstedt fahren. Als wir dort zwanzig Minuten später eintrafen, wurden auch bereits Magret und Reiner mit dem Taxi vorgefahren. Bis der Zug jedoch aus Westerland kam, verging noch einmal eine gute halbe Stunde. Seit Langem hatte Magret einmal wieder das Gefühl, sich ganz wie ein Tourist zu fühlen. Ihre Aufregung stieg, je näher wir nach Husum kamen. Hier hatte sie nämlich schon den ersten Engpass ausfindig gemacht. Es handelte sich hierbei nicht um einen nach Hamburg Altona durchfahrenden Zug. Wir mussten in Husum innerhalb von drei Minuten umsteigen, glücklicherweise warteten unsere beiden Mitreisenden Fiedi und Peter Blunck in Husum, die zur Not wohl den Anschlusszug aufgehalten hätten. Ein wenig Überredungskunst durch Magret an der Zugbegleiterin der NOB war schon notwendig, damit sie und Reiner zusammen mit Peter, Fiedi und mir in der 1. Klasse sitzen durften. Kaum hatten wir alle unsere Plätze eingenommen, machten sich Gritzkas über ihren „Fressrucksack“ her. Auf dem Speiseplan der beiden standen Spiegeleibrote, Äpfel und Mandarinen.

Um 08:30 Uhr erreichten wir Hamburg Altona. Auch hier hatten wir nur ein paar Minuten Zeit, um unseren IC Richtung Stuttgart zu erreichen. Rechtzeitig im richtigen Zug angekommen, verstaute wir die Koffer in der Gepäckablage. Nun konnte der gemütliche Teil der Zugfahrt beginnen, und wieder wurden die Lunchpakete geplündert. Zu den Broten, Mandarinen und Äpfeln gesellte sich nun auch eine Flasche Sekt, die Reiner zwischen Fiedi, Magret und sich selbst aufteilte.

Der Zugbegleiter kam und fragte uns nach den Fahrscheinen. „Wissen sie, wohin wir in Urlaub fahren?“ fragte Magret. „Nein, wohin denn.“ „Raten sie mal.“ „Ich weiß nicht. In den Süden?“ „Ja, aber wohin.“ „Jugoslawien?“ „Nein, viel weiter. Kim, zeig ihm mal das Bild.“ Ich las gerade einen Artikel in der Zeit über eine Reise in die Antarktis. „Wir fahren in die Antarktis“, sagte Magret zu dem Schaffner. „Aber da ist es doch kalt und dunkel.“ „Nein, da ist gerade Hochsommer. In der Arktis ist es momentan dunkel, aber nicht da unten.“ „Sie wollen mich jetzt auf den Arm nehmen.“ „Nein, ehrlich.“ Dem Schaffner blieb der Mund weit offen stehen. Er wünschte uns noch eine gute Reise und verließ unser Abteil etwas überrascht.

Allmählich tauchten die ersten qualmenden Schornsteine des Ruhrgebietes auf, für uns ein Zeichen, dass es nun nicht mehr all zu lange dauern würde. Um 12:20 Uhr erreichten wir den Düsseldorfer Hauptbahnhof. Wieder hieß es für uns umsteigen. Dieses Mal ging es mit der S-Bahn weiter zum Flughafen. In der Bahn stieß mich Magret an. „Dreh dich mal um und sieh auf den älteren Herrn hinter dir. Ich glaube, das ist einer der Lektoren an Bord der MS Marco Polo. Den kenne ich aus dem Reisekatalog. Und das andere Paar hinter dir kommt auch mit. Ich habe die blauen Kofferanhänger gesehen.“ Schnell kam ein Gespräch zustande in dem sich herausstellte, dass der Lektor Hans-Hermann Reinsch hieß und einen Freund von Magret und Reiner aus Bremen kannte. So klein ist die Welt.





Um 12:55 Uhr trafen wir im Flughafen Düsseldorf mit der S-Bahn ein. Wir setzten uns in ein kleines Café. Ich packte meinen Laptop aus, um noch ein wenig an meinem Reisetagebuch zu schreiben. Neben mir saß ein Mann, der anscheinend auch in die Antarktis reisen wollte. Er war Kiefernorthopäde hieß Marvin und kam aus Karlsruhe. Ich gab ihm meine Homepageadresse, damit er oder seine Bekannten und Verwandten in der Heimat auch einmal einen Einblick von dem Abenteuer Antarktis bekamen.

Plötzlich erklang die Durchsage, dass sich alle Passagiere an der Gepäckaufgabe einfinden sollten. Magret hatte die Ruhe weg verließ mit Fiedi das Gebäude, um draußen noch eine Zigarette zu rauchen. Die Schlange vor der Gepäckabfertigung wurde immer länger, als Magret und Fiedi wieder zu uns kamen. Nun hatte sie es auf einmal doch eilig und wir eilten ihr zur Gepäckaufgabe nach.



Nachdem wir alle unser Gepäck aufgegeben hatten, gingen wir zum Einchecken. Alles mussten wir aus den Hosentaschen heraus nehmen. Die mühselig in den Rucksäcken verstaute Laptops mussten Magret und ich ebenfalls gesondert auf das Band legen. Natürlich wurde mein Rucksack dann auch noch beanstandet.



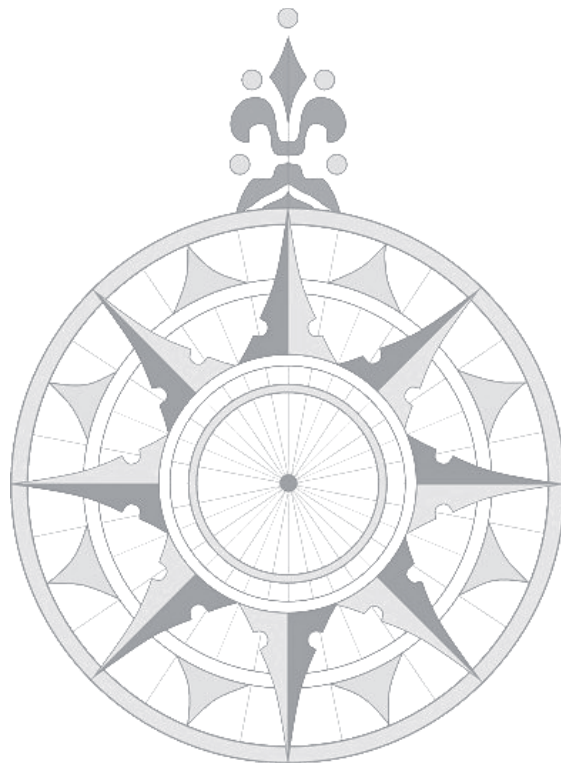
Vorsorglich hatte ich die Zahnpasta und die Nasentropfen in eine durchsichtige Plastiktüte gesteckt, die jedoch nicht zu verschließen war. Der Kontrolleur drückte noch einmal ein Auge zu. Auch Fiedis Rucksack wurde beanstandet.

Nach dem zollfreien Einkauf bekamen Magret und Reiner von Peter noch die Thromboosespritzen gespritzt. Nun hieß es abwarten und das länger als geplant. Eigentlich sollte der Flieger um 17:30 Uhr abheben, doch wurde der Start auf 19:00 Uhr wegen eines defekten Generators an der Lichtmaschine des



A 330 verschoben. Magret beschloss noch einmal zum Rauchen das Flughafengebäude zu verlassen, was ein erneutes Einchecken zur Folge hatte.

Um 19:00 Uhr begann das Boarding und wiederum 40 Minuten später hob die Air Berlin-Maschine endlich gen Süden ab. Gerade erst in der Luft, teilten die Stewardessen das Abendbrot, bestehend aus Kartoffelsalat mit Gurken, Hühnerfrikassee oder Nudeln und Käsekräcker, aus. Während des Abendessens zogen unter uns die beleuchteten Autobahnen Belgiens und die Hauptstadt Paris vorbei. Vor Portugal befand sich unser Flugzeug auf dem Atlantik und leichte Turbulenzen wurden uns aus dem Cockpit angekündigt, dennoch versuchte jeder von uns, ein wenig Schlaf zu finden.



Auf nach Feuerland

Sonntag, 28.12.2008



Während des Fluges hatte unser Flugzeug bereits 4 Zeitzonen überflogen. Um 04:00 Uhr deutscher, also 00:00 Uhr südamerikanischer Zeit, wurden wir alle im Flugzeug von dem Piloten geweckt. Ein Zwischenstopp im brasilianischen Salvador de Bahia stand in 2 Stunden an. Vorher sollte aber noch das Essen verteilt und gegessen werden. Kurz vor 02:00 Uhr setzte der Pilot zur Landung in Salvador de Bahia an. Als sich die Tür öffnete und wir das Flugzeug verließen, strömte uns 26 °C feuchtwarmer

Luft entgegen. Diese Temperaturen mitten in der Nacht waren für uns eher ungewöhnlich, mitten in den Tropen aber wohl eher normal. Ich konnte mir etwas Schöneres vorstellen, als gerade um 02:00 Uhr in Winterkleidung bei tropischen Temperaturen 2 Stunden auf den Weiterflug zu warten. Hier in Salvador de Bahia wurde die Maschine aufgetankt, gereinigt und die Crew abgelöst.

Um 04:00 Uhr konnten wir wieder unser Flugzeug betreten und den Flug nach Ushuaia fortsetzen. Noch einmal lagen 8 quälend lange Stunden vor uns, als um 04:30 Uhr das Flugzeug in Salvador de Bahia abhob. Während ich mich nach dem Start über den von den Stewardessen ausgeteilten kleinen roten Beutel mit Wasser, Käselaugenstangen und Keksen hermachte ging im Osten glühend die Sonne auf. Die nächsten Stunden versuchte ich so gut wie möglich mit schlafen zu verbringen, bevor noch einmal Frühstück ausgeteilt wurde. Ein Blick auf die Karte verriet, dass es nun nicht mehr allzu lange dauern dürfte, bis endlich wieder Land unter uns aus dem Atlantik auftauchen würde. Hin und wieder waren kleine felsige Inseln durch die Wolken zu erkennen. Um 11:00 Uhr setzte der Pilot langsam zur Landung an. Mehr und mehr tauchten die steilen, zackigen, schneebedeckten Berge Feuerlands auf. Der Flugplatz von Ushuaia lag auf einer kleinen Landzunge im Beagle-Kanal. Auf beiden Seiten der natürlichen Wasserstraße ragten die Berge steil in den Himmel, sodass der Pilot noch eine Kurve über dem Wasser drehte, um zur Landung auf der kargen Landzunge anzusetzen.

Als das Flugzeug um 11:25 Uhr seine endgültige Parkposition erreicht hatte, verließen wir die Maschine und betraten erstmals argentinischen Boden. Da Magret sich noch im Flughafen mit der abreisenden Lektorin der MS Marco Polo, die sie aus Helsinki kannte, treffen wollte, ging sie schon einmal vor. Nachdem die Pässe in der hölzernen Flughafenhalle Ushuaias abgestempelt wurden, gelangten alle Passagiere in die Zollkontrolle. Hinter einer Glasscheibe wurde Magret sichtlich unruhiger. Sie hatte die Kontrolle bereits hinter sich, hatte Reiner doch ihr Handgepäck. Schnell schob Reiner mir noch eine von Magrets Zigarettenstangen zu, bevor ich meinen Rucksack zur Kontrolle vorlegte. Die Zöllner hatten es aber weniger auf Alkohol und Zigaretten, als auf eingeführte Lebensmittel abgesehen. Die Zöllnerin warf nur



einen flüchtigen Blick auf meinen Rucksack, fragte: „Food? Transocean Tours?“ und winkte mich durch. Auch Reiner folgte mir nach draußen.

Magret hatte ihre Bekannte leider nicht mehr getroffen und so stiegen wir in einen der bereitstehenden Busse, die uns zum Hafen von Ushuaia fuhren. Ein sich im Bus befindender, einheimischer Stadtführer, erzählte ein paar Fakten zu Feuerland und Ushuaia. Die südlichste Stadt der Welt ist der wichtigste Abfahrtschiffhafen für Kreuzfahrten in die Antarktis. Sie liegt an einer geschützten Bucht am nördlichen Ufer des Beaglekanals. Nördlich der Stadt ragen die mächtigen Berge der Anden steil in den Himmel. Der Name Ushuaia bedeutet in der Sprache der Indianer Feuerlands so viel wie „die Bucht, die nach Westen ins Land eindringt“. Von der Urbevölkerung Feuerlands ist jedoch kaum etwas übrig geblieben. Diejenigen Indianer, die nicht durch eingeschleppte Krankheiten dezimiert wurden, wurden von eingewanderten Viehzüchtern oder Goldsuchern verfolgt. Schließlich wurde den Feuerlandindianern zwischen 1875 – 1879 durch Regierungstruppen der Gar ausgemacht.

1881 teilten sich Chile und Argentinien Feuerland und Patagonien untereinander auf. Kurz darauf errichtete Argentinien in Ushuaia einen Militärstützpunkt zum Schutz gegen das benachbarte Chile. Um eine rasche Besiedelung des argentinischen Teil Feuerlands zu erreichen, wurde Ushuaia zur Strafkolonie ausgebaut und in der Stadt ein Gefängnis errichtet. Es gab jedoch nur wenige Handwerker und Kaufleute, die sich hier zusammen mit den Sträflingen niederlassen wollten. Das Gefängnis musste 1946 wegen unmenschlicher Behandlung und vielen Todesfällen wieder geschlossen werden. 1978 sollten Steuererleichterungen und Zollfreiheit das Rezept für ein schnelles Wirtschaftswachstum sein. Die Bevölkerungszahlen stiegen explosionsartig an. Mit dem unkontrollierten Wachstum war Ushuaia hoffnungslos überfordert. Staubige Straßen und Industrieanlagen fraßen sich immer weiter in die Landschaft. Um dieser Entwicklung entgegen zu treten, wurden einige Steuerprivilegien wieder abgeschafft. Heute setzt die Stadt alles auf den Tourismus. Im Hafen legen täglich große Kreuzfahrtschiffe an, die sich entweder auf den Weg zum Kap Hoorn oder in die Antarktis machen.

Der Bus hielt auf der Mole zwischen vier großen Kreuzfahrtschiffen, darunter auch die MS Marco Polo. Ein fünftes Schiff lag draußen in der Bucht auf Reede. An Bord wies uns die Crew der MS Marco Polo den Weg in die Marco Polo-Lounge, wo alle Passagiere ihre Pässe abgaben, in Gruppen für die Antarktis eingeteilt wurden und jeder seine Bordkarte erhielt. Danach ging es weiter zur Rezeption, wo jeder noch ein Einreiseformular für Chile unterschreiben musste. Immer noch trafen Passagiere auf der Marco Polo ein, darunter auch Fiedi und Peter. Reiner, Magret und ich brachten unser Handgepäck auf die Kabinen, um uns gleich darauf zum Mittagessen Waldorfrestraurant wieder zutreffen. Von Fiedi und Peter war weit und breit noch nichts zu sehen. Auch während des Essens achtete Magret aufgeregt darauf, ob sie die beiden irgendwo sehen konnte. Als die Beiden für einen Augenblick, ohne uns zu sehen am Restaurant vorbei liefen, eilte Magret schleunigst Fiedi und Peter hinterher. Magret konnte die Beiden dennoch nicht wieder finden.

Nach dem Essen wollte ich stolz Magret und Reiner meine Kabine zeigen. Ich hatte eine Innenkabine gebucht, aber vorn im Schiff eine Außenkabine erhalten. Ich steckte den Schlüssel in das Schloss, wollte die Tür öffnen, aber nichts geschah. Ich versuchte es wieder und wieder. Nichts zu machen, die Tür blieb verschlossen. „Versuchst du es bitte mal?“ bat ich Reiner. Doch auch er bekam die Tür nicht auf. Das fing ja gut an. Vielleicht hatte ich mich





ja zu früh über die Kabine gefreut. An der Rezeption schilderte ich Lena mein Problem. „Haben sie es mit dem anderen Schlüssel probiert?“ fragte sie mich. „Nein, der liegt ja in der Kabine und da komme ich ja nicht rein.“ „Wollen sie denn jetzt in die Kabine?“ „Eigentlich schon. Meine Jacke und mein Fotoapparat liegen da unter anderem drin.“ Trotzdem immer noch Passagiere anreisten ging sie selbst mit mir zur Kabine. Ich dachte daran, wie peinlich es mir sein würde, wenn sie die Tür aufbekommen würde. Zum

Glück ließ sich die Tür auch von Lena nicht öffnen. „Hmm. Ich hole Hilfe. Einen kleinen Moment bitte.“ Es dauerte ein wenig, bis ein junger Mann mit einem Zweitschlüssel vorbei kam, doch auch durch Diesen ließ sich

die Kabine nicht öffnen, und auch er wollte Hilfe holen. Wieder ein paar Minuten später kam ein anderer Mann mit Schlips den schmalen Gang entlang gelaufen, gefolgt von einem Zweiten, der mir meinen Koffer vor die Kabine stellte. Auch mit dem Generalschlüssel ließ sich die Tür nicht öffnen. Ein weiterer Kollege wurde zur Hilfe gerufen. Auch er konnte die Tür nicht zum Öffnen überreden. „Das Schloss ist gebrochen. Da können wir noch so viele Schlüssel holen. Sie bekommen eine neue Kabine“, sagte er auf Englisch zu mir. Ich antwortete ihm: „Meine Tasche, mein Laptop und meine Kamera sind aber da drinnen.“ „Oh, bravo. Ich hole einen Kollegen.“ Wieder ver-



gingen ein paar Minuten, bis ein weiterer Mann an der Kabine eintraf, der ebenfalls einen Kollegen anforderte, der sich damit besser auskannte. „Kommen sie bitte in einer halben Stunde wieder.“ „Und mein Gepäck?“ „Das stellen wir nachher in die Kabine. Den Schlüssel können sie später an der Rezeption abholen.“



Hinten am Pooldeck saßen Reiner, Peter und Fiedi mit dem Lektor Herrn Reinsch zusammen. Ich setzte mich zu ihnen. Der Lektor war früher beruflich Fischereibiologe und selbst ein paar



Mal in der Antarktis gewesen. Er berichtete von Deception Island. Damals war es noch nicht lange her, dass der Vulkan mitten in der Antarktis ausgebrochen war und die Lava eine britische Forschungsstation zerstört hatte, die darauf hin aufgegeben wurde. Durch die enge Einfahrt in den Hafen wollte der damalige Kapitän die Forschungsgruppe, wegen der durch den Vulkanausbruch veränderten Wassertiefe nicht bringen, stellte ihnen aber ein Schlauchboot zur Verfügung. „Wir sind mit dem Boot auf Deception Island angelandet. Als wir wieder weg wollten, kam schlechtes Wetter auf und wir mussten auf der Insel übernachten. In den verlassenen Gebäuden der Forschungsstation fanden wir noch alte Lebensmittel. Später konnten wir wieder mit unserem Schlauchboot zurück zum Schiff. Heute fahren auch wieder Schiffe in den Hafen.“

Die halbe Stunde war um und ich machte mich auf den Weg zu meiner Kabine. Als mir die Geräusche, von Hammerschlägen und Meißel, auf dem Gang entgegendröhnten, erkundete ich noch ein wenig das Schiff. Wenig später war mein Koffer in die Kabine gebracht worden, für mich das Zeichen, dass ich an der Rezeption meinen Schlüssel abholen konnte um endlich meine Kabine zu beziehen. Vielen Dank an dieser Stelle dem freundlichen und hilfsbereiten Personal.

Um 17:15 Uhr hatten alle Passagiere an der geplanten Sicherheitsübung teilzunehmen. Als das Signal ertönte, ging ein jeder auf seine Kabine, holte seine Rettungsweste und folgte dem Schiffpersonal an die vorgeschriebenen Sammelpunkte. Gritzkas und Bluncks saßen weit von mir entfernt und waren einem anderen Rettungsboot zugeteilt. Nachdem die Schwimmwesten richtig angelegt waren, folgten wir polonaiseartig der Crew zu den entsprechenden Rettungsbooten. Im Treppenhaus rief mir Magret spaßeshalber vor: „Kim, unsere Familie darf doch nicht getrennt werden!“

Nach dem Abendessen traf sich unsere kleine Gruppe hinten oberhalb des Pooldecks. Auch auf dieser Fahrt pflegten wir das gemeinsame „Zähneputzen“. Dem nicht so versierten Leser sei hiermit erwähnt, dass es sich bei dieser Form des Zähneputzens, weniger um Körperpflege handelt, sondern eher um die innere Reinigung mittels hochprozentiger Flüssigkeiten handelt.

Um 20:00 Uhr reihte sich die MS Marco Polo bei den auslaufenden Kreuzfahrtschiffen ein. Über den Beaglekanal verließen wir Ushuaia Richtung chilenischem Puerto Williams, der südlichsten Siedlung der Welt. Der Beaglekanal ist 2 – 5 km breit und erstreckt sich über 250 km von West nach Ost. Bis westlich von Ushuaia bildet er die Grenze zwischen Argentinien und Chile. Geschützt wird die Grenze auf beiden Seiten von argentinischen bzw. chilenischen Militärstützpunkten. Seinen Namen bekam der Kanal nach dem Schiff Beagle, auf dem Charles Darwin zwischen 1831 – 1836 die Welt umsegelte.

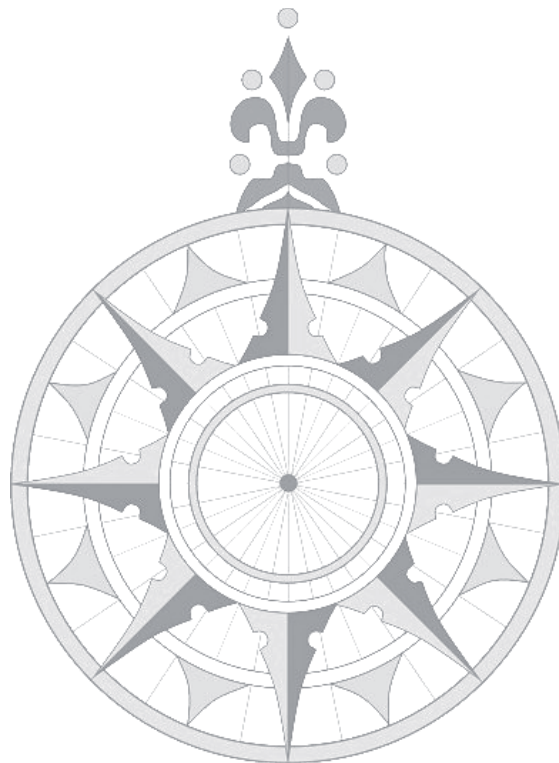
Seit dem Verlassen von Ushuaia fuhr unser Schiff unter Aufsicht eines argentinischen Lotsen. An der Grenze stauten sich die Kreuzfahrtschiffe, da sie auf den chilenischen Zoll und den chilenischen Lotsen warten mussten.

Während wir an Deck dem Treiben auf dem Kanal zusahen, Magret dabei dick in eine Wolldecke eingehüllt, berichtete der Lektor Herr Reinsch von seinen Erlebnissen hier am Beaglekanal: „Ende der 1970iger bin ich hier mal auf einem Schiff mitgefahren, auf dem gleichzeitig ein argentinischer und ein chilenischer Lotse mit an Bord waren. Damals stritten sich die beiden Staaten um ein paar unbewohnte Inseln östlich des Kanals. Auch die beiden Lotsen an



Bord stritten sich um den Grenzverlauf. Der Streit zwischen Argentinien und Chile wurde damals durch den Papst geschlichtet. Heute respektieren hier beide Staaten die gemeinsame Grenze.“

Auch unser Lotse wurde von argentinischer Seite mitten auf dem Kanal abgeholt. Da wir jedoch nicht mehr auf den chilenischen Lotsen und die Zöllner warten wollten, ging gegen 23:00 Uhr jeder von uns auf seine Kabine.



Die berüchtigte Drake-Passage

Montag, 29.12.2008



Sanft schaukelte das Schiff, als um 06:00 Uhr von der Rezeption aus mein bestellter telefonischer Weckruf ertönte. Ich hatte das erste Mal seit Tagen in einem Stück durchgeschlafen. Zwei Stunden hatte ich noch Zeit, bevor wir uns zum Frühstück treffen wollten. Zeit genug also, um in Ruhe zu duschen und um an Deck noch ein paar Fotos zu machen. Vor der MS Marco Polo fuhren immer noch die Kreuzfahrer vom Vortag. Ihr Ziel war das Kap Hoorn. Unser Schiff würde es nur in Sichtweite umfahren,

da für die Anlandung mit den Zodiacs die Wellen zu hoch waren.

Kurz vor 08:00 Uhr brachte ich meine Sachen wieder auf die Kabine. Auf dem Rückweg zum Restaurant traf ich Fiedi und Peter. Wir gingen zusammen dorthin, wo Reiner und Magret bereits schon saßen und frühstückten. Mitten beim Frühstück erreichten wir das Kap Hoorn.

Das Kap befindet sich auf einer der kleinen Inseln vor der südamerikanischen Küste, gilt als der südlichste Punkt des Kontinents vor der Antarktis und gehört zu Chile. Die Isla de Hornos bekam ihren Namen von der holländischen Stadt Hoorn, die nördlich von Amsterdam am IJsselmeer liegt. 1616 gelang es dem holländischen Seefahrer, Jacob Le Maire und Willhelm Schouten das Kap zu umrunden. Den Weg durch die sicherere Magellanstraße konnten sie nicht nehmen, da diese Wasserstraße im Zuge der holländischen „Ostindischen Handelskompanie“ kontrolliert wurde.

Mit dem Aufeinandertreffen des Atlantiks und des Pazifiks wurde die See ein wenig rauer. Lange Wellen ließen das Schiff auf und niederschaukeln. Ich ging zurück zu meiner Kabine. Auf den Weg durch die langen Gänge zu meiner Kabine merkte ich, dass ich bereits von einer Seite auf die andere Seite schwankte. Ich war müde und beschloss mich ein wenig hinzulegen. Plötzlich bekam ich wie aus dem Nichts ein komisches Gefühl im Magen. Ich zog es vor, doch vorsichtshalber einmal die Toilette aufzusuchen, und schon war sie da – die Seekrankheit. Gerade das Bad gereinigt und wieder auf dem Bett liegend, ging es von vorne los. Ich



beschloss nun, doch lieber einmal eine von Magrets angebotenen Reisetabletten zu nehmen. Wie sollte das nur werden, wenn wir richtig Seegang bekommen würden? Magret drückte mir 4 Reisetabletten in die Hand, wovon ich zwei Tabletten gleich nehmen sollte. Hätte ich bloß keinem erzählt, das ich 10 Meter hohe Wellen schon einmal erleben möchte. Ich schlurfte zurück über den Flur zu meiner Kabine und griff mir zur Sicherheit eine der zahlreich im Flur deponierten Tüten.

Den Vormittag und bis 15:00 Uhr verbrachte ich schlafend und schreibend in meiner Kabine. Zu sehen gab es ja eh nicht sehr viel. Da um 16:00 Uhr ein Pflichtvortrag von dem Expeditionsleiter Axel Krack in der Marco Polo Lounge stattfinden sollte, machte ich mich



langsam auf den Weg, um die andere Vier zu suchen. Zusammen mit Magret ging ich in die Marco Polo-Lounge. Der Vortrag war im Tagesprogramm als IAATO-Briefing betitelt. Dahinter versteckte sich der Verhaltenskodex, den alle Besucher der Antarktis einhalten sollen und müssen. Herr Krack referierte anschaulich, wie man sich gegenüber den einzelnen Tierarten an Land verhalten sollte. Der Schutz dieser größten unberührten Wildnis ist das oberste Gebot, welches im Antarktisvertrag niedergeschrieben wurde.

Nach dem Vortrag blieb für mich noch ein wenig Zeit zum Schreiben, bevor wir uns um 18:00 Uhr zum Essen trafen. Mir ging es wieder besser und ich wollte mal wieder versuchen, meinem Magen ein wenig Nahrung anzubieten, was erstaunlich gut funktionierte.

Nach dem Essen wollten sich die anderen Vier die Show in der Magellan Lounge ansehen. Ich zog es vor, meinen Reisebericht für die ersten beiden Tage zu vollenden und ins Internet zu stellen. Die Internetverbindung kam auf Anhieb zustande. Leider streikte mein Laptop und wollte keine PDF-Dateien mehr erzeugen. Zum Glück hatten wir ja noch Magrets Laptop dabei, doch auch der streikte unerklärlicherweise bei diesem Versuch. Eine Lösung musste nun schnell her. Ich schickte die Word-Dateien nach Hause und bekam am darauf folgenden Tag die PDF-Dateien zurück. Es war zwar umständlich, aber es funktionierte.

Als ich um 22:00 Uhr auf meine Kabine ging, lag dort ein Brief für mich. Eine persönliche Einladung zum Kapitäns-Dinner, morgen um 19:50 Uhr in festlicher Abendgarderobe. Meinten die wirklich mich? Ich lief noch schnell mit der Einladung zu Magret. Auch sie kam aus dem Lachen nicht mehr heraus. „Du? Ach ne Kim. Willst du das?“ „Ich weiß nicht. Ich werde erst einmal morgen früh fragen, was mich da so erwartet.“ Magret und Reiner stießen noch einmal auf mich an, bevor ich um 23:00 Uhr wieder auf meine Kabine ging.

„Unsäglich langsam nur vermochte das menschliche Auge die Nebel des Eismeereres zu durchdringen; hinter der Nebelwand lag das Land des Mythos.“

Aus: In Nacht und Eis (1898), Fridtjof Nansen, 1861-1930, norwegischer Polarforscher



Willkommen in der Antarktis

Dienstag, 30.12.2008

05:30 Uhr, nur schnell mal sehen, wie das Wetter ist. Ich zupfte den Vorhang beiseite und traute meinen Augen kaum. Sonnenstrahlen bahnten sich ihren Weg durch die Wolkendecke. Von diesem Moment an war ich hellwach. An Schlafen war kaum mehr zu denken, auch wenn ich eigentlich an diesem Morgen bis 07:00 Uhr ausschlafen wollte. Also, ab ins Bad und unter die Dusche. Danach zog ich mich schleunigst an und nichts wie an Deck, nach vorn, dort wo der Wind am stärksten ins Gesicht wehte. Es war wesentlich kühler geworden als an den vorherigen Tagen. Der Wind ließ mir ein paar Tränen die Wangen herunter laufen. Gut hätte ich hier vorne meine Mütze gebrauchen können, aber ich hatte sie in der Kabine gelassen. Ich stand ganz alleine an Deck und meine Blicke schweiften über das königsblaue Wasser. So ein blaues Wasser hatte ich zuvor noch nicht gesehen, dazu diese unendliche Weite und der leichte Seegang. Meeresvögel begleiteten die MS Marco Polo auf ihren Weg über die Drake-Passage in die Antarktis.

Sir Francis Drake entdeckte die 800 km breite Wasserstraße zwischen Südamerika und der Antarktis. Er war damals im Auftrag von Königin Elisabeth I als Freibeuter gegen die Spanier unterwegs. Zwischen 1577 und 1580 gelang ihm nach Magellan die Weltumsegelung. Auf dieser Reise geriet Drakes Schiff am westlichen Ausgang der Magellan-Straße in einen schweren Sturm, der ihn weit nach Süden trieb.



Der antarktische Kontinent wird von einer starken immerwährenden Meeresströmung umkreist an der engsten Stelle zwischen Südamerika und der antarktischen Halbinsel ist diese Meeresströmung besonders stark. Sie hat ebenfalls Auswirkung auf das Wetter. Oft herrschen hier starke Winde und hoher Wellengang. Die Wellen können hier schon einmal gut und gerne eine Höhe von 15 bis 20 Metern erreichen. Hinzu kommt noch das Zusammentreffen zweier Ozeane, dem Atlantik und dem Pazifik. Diese

Mischung ist es, die die Drake-Passage zu einer unberechenbaren Passage für die gefürchtete Seekrankheit macht. Auf Höhe des 56. bis 58 Breitengrades wird dann mitten in der Drake-Straße die Grenze zur Antarktis überschritten. Diese Grenze ist die antarktische Konvergenz. Hierbei handelt es sich um eine 50 bis 100 km breite Zone, in der das 1 bis 2 Grad kalte antarktische Wasser unter das 3 bis 4 Grad wärmere subantarktische Oberflächenwasser absinkt. Diese Konvergenzgrenze hatten wir in der vergangenen Nacht überquert. Willkommen in der Antarktis.

Für den Moment reichte mir die Kälte. Ich lief zurück zur Kabine, um meinen Laptop zu holen. Vor der Rezeption hatte ich den besten Internetempfang. Ich setzte mich auf ein Sofa und begann nachzusehen, ob ich die beiden PDF-Dateien aus dem weit entfernten Deutsch-



land erhalten hatte. Es hatte geklappt, die Daten wurden übermittelt und ich brauchte jetzt nichts anderes mehr zu tun als die beiden Dateien ins Netz zu stellen. Damit war es geschafft. Nun konnte jeder unsere ersten beiden Tage zu Hause nachlesen. Ich schickte noch schnell den dritten Reisebericht zum Bearbeiten nach Hause und empfing dabei eine „Guten-Rutsch-Mail“ aus meinem Büro, über die ich mich sehr gefreut habe.

Der Magen machte sich langsam bei mir wieder bemerkbar. Dieses Mal war es aber eher ein Hungergefühl und so ging ich, nachdem ich meinen Laptop wieder aufs Zimmer gebracht hatte, zum Frühstück. Von Magret, Reiner, Fiedi und Peter war weit und breit noch nichts zu sehen. Während ich mein erstes Brötchen schmierte, kam Magret dazu: „Na, konntest du nach deiner Einladung überhaupt schlafen?“ „Wie tot.“ „Und, was willst Du machen? Sagst du zu?“ „Ich werde mal nachher an der Rezeption fragen, was mich da so erwartet. Ist ja nicht so, als würde ich mich nicht über die Einladung freuen, aber irgendwie fühle ich mich da fehl am Platz.“ „Das kann ich sehr gut verstehen.“

Als Fiedi, Peter und Reiner sich auch zum Frühstück an unseren Tisch setzten, überlegten wir, was für Ausflüge wir am Ende der Reise auf den Falklandinseln machen wollten. Gemeinsam verglichen wir die Ausflüge in Port Stanley und auf Westpoint-Island. Westpoint war einfach, da stand nur ein Ausflug auf eigene Faust an. In Port Stanley hatten wir die Wahl zwischen zwei verschiedenen Pinguintouren, einer Schaffarm und einem geführten Stadtrundgang. Peter meinte: „Schafe haben wir auch zu Hause. Die brauchen wir uns hier nicht anzusehen.“ Darauf hin Magret: „Ok, sollen wir dann vormittags die Stadtführung und nachmittags eine von den beiden Pinguintouren machen?“ Wir alle stimmten zu und so füllten wir die Anmeldung für den Stadtrundgang aus, da hier die Teilnehmerzahl begrenzt war.

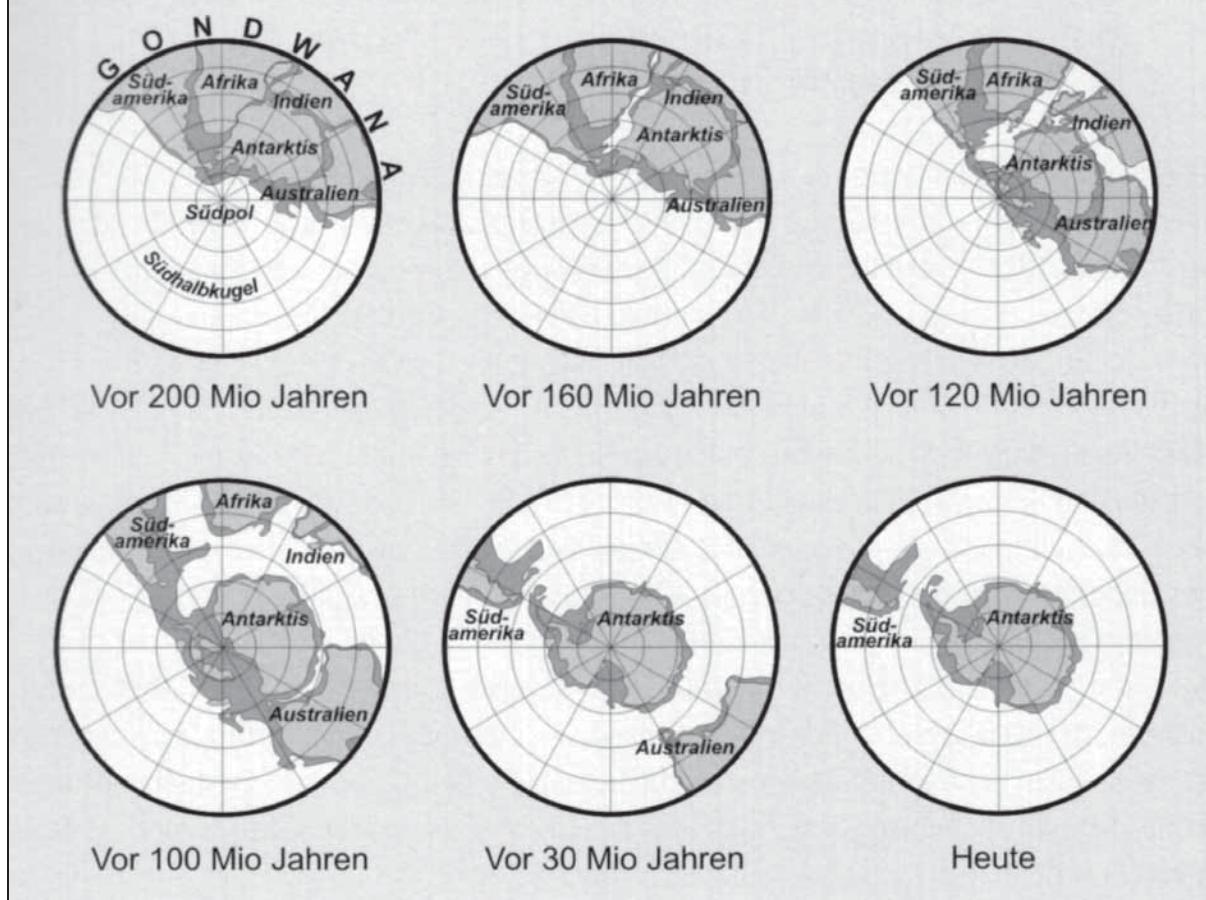
Um 10 Uhr trafen wir uns in der Marco Polo-Lounge, um uns einen Vortrag von Herrn Reinsch über die Seevögel der Antarktis anzuhören. Dabei ging der Lektor auf die einzelnen Vogelarten ein, die wir hoffentlich zu sehen bekommen sollten. Herr Reinsch berichtete, dass z.B. ein Wanderalbatros in 140 Tagen 25.000 km rund um die Antarktis zurück gelegt hatte. Diese Vögel werden bis zu 10 kg schwer, haben eine Spannweite von bis zu 3,50 Metern und kommen nur zum Brüten an Land.

Nach einer guten dreiviertel Stunde gab es eine kurze Pause, die ich dazu nutzte, das Kapitän-Dinner an der Rezeption abzusagen. „Seien sie mir bitte nicht böse, aber ich möchte daran heute Abend nicht teilnehmen. Ich fühle mich dort irgendwie fehl am Platz. Richten sie aber bitter der Kreuzfahrtleitung aus, dass ich mich sehr über die Einladung gefreut habe.“

Den zweiten Teil der Vortragsreihe an diesem Tag hielt Herr Heinz Ahammer. Er war technischer Mitarbeiter am Alfred-Wegener-Institut, hatte schon zahlreiche Antarktisexpeditionen vorbereitet und mit durchgeführt. Sein Thema an dem heutigen Vormittag hieß „Schnee, Eis & Meer – der antarktische Kontinent“.



Der Zerfall von Gondwana



Es war Alfred Wegener, der Anfang des 20. Jahrhunderts mit seiner Theorie der Plattentektonik für Aufsehen sorgte. Wegener ging davon aus, dass die Kontinente wie Eisschollen auf einem schwereren Untergrund schwimmen und umherdriften. Wirft man einen Blick auf die Weltkarte, so stellt man fest, dass die einzelnen Kontinente sich wie ein Puzzle zusammenführen lassen. Das Zentrum des Urkontinentes Gondwana bildete die Antarktis, die später nach Süden driftete. Wegener versuchte seine Thesen wissenschaftlich zu untermauern, noch bereits nach seinem Tode 1930 blieb diese Theorie sehr umstritten. Erst in den 1950iger Jahren stimmten mehr und mehr Geowissenschaftler Wegeners Kontinentalverschiebungstheorie zu, die durch geophysikalische Untersuchungen bestätigt wurde.

Ein weiterer Anhaltspunkt für Gondwana ist die Gebirgsketten von der Antarktis und den Anden in Südamerika, die eine Fortsetzung des transantarktischen Gebirges sind.

Der antarktische Kontinent ist eineinhalb Mal größer als Europa. 1983 wurde an der russischen Forschungsstation Vostock, am Kältepunkt der Erde, eine Temperatur von $-89,6^{\circ}\text{C}$ gemessen. Nirgends auf der Welt ist es so stürmisch wie in der Antarktis. Im Landesinneren können plötzlich auftretende Fallwinde Windgeschwindigkeiten von bis zu 300 km/h erreichen. Kein Kontinent der Erde ist so dünn besiedelt. In der Antarktis gibt es etwa 40 Forschungsstationen. Viele von ihnen liegen bis zu 1.000 km voneinander entfernt. Mehr als 99 % der Fläche des Kontinents sind von Eis bedeckt. Durchschnittlich ist das Eis 2 km dick. An der dicksten Stelle betragen die Eismassen 5 km. In diesen Eismassen sind dreiviertel des





Süßwasservorkommens der Erde gespeichert, und trotzdem gehört die Antarktis zu den trockensten Regionen der Erde. Offiziell genießt sie den Status einer Wüste. Und dann ist da noch die Abgeschiedenheit. Die benachbarten Erdteile befinden sich in großem Abstand zur Antarktis. Nach Südamerika beträgt die Entfernung mehr als 1.000 km, bis Australien und Neuseeland sind es 2.500 bis 3.000 km und nach Afrika sind es fast 4.000 km.

Doch neben dem Eis gibt es in der Antarktis auch Vulkanismus. 1970 brach beispielsweise auf Deception Island letztmals ein Vulkan aus. Noch heute ist der Boden wenige Zentimeter unter der Erdoberfläche sehr heiß.

Auf die Frage, ob die Antarktis genau wie die Arktis schmilzt, meinte Herr Ahammer nur: „Nein, sie schmilzt nicht. Es ist ganz normal, das riesige Teile vom Schelfeis abbrechen. Im Gegensatz zur Arktis friert hier das Meerwasser immer noch über weite Teile zu. Von einem Abschmelzen der Antarktis kann keine Rede sein.“

Nach dem Essen ging ich auf meine Kabine, um noch ein wenig zu schreiben, bevor sich alle Passagiere um 14:30 Uhr in der Marco Polo-Lounge zum Briefing für die am Folgetag anstehende Anlandung in Port Lockroy einfinden sollten. Herr Krack informierte ausführlich über die kleine Insel und die dort ansässige Forschungsstation. Wie sich nun herausstellte, war der Kapitän von der ursprünglichen Reiseroute abgewichen und das Schiff befand sich nun viel weiter südlicher. Außerdem wurde uns mitgeteilt, dass sich auf dem Schiff noch ein Forscherteam befand, die in den kommenden Tagen auf King Georg Island abgesetzt werden wollten. Der weitere Reiseverlauf war damit für uns völlig offen. Wir waren gespannt, was wir in den nächsten Tagen zu sehen bekommen sollten.

Um 16:30 Uhr hieß es, sich langsam für den Empfang „herauszuputzen“. Eigentlich wären wir auch an diesem Abend lieber leger zum Essen gegangen, aber dem Kapitän die Hand zu schütteln gehört bei einer Kreuzfahrt dazu. Um 18:00 Uhr trafen wir fünf uns in der Bar, wo Magret und Fiedi vor unserem großen Auftritt noch genüsslich eine Zigarette rauchten. Vor dem Eingang der Marco Polo Lounge hatte sich bereits schon eine Schlange gebildet, in die wir uns brav einreiten. Noch kurz ein Foto und schon wurde jeder durch Romana dem Kapitän vorgestellt. „Herr Kapitän, das ist Kim. Er schreibt das Reisetagebuch.“ Ich hatte das Gefühl knallrot im Gesicht zu werden. „Good evening“, stammelte ich, schüttelte Kapitän Gritzelis die Hand und folgte Reiner und Magret in die Marco Polo-Lounge, wo uns zur Musik Sekt, O-Saft und Schnittchen gereicht wurden.

Nachdem alle Gäste im Saal Platz genommen hatten, stellte Kapitän Gritzelis den Passagieren seine Crew vor. Er wies noch einmal darauf hin, dass die Sicherheit aller Passagiere in der Antarktis oberstes Gebot war. Er bat alle Passagiere, seine und die Anweisungen seiner Leute zu befolgen. Im Waldorf-Restaurant folgte das festliche Abendessen.



Bereits nach dem Essen zog sich jeder von uns schnell wieder um. Bloß raus aus den Klamotten und rein in die praktische Antarktiswohlühlkleidung. Wir buchten noch schnell unseren zweiten Ausflug für Port Stanley, bevor wir hinten auf dem Pooldeck den Albatrossen bei ihren Flugkünsten zusahen. Ohne einen einzigen Flügelschlag zu machen, konnten sie eine ganze Weile neben, über und hinter dem Schiff majestätisch durch die Luft segeln. Es waren nur ganz wenige Passagiere hinten an Deck, als wieder Zähneputzen angesagt war. Hin und wieder bahnte sich auch noch die Sonne ihren Weg durch die Wolkendecke. Gegen 21:00 Uhr ging jeder auf seine Kabine.



Wir labten uns jetzt an der unbeschreiblichen Frische der Antarktik, die unser ganzes Sein in diesen Regionen durchdringt, und die wohl die Ursache der Sehnsucht vieler Polarforscher nach diesen Zonen ist.

Ernest Shackleton, 1875-1922, irischer Polarforscher



Port Lockroy

Mittwoch, 31.12.2008

Um 05:00 Uhr meldete sich mein bestellter Weckruf. Ich sprang aus dem Bett, zog die Vorhänge beiseite und erblickte endlich das Eis der Antarktis. Nun hieß es keine Zeit zu verlieren und ab unter die Dusche. Da an dem letzten Tag des Jahres unsere erste Anlandung stattfinden



sollte, kam nun endlich meine „Spezialkleidung“ zum Einsatz, Unterhose, lange Unterhose, Unterhemd, T-Shirt, Socken, lange Wollsocken, Fliesjacke, Stiefel, Polarjacke, Mütze und zu guter letzt die Wollmütze. Warm war mir jedenfalls jetzt schon. Nun noch schnell die Fotokamera geschnappt und ab an Deck. Nur eine Handvoll Menschen tummelten sich an Deck. Die MS Marco Polo glitt ruhig durch das antarktische Fahrwasser. Links und rechts des Schiffes gaben die Wolken immer mehr die zackigen schneebedeckten Berge und die

mächtigen Gletscher frei. Hin und wieder trieb ein kleiner Eisberg am Schiff vorbei. Ich genoss die Ruhe, den kalten Wind und die Sonnenstrahlen.

Als Magret gegen 06:00 Uhr zu mir an Deck kam, hatten sich schon mehr Passagiere an Deck versammelt. Herr Krack begrüßte uns an diesem Morgen mit einer Durchsage von der Brücke der MS Marco Polo. Vor uns lag nun Wiencke Island und wir steuerten auf den Neumayerkanal zu, als der Kapitän durch den Lautsprecher verkünden ließ, dass auf der Steuerbordseite Delfine zu sehen waren.

Der Neumayerkanal ist eine 2 bis 4 km breite und 30 km lange Wasserstraße zwischen den Inseln Wiencke und Anvers. Bis zu 1.000 m steigen die Bergflanken steilen empor. Der deutsche Kapitän Dallmann sichtete den Neumayerkanal, den er damals Roosenkanal taufte, das erste Mal 1873/74, als er die Gewässer nach Robbenfanggründen erkundete. Später nannte der Belgier Gerlache de Gomery den Kanal nach dem deutschen Geophysiker Georg von Neumayer, der selbst nie in der Antarktis gewesen war. Im 19. Jahrhundert war Neumayers Engagement für den antarktischen Kontinent so groß, dass nach ihm der Kanal benannt wurde.



Weiter ging die Fahrt durch den Neumayerkanal nach Port Lockroy. Die kleine Bucht von Port Lockroy liegt an der Westseite von Wiencke Island. Der Name Port weist auf eine wichtige Eigenschaft dieser Bucht hin. Sie ist ein Naturhafen und wird an zwei Seiten durch Gletscherfelder und an der dritten Seite durch eine lang gestreckte felsige Landzunge geschützt. In der Mitte der kleinen Bucht befinden sich kleine Inseln. 1904 entdeckte der Franzose Jean Charcot das erste Mal die Bucht und benannte sie nach dem französischen Marineminister Edouard Lockroy, der seine Expedition unterstützt hatte. Bei seinem zweiten Besuch lernte Charcot die Bucht noch mehr schätzen, als sein Schiff im darauf folgenden Jahr in der Gegend leckschlug und er sich nach Port Lockroy retten konnte. Zehn Tage wurde in diesem kleinen Hafen sein Schiff notdürftig geflickt. Danach setzte er seine Fahrt nach Südamerika fort.

In den darauf folgenden Jahren nutzten Wahl- und Robbenfänger Port Lockroy als sicheren Hafen. 1943 beanspruchten die Argentinier Port Lockroy für sich und schlugen einen mit Dokumenten versehenen Metallzylinder in den Fels. Die Briten ließen sich dieses nicht von den Argentinern gefallen und errichteten im darauf folgenden Jahr eine Forschungsstation auf der kleinen Insel Goudier Island in Port Lockroy. Als die Argentinier zurück nach Port Lockroy kehrten, fanden sie nur die neu errichtete Forschungsstation vor. Der Metallzylinder blieb verschwunden.

Bis 1962 wurde in Port Lockroy geforscht, bis die kleine Station aufgegeben wurde. Vor ein paar Jahren wurde die Forschungsstation offiziell zur historischen Stätte erklärt, worauf sich im Frühjahr 1996 fünf Briten einfanden, die in zehnwöchiger Arbeit die historische Stätte in den Zustand von 1962 wieder herrichtete. Seither ist sie als Museum zu besichtigen und wird im Sommer von drei Briten betreut, die Souvenirs an Kreuzfahrttouristen verkaufen und sich um deren Post kümmern.

Ebenfalls auf der kleinen Insel Goudier Island brütet eine Kolonie von Eselspinguinen. Diese galt es nach dem Frühstück, zu beobachten. Um 08:00 Uhr wurde mit dem Ausbooten begonnen. Da wir der gelben Gruppe angehörten, dauerte es noch eine Weile. Peter, Fiedi und ich hatten uns schon die Gummistiefel und die Regenhose angezogen. Als sich die gelbe Gruppe in der Magellan Lounge einfinden sollte, kam bei Magret und Reiner Hektik auf. Die vorherigen Gruppen wurden noch in kleinere Gruppen eingeteilt und konnten dann die Lounge bis zum Aufruf wieder verlassen. Da dieses System aber nicht geklappt hatte, mussten nun alle in der Lounge sitzen bleiben. Unbemerkt von der Crew, verließen Gritzkas die Lounge, um noch schnell ihre Kleidung aus der Kabine zu holen. Kaum waren sie wieder zurück und hatten sich angezogen, ging es auch schon los. Von der Crew nach unten durchs Schiff begleitet, wurden uns vor dem Desinfektionsbecken und dem Ausstieg die Rettungswesten angelegt. Über die Gangway ging es hinunter zu den Zodiacs, in denen immer 10 Passagiere Platz hatten. In nur wenigen Minuten erreichten wir Goudier Island und wurden gleich von unzähligen Eselspinguinen begrüßt. Viele von ihnen brüteten und versuchten ihre Eier vor den gefräßigen Scheidenschnäbeln zu verteidigen. Unter einigen Pinguinen waren kleine graue Knäule verborgen, Junge der Eselspinguine. Wer nicht gerade brütete, watschelte auf dem Pinguin-Highway gen Wasser oder Nest entgegen um Nahrung zu suchen oder zu verteilen. Dieser Highway war für uns Menschen absolut tabu.

In einem Teil der ehemaligen Forschungsstation befand sich das südlichste Postamt der Welt mit einem kleinen Souvenirladen. Noch nie habe ich für zwei kleine Andenken, 5 Postkarten





eine Landkarte und 5 Briefmarken so viel Geld ausgegeben, wie hier am anderen Ende der Welt. 69 US-Dollar musste ich dafür berappen. Also, wer davon zu Hause etwas abbekommt, der sollte es in Ehren halten. Das meine ich ernst. Nach 30 Minuten war unser Zeitfenster auf der Insel geschlossen und wir sollten uns wieder an der Anlegestelle einfinden. Die Rückfahrt war nicht so trocken wie die Hinfahrt. Wieder auf der Marco Polo angekommen, mussten wir die Gummistiefel desinfizieren, uns wurden die

Rettungswesten abgenommen und die Stiefel gesäubert. Nachdem wir uns umgezogen hatten, gingen wir zum Mittag. Immer noch wurden Passagiere von unserem Schiff nach Goudier Island herübergefahren.

Um ca. 13:00 Uhr waren alle Passagiere wieder an Bord und der Anker wurde gelichtet. Als Nächstes stand die Einfahrt in den Laimarekanal bei sonnigem Wetter bevor. Herr Krack bezeichnete diese Passage als Kodak-Falle, in die wir leider nicht tappen durften. Der Eisgang war einfach zu stark und für den Kapitän stand unsere Sicherheit an oberster Stelle. Ein anderes kleineres Kreuzfahrtschiff wollte für uns die Passage erkunden und Nachricht geben, ob die Fahrt für die Marco Polo machbar wäre. Dem war aber nicht so. Das andere Schiff musste schon



extrem dicht an das steile Ufer heranfahren. Für die, wesentlich größere Marco Polo bestand die Gefahr, dass sie zwischen die Felswände und das Eis geriet. Dennoch waren die Umgebung und die Eisberge atemberaubend schön.



Der Lemairekanal gehört zu den landschaftlich beeindruckendsten Gebieten der Antarktis und zählt zu den spektakulärsten Schiffspassagen der Welt. Schon Roald Amundsen hatte gesagt:

„Es war offensichtlich – hier war die Natur am gewaltigsten.“



Die 15 km lange Wasserstraße ist stellenweise nur 100 m breit und trennt die Insel Booth von der antarktischen Halbinsel. Die schneebedeckten Berge ragen hier bis zu 1.000 m senkrecht in den Himmel.

Wir setzten unsere Reise weiter fort gen Süden Richtung Rothera in der Marguerite Bay, dabei entfernte sich die Marco Polo mehr und mehr vom Land. Bevor ich mich für das Silvesteressen umzog, schrieb ich noch eine weinig an meinem Reisetagebuch. Um 18:00 Uhr trafen wir uns alle wieder zum Essen im Waldorf-Restaurant. Eine Dame, die hinter uns am Tisch saß und deren Tischnachbarn abhandengekommen waren fragte, ob sie sich zu uns setzen durfte, und so aßen wir zusammen.

Bevor in der Show Lounge das Showprogramm startete, saß Magret mit Jerry von Transocean Tours zusammen. Sie unterhielten sich über das Schiff, und so bekam Magret auch zu wissen, dass ie Schiffseignerin mit ihrer Familie an Bord war, die die Marco Polo vor kurzem erst gekauft hatte.

Um 21:30 Uhr hieß es dann Showtime in der Marco Polo Lounge mit einem Schlagerabend und anschließender Aufführung der ABBA-Show Mama Mia, die wir uns aber nicht bis zum Ende anguckten. Wir fünf zogen es eher vor, den Abend oben in der Scott's Bar zu verbringen um noch ein wenig auf das offene Meer sehen zu können. Am Horizont wurden die schneebedeckten Berge in ein warmes, oranges Licht getaucht, während der Himmel über dem Meer bedeckt war. Kurz vor Mitternacht zählte der Kapitän über Lautsprecher die letzten Sekunden herunter. Als Zeichen für den Jahreswechsel ließ er das Schiffshorn drei Mal blasen. Anschließend gingen wir nach draußen, wo wir den Kiefernorthopäden Marvin und seiner Begleitung, ebenfalls ein frohes neues Jahr wünschten. Gegen 00:40 Uhr gingen wir alle müde auf unsere Kabinen. Dunkel ist es in dieser Nacht nicht mehr geworden.

*„Männer gesucht für gewagte Reise.
Wenig Lohn. Bittere Kälte.
Lange Monate in kompletter Dunkelheit.
Konstante Gefahr. Sichere Rückkehr ungewiss.
Ehre und Anerkennung im Erfolgsfall.“*

Sir Ernest Shackleton, Stellenanzeige in einer britischen Zeitung für seine berühmte Expedition mit der Endurance (Imperial Trans-Antarctic Expedition, 1914)



Jenseits des Polarkreises

Donnerstag, 01.01.2009

Aus dem Ausschlafen wurde auch an diesem Morgen wieder nichts. Ich wollte mich heute mal erst um 08:00 Uhr wecken lassen, bin jedoch bereits um 07:30 Uhr aufgestanden. Es schien so, als würde man durch die permanente Helligkeit, viel weniger Schlaf brauchen. Ich hatte damit fest gerechnet, dass von uns noch keiner beim Frühstück sein würde. Als ich in den Speisesaal ging, saßen dort bereits Fiedi und Peter. Nur von Reiner und Magret war noch nichts zu sehen. Die beiden kamen erst später zum Frühstück hinzu. „Guten morgen mein Chef“, begrüßte Magret Reiner am Frühstückstisch, denn ab dem 01.01.2009 hatte Reiner das Reisebüro MG-Reisen von Magret übernommen. Noch während des Frühstücks überquerten wir um kurz nach 09:00 Uhr den südlichen Polarkreis.

Um 10:00 Uhr begann ein Vortrag über Pinguine, den der Lektor Hans-Heinrich Reinsch hielt. Herr Reinsch referierte über die verschiedenen Pinguinarten, deren Verbreitungsgebiete und erstaunliche Fähigkeiten. Jede der 17 Arten unterscheidet sich teilweise erheblich von den anderen. Die größte Pinguinart ist der Kaiserpinguin, der weit über 1 Meter groß wird. Anders als die anderen Arten legt das Weibchen ein Ei im Winter, das das Männchen zwischen seinen Füßen und einer Hautfalte ausbrütet. Das Weibchen begibt sich in dieser Zeit auf eine viermonatige Nahrungssuche, um, sobald die Jungen geschlüpft sind, diese zu versorgen. Ein Kaiserpinguin kann bis zu 18 Minuten ohne Sauerstoff 500 Meter tief tauchen. Der kleinere Königspinguin schafft hingegen immer noch bis zu 250 Meter.

Alle Pinguinarten sind nur auf der südlichen Erdhalbkugel vertreten. Das liegt unter anderem daran, dass es in ihrem Lebensraum keine Feinde an Land gibt, die ihnen gefährlich werden können. Während der Mauser müssen die Pinguine die Zeit des Gefiederwechsels an Land verbringen und können bei Gefahr nicht in das rettende Wasser flüchten. Norweger haben in der Vergangenheit einmal versucht, Königspinguine auf den Lofoten anzusiedeln. Nach einem Jahr war nur noch ein Exemplar übrig geblieben, das das darauf folgende Jahr aber nicht überlebte. Das die Pinguine keine Scheu vor den Menschen haben liegt daran, dass kein Feindbild bei den Tieren gegenüber Menschen existiert. Wegen ihrer dicken tranigen Fettschicht sind die Tiere ungenießbar und nur in Notlagen von den Menschen verzehrt worden. Auch die kurze Zeit, in der Pinguine vom Menschen zur Ölherstellung getötet wurden, reichte nicht aus, um den Menschen als Bedrohung zu sehen.

Der Vortrag war zu Ende, ich setzte mich an der Rezeption hin, um meinen neuen Bericht ins Internet zu stellen. Wie an den Vortagen auch fanden sich hier einige Passagiere ein, die meinten, bessere Kapitäne zu sein. Sie kritisierten die Entscheidungen von der Brücke. Dazwischen mischten sich ein bis zwei Passagiere, die das Handeln der Crew wie wir auch sehr gut nachvollziehen konnten. Einer davon arbeitete selbst für ein Reisebüro. „Seien sie doch froh, dass wir nun noch weiter nach Süden fahren. 90 % aller Schiffe fahren nicht so weit nach unten. Sie müssen sich mal vorstellen, was das allein für zusätzliche Spritkosten sind. Es sind immerhin rund 400 Seemeilen, also 800 Seemeilen hin und zurück. Was wir dort hoffentlich zu sehen bekommen, sehen längst nicht alle Touristen in der Antarktis.“ Magret und ich hörten dem Gespräch aufmerksam vom Sofa aus zu, standen dann aber auf und gingen näher an die Gruppe von Passagieren heran. Er brachte es auf den Punkt, denn das war genau auch unsere Meinung. Eine andere Frau berichtete mir, wie glücklich sie über den



gestrigen Tag gewesen sei. Das Wetter war traumhaft und sogar einen Wal hatte sie beobachten können. Einen Wal! Super und wir saßen am Vortag gerade zum Abendessen im Restaurant, während an der Marco Polo ein Wal vorbei schwamm. Den hätte ich auch gern gesehen.

Bevor Magret und ich zum Essen gingen, setzte ich mich mit ihr noch einmal in die Bar, wo Magret eine Zigarette rauchen wollte. Plötzlich kam der Hotelmanager auf uns zu und sprach Magret an: „Und, sind sie zufrieden?“ „Ja, alles bestens.“ Er wandte sich zu mir: „Und bei ihnen und ihrer Frau?“ „Welche Frau? Ich reise ohne Frau. Ich bin sehr zu frieden.“ „Das höre ich gern.“ Magret ergriff wieder das Wort: „Kim schreibt das Online-Reisetagebuch. Hier haben sie seine Karte.“ Ich hatte das Gefühl knallrot im Gesicht zu werden. „Danke, ich hoffe sie schreiben positiv über uns.“ „Ich habe kein Problem, das zu tun“, antwortete ich. „Mir gefällt die Reise gut und ich beschwere mich nicht über die Fahrplanänderung.“ „Wir haben vorhin mitbekommen, wie sich einige Leute da vorne aufgeregt haben, dass heute schon wieder ein Seetag ist usw.“, sagte Magret. „Wissen sie, irgendwie müssen wir ja nach Süden kommen, oder?“ „Das sehen wir auch so. „Und das mit dem Tagebuch, ist das offiziell? Haben sie noch eine Karte?“ „Ja, ich habe mich an Transocean-Tours gewandt und die wollten mich sofort damit unterstützen.“ „Kommen sie beide einmal bitte mit.“ Magret und ich folgten ihm zur gegenüberliegenden Sitzgruppe, wo ein Teil der Crew zusammen mit den Eignern der Marco Polo saß. „Darf ich vorstellen, das ist Kim Brodersen, er schreibt ein Online-Reisetagebuch über diese Reise. Herr Brodersen, das ist die Eignerin des Schiffes.“ Sie taten sehr interessiert und wollten sich das Tagebuch zu Hause ins Englische übersetzen lassen. Meine Karte hatten sie ja nun zumindest schon einmal.

Magret und ich gingen zum Essen, wo Reiner, Fiedi und Peter schon angefangen hatten. „Wisst ihr, was gerade passiert ist“, fragte Magret die anderen. „Nicht genug, dass Kim zum Kapitäns-Dinner eingeladen wird, nun wurde er auch noch persönlich den Eignern des Schiffes vorgestellt.“



Da vielen Passagieren die Fahrplanänderung missfiel, wurden alle Mitreisenden gebeten, sich um 16:00 Uhr in der Marco Polo Lounge einzufinden. Wir konnten die Aufregung nicht ganz nachvollziehen, da wir durch den geänderten Kurs nun noch weiter in den Süden vorstießen als geplant. Der Expeditionsleiter Axel Krack machte noch einmal deutlich, warum sich der Kapitän nach Absprache mit seiner Crew und dem vorfahrenden Schiff dazu entschlossen hatte, nicht den Lemairekanal zu passieren. Als Zugeständnis an die Passagiere hatte man

sich nun einen Abstecher in die Marguerite Bay ausgeguckt. Hier wollte man uns die Antarktis zeigen, wie sie wirklich war. Sie wollten mit uns an der Meereisgrenze vorbei fahren, wo man vom Schiff aus oft Robben und Wale beobachten konnte. Außerdem sollte es in der



Bucht viele Tafelberge geben. Wir waren gespannt und die Gemüter bei den anderen Passagieren beruhigten sich allmählich.

Nach dem Abendessen setzten wir uns dick eingepackt in unsere Antarktis-kleidung hinten an Deck. Mittlerweile war die Sicht wegen aufkommenden Schneefalls noch schlechter geworden. Vereinzelt dümpelten kleine Eisbrocken an unserem Schiff vorbei. Wir ließen uns die Stimmung nicht vermiesen. Der Schneefall ließ ein wenig nach und in der Ferne konnte man plötzlich die Umrisse von Tafelbergen erahnen. Immer größer wurden die Eisbrocken, die an der Marco Polo vorbei drifteten. Am Horizont zeichnete sich ein hellweißer Streifen ab, wir hatten die Meereisgrenze erreicht.



Auf einigen Eisschollen lagen Robben. Immer dichter steuerte der Kapitän das Schiff auf das Meereis zu. Der Bug der Marco Polo schob die Eisschollen langsam beiseite, die knirschend an der Schiffswand vorbei schrammten. Gebannt starrten alle auf das Meereis. Hinter dem Heck schloss sich langsam wieder die Fahrrinne mit Eis. Auf der backbord Seite lichteten sich die tief hängenden Wolken ein wenig und gaben den Blick auf die teilweise von der Sonne orange gefärbten Berge frei.



Immer größere Eisberge zogen an uns vorbei und der Kapitän hielt nun direkt auf einen großen Tafelberg zu, der sich mehr und mehr am Horizont zeigte. Je dichter wir auf den Eisberg zufuhren, desto blauer fing das Eis an zu leuchten. Die Wellen schwappten an die steile Eiskante und hatten schon

bereits eine mächtige Höhle in das blaue Eis gespült. An einer Seite des Eisberges ragten kleine Türme von Eis empor. Wieder auf einer anderen Seite leuchteten die Spalten in einem tiefen majestätischen Blau. Die Marco Polo umrundete den Koloss zwei Mal, bevor sie sich wieder auf ihren Rückweg machte. Auch wenn uns die Kaiserpinguine und Wale verborgen blieben, so hatte sich die Stimmung unter den anderen Passagieren an Bord erheblich verbessert. Gegen 00:15 Uhr machten wir uns auf den Weg in die Kabinen. Erst hier merkte man, wie durchgefroren man eigentlich war.

„Hier draußen (...) Auge in Auge der Natur gegenüberzustehen und seinen Scharfsinn an ihren Rätseln zu erproben, das gibt dem Leben einen ungeahnten Inhalt“

Alfred Wegener über die scheinbar unendliche Weite der Arktis



Wale im Neumayerkanal

Freitag, 02.02.2009



Um 08:00 Uhr wurde ich an diesem Morgen geweckt. Die Nacht war etwas unruhig, hatte doch der Seegang zugenommen. Ich zog die Vorhänge bei Seite. Grau, nichts als grau. Nun war das mit dem Wetter heute nicht ganz so schlimm, stand doch wieder ein Seetag auf dem Programm.

Nach dem Frühstück setzte Herr Ahammer seinen Vortrag vom Vortrag über die Neumayer Station weiter fort. Ging es in dem Vortrag vom Vortrag noch um die Neumayerstation I + II, stand heute der Aufbau der 3. Station

des Alfred-Wegener-Instituts auf dem Programm. Im Gegensatz zu den Vorgängern wurde die neue Station nicht mehr als unterirdische Röhrenstation sondern als Station auf Stelzen errichtet. Diese ganz neue Bauweise musste angewandt werden, da sich alle Nationen im Antarktisvertrag dazu verpflichtet hatten, ihre Forschungsstationen nach Aufgabe komplett zurückzubauen. Bei einer Röhrenstation, die 13 Meter von Schnee bedeckt ist, ist dieser Aufwand nicht zurechtfertigen. Die neue Station der 3. Generation wird auf Stelzen errichtet. Diese Stelzen können hydraulisch angehoben werden, um den jährlichen Schneezutrag von 70 cm auszugleichen. Hinzu kommt, dass man bei der neuen Forschungsstation von einer Lebensdauer von 30 Jahren ausgeht. Die beiden Vorgängerstationen erreichten eine Nutzungsdauer von durchschnittlich 15 Jahren, bevor die Röhren unter der Last des Eises zusammengedrückt wurden.



Da ich an diesem Tag sehr müde war, versuchte ich mich bis zum Briefing für die Anlandung in der Paradise Bay am morgigen Tag noch ein wenig hinzulegen. Um 14:30 Uhr trafen wir uns alle in der Marco Polo Lounge. Der Expeditionsleiter Axel Krack informierte uns, dass auch heute Abend eine Durchfahrt durch den Laimarekanal auf Grund der Eisverhältnisse nicht möglich sein würde. Stattdessen wollte man mit der Marco Polo durch den Neumayerkanal in die Gerlach Strait fahren. Am nächsten Tag sollten wir dann die Paradiese Bay erreichen und in Waterboat Point an der chilenischen Station Gonzales Videla anlanden.





Nach dem Vortrag, zog ich mich wieder auf meine Kabine zurück um mich noch ein wenig hinzulegen. Dabei verschief ich den Vortrag von Herrn Reinsch über die Robben in der Antarktis. Als ich um 16:45 Uhr aufwachte, schien draußen endlich wieder die Sonne.

Unter dem Motto Indien aßen wir an diesem Abend im Marco's und nicht wie gewohnt im Restaurant. Während wir aßen, tauchten am Horizont die schneebedeckten Berge der Bismarck

Strait auf. Daher hieß es nach dem Essen sich dick einpacken und rauf an Deck. Ich präparierte mein Gesicht noch kurz mit Sonnencreme Lichtschutzfaktor 50+ und erschrak, als

ich in den Spiegel blickte. Die Creme zog zwar ein, hinterließ aber einen weißen Schutzfilm auf meiner Haut. Beim Anblick der anderen Passagiere draußen an Deck stellte ich fest, dass ich nicht der Einzige mit „Leichenblässe“ war. Ich stellte mich vorne an Deck direkt in den Wind, blickte nach steuerbord und traute meinen Augen kaum. Eine Wasserfontäne stieg aus dem Wasser auf, kurz darauf eine Finne. „Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir haben Wale auf der Steuerbordseite“, sprach Herr Krack durch den Lautsprecher. In den



nächsten Stunden begleiteten uns die Buckelwale bei der Passage des Neumayerkanals. Ein Foto von den Meeressäugern war nur schwer zu schießen, da die Finne und die Wasserfontäne nur für kurze Zeit an der Wasseroberfläche sichtbar waren.



Da Wale Säugetiere sind, atmen sie mit der Lunge. Von ihren, oft bis zu einer Stunde lang anhaltenden Tauchgängen, atmen sie noch einmal tief ein, verschließen danach das Atemloch und tauchen ab. Beim Auftauchen stoßen sie die verbrauchte Atemluft als weit hin sichtbaren Nebel aus, der Blas genannt wird. Weltweit gibt es ca. 80 Walarten, wovon etwa 15 zeitweise in der Antarktis anzutreffen sind. Sie können eine Länge von über 30 Metern



erreichen und 150 – 200 Tonnen schwer werden. Wale werden bis zu 100 Jahre alt und sind den Menschenaffen von seiner Intelligenz her ebenbürtig, wenn nicht sogar überlegen.

Während der Fahrt durch den Neumayerkanal nahm der Wind mehr und mehr zu. Vorne an Deck herrschte mittlerweile Windstärke 10. Man musste aufpassen, dass einem nicht die Beine weggerissen wurden. Der starke Wind trieb Wolkenfetzen über die steilen Berghänge. Kurz vor Port Lockroy tauchte ein Schiff vor der weißen Eiswand auf. Schwarz, rot und weiß – es war die MS Fram der Hurtigrute, die vor Port Lockroy den Anker geworfen hatte.

Die Stimmung an Bord hatte sich wieder erheblich verbessert. Alle liefen mit einem breiten Lachen über die Decks der Marco Polo.

Das Schiff folgte dem Neumayerkanal um eine Ecke. Hinten auf dem Pooldeck wurde es zunehmend ungemütlicher. Der Wind peitschte das Wasser auf und ließ die Gischt im goldenen Sonnenlicht durch die Luft wirbeln. Gegen 22:00 Uhr war es kaum noch draußen auszuhalten, und wir beschlossen an diesem Tag einmal früher ins Bett zu gehen.

„Es ist ein einzigartiges Gefühl, Land zu erblicken, das noch kein menschliches Auge zuvor gesehen hat.“

Ernest Shackleton



Gonzales Videla

Samstag, 03.01.2009



Um 06:00 Uhr startete mein Weckruf. Ich zog den Vorhang einen Spalt zur Seite, Schneefall und keine Sicht. Ich konnte also getrost noch eine Stunde liegen bleiben, was mir sehr entgegen kam. Irgendwie kündigte sich bei mir eine Erkältung an. Die Glieder taten weh, ich hatte Kopfschmerzen und ich fror. Ich beschloss gleich, lange Unterhosen und Wollsocken anzuziehen. Danach ging ich zum Frühstück, wo schon Fiedi und Peter saßen. Von Magret und Reiner war weit und breit nichts zu sehen. Draußen zogen die

ersten Eisberge des Tages an uns vorbei. Um 08:00 Uhr erreicht die Marco Polo Gonzales Videla. Nur Gritzkas waren noch nicht aufgetaucht. Später kam eine zerzauste Magret auf unseren Tisch zu. „Guten Morgen, seid ihr schon fertig? Reiner und ich sind beide noch einmal eingeschlafen. Der Tag fängt ja gut an.“ Als die Beiden mit dem Essen fertig waren, ging ich kurz auf die Kabine um meine Kamera zu holen. Der Schneefall hatte mittlerweile aufgehört, die Wolken verzogen sich immer weiter nach oben und gaben den Blick frei auf die Station Gonzales Videla und die Paradise Bay, die ihrem Namen alle Ehre machte.

Die Bucht ist geschützt durch die beiden Inseln Lemaire und Bryde, die nach Nordwesten in die Gerlach Strait hineinragen. Auf der anderen Seite schirmen die bis zu 2.000 m hohen Berge der antarktischen Halbinsel die Bucht vor starken Winden ab. Ein idealer Standort für eine Station. 1948 errichtete hier der chilenische Staat eine Station. Sie wurde nach ihrem damaligen Präsidenten Gonzales Videla zu Ehren seines Besuchs als erster Staatspräsident der Welt, der die Antarktis besuchte, benannt. Lange Zeit bildete sie mit ihrer Landebahn einen wichtigen Luftstützpunkt auf der antarktischen Halbinsel. Die chilenische Universität nutzte die Station in der Vergangenheit als Forschungsstation auf den Gebieten der Meteorologie, Biologie, Glaziologie und Geophysik. 1963 wurde die Station geschlossen und ist heute in den Sommermonaten nur noch durch die chilenische Luftwaffe und von der chilenischen Marine besetzt.

Anfang des 20. Jahrhunderts wurde der Punkt, an dem die Station heute steht, auch als Waterboat Point bekannt. Ein norwegisches Fabrikschiff setzte ein kleines Boot in der Bucht aus, um Eis zur Trinkwassergewinnung herbeizuschaffen.

1921/22 überwinterten hier die beiden englischen Forscher Lester und Bagshawe in Waterboat Point. Dabei nutzten sie das 9 Meter lange Boot als Überwinterungslager. Die beiden Briten sammelten so viele Daten, wie sie bis zur Einführung der modernen elektronischen Datenverarbeitung nie wieder erfasst wurden.



Weiter südlich in der Paradise Bay befindet sich die argentinische Forschungsstation Almirante Brown. Hier hatte die MS Fram festgemacht.

Als gegen 08:45 Uhr die erste Gruppe zum Ausbooten aufgerufen wurde, stürmte Magret in ihre Kabine, zog sich ihre Regenhose, die Gummistiefel und die dicke Jacke an und stürmte Richtung Marco Polo Lounge, wo sie auf Fiedi und Peter traf. „Wo willst du denn hin?“ „Zum Ausbooten.“ „Aber das dauert doch noch.“ Erst jetzt registrierte Magret, dass sie ja nicht zur grünen Gruppe gehörte. Die gelbe Gruppe war erst später dran. Also setzte sie sich in die Captain's Bar um abzuwarten, was in den dicken Klamotten sicher nicht angenehm war.

Gegen 10:00 Uhr trafen sich alle aus der gelben Gruppe in der Marco Polo Lounge. Wir waren als zweite Gruppe dran, die ausgebootet werden sollte. Erneut ging es die Flure und Treppen hinunter zum Deck 5, wo wir mit Rettungswesten ausgestattet wurden und durch die Desinfektionswannen stiefeln mussten. Dann ging es die Gangway hinunter zu den Zodiacs. Es waren kaum Wellen auf der Paradise Bay, und so blieben dieses Mal alle im Schlauchboot trocken. An der Anlandungsstelle herrschte reger Betrieb. Das chilenische Militär machte sich mit ihrem Zodiac auf den Weg zur Marco Polo. Wir wurden derweil vom Expeditionsleiter Axel Krack empfangen, der uns noch ein paar Infos zur Station gab. Tausende



Eselspinguine begrüßten uns laut links und rechts des schmalen Betonstegs. Dazwischen immer wieder die lauern den Scheidenschnäbel, die nur auf die Möglichkeit warteten, ein Junges oder ein Ei der Pinguine aus ihren Nestern zu stehlen. Von einem alten rostigen Ölfass beobachtete ein Skua interessiert das Geschehen. Zwischen den brütenden Pinguinen saß ein seltenes Exemplar eines blonden Eselspinguins. Hierbei handelte es sich jedoch nicht um einen Albino.



Nach einer halben Stunde war es wieder an der Zeit, zum Anlandungspunkt zurückzukehren. Auf dem Rückweg zur Marco Polo drehte der Zodiacfahrer noch eine kleine Runde durch die in der Paradise Bay treibenden Eisberge. Das unter der Wasserfläche liegende Eis der Eisberge ließ das Wasser grell türkis erscheinen. Neben den Zodiacs begleiteten uns immer wieder schwimmende Pinguine.



Da es mir immer schlechter ging, legte ich mich nach dem Mittag bis 16:00 Uhr in meine Kabine und schlief. Während dessen verbrachten Fiedi, Peter, Magret und Reiner die Ausfahrt der Marco Pol bei strahlendem Sonnenschein an Deck.



Pünktlich zur Einfahrt in den Erreakanal verließ ich meine Kabine und ging hinaus an Deck. Ohne eine Sonnenbrille konnte man im gleißend weißen Licht kaum etwas erkennen. Ich setzte sie auf und war überwältigt von der Schönheit der Antarktis. Links und rechts des Schiffes ragten steil die Gletscher in den blauen Himmel. Sie entließen ihre eisige Fracht in Form von majestätischen Eisbergen, die der Marco Polo entgegen drifteten. Der Kapitän wich den weißen Brocken gekonnt aus. Begleitet wurde das Schiff von Pinguinen und

Walen, die für Aufsehen sorgten. Immer wieder hieß es Wale auf steuerbord, Wale an Backbord, worauf die Passagiere wie aufgeschreckte Hühner an Deck von einer Seite zur Anderen eilten in der Hoffnung, das ersehnte Foto zu schießen. Ich hatte es mittlerweile aufgegeben und genoss die atemberaubende Schönheit der Antarktis.

Nach etwas mehr als einer Stunde, verließ das Schiff den Erreakanal, um über die Gerlach Strait in die Wilhelmina Bay zu fahren. Diese Bucht war bekannt für die hohe Zahl an Walsichtungen, doch uns hingegen blieben die mächtigen Meeressäuger leider verborgen.

Es war 18:00 Uhr, als ich mich auf die Suche nach Bluncks und Gritzkas machte. Weit und breit war von denen aber nichts zu sehen. Ich pendelte immer wieder zwischen den beiden Restaurants hin und her. Auch auf den Außendecks konnte ich die Vier nicht finden, die wiederum mich überall suchten. Nach einer halben Stunde liefen wir uns eher zufällig über den Weg. „Wir suchen dich überall.“ „Ich euch auch.“ „Geh schon einmal ins Waldorfrestaurant und sag, dass wir gleich kommen.“

Die Tür zum Restaurant war bereits geschlossen. Ich setzte mich an unseren Tisch. „Sie sind spät heute“, sprach mich die Restaurantleiterin an. „Ja, ich weiß. Entschuldigung. Wir haben uns die ganze Zeit auf dem Schiff gesucht. Die anderen Vier kommen gleich nach. Ist das in Ordnung?“ „Ja, kein Problem. Aber seien sie das nächste Mal bitte früher hier.“

Nach dem Abendessen zog ich es vor, mich auf meine Kabine zu begeben und noch ein wenig zu schreiben. Ich legte mich ins Bett und draußen, begann es zu schneien.

*„Nicht alle Wege führen zum Ziel.
Und wenn man erst einmal auf der anderen Seite des Globus angekommen ist,
kann man wenigstens sicher sein, dass man auf dem richtigen Weg ist.
Wer diese Gewissheit auf dem Herzen trägt, der bleibt kühl, wenn auch
die Magnetnadel des Lebens ab und zu tanzt.“*

Roald Amundsen, norwegischer Polarforscher



Deception Island

Sonntag, 04.01.2009



Schlafen ist die beste Medizin, jedenfalls ging es mir an diesem Morgen bedeutend besser. Auch die anderen Vier waren kurz nach 20:00 Uhr ins Bett gegangen, sodass wir gut erholt am Frühstückstisch saßen. Auf der Backbordseite zeichneten sich trotz Nebels die ersten Konturen von Land an diesem Tag ab. Schneebedeckte, schwarze Vulkanberge ragten aus dem Südpolarmeer. Für uns gab es kein halten mehr. Gleich nach dem Frühstück wurde sich wieder warm eingepackt und rauf nach vorn an Deck.

Das Schiff hatte seine Fahrt verringert, während der Kapitän auf den Eingang der Vulkaninsel Deception Island zu steuerte. Begleitet wurde die Marco Polo dabei von Walen, die immer wieder neben dem Schiff auftauchten. Die Einfahrt in den Kratersee von Deception Island passierten wir in Schleichfahrt, da die Passage nur wenige hundert Meter breit war. Außerdem gab es hier etliche Untiefen, die der Kapitän umschiffen musste, weshalb eine Einfahrt nur bei gutem Wetter möglich ist. Gleich im Inneren des mächtigen Kraters konnten wir die



Überreste der zerstörten Forschungs- und Walfangstation in der Whalers Bay sehen. Die großen, vor sich hinrostenden Silos, in denen damals Tran gekocht wurde, versanken mehr und mehr im schwarzen Sand der Insel. Die Kessel zur Trangewinnung wurden in der Vergangenheit nicht mit Kohle, sondern mit Pinguinen beheizt. Schiffe schleppten die erlegten Wale in der Vergangenheit zur Weiterverarbeitung in die Bucht. Am Strand trennte man den fetthaltigen Blubber vom Wal. Der überwiegende Teil der Meeressäuger wurde nicht verwertet, sondern man



ließ sie in der Caldera verrotten. Es wurde berichtet, dass manches Mal mehrere tausend Wal-kadaver in Port Foster trieben.

Deception Island ist eine sehr junge Insel. Man vermutet ihre Entstehung vor 700.000 Jahren. Sie liegt dabei im Zentrum der Bruchzone zwischen den Südshetlandinseln und der antarktischen Halbinsel. Von unten her drang flüssiges Gestein an die Erdoberfläche. Nach heftigen Vulkanausbrüchen entstand eine Hohlkammer, die später wieder zusammenbrach. Das Wasser des Südpolarmeers strömte nach und ließ so die Caldera entstehen. Da die Erdteile immer weiter voneinander abdriften, wird rund um Deception Island einmal ein neues Randmeer entstehen.

Am 29.01.1820 sichteten Smith und Barentfield als Erste die Insel. Die Caldera benannten sie nach Commander Foster. Seither trägt sie diesen Namen, Port Foster. Im Inneren der Insel siedelten sich schon bald Walfang- und Forschungsstationen an, wie z.B. die spanische Station Gabriel de Castilla, die argentinische Station Deception Base, die chilenische Forschungsstation Pedro Aguirre Cerda, die britische Forschungsstation Base B und die Walverarbeitungsstation Hector. Die Walfangstation, sowie die chilenischen und britischen Forschungsstationen wurden 1967 bis 1969 bei Vulkanausbrüchen durch Ascheregen Steinhagel und Schlammströme zerstört. 1970 entstand im Zuge erneuter Ausbrüche in der Telefon Bay eine Kette erneuter Krater. Die Asche viel noch auf der 150 km entfernten King Georg Island nieder. Im Sommer 1991/92 wurden nur noch einige Erdstöße gemeldet, die den Besuch der Caldera unmöglich machten.

Heute forschen auf Deception Island vorwiegend Geologen und Vulkanologen. Auch die Zügelpinguine haben die Vulkaninsel für sich entdeckt. 50.000 bis 100.000 Paare haben sich in Baily Head zu einer Kolonie zusammengeschlossen.

Da ein ebenfalls in die Caldera einlaufendes Kreuzfahrtschiff Vorrang vor der auslaufenden Marco Polo hatte, kreuzte unser Schiff noch ein wenig in der Bucht, bis die Passage wieder frei war.

Während wir um 10:30 Uhr in einem Vortrag über die bevorstehenden Ausflüge auf den Falklandinseln saßen, wurden draußen Wale und Zügelpinguine gesichtet. Als wir endlich draußen an Deck kamen, war von dem Schauspiel leider nichts mehr zu sehen. Andere Passagiere berichteten davon, dass sie Fotos von der Schwanzflosse eines Wales gemacht hatten. Immerhin hatte ich eine Rückenflosse und eine Wasserfontaine eines Wals erwischt.

Um 14:30 Uhr begann in der Marco Polo Lounge das Briefing für den nächsten Tag. Axel Krack informierte die Passagiere über die bevorstehende Anlandung an der polnischen Forschungsstation Arctowski auf King Georg Island. Außerdem berichtete er darüber, dass wir heute gegen 15:00 Uhr 4 Forscher an der argentinischen Forschungsstation Jubany auf King Georg Island absetzen sollten. Daher strömten alle Passagiere nach dem Briefing hoch an Deck, wo die Umrisse der Maxwell Bay von King Georg Island bereits aus dem Nebel auftauchten. Ein mächtiger Gletscher ragte hinunter bis in die Bucht. Die roten Hütten der Forschungsstation Jubany waren auf dem schwarzen Sand weithin zu erkennen. Draußen in der Bucht kreuzten 3 Zodiacs, die die Forscher in Empfang nehmen sollten. Langsam näherte sich der Kapitän der Marco Polo ihnen in der Bucht. Als er die Position hielt, die Ausstiegsluke öffnete und die Strickleiter heruntergelassen wurde, näherten sich die Zodiacs unserem





Kreuzfahrtschiff. Zuerst wurde das Gepäck der Forscher mittels Tauen zu den Zodiacs heruntergelassen, danach folgten die Forscher, die sich winkend von den Passagieren verabschiedeten.

Da die Marco Polo erst am darauf folgenden Tag in der Admiralty Bay bei der Forschungsstation Arctowski einlaufen konnte, beschloss der Kapitän gegen 17:30 Uhr die Maschinen zu stoppen und das Schiff 15 Seemeilen vor der Küste bis zum nächsten Morgen treiben zu lassen. Für

uns hieß es dann nur noch nach dem Essen gemeinsam Zähne zu putzen und ab ins Bett.

Ich hatte das Gefühl, als wäre ich auf einen anderen Planeten oder in ein anderes Erdzeitalter geraten, von dem der Mensch kein Wissen, an das er keine Erinnerung hat.

Admiral Richard E. Byrd, amerikanischer Polarforscher 1938



Arctowski

Montag, 05.01.2009

Auch an diesem Morgen hieß es wieder früh aufstehen, da die gelbe Gruppe als Erstes mit der Anlandung in Arctowski dran war. Als ich den Vorhang beiseiteschob, regnete es ein wenig. Mit dem Einlaufen in der Admiralty Bay besserte sich zum Glück das Wetter. Während wir beim Frühstück saßen, kamen uns die gelben Häuser der polnischen Forschungsstation Arctowski immer näher. Irgendetwas war aber anders als sonst. Als ich raus an Deck ging, sah ich, was wir nun schon über eine Woche nicht mehr gesehen hatten. Es war die Farbe grün. Ein schmaler grüner Streifen aus Moos trennte den grauen Sandstrand von den schwarzen Felshängern der King George Island. Gletscher entließen von allen Seiten ihre eisige Fracht in das Meer.

King George Island liegt im Zentrum der Südshetlandinseln. Ihren Namen erhielt sie von ihrem Entdecker William Smith, der sie nach dem König von Hannover, Georg III., der auch König von England war, benannte. Die Insel ist 80 km lang und bis zu maximal 30 km breit. Von den 1.338 km² sind im Sommer nur gut und gerne 25 km² eisfrei, was nicht einmal 2 % der Insel ausmacht. Zur Drake-Passage zugewandten Seite gibt es nur wenige Buchten. Anders sieht es da auf der Südseite der Insel aus. Hier sorgen die Maxwell Bay, Admiralty Bay, King George Bay und die Sherratt Bay für zahlreich gut geschützte Anlandungspunkte. Vor allem die geschützte Maxwell Bay und die Admiralty Bay beherbergen die zahlreichen Forschungsstationen. Brasilien, Polen, Argentinien, Korea, Uruguay, Russland, Chile, China, Peru und Deutschland betreiben hier auf King George Island ihre Forschungsstationen. Nirgends in der Antarktis gibt es eine so starke Konzentration an Stationen wie hier.



Die polnische Forschungsstation Arctowski liegt am Point Thomas an der Admiralty Bay, wurde 1977 eingeweiht und nach dem polnischen Polarforscher Henryk Arctowski benannte. Der Pole war Mitglied einer belgischen Expedition, die 1897 bis 1899 unter Adrien Gerlache de Gomery mit dem Schiff Belgica die Antarktis erkundete. Erst 1958 nahm Polen seine Forschung in der Antarktis wieder auf. Heute ist Arctowski die einzige Forschungsstation Polens in der Antarktis.

Um 08:45 Uhr waren wir mit dem Ausbooten dran. Zwischen der Marco Polo und Point Thomas wurde unser Zodiacfahrer etwas unruhig. Immer wieder griff er nach unten an den Motor und drosselte die Fahrt. Kurz darauf ging er nach vorn an die Spitze des Zodiacs, öffnete den Holzkasten, unter dem anscheinend der Tank untergebracht war, drehte dort an etwas herum und kam wieder nach hinten. Der Außenborder begann, mehr und mehr zu stottern. Daraufhin pumpte er ein paar Mal an der Kraftstoffpumpe, doch der Motor kam auch





weiterhin nicht mehr richtig in Fahrt. Nachdem er die Bootsschraube weiter an die Wasseroberfläche gestellt hatte, tuckerten wir langsam auf Point Thomas zu. Kurz vor dem Aussteigen blickte Magret auf die Schuhe eines anderen Passagiers: „Wo sind denn ihre Gummistiefel?“ „Die habe ich vergessen. „Und jetzt wollen sie mit den Halbschuhen durchs Wasser?“ „So schlimm wird es wohl nicht werden.“ Es wurde schlimmer, denn die Zodiacs konnten nicht bis an den Strand fahren. Die letzten Meter mussten wir durch

ca. 20 cm tiefes Wasser waten. Die beim Ausstieg helfenden Crewmitglieder hatten ein Einsehen und trugen ihn trockenen Fußes an Land. Axel Krack gab jedoch der Crew auf der Marco Polo mit dem Funkgerät klar zu verstehen, dass sie keine Passagiere ohne Gummistiefel mehr von Bord gehen lassen sollten.

In Arctowski hatten wir nun 1 Stunde Zeit. Da wir mit bei den ersten ausgebooteten Passagiere waren, war der Strand noch herrlich leer. Unterhalb des Leuchtturms von Point Thomas, war eine Holzmadonna am Fels angebracht, die betend aufs Meer schaute. Da neben befand sich ein spärlich eingerichteter Souvenirladen, den wir links liegen ließen. Unser



Interesse galt den zahlreichen Adéliepinguinen die auf dem Strand ohne Scheu zwischen uns umher liefen. Es schien fast, als wollten sie vor unseren Kameras posieren, bevor sie sich weiter zu ihren Brutplätzen aufmachten. Vereinzelt mischten sich auch ein paar Zügelpinguine und ein paar Eselspinguine unter die sonst in der Überzahl vorhandenen Adéliepinguine.



Adéliepinguine haben ihren Namen von vom französischen Antarktisforscher Dumont d'Urville. Er benannte sie nach seiner Ehefrau Adélie. Unser Lektor meinte einmal: „Viele haben sich darüber Gedanken gemacht, wie d'Urville's Frau wohl ausgesehen haben mag.“ Die Tiere gehören mit



einer Körpergröße von bis zu 70 cm zu den mittelgroßen Pinguinen und werden zwischen 5 und 6 kg schwer. Oberkopf, Wangen und Kehle der Tiere sind schwarz, der Rücken geht mehr ins bläulich schwarze, die Körperunterseite ist weiß. Auffallend ist der weiß bis blau schimmernde Kranz um die Augen. Hauptnahrungsmittel der Adéliepinguine ist Krill. Sie überwintern auf dem Meereis. Mit Beginn des Südsommers im Oktober ziehen die Adélies zu ihren Brutplätzen an Land. Dort bevorzugen sie schneefreie Stellen, auf die sie ihre Steinester errichten. In 33 Tagen brüten sie meist zwei Eier aus, wobei sich beide Eltern mit der Brut und dem Füttern der Jungen abwechseln. Ab Ende Februar können die Jungen dann für sich selbst sorgen.

Der Zügelpinguin ist mit seinen 50 bis 60 cm einer der kleinsten Pinguine der Antarktis und wiegt zwischen 4 und 5 kg. Oberkopf und Rücken sind schwarz, Kehle, Hals und Körperunterseite sind weiß. Auffallend ist der weiße Strich in seinem Gesicht, der an einen Zügel erinnert. Der Zügelpinguin ernährt sich von Krill. Er ist ein guter Kletterer und nistet in großen Kolonien an hoch gelegenen felsigen Stellen. Brut und Aufzucht ähneln dem Adéliepinguin.

Der Eselspinguin gehört zur gleichen Gattung wie die Adélies und der Zügelpinguin, nämlich zu den Steinfüßlern. Er wird fast 6 kg schwer, ist mit 70 bis 80 cm aber deutlich größer als die Adélies und die Zügelpinguine. Unter seinen Artgenossen gilt er als einer der schnellsten Schwimmer. Die Körperunterseite ist weiß, Rücken, Kopf und Kehle sind schwarz. Über den Augen befinden sich zwei weiße Flecken, die über dem Kopf miteinander verbunden sind. Der Schnabel ist orangerot und schwarz. Seinen Namen hat er von seinem eselsartigen Geschrei. Neben Krill fängt der Eselspinguin kleinere Fische und Tintenfische. Die ufernah brütenden Pinguine legen zwei Eier, die zwischen 35 und 39 Tage ausgebrütet werden.

Nachdem wir unsere Gummistiefel ausgezogen hatten, durften wir uns die Forschungsstation der Polen von innen ansehen. Gemütlich sah es aus und in dem Gemeinschaftsraum standen Kaffee und Tee für uns bereit. Selbst hier am Ende der Welt hatte man einen Weihnachtsbaum, auch wenn er nur aus Kunststoff war. Für Südseefeeling sorgten draußen vor der Station eine Plastikpalme, eine gelb gestrichene Bank und ein verrostetes Fahrrad. Neben dem Holzwegweiser zu Städten in der Welt lag ein riesiger Blauwalkiefer.



Nach einer Stunde kehrten wir wieder nach Point Thomas zurück und wurden wieder zur Marco Polo gefahren. In der Admiraltybucht schien es von Walen nur so zu wimmeln. Immer wieder tauchten während der Ausfahrt rechts und links des Schiffes die Rückenflossen der Meeressäuger auf. Ein Foto von der Schwanzflosse habe ich auch an diesem Tag leider nicht machen können.

Als die Marco Polo, während des Vortrages von Herrn Ahammer über antarktische Phänomene, aus dem Windschutz der Südshetlandinseln heraus in die Drake-Passage einfuhr, begann das Schiff sich



mit den Wellen hin und her zu bewegen. Viele Passagiere sind wohl daher lieber auf ihren Kabinen geblieben, statt an dem Vortrag teilzunehmen. In Ahammers Vortrag ging es um typische Wetter- und Naturphänomene, die in der Antarktis auftreten können. Als Erstes ging er auf den gefürchteten white out, oder auch Weiße Finsternis genannt, ein. Vor allem auf Eis oder Schneeflächen findet diese gefährliche Wettersituation statt. Voraussetzung für dieses Phänomen ist, dass eine schneebedeckte Landschaft und eine geschlossene Wolkendecke vorhanden sind. Das durch die Wolkendecke durchdringende Tageslicht reflektiert sowohl auf dem Schnee, als auch an der geschlossenen Wolkendecke und wird in alle Richtungen zurückgeworfen. Schatten gibt es bei diesem Wetterextrem nicht mehr, das Licht kommt von allen Seiten und der Schnee verschmilzt mit den Wolken zu einer weißen Wand. Für das menschliche Auge ist der natürliche Horizont nicht mehr auszumachen und weit entfernte Gegenstände scheinen in der Luft zu schweben. Ist man zu Fuß unterwegs, warnt einen nichts mehr vor einer haushohen Schneewand oder tiefen Eisspalten. Hubschrauber- oder Flugzeugpiloten können bei diesem Wetterextrem nicht abschätzen, wann sie den Boden erreicht haben oder Unebenheiten ausmachen.

Ein anderes antarktisches Phänomen ist die Entstehung von Luftspiegelungen. Durch die Erdkrümmung ist es uns nur möglich, bis zu einer bestimmten Entfernung sehen zu können. Bei extrem kalter und klarer Luft kommt es aber manchmal vor, das 40 km weit entfernte Eisberge plötzlich auf dem antarktischen Festland erscheinen. Die kalte Luft hat eine größere Dichte als die umgebende wärmere Luft und fließt deswegen regelrecht über den Boden. Durch den starken Dichteunterschied der beiden Luftmassen werden die sonst gradlinigen Lichtstrahlen gekrümmt und verursachen dadurch eine Spiegelung. Je nach Intensität des Luftmassendichteunterschiedes können weit entfernte Gegenstände mehrfach gespiegelt werden.

Ähnlich wie bei der Spiegelung verhält es sich bei Halos, wo aber noch kleine Eiskristalle mit ins Spiel kommen. Es scheint so, als würde der Mond oder die Sonne gleich mehrfach am Himmel stehen. Auch dieses Phänomen tritt nur bei sehr kalten und klaren Luftverhältnissen auf.

Für die Forschungsstationen ist eine Schneedrift wohl das unangenehmste Wetterphänomen der Antarktis. Hierbei handelt es sich jedoch nicht um einen Schneesturm. Bei einer Schneedrift wird der feine trockene Schnee auf dem Boden durch die Luft gewirbelt. Die Schneedrift ist nur in Bodennähe problematisch. Mit jedem Meter weiter über dem Boden nimmt die Intensität ab. Neben dem Schnee, der nach solch einer Drift beiseite geräumt werden muss, birgt dieses Wetterphänomen noch eine weitaus größere Gefahr. Tiefe Spalten im Eis werden einfach mit Schnee zugedeckt und sind von oben nicht mehr auszumachen.

Bei den im Winter auftretenden Polarlichtern handelt es sich um Sonnenwinde, die in die Erdatmosphäre eintreten. Besonders in den polaren Regionen ist dieses Farbenspiel besonders oft und stark zu beobachten. In 100 bis 200 km Höhe bringen die elektrisch geladenen Teilchen des Sonnenwindes den Himmel zum Leuchten. In den wellenförmigen Leuchtbändern dominieren die grünen und roten Farben, doch auch blaues und violettes Polarlicht kann beobachtet werden. Während auf der Nordhalbkugel dieses Phänomen als Aurora Borealis (Nordlicht) bezeichnet wird, heißt es auf der südlichen Halbkugel Aurora Australis (Südlicht).



Nach dem Vortrag gingen Magret und ich zum Bingo in der Scott's Bar auf Deck 9. Die Gewinnquoten betragen an diesem Tag 25, 50 und 5 Euro. Während die Zahlen aufgerufen wurden, schien Magret fast zu verzweifeln: „Das wird doch nie was. Gleich schreit einer Bingo. Wieder nichts.“ Auf einmal rutschte Magret ganz unruhig auf ihrem Stuhl hin und her. „Bingo!“ Das konnte ja wohl nicht wahr sein. Magret hatte 25 Euro gewonnen. Das war es dann aber auch für diesen Tag. Mehr Gewinne waren für uns nicht drin.

Da es an diesem Abend skandinavisches Buffet gab, beschlossen wir fünf nicht im Waldorfrestaurant zu essen. Auf dem Schiff und beim Essen waren auffällig wenige Passagiere zu sehen. Ob die wohl alle wegen des Wellengangs auf ihren Kabinen waren? Egal, uns schmeckte es umso besser. Plötzlich ging am Buffet ein Stapel Teller zu Bruch.

Da an diesem Abend außer Wellen nichts anderes zu sehen gab, gingen wir gemeinsam um 20:15 Uhr in die Show in der Marco Polo Lounge. Lieder aus Russland wurden zum Besten gegeben. Anschließend putzten wir noch gemeinsam auf Deck 9 Zähne und gingen dann ins Bett.

*„Hast du das große Schweigen erlebt,
Hast du gewagt, das Unbekannte aufzusuchen,
Unbekannte Wege begangen,
Die weißen Flecke der Karte gekreuzt,
Hast du entbehrt, gedürstet, gesiegt,
Bist du aufgegangen in der Größe des Alls?
Hast du Gott in seiner unendlichen Größe gesehen,
Den Text gehört, den die Natur dir predigt?
Dann lausche auf die Weite, sie ruft dich zurück!“*

Fridtjof Nansen, norwegischer Polarforscher



Abschied von der Antarktis

Dienstag, 06.01.2009

Auch heute zeigte sich die Drake-Passage von ihrer sanften Seite. Der Blick auf den Bordmonitor bescheinigte uns nur Seestärke 3 und draußen lachte bereits die Sonne vom Himmel, um kurz darauf wieder hinter Seenebelschwaden zu verschwinden.

Für 10:00 Uhr stand wieder ein Vortrag von Herrn Reinsch auf dem Programm. Dieses Mal ging es um Walfang und Wale in der Antarktis. Schon immer hatten die Menschen Wale gejagt, doch mit der Entwicklung der Dampfschiffe und der Harpunierkanone wurden manche Walarten fast ausgerottet. In der Antarktis begann der kommerzielle Walfang 1904 mit der Errichtung der ersten Wahlverarbeitungsstation Gryntviken auf Südgeorgien durch den Norweger Carl Anton Larsen. Ein gefangener Wal wurde fast vollständig verwertet. So wurden aus einem Wal u.a. Lampenöl, Korsettstangen, Käämme, Margarine, Lebertran, Fleisch, hochwertiges Maschinenöl und Seife hergestellt. In den besten Zeiten erlegte man zwischen 1930 bis 1961 fast jedes Jahr 30.000 bis 40.000 Wale im Südpolarmeer.

Am Anfang des kommerziellen Walfangs beschränkte man sich auf die größte Wahlart, dem Blauwal. Er ist das größte Tier, das jemals auf der Erde gelebt hat. Als der Bestand soweit dezimiert war, dass sich eine weitere Jagt, auf den Blauwal nicht mehr lohnte, wandte man sich mit dem Finnwal der nächst größeren Walarten zu, gefolgt von dem Buckel und dem Pottwal. Mit der Entwicklung der Walfangmutterschiffe konnte die Walverarbeitung noch direkt auf See stattfinden.

Seit der Einführung des Walfangverbots ist es allen verboten, Wale südlich des 40. Breitengrades zu jagen. Damit ist auch die Zeit des Walfangs in der Antarktis vorbei.

Ab 10:45 Uhr erfolgte für die Passagiere, die in Ushuaia wieder zurück nach Frankfurt fliegen wollten, der Check-In am Schalter neben dem Bordreisebüro. Diese Passagiere erhielten dort bereits ihre Flugtickets und Kofferbanderolen. Da wir noch das Nachprogramm gebucht hatten, bekamen wir nur andersfarbige Kofferanhänger, damit unsere Sachen in Ushuaia zum Hotel gebracht werden konnten.

Nach dem Mittag verbrachte ein Großteil der Passagiere die Zeit bis zum nächsten Vortrag um 16:00 Uhr von Herrn Ahammer zum Thema „Menschen in der Antarktis“ draußen an Deck. Ahammer zeigte den Weg der Entdeckung, der Ausbeutung, der Forschung und des Tourismus in der Antarktis auf. Bereits die Griechen wussten, dass die Erde eine Kugel war. Parmenides unterteilte die Erde in fünf parallele Klimazonen. Um den Äquator war eine heiße Zone, darauf folgte eine gemäßigte Zone und von Kaufläuten, die weit in den Norden gekommen waren, wusste man, dass es dort eine schneebedeckte Landschaft gab. Parmenides sah sich die Sternbilder an und bemerkte, das von Griechenland aus gerade noch das nördliche Sternbild des Bären zu sehen war. Dieses Sternbild lag genau in der Richtung, wo sich die schon bekannten kalten Landmassen im Norden befanden. Er nannte diese Region nach dem griechischen Wort für Bär, also arktos. Nach seinem Verständnis von Symmetrie nahm er an, dass ein solches Sternzeichen und damit auch solch eine Klimazone auf der südlichen Halbkugel existieren musste, also anti-arktos. Die Antarktis war geboren, ohne dass sie jemals einer zu Gesicht bekommen hatte.



Mit der Entdeckung Amerikas durch Kolumbus erinnerte man sich an dieses Weltbild. Seither wurde die Antarktis wieder auf Karten dargestellt, allerdings mit Verbindung zwischen Südamerika und der Antarktis. Als Magellan 1520 Südamerika umrundete, glaubte er mit Feuerland einen Teil der Antarktis entdeckt zu haben. 60 Jahre später widerlegte Sir Francis Drake mit seiner Weltumsegelung diese These und bewies, dass Feuerland nur eine Insel war. 1891 wurde der englische Kaufmann William Smith bei der Umrundung von Kap Hoorn soweit vom Kurs abgetrieben, dass er die ersten schneebedeckten Berge der Südshetlandinseln sichtete und für die britische Krone in Besitz nahm. In den folgenden Jahren setzte ein wahrer Wettlauf um die Entdeckung des noch unbekanntes Lands ein. Zahlreiche Expeditionen wurden gestartet, um die jeweiligen Gebietsansprüche zu sichern. Vor allem aber der Rohstoff Wal lockte in die Antarktis.

Bis zum Inkrafttreten des Antarktisvertrages war für viele Stationen auf dem Kontinent die Antarktis gleichzeitig eine Müllkippe. Aufgegebene Stationen wurden sich selbst überlassen. Seit dem Vertrag unterliegen alle, die in der Antarktis tätig sind, strengen Auflagen.

Auch die Tourismusbranche hat den eisigen Kontinent für sich entdeckt. 30 – 40 Schiffe bieten momentan Reisen in die Antarktis an. Auch sie unterliegen strengen Auflagen. So dürfen bisher nur Schiffe in die Antarktis fahren, die nicht mehr als 400 Passagiere an Bord haben. Ziel aller Regulierungen ist ein sanfter Tourismus für die Antarktis. Herr Ahammer machte deutlich, dass die Vorträge an Bord nicht zur Unterhaltung beitragen sollten, sondern Bestandteil dieser Auflagen sind. Gleichzeitig wies er darauf hin, dass bei den bisher havarierten Kreuzfahrtschiffen niemals ein Mensch ums Leben gekommen ist. Auch dies ist wohl den strengen Auflagen zu verdanken.

Nach dem Abendessen trafen wir uns wieder hinten auf Deck 9. Die Luft war klar, und es versprach ein toller Sonnenuntergang zu werden. Hinter dem Schiff segelten bis zu vier Albatrosse hinterher. Das sanfte dahin Gleiten faszinierte uns immer wieder aufs Neue. Unter Magret, Fiedi und mir entwickelte sich zeitweise ein Wettstreit um das beste Albatosfoto. Als die Sonne um 21:20 Uhr untergegangen war, gingen auch wir ins Bett.



„...glaube nicht, dass wir jetzt noch besseres zu erwarten haben. Wir werden es bis zum Ende durchstehen, aber wir werden natürlich schwächer, und das Ende kann nicht mehr weit sein. Es ist schade, aber ich glaube, mehr kann ich nicht schreiben.“

Robert Falcon Scott, britischer Polarforscher



Port Stanley

Mittwoch, 07.01.2009



An diesem Morgen ist schlagartig der Hochsommer über uns eingebrochen – Sonnenschein, 10 °C Lufttemperatur und 10 °C Wassertemperatur. Um 06:00 Uhr hatten wir die Falklandinseln erreicht und im Vergleich zu den Temperaturen der letzten Tage war es deutlich wärmer geworden, aber Sommer? Die Marco Polo glitt langsam durch die schmale Bucht auf Port Stanley zu. Karges, felsiges Land mit grünem und braunem Gras, das war der erste Eindruck von den Falklandinseln. Weit und breit war kein Baum

oder Strauch in Sicht. Gegen 08:00 Uhr lag das Schiff vor Port Stanley auf Reede. Da der Hafen für unser Schiff viel zu klein war, wurden zwei Tenderboote der Marco Polo zu Wasser gelassen. 3 kleine Delfine untersuchten neugierig unsere beiden Tenderboote. Mit dem Transfer nach Stanley musste aber noch so lange gewartet werden, bis der Zoll an Bord gekommen war. Mit einer halben Stunde Verspätung begann die erste 20minütige Fahrt hinüber nach Stanley. Wir hatten noch Zeit, da wir die Stadtführung durch Stanley um 10:00 Uhr gebucht hatten. Aus diesem Grunde sollten wir uns 15 Minuten vorher in der Marco Polo-Lounge einfinden, um dann in einer Gruppe zum Tenderboot gebracht zu werden. Dort hatte sich schon eine lange Schlange von Passagieren gebildet, die auf eigene Faust die Inselhauptstadt erkunden wollten.

Gut 60 Personen fanden in den Tenderbooten Platz. So würde es wohl in etwa aussehen, wenn tatsächlich mal etwas auf dem Schiff passieren würde. Ich glaube, dass jedem der Passagiere dieser Gedanke kam. Die meisten Passagiere hatten jedenfalls den gleichen Gesichtsausdruck, als das Verdeck geschlossen wurde und das Tenderboot langsam durch die Wellen nach Stanley schaukelte.

Die Falklandinseln liegen etwa 500 km vor der südamerikanischen Küste im Südatlantik. Die Entfernung zur antarktischen Halbinsel beträgt 1.200 km. Neben den 2 großen Hauptinseln zählen rund 400 kleine Inseln zu dem Archipel. Wenn man die geografische Lage mit der der nördlichen Halbkugel vergleicht, dann würden die Falklandinseln auf gleicher Höhe wie Norddeutschland oder Südengland liegen. Das Klima unterscheidet sich aber wesentlich von unserem. Die Durchschnittstemperatur im Sommer beträgt 8,3 °C und die Durchschnittstemperatur im Winter 2,6 °C. Die Niederschlagsmenge ist mit 500 bis 700 ml ähnlich hoch, es regnet dafür aber häufiger, nämlich an rund 250 Tagen.

Mit dem Jahre 1690 begann die europäische Geschichte auf den Falkland-Inseln. Der englische Kapitän Strong gilt als Erster, der seinen Fuß auf die Inseln setzte. Er benannte sie nach dem damaligen Schatzmeister Vicomte Falkland.



Im 18. Jahrhundert benannten französische Robbenjäger die Inseln nach ihrem Heimatort St. Malo als Les Iles Malouines, was die Spanier zu Islas Malvinas (Malawinen) unbenannten. Erst im Jahre 1833 kamen die Falklandinseln endgültig zur englischen Krone und wurden zu einer ihrer Kolonien, die von einem Gouverneur verwaltet wurden.

Mehr und mehr wuchs die Bedeutung der Inseln für die Schifffahrt. Sie lagen an der Handelsroute zwischen Atlantik und Pazifik und dienten den vorbeifahrenden Schiffen als Nachschubort. Proviant und Trinkwasser wurden aufgefüllt und Kohlen für Dampfschiffe gebunkert. Nach der gefährlichen Umrundung von Kap Hoorn gelangten viele Schiffe gerade noch so zu den Falklands, wo sie vor der Weiterfahrt repariert wurden. Für viele Schiffe lohnte eine Reparatur nicht mehr und so umgibt die Falkland-Inseln ein riesiger Schiffsfriedhof. Mit der Eröffnung des Panamakanals wurde die Kap-Hoorn-Umrundung uninteressant und die Falkland-Inseln verloren an Bedeutung. Auch im Mutterland Großbritannien geriet die Kronkolonie mehr und mehr in Vergessenheit.

Am 02.04.1982 wurde es schlagartig wieder lauter um die Falkland-Inseln. Argentinische Truppen landeten auf den Falklands, zogen die britische Fahne herunter und machten sie mit den Islas Malvinas zu einem Teil Argentiniens. Die britische Regierung unter Magret Thatcher entschloss sich, die britische Staatsgewalt wieder herzustellen. In dem knapp 70 Tage dauernden Falklandkrieg setzten sich die Briten am 14.06.1982 gegen die Argentinier durch. Seitdem engagieren sich die Engländer wieder stärker für ihre Kolonie im Südatlantik. Sie teilen den Falklands einen höheren Etat zu und immer noch halten dort tausende britische Soldaten die Stellung.

Die Mehrheit der rund 2.500 Einwohner der Falklandinseln lebt in Stanley. Dort ist man sehr stolz auf seine britische Herkunft. So sagte einst der Gouverneur der Falklands: „Der Besucher soll aus Stanley mitnehmen, dass dies eine sehr britische Stadt ist, in einem sehr britischen Land.“ Wenn man sich die zahlreichen britischen Fahnen ansieht, die selbst auf Dächern von Häusern gemalt wurden, mag man ihm das glauben.

In Stanley legte unser Tenderboot an der Jetty, einem kleinen Anlegesteg, an. Nach dem vorzeigen unsere Bordkarten konnten wir den Hafbereich verlassen. Bis zu unserer Stadtführung hatten wir noch eine dreiviertel Stunde Zeit, die wir mit dem Schreiben von Ansichtskarten und dem Stürmen der Souvenirläden verbrachten.

Auf unserer Stadtführung wurden uns die örtlichen Sehenswürdigkeiten des 1.600 Einwohner zählenden Stanleys gezeigt. Vielfach roch es in den kleinen Straßen nach Torf. Mit diesem Brennstoff wurden noch viele Häuser auf den Inseln geheizt. In der Vergangenheit durfte jeder Einwohner unkontrolliert Torf oberhalb der Stadt abbauen. In den zurückgebliebenen Senken sammelte sich das Wasser. Eines Nachts im Jahre 1886 lief ein gewaltiger Schlammstrom den Berg hinunter und riss viele Häuser, darunter die Schule und die Kirche mit ins Hafenbecken und tötete zwei Menschen. Heute steht an dieser Stelle die anglikanische Christ Church Cathedral. Sie ist die südlichste Kathedrale der Welt.

Neben der Kathedrale steht ein Doppelbogen aus den Unterkiefern zweier Blauwale, die damals der Stadt zum hundertjährigen Bestehen der Kolonie (1833 – 1933) gestiftet wurden.





Weiter ging es die Ross Road entlang zum Victory Green. Auf dem englisch kurz geschorenen Rasen stehen vier alte und zwei neue Kanonen. Auf der anderen Seite des Hafens hatte man am Hang mit weißen Steinen die Namen der Schiffe geschrieben, die vor den Falklandinseln Patrouille gefahren sind. Eine besondere Stellung kommt dabei der Endurance zu, die maßgeblich an der Rückeroberung der Falklands 1982 beteiligt war.

Weiter ging es am Rathaus, dem Postamt und an der katholischen Kirche vorbei bis zum Thatcher drive. Hier hatte man zum Gedenken an die 252 gefallenen britischen Soldaten im Falklandkrieg ein Denkmal errichtet. In Sichtweite des Denkmals lag das Gouvernment House, das seit 1833 Sitz des britischen Gouverneurs ist. Mittlerweile war der 25. Gouverneur im Amt und regiert von dort aus über die 2.000 Inselbewohner. Ein weiteres Kriegsdenkmal erinnerte an den Beginn des 1. Weltkrieges, der am 08.12.1914 über die Falklands hereinbrach. Deutsche Flottenverbände unter Admiral von Spee wollten den Nachschubhafen Stanley zerstören, wurden dabei aber selbst von den Briten vernichtet. 2.000 deutsche Marinesoldaten kamen bei diesem Angriff ums Leben.



Weiter ging es am Rathaus, dem Post-

Am Museum endete unsere Stadtführung von dort aus liefen wir zurück zur Jetty, wo unser Ausflug für den Nachmittag beginnen sollte. An einem kleinen Kiosk kaufte Reiner für sich



und Magret wohl das teuerste Eis seines Lebens. Als Wechselgeld für die 10 Euro erhielt er nämlich das Falklandpfund, das nur hier auf den Inseln gilt. Also wurden noch rasch drei staubtrockene Hotdogs und eine kleine Schale Pommes gekauft, die vor der Weiterfahrt rasch verzehrt wurden.

In Kleinbussen wurden wir 16 Meilen hinaus über Schotterpisten mitten ins Nichts gefahren. Ein beklemmendes Gefühl konnte man schon bekommen, als die Fahrt immer wieder durch



Minenfelder führte. Dazu kam noch diese karge Landschaft aus braun-grauem Gras und Geröll, die aber auch ihren Reiz hatte.

An einem Sammelpunkt hieß es aussteigen. Dort standen Jeeps für uns bereit, denen jeweils 4 Touristen zugeteilt wurden. Mit ihnen sollte es weiter zu Bluff Cove Lagune gehen. Unser Fahrer ließ den Motor an, fuhr noch ein paar Meter auf der Straße, bevor er diese verließ und mit uns durch das unwegsame Gelände fuhr.

Kreuz und quer ging es über das moorige und steinige Gelände. Wir wurden richtig durchgeschüttelt und einmal heute ich sogar mit dem Kopf gegen die Decke des recht hohen Geländewagens. Ob die Fahrer der Jeeps wohl wussten, wo es hinging? Immer wieder mussten kleine Bäche überquert oder durchfahren werden und nur langsam kam das Meer näher. Nach 20 Minuten Geländefahrt kam die Pinguinkolonie von Bluff Cove in Sicht. Unser Fahrer stoppte den Wagen, ließ uns aussteigen und vereinbarte in einer Stunde einen Treffpunkt unten am Café mit uns.



Auf dem Rasen am Rande der Lagune brüteten die Eselspinguine ihre Eier aus. Anders als in der Antarktis, waren die Tiere hier auf den Falklands schon viel weiter.

Überall saßen kleine flauschige Knäule herum, die auf ihre Eltern und die mitgebrachte Nahrung warteten. Kamen diese in Sichtweite des Jungen, setzte oft eine regelrechte Verfolgungsjagd zwischen den Eltern und dem hungrigen Jungen ein.



Inmitten der Eselspinguinkolonie hatten sich 5 große Königspinguine niedergelassen. Ihr Anblick war einfach gigantisch. Eine so große und farbenfrohe Pinguinart hatten wir bisher noch nicht zu Gesicht bekommen.

Der Königspinguin ist mit einer Körpergröße von 75 – 95 cm deutlich kleiner als der Kaiserpinguin. Mit seinen 15 kg Körpergewicht ist er auch



nur halb so schwer. In seiner Zeichnung ist er dem Kaiserpinguin ähnlich, aber wesentlich farbintensiver. Sein Verbreitungsgebiet liegt in der Subantarktis, wo sein Bestand auf ca. 2 Millionen Exemplare geschätzt wird. Der Königspinguin ernährt sich von Fisch, Krill und Tintenfisch. Innerhalb von 8 Wochen brütet der Königspinguin ein einziges Ei zwischen seinen Füßen aus. Der Brutzyklus dauert 12 – 14 Monate. Diese Tiere bekommen in drei Jahren nur zwei Mal Nachwuchs.

Wir gingen den Hang weiter hinunter zu dem weißen Sandstrand. Diesen Weg nutzten auch die Eselspinguine, um zwischen ihren Jungen und dem Meer hin und her zu kommen. Die aus dem Wasser kommenden Pinguine wanderten dicht zwischen uns Menschen hindurch, beobachteten uns neugierig, um darauf hin ihren Weg zur Kolonie weiter fortzusetzen. Diese Tiere, so ohne scheu ganz aus der Nähe zu beobachten, faszinierte uns alle.

Kurz vor 16:00 tranken und aßen Magret und Reiner noch Kaffee und selbst gebackenen Kuchen in dem kleinen Café, bevor wir mit den Geländewagen wieder abgeholt und zurückgebracht wurden. Dieser Ausflug hatte sich auf jeden Fall gelohnt.

Während Magret und Reiner noch in Stanley blieben, fuhren Fiedi, Peter und ich wieder zurück zum Schiff. Nach dem Abendessen ließen wir fünf den Abend noch gemütlich hinten auf Deck 9 ausklingen und sahen den Albatrossen, die hinter unserem Schiff segelten, bei ihren Flugkünsten zu.



„Wären wir am Leben geblieben, ich hätte eine Geschichte erzählen müssen von Kühnheit, Ausdauer und vom Mut meiner Gefährten, die das Herz jedes Briten gerührt hätte. [...] Um Gottes Willen kümmert euch um unsere Leute“ (i. e. Hinterbliebenen).

R. Scott.“



Westpoint Island

Donnerstag, 08.01.2009



Um kurz nach 07:00 Uhr wurde ich von einem lauten Knallen und Schleifen aus dem Schlaf gerissen. „Jetzt ist es passiert. Wir sind irgendwo aufgelaufen“, dachte ich. Einen kurzen Moment später das gleiche Geräusch. Dann fiel mir ein, dass es nur die Ankerkette sein konnte, die zu Wasser gelassen wurde. Ich stand auf, machte mich fertig und ging frühstücken. Da wir an diesem Morgen als letzte Gruppe mit dem Ausbooten dran waren, konnten wir uns genügend Zeit lassen. Während wir auf unseren Auf-

ruf warteten, standen wir an Deck und sahen einer Gruppe von Delfinen zu, die neugierig das Schiff, die Zodiacs und die Tenderboote untersuchten. Um 11:00 Uhr war dann endlich die gelbe Gruppe dran. Wir wurden herunter zum Tenderboot gebracht, das uns in 20 Minuten herüber zur Anlandungsstelle von Westpoint Island brachte.

Die Insel ist im Privatbesitz von Roddy und Lily Napier, die auf Westpoint Island eine Farm betreiben. Die beiden konnten an diesem Tag leider nicht da sein, da der über 80 jährige Roddy gefallen war und nach Stanley ins Krankenhaus gebracht werden musste. Es schien so, als würde auf diesem entlegenen Winkel der Falklandinseln die Zeit stehen geblieben zu sein. Ein alter Wellblechschuppen unten an der Pier, ein an Land gezogenes Schiffswrack, ein altes Holzhaus unten an der Bucht und oben auf dem Hügel ein kleines Holz-



farmhaus umrandet von windschiefen Bäumen – das war alles. Über einen anfangs steilen Trampelpfad ging es die ersten Meter der 3-km-Strecke zur Devils Nose auf die andere Seite der Insel. Weit oberhalb des Farmhauses führte der nun fast ebene Weg über die Insel, wobei der torfhaltige Boden jeden unserer Schritte abfederte. Von Westen wehte uns in gleich bleibender Stärke der Wind um die Ohren. Hin und wieder bekamen wir einen kleinen Schauer ab, aber das gehört auf den Falklands ja dazu. Als es zunehmend nach Fisch roch, konnte die Albatros- und Felsenpinguinkolonie nicht mehr weit sein.

Nach guten 40 Minuten fielen links und rechts von den Bergen steile Klippen in den Südatlantik. Über den Klippen kreisten die mächtigen Albatrosse, deren Größe man an Land erst





richtig einschätzen konnte. Durch das mannshohe Bültrag ging es hinunter zur Kolonie. Tausende von Schwarzbraunalbatrossen teilten hier ihre Brutplätze mit den wesentlich kleineren Felsenpinguinen. Bis auf wenige Zentimeter konnte man sich hier hinter dem Bültrag den Tieren nähern. Über und zwischen der Kolonie warteten Falklandkarakaras darauf, in einem für sie günstigen Moment, eines der Jungen zu greifen.

50 cm großen Felsenpinguine die steilen Klippen zu ihrer Brutkolonie hinauf. Über den Augen haben die Felsenpinguine einen gelben Strich, der hinter den Augen mit langen Federn weit vom Körper absteht. Hinzu kommen noch ein frecher Bürstehaarschnitt und die feuerroten Augen, die diesen kleinen Vertreter der Pinguine ein wenig besonders aussehen lassen. Auf seinem Speiseplan stehen vorwiegend Tintenfische.



Wir hätten noch viel länger dem Treiben in der Kolonie zusehen können, doch um 13:30 Uhr sollten wir wieder unten am Tenderboot sein. Also machten wir uns rechtzeitig auf den Rückweg. Für eine Tasse Kaffee oder Tee und selbst gebackenem Kuchen im Haus der Napiers hatten wir leider keine Zeit mehr. Wir schafften es dennoch, rechtzeitig am Tenderboot anzukommen. Es war das letzte Boot, das uns hinüber zur Marco Polo brachte.

In kleinen Gruppen kämpften sich die



Auf dem Schiff angekommen, stürmten wir noch die Reste des Mittagsbuffets. Den Nachmittag verbrachten wir mit Schlafen, Spazierengehen, Schreiben und oder Bingo spielen. Außer Erfahrung hatten Reiner, Magret und ich beim Bingo nichts gewonnen.

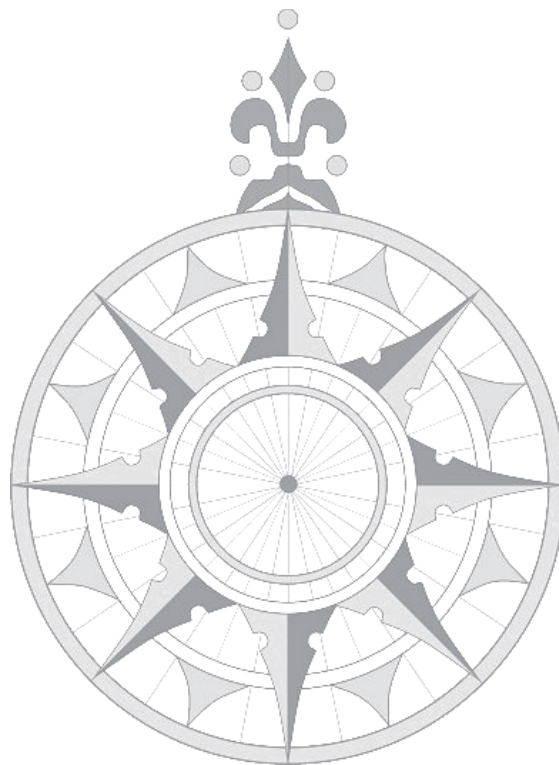
Zum Abendessen hieß es sich noch ein letztes Mal wieder schick in Schale zu werfen, da ein Galadinner mit der obligatorischen Eisparade auf dem



Programm stand. Nach dem Essen setzten wir fünf aber alles daran, so schnell wie möglich unsere Wohlfühlklamotten anzuziehen und draußen auf Deck 9 zu sitzen, wo wir einen wunderschönen Sonnenuntergang erlebten. Danach saßen wir noch bis 00:30 Uhr drinnen in der Scott's Bar, wo wir uns mit der Kreuzfahrtdirektorin Romana unterhielten.

„Hier bin ich also - das Pendant des Fliegenden Holländers, verdammt zur lebensgefährlichen Fahrt im Eismeer.“

Roald Amundsen



Der letzte Tag auf See

Freitag, 09.01.2009

Viel ist von diesem Tag nicht zu berichten, denn es war der letzte Tag an Bord der Marco Polo. Dennoch gab es zwei Vorträge, die die Wartezeit auf See verkürzten. Den ersten Vortrag hielt Herr Ahammer mit dem Thema „Antarktis mal anders“. Liebevoll präsentierte er Fotos und Kuriositäten, die er bei seinen Reisen in die Antarktis selbst gemacht und erlebt hatte. Bei allen Streitigkeiten, Konflikten und Kriegen auf der Welt ist es um so erstaunlicher, dass das Leben hier unten in der Antarktis seine eigenen Regeln hat. Jeder Mensch, jede Forschungsstation und jede Basis hilft hier jedem. In Notlagen wird direkt vor Ort, maximal mit Rücksprache des Forschungsinstitutes in dem jeweiligen Land, unbürokratisch geholfen. Noch nie hat eine Nation einer anderen Nation wegen Hilfsflüge eine Rechnung geschrieben. Herr Ahammer schloss seinen Vortrag mit den Worten: „Ich hoffe, dass sie eine schöne Zeit hier unten in der Antarktis verlebt haben und auch nach Jahren noch die Bilder in ihren Erinnerungen abrufen können. Ich hoffe, dass sie gesehen haben, wie schützenswert die Antarktis ist, und dass sie alle als Botschafter der Antarktis nach Hause zurückkehren.“

Nach dem Mittagessen schloss sich um 14:30 Uhr ein letzter Vortrag von Herrn Reinsch mit dem Thema Krill und Fischfang an. Herr Reinsch berichtete von seinen Forschungsreisen, die er in den 1970iger Jahren hier unten gemacht hatte. Seine Aufgabe bestand unter anderem darin, den Krillbestand zu untersuchen und festzustellen, was eine Abfischung des Krillbestandes auf die Nahrungskette der in der Antarktis lebenden Tierwelt hat. Zu einem nennenswerten Fang von Krill kam es jedoch nie, da die Entfernung für die Europäer viel zu weit und unrentabel war.

Nach dem Vortrag hieß es für mich Koffer packen, Gepäckanhänger neu ausfüllen, Reisebericht schreiben und abwarten auf das, was da an diesem Tag noch kommen sollte. Am Horizont tauchten derweil mit den Isla de los Estados die ersten Vorboten des südamerikanischen Kontinents auf. Je dichter wir Feuerland kamen, desto mehr roch es nach frischem Gras.



*„Seit meiner Kindheit träume ich davon,
den Nordpol zu erreichen,
nun stehe ich auf dem Südpol.“*

Roald Amundsen



Ushuaia

Samstag, 10.01.2009



Bis um 08:00 Uhr sollten wir an unserem letzten Morgen auf der Marco Polo unsere Kabinen geräumt haben. Daher stand ich um 07:00 Uhr auf, machte mich fertig, sammelte meine Sachen zusammen und ging zum Frühstück. Hier warteten bereits Fiedi, Peter, Magret und Reiner auf mich. Als das Schiff von den Behörden freigegeben war, deponierten wir unser Handgepäck, in dem dafür vorgesehen Konferenzraum und gingen in die Stadt, um uns Ushuaia anzusehen. Da die meisten Geschäfte erst um 10:00

Uhr öffneten, war in der Stadt nicht gerade viel los. Bei einem Blick nach oben viel einem sofort die abenteuerlich installierten Freileitung über den Straßen auf. Ein Gewirr aus Kabeln baumelte im Wind hin und her.

Während Magret eine Antarktismütze und Reiner einen Ledergürtel suchte, schrieben Fiedi, Peter und ich fleißig Postkarten. Bereits um 10:30 Uhr meinten wir, alles Sehenswerte, und das war nicht gerade viel, von Ushuaia gesehen zu haben. Daher machten wir uns auf den Rückweg zum Schiff. Im Hafengebiet kauften Fiedi und Magret noch jeweils eine Stange Zigaretten für umgerechnet 10 Euro.

Auf dem Schiff waren bereits die neuen Passagiere eingetroffen und so wurde es zum Essen etwas enger als gewohnt. Es war erstaunlich, wie gut alles klappte. Wir hatten mit mehr Chaos auf dem Schiff gerechnet.

Bis zu unserem Aufruf um 13:30 Uhr warteten wir in der Captain's Bar. Pünktlich um halb zwei stand unser Bus bereit und wir verließen ein letztes Mal das Schiff, das für zwei Wochen unser zu Hause war.

Im Bus begrüßte uns die Transocean Reiseleiterin Rosi. Mit ihr bestand unsere kleine Gruppe aus 24 Personen, die das Nachprogramm gebucht hatten. Sie begrüßte ebenfalls unsere deutschsprachige argentinische Reiseleiterin, die von nun an die Führung übernahm. Mit dem Bus verließen wir das Zentrum Ushuaias. Schon bald wurde uns noch mehr vor Augen geführt, dass wir uns nicht in Europa befanden. Außerhalb des Zentrums waren die





Straßen nicht mehr asphaltiert und bestanden aus Schotter, was zur Folge hatte, dass ein immerwährender Staubnebel durch die Straßen fegte. Auch die Häuser wurden immer kleiner und manche von ihnen schienen nur notdürftig aus Wellblech zusammengezimmert worden zu sein. In anderen Straßen entstanden dagegen ansehnliche Holzneubauten.

Nach einer guten Viertelstunde erreichten wir den Eingang des Nationalparks Tierra del Fuego (Feuer-

land). Links und rechts der Schotterpiste breitete sich ein dichter Urwald aus Südbuchen aus, der hier weitgehend sich selbst überlassen blieb. An den Bäumen wuchsen Misteln und im Wind dahinwehende Bartflechten, die dem Wald etwas Mystisches zukommen ließen. Der Nationalpark wurde zum Schutz der hier heimischen Südbuche eingerichtet. Da in Feuerland vorwiegend mit Holz gebaut wird, wollte man eine unkontrollierte Rodung verhindern. Die Bäume in Feuerland wachsen wegen des Klimas nur sehr langsam. Eine Aufforstung würde daher Jahrzehnte dauern.

Unseren ersten Stopp machten wir an der Bahia Ensenada. Unsere Reiseführerin berichtete: „Hier an dieser Bucht lebt ein Mann, der etwas verrückt ist. Er hat sich eine kleine Hütte gebaut, der er ein Postamt eröffnet und seine eigene kleine Republik ausgerufen hat. Er selbst in das Staatsoberhaupt seines Landes und als solches stempelt er ihre Reisepässe ab. Wenn sie nach vorn über den Beaglekanal sehen, blicken sie außerdem direkt auf Chile. Die beiden Inseln in der Mitte gehören bereits zu Chile.“



Wir stiegen aus dem Bus und waren ganz wild auf einen neuen Stempel in unseren Pässen. 6 Pesos war uns der Spaß wert. Mit viel Ruhe und Freude an seiner Arbeit stempelte der Mann unsere Reisepässe mit dem wohl bisher schönsten Stempel unserer Reise ab. Danach ging es weiter zum Lago Roca. Von dort machten wir einen kleinen Spaziergang am Fluss entlang bis zu einem idyllisch gelegenen Campingplatz. Der Zeltplatz war eingebettet in den Wald und zwischen den Bäumen flogen Karakaras auf der Suche nach etwas Essbaren herum.

Wir stiegen wieder in den Bus und setzten unsere Reise durch den Nationalpark weiter fort. Auf dem Weg zu einem Aussichtspunkt kamen wir an einer kleinen Polizeistation vorbei. Da sich weit und breit aber nur ein einziger Fußgängerübergang nach Chile befand, hatten die Polizisten hier nicht viel zu tun und beschäftigten sich daher mit Holzhacken.





An einem Parkplatz wurden wir erneut zu einer kleinen Wanderung eingeladen. Dieses Mal ging es durch den Wald hinauf zu einem Aussichtspunkt. Von dort aus hatte man einen wunderbaren Blick über die Bahía Lapataia, die ebenfalls eine Verbindung zum Beaglekanal hatte. Von dort aus führte ein kleiner Weg hinunter an die Bucht. Eigentlich wäre hier unten außer der schönen Landschaft nichts Besonderes, wäre hier nicht das Ende der bekanntesten Straße der Welt – der 17.848 km langen, in Alaska

endenden, Panamericana. Ein paar km fuhren wir mit dem Bus auf dieser legendären Straße, bevor wir mit dem Bus in unser Hotel in Ushuaia gebracht wurden.

Um 18:00 Uhr erreichten wir das Hotel Los Nires. Es war ein nett eingerichtetes Holzhotel mit blauem Blechdach und einem sagenhaften Ausblick auf den Beaglekanal und die rund-

herum liegenden Berge. Während ich mich zum Schreiben auf mein Zimmer zurückzog, wollten Magret, Reiner, Fiedi und Peter noch ein Steak im Restaurant essen. Plötzlich klopfte es bei mir an der Tür. Es war Magret: „Kim, möchtest du nicht doch was essen? Reiner geht’s nicht gut. Er hat sich ein Steak bestellt und kriegt keinen Bissen herunter. Wahrscheinlich kommt es daher, dass er seine Tabletten heute nicht genommen und zu wenig getrunken hat.“ Ich folgte ihr in den Speisesaal. Während ich Reiners Steak aß, wurden am Nachbartisch Berge von einem gegrillten Lamm aufgefahren. Als ich mit dem Essen fertig war, kam Reiner wieder herein. Ihm schien es wieder besser zu gehen – zum Glück.



„Ein Blick auf diese Landschaft reicht aus, um einen Menschen aus der Zivilisation eine Woche von Gefahr und Tod träumen zu lassen.“

Charles Darwin beim Anblick Feuerlands



El Chaltén

Sonntag, 11.01.2009

07:30 Uhr; und die Sonne lachte bereits beim Aufstehen vom Himmel. Dazu war es windstill, was ungewöhnlich für Ushuaia war. Ich stand auf, machte mich fertig, packte meine Sachen und ging zum Frühstück, wo bereits Magret und Reiner saßen. Gegen 08:30 Uhr kamen Fiedi und Peter dazu.

Nach dem Frühstück setzten wir uns draußen auf die Terrasse. Auf dem Beaglekanal herrschte mit einem großen Kreuzfahrtschiff und mehreren Ausflugschiffen schon reger Betrieb und auch der Flugplatz von Ushuaia wurde von mehreren Flugzeugen angefliegen. Zu uns setzte sich ein freundlicher Herr aus Schwaben. Seine Name war Dieter Decker, und er gab eine Runde Pfefferminz-Schoko-Bonbons aus: „Ich kann einfach an keinem Duty-free-Shop vorbei gehen, ohne dass ich diese Bonbons kaufe.“ Ebenfalls setzte sich Rosie Meyer, die Reisebegleiterin von Transocean zu uns. Sie war am Vortag so von dem Flug geschafft, dass sie sich, nachdem auch ihre Koffer endlich um kurz vor 20:00 Uhr im Hotel angekommen waren, ins Bett gelegt und durchgeschlafen hatte.

Um 10:30 Uhr wurden wir mit dem Bus zum Flughafen gebracht. Schon am Vortag hatte große Aufregung geherrscht als klar wurde, dass auf dem Inlandsflug von Ushuaia nach El Calafate nur 15 statt 23 kg Reisegepäck mitgenommen werden durften. Diese Grenze überschritten wohl alle, und wir warteten nun gespannt darauf, was wohl an Übergepäck berechnet werden würde.

Nachdem alle Koffer ausgeladen waren, betraten wir den kleinen Flughafen, erhielten unsere Flugtickets und reihten uns in die Schlange für die Gepäckaufgabe ein. Koffer für Koffer wurde gewogen und von den Mitarbeitern der Fluggesellschaft kritisch begutachtet. Da das Handgepäck ebenfalls nur 5 kg wiegen durfte, musste Reiner einen Rucksack aufgeben. In diesem Rucksack befanden sich u.a. Magrets Handtasche und ihr Laptop. Als sie erfuhr, dass Reiner den Rucksack aufgegeben hatte, wurde sie ganz nervös. Noch nie hatte es bei anderen Flugreisen Probleme mit ihrem Handgepäck gegeben. „Wollen sie versuchen, ihre Handtasche und das Laptop wieder aus dem Handgepäck herauszubekommen?“, fragte Frau Meyer. „Wie denn, das ist doch schon weg.“ „Lassen sie es uns versuchen.“ Die beiden gingen zum Check-in-Schalter und sprachen mit dem Angestellten. Daraufhin wurde Magret über das Gepäckband zu einem Raum nach hinten geführt, wo sie tatsächlich die beiden Sachen aus ihrem Rucksack bekam. „Darauf muss ich erst einmal eine schmöken. Kommst du mit raus, Fiedi?“ Sie ließ ihren Laptop auf dem Mülleimer liegen und verschwand nach draußen. „Ob das nun so gut ist, wenn ihr Laptop einfach so hier herumliegt?“, fragte ich Peter. Er erwiderte: „Ich werde es mal hier unter meine Jacke stecken. Mal sehen, wann sie es merkt. Kurz darauf kamen Magret und Fiedi wieder zu uns zurück. „Reiner, wo ist mein Laptop?“ „Woher soll ich das wissen.“ „Ich hab doch gesagt, dass du darauf aufpassen sollst.“ Sie wurde immer hektischer und suchte alles ab. „Hast du es?“, fragte sie Peter, der sie grinsend ansah. Er gab es ihr. „Ich rede heut kein Wort mehr mit euch.“, sagte sie lachend zu uns. Daraufhin Fiedi: „Magret, das schaffst du doch sowieso nicht.“

Wir fuhren eine Rolltreppe hoch in den ersten Stock des Gebäudes, wo wir uns in die Warteschlange zur Kontrolle einreihen. Kurz darauf nahmen wir in der Wartehalle platz, doch die



Ruhe hielt nur kurze Zeit an. „Reiner! Hast du mein schwarzes Portemonnaie gesehen?“ „Ich hab dein Portemonnaie nicht. Wahrscheinlich ist es in deiner Handtasche.“ „Nein, da ist es nicht.“ „Dann weiß ich es auch nicht.“ „Toll, nun ist auch noch mein Geld weg.“ Magret durchsuchte ihre Taschen und fand es schließlich doch noch. Wir anderen sahen uns nur an und brachen in Gelächter aus.



Um kurz nach 12:00 Uhr konnten wir in das Flugzeug nach El Calafate. Ich hatte zwar einen Fensterplatz, doch befand sich dort statt eines Fensters nur ein Holm, weshalb ich wieder nicht während des Fluges aus dem Flugzeug sehen konnte. Zwei Reihen hinter mir versetzte Peter die anderen Passagiere in Aufregung, weil er auf der falschen Seite saß. Um 12:40 Uhr hob das Flugzeug ab, um eine Stunde später bereits wieder in der Steppe von El Calafate auf einem kleinen Flugplatz zu landen.

Als wir alle unsere Koffer wieder gefunden hatten, wurden wir von der örtlichen Reiseleiterin Vanessa begrüßt, die uns zu unserem Bus brachte. Nachdem alle Koffer verstaut waren, begannen wir unsere Fahrt in das 220 km entfernt liegende El Chaltén. Bereits auf den ersten Kilometern unserer Fahrt bekamen wir einen kleinen Eindruck davon, dass es sich bei der Steppe Patagoniens nicht gerade um fruchtbares Land handeln würde. Vereinzelt wuchsen ein paar Sträucher zwischen den Grasbüscheln. Vanessa erzählte uns, dass Patagonien erst im 19. Jahrhundert besiedelt wurde und dass die Provinz Santa Cruz die größte, aber auch die dünn besiedelteste Provinz Argentiniens ist. Wegen des Grenzstreites mit Chile hatte damals die argentinische Regierung großzügig den Siedlern Land zur Verfügung gestellt, um das Land zu besiedeln. Es waren vorwiegend Bauern aus Europa, die sich hier niederließen und sich eine Estancia aufbauten. Überwiegend werden hier in Patagonien Schafe gezüchtet. Wegen der kargen Böden rechnet man für ein Schaf vier Hektar an Land. Daher kann eine Estancia gut und gerne mal 10.000 – 20.000 Hektar groß sein.

Pro Jahr fallen hier in Patagonien knapp 200 ml Niederschlag. Alles, was unterhalb von 200 ml pro Jahr liegt, gilt als Wüste. Hinzu kommen noch die starken Winde, die eine Geschwindigkeit von 150 Stundenkilometer erreichen können. Ein Anzeichen von menschlichem Leben waren immer wieder hohe Pappeln, die





mitten im Nichts wuchsen. Diese Bäume werden immer als Windschutz um die Häuser einer Estancia gepflanzt.

Trotz der lebensfeindlich wirkenden Landschaft gab es hier am Fuße der Anden große Wasserflächen. Eine davon war der Lago Argentino, der größte See Argentiniens, an dem wir vorbei fuhren. Gespeist von den Gletschern der Anden, schimmerte sein Wasser milchig türkis in der sandigen Landschaft. Im Westen wurde er von den mächtigen Bergen

der Andenkordillere überragt. Auch der Fitz Roy ragte über die von Gletschern rund geschliffenen Bergkuppen. Da eine Herde Guanakos am Straßenrand stand, hielt der Busfahrer einen Moment lang an.

Weiter ging es am Rio La Leona entlang über eine Schotterpiste bis zur Estancia La Leona. Der Legende nach soll hier Perito Moreno bei einer seiner Erkundungen Rast gemacht haben. Als er am Fluss etwas Wasser trank, wurde er von einem Puma angefallen. Seither heißt die Gegend hier, in der die Estancia angelegt wurde, La Leona (Die Löwin).



In dem Hotel konnte man Kaffee trinken und Kuchen essen, wofür wir eine halbe Stunde Zeit bekamen. Anschließend ging

es weiter am Rio La Leona entlang bis zum Lago Viedma, wo wir mehrere Fotostopps einlegten. Auch dieser große See schimmerte milchig türkis vom Wasser der Gletscher. Auf dem Lago Viedma trieben Eisberge vom Glaciar Viedma. Am Ende des Sees ragte das Fitz-Roy-Massiv in den Himmel, auf das wir weiter zu fahren.



Die Anden entstanden mit dem Zusammentreffen zweier Erdplatten, die das Gebirge auffalteten. Das Fitz-Roy-Massiv hingegen besteht aus wesentlich härterem Granitgestein als die rundum liegenden Andengipfel. Dieser



Granitkegel wurde beim Aufprall der beiden Erdplatten in einem Stück aus dem Erdinneren nach oben gedrückt. Perito Moreno benannte den Berg nach dem Kapitän der Beagle, auf der Darwin seine Weltumrundung unternahm.

Um 18:45 Uhr erreichten wir El Chaltén, das mit seinen 20 Jahren die jüngste Siedlung Argentiniens ist. El Chaltén wurde gegründet, um den Gebietsanspruch gegenüber Chile weiter zu festigen.



Gleich nach der Ankunft in der Hosteria Posada Lunajuim wurde uns einer der Bergführer vorgestellt. Er sollte uns am folgenden Tag auf unserer Tour zum Fuße des Fitz Roy begleiten. Anschließend lud uns Magret zu einer Pizza in einer Pizzeria in El Chaltén ein. Zeitweise waren alle Plätze in dem kleinen Restaurant besetzt. Jeder von uns fünf bekam eine riesige Pizza, die Fiedi und Magret nicht aufbekamen. Reiner und Peter hatten Pech und brachen sich beide jeweils ein Stück vom Zahn ab. Um 22:30 Uhr gingen wir ins Bett, da am nächsten Morgen ein anstrengender Tag bevor stand.

Ich habe aber nichts gesehen, was mich mehr in Erstaunen gesetzt hätte, als der erste Anblick eines Wilden. Es war ein nackter Feuerländer, sein langes Haar wehte umher, sein Gesicht war mit Erde beschmiert. In ihren Gesichtern liegt ein Ausdruck, der, glaube ich, all denen, die ihn nicht gesehen haben, ganz unbegreiflich wild vorkommen muss. Auf einem Felsen stehend stieß er Töne aus und machte Gestikulationen, gegen welche die Laute der domestizierten Tiere weit verständlicher sind.

Charles Robert Darwin



Fitz Roy

Montag, 12.01.2009



Nachdem ich mich von einer Seite auf die andere Seite gedreht und die ganze Nacht kaum geschlafen hatte, stand ich gegen 04:00 Uhr auf, machte mich fertig und schrieb an meinem Reisebericht. Draußen wurde es allmählich heller, und ich ging um 05:30 Uhr nach draußen, um die Berge bei Sonnenaufgang zu fotografieren. Noch war es jedoch nicht ganz soweit und ich musste noch eine halbe Stunde warten. Langsam trafen die ersten Sonnenstrahlen auf die Spitze des Fitz Roys. Was folgte war ein Farbenspiel, das

ich so zuvor noch nie gesehen hatte. Der Himmel war blau und die Sonne tauchte die Berge in glutrotes Licht. Der Cerro Torre wirkte wie eine riesige Fackel und der Schnee auf den Bergen leuchtete orange.

Auf dem Weg zurück zum Hotel stellte ich fest, dass ich nicht allein in El Chaltén zu dieser Uhrzeit unterwegs war. Mir kam nämlich der Schwabe Dieter Decker aus unserer Reisegruppe entgegen, der genau so begeistert von dem Farbenspiel war wie ich. Auch er hatte etliche Bilder gemacht.

Bis zum Frühstück um 07:30 Uhr legte ich mich noch ein wenig hin. Dann hieß es Sandwiches für den Tag schmieren. Jeder von uns erhielt eine Papiertüte, in der noch andere Leckereien für unterwegs steckten. Dazu gab es für jeden noch einen Apfel und eine Flasche Wasser.

Als um 08:30 Uhr die beiden Guides am Hotel erschienen, wurden wir in zwei Gruppen eingeteilt. Die schnellere Gruppe, der sich Peter anschloss, wollte höher den Fitz Roy hinaufgehen. Fiedi, Reiner und ich schlossen uns dem Guide Pepe an, der etwas langsamer ging. Magret, Frau Meyer und Frau Sommer hingegen mieteten sich für 90 Euro ein Taxi, das sie zu einem See bringen sollte. Die Drei wollten nicht so eine anstrengende Wanderung unternehmen.

Die ersten 1 ½ Stunden führte uns ein schmaler, staubiger Weg durch den Wald nach oben bis zu einer langen Ebene. Von hier oben in 300 Meter Höhe hatte man einen tollen Ausblick





auf die anderen Täler und die türkisen Gletscherflüsse. Von nun an führte uns der Weg entlang eines Gebirgsflusses durch teilweise dichten Scheinbuchenwald. Mal waren die Bäume höher, mal waren sie kleiner. Pepe erklärte uns, dass das am ständigen Wind hier oben lag. An windgeschützten Stellen konnten die Buchen 15 – 30 Meter hoch werden, an anderen Stellen nur gerade mal 1 – 2 Meter. Vor uns ragte das mächtige Fitz-Roy-Massiv über 3.000 Meter senkrecht in den blauen Himmel. Es

war ein atemberaubender Anblick. Auf dem Weg zum Basiccamp füllten wir immer wieder unsere Flaschen an dem Gebirgsfluss, der uns auf unseren Weg begleitete.

Als unsere Gruppe um 12:30 Uhr den Zeltplatz mitten im Buchenwald erreicht hatte, ließen wir uns nieder und machten Mittag. Danach lagen wir unter den Bäumen im Gras und beobachteten den Aufstieg der schnellen Gruppe. Vor ihnen lag ein rund 700 Meter hoher steiler Anstieg bis zu einem Berggrad, der sich vor dem Fitz Roy befand. Nach einer Weile kam einer aus der schnellen Gruppe wieder zurück und gesellte sich zu uns. Er hatte vor zwei Monaten eine Knieoperation gehabt und daher den Rückweg zu uns angetreten. Er wollte hier unten auf seine Gruppe warten.



Während wir uns um 13:30 Uhr auf den Rückweg machten, ging die schnelle Gruppe hinunter zum Gletschersee des Fitz Roes. Peter berichtete, dass nur der See sie vom Gletscher trennte. Einige Bergsteiger waren von dort aus zu sehen, die Ihren Weg über den Gletscher zum Fitz Roy antraten. Die schnelle Gruppe hatte vom Campingplatz aus gegenüber der langsamen Gruppe einen zusätzlichen Höhenunterschied auf bis zu 1.198 Meter zu meistern.



Wir setzten unseren Weg bis zu einer Weggabelung nach unten fort, wo wir einen anderen Weg nahmen. Dieser führte uns an der Lagune Capri, einem See aus Quellwasser, vorbei. Hier hatten wir die Möglichkeit unsere Hände und Füße zu kühlen oder uns einfach ein wenig auszuruhen.

An einer Scheinbuche mit einem Loch in 5 Meter Höhe schlug Pepe mit einem Ast zwei Mal an den Baumstamm. Es dauerte nicht lange, bis ein grüner sittichähnlicher Vogel Namens Cachaña aus dem Loch herausguckte und uns neugierig von oben beobachtete. In aller Ruhe ließ er sich fotografieren und verschwand erst wieder in seiner Höhle, als wir alle weiter gingen.

Nach einer Weile hörten wir das Klopfen eines Spechtes. An einer alten abgestorbenen Scheinbuche machten sich 3 Magellanspechte gleichzeitig über die Insekten im Stamm her. Die Magellanspechte waren schwarz und hatten einen feuerroten Kopf. Sie ließen sich durch uns gar nicht stören, obwohl wir nur einige Meter von ihnen entfernt standen.

Als unsere Gruppe um 17:45 Uhr wieder unten am Eingang des Nationalparks in El Chaltén angekommen waren, hatten wir 16 km und einen Höhenunterschied von 300 Metern zurückgelegt.

Magret, Frau Sommer und Frau Meyer berichteten von ihrer Tour. Sie hatten einen Taxifahrer, der angeblich kein Englisch sprechen konnte, es aber gegen Ende der Fahrt doch tat. Er ließ sie am Rande des Nationalparks aussteigen. An einer Hütte, an der für den Nationalpark kassiert wurde, trafen sie einen netten Herren, der für die Drei Würstchen grillte, während sie sich auf die „leichte“ Wanderung machten. Letztendlich hatten sie einen Höhenunterschied von 700 Metern zu meistern. Dafür wurden sie mit einem einmaligen Ausblick



auf einen der Gletscher, der Nordflanke vom Fitz Roy und drei Kondoren belohnt.

Nachdem ich mich geduscht hatte, habe ich mich einen Augenblick auf Bett gelegt, als Magret plötzlich an die Tür klopfte: „Kim, das musst du einfach mal sehen und fotografieren. Dem Schweizer aus der schnellen Gruppe sind unterwegs die Sohlen von seinen Wanderschuhen abgegangen. Wir haben so ein Spaß mit ihm.“ Ich zog mich an und folgte ihr. Tatsächlich, da saß er auf den Boden vor dem Hotel mit einem Glas Bier in der Hand. Vor ihm standen seine zerfetzten Wanderschuhe, daneben seine lila Stricksocken, der Wanderstock und der orange Rucksack.

Nachdem Peter und Reiner ebenfalls geduscht hatten, ließen wir den Abend bei einem gemütlichen Essen im Hotel ausklingen.



El Calafate

Dienstag, 13.01.2009

Noch völlig geschafft vom Vortag, ließ ich mich um 08:00 Uhr von meinem Handy wecken. Als ich zum Frühstück ging, saßen die anderen bereits da. Nachdem die Koffer gepackt und bereitgestellt waren, warteten wir nur noch auf den Bus und unsere örtliche Reiseleiterin Vanessa, die uns ins Hotel nach El Calafate bringen sollte. Draußen konnte man es kaum aushalten, da der Wind uns den Sand nur so um die Ohren wehte. Bei einem Blick auf den Fitz Roy bemerkten wir, dass wir richtiges Glück mit dem Wetter gehabt hatten. An diesem Morgen war nämlich nichts von dem Massiv zu sehen. Wolken hatten die Berge verdeckt.

Wie abgemacht, traf der Bus um 10:30 Uhr am Hotel ein. Nach einer viertel Stunde waren die Koffer verladen. Wir wurden, unter Begleitung von argentinischer Musik im Bus, bis zur Raststätte La Leona gefahren. Viele von uns konnten ihre Augen kaum offen halten und nickten immer wieder für ein paar Minuten ein. Am Hotel La Leona angekommen, machten wir für eine Dreiviertelstunde Mittagspause. Bei der Auswahl der kleinen Speisen war uns Vanessa gerne behilflich.

Nach der willkommenen Pause ging die Fahrt nach El Calafate weiter. Während dessen erzählte uns Vanessa, wie der Calafate-Strauch zu seinem Namen kam. Außerdem berichtete sie, dass El Calafate erst Anfang des 20. Jahrhunderts als kleine Raststätte am Ufer des Lago Argentino errichtet worden ist. Bereits in den 1920er Jahren wurde El Calafate ein Ort. Heute hat sich in den letzten 5 Jahren die Einwohnerzahl fast verdoppelt. El Calafate lebt heute nicht mehr von der Schafzucht sondern ausschließlich vom Tourismus und gilt als Gletscherhauptstadt Patagoniens.

Plötzlich schrien Magret und Peter laut: „Stopp! Anhalten!“ Beide hatten zwei Kondore gesehen. Da der Bus aber in den Kurven nicht halten konnte, fuhren wir noch einige hundert Meter weiter, bis der Bus zum Stehen kam. Von den mächtigen Vögeln war nun leider nichts mehr zu sehen. Dafür erblickten wir aber auf dem Wasser des Lago Argentino Magellangänse.



Die Fahrt ging weiter und Vanessa wurde beim Einsteigen von einigen Mitreisenden gefragt, was das für ein Gefäß sei, aus dem der Busfahrer und sie immer tranken. Hierbei handelte es sich um ein Mate-Gefäß, aus dem man mittels eines strohhalmähnlichen Metallstifts den Matete trank. Das Gefäß wurde zuvor bis zu dreiviertel mit Matekraut gefüllt und dann mit ein wenig heißem Wasser aufgegosen. Nach ein paar Minuten konnte man den Tee mit dem „Strohalm“ trinken. Das Kraut konnte dabei bis zu 20 Mal



erneut aufgegossen werden. Um jedem im Bus einen kleinen Eindruck davon zu geben, ließ sie den Matete im Bus herumgehen.

Gegen 15:30 Uhr erreichten wir unser Hotel Quijote in El Calafate. Es war ein sehr schönes Hotel mit einer großen Eingangshalle und schönen Zimmern. Nachdem wir unsere Koffer auf die Zimmer gebracht hatten oder haben bringen lassen, gingen Reiner, Magret, Peter, Fiedi und ich ein wenig in der Stadt spazieren. El Calafate hatte überhaupt keine Ähnlichkeit mit Ushuaia oder El Chaltén. Hier war alles viel gepflegter, die Häuser in einem ordentlichen Zustand und es gab sogar richtige Bäume in der Stadt. Nach der Kargheit der letzten Tage, tat es richtig gut große Laub- und Nadelbäume zu sehen. Dafür gab es in El Calafate aber auch mehr Verkehr und damit mehr Lärm. Im Großen und Ganzen machte die Stadt auf uns einen sehr wohlhabenden Eindruck, was sich auch bei den Preisen bemerkbar machte. In einem Laden kauften Fiedi und ich uns jeweils eine CD mit argentinischer Musik. Magret konnte sich nicht recht für einen Pullover entscheiden und lief daher ganz kopflos die Hauptstraße hoch und runter. Auch das uns auf der Marco Polo empfohlene Restaurant, in dem wir unbedingt Lomo (Rinderfilet) essen sollten, hatten wir gefunden. Auf dem Rückweg zum Hotel aßen Peter, Reiner, Fiedi und Magret noch ein Eis. Während ich zurück auf mein Zimmer ging, kaufte sich Magret den lang ersehnten Pullover.



Um 19:10 Uhr trafen wir uns vor dem Hotel, um gemeinsam zum Restaurant zu gehen. Da Magret ihre Jacke vergessen hatte, wollte sie diese noch einmal von oben holen. Nach fünf Minuten kam sie ohne Jacke zurück: „Reiner, kannst du mal bitte gehen. Ich habe vier Mal versucht die Tür aufzubekommen, aber ich komme nicht rein.“ Reiner ging nach oben und kam kurz darauf mit der Jacke zurück. „Ich weiß gar nicht, wo bei dir das Problem mit der Tür ist“, sagte er zu ihr.

Wir gingen zum Restaurant, doch als Reiner, Peter und ich das Lokal betraten, wurden wir nach unserer Reservierung gefragt. Im gleichen Moment stand Herr Sommer neben uns: „Wir haben mitbekommen, dass sie heute Abend hier essen gehen wollten. Als wir hier ankamen, haben wir nur noch diesen Tisch vorgefunden. Wollen sie sich nicht zu uns setzen?“ Wir setzten uns zu Sommers, die gerade mit ihrer Suppe fertig waren. Wir bestellten jeweils unser Lomo, während bei Sommers ein Berg an verschiedenen Fleischsorten aufgefahren wurde.



„Wer soll denn das alles essen?“ fragte Frau Sommer. Kurz darauf bekamen Reiner, Magret, Fiedi und Peter ihre Salatschüsseln, die auch nicht gerade klein waren. Nach einer Weile servierte uns der Kellner am Tisch die riesigen Filetsteaks. Alle waren wir uns einig, dass wir noch nie ein so zartes und gutes Steak gegessen hatten, wie hier in El Calafate.



Draußen vor dem Restaurant hatte sich schon eine Warteschlange gebildet. Man wartete nur darauf, dass unser Tisch wieder frei und sieben neue Gäste hereingelassen werden konnten. Wir wollten zahlen und der Kellner brachte uns eine Rechnung, die wir selber aufteilen sollten. „No problem“, sagte Magret zum Kellner und fing an zu rechnen. Erst jetzt bemerkte sie, dass alle Gerichte auf Spanisch aufgeführt waren. Was hatte denn nun jeder gegessen? Sie rechnete und rechnete, doch kam sie nicht auf die Endsumme. Mit der Hilfe des spanischen Wörterbuches stellte sich heraus, dass die Gedecke mit jeweils 7 Pesos extra berechnet wurden. Eine Dreiviertelstunde hatten wir gebraucht, um die Rechnung auseinander zunehmen. Da Sommers mit Dollars, Gritzkas per Kreditkarte, Bluncks in Euro und ich in Pesos zahlte, fehlten schlussendlich immer noch 35 Pesos. Entnervt gaben wir auf, legten 35 Pesos zusammen und verließen das Lokal. Fazit des Abends: Wir haben ein wirklich sehr gutes Steak gegessen. Vorsicht aber bei der Rechnung!



Glaciar Perito Moreno

Mittwoch, 14.01.2009

Es war zum Haare raufen. Fast jeder aus der gesamten Reisegruppe hatte schlecht geschlafen. Meistens herrschten die gleichen Gründe vor: Es war viel zu warm, wenn das Fenster auf war, war es zu laut, im Nachbarzimmer wurde geschnarcht oder die Flamingos am Morgen haben so ein Krach gemacht. Dies ist nur eine kleine Auswahl an Gründen.



Um 09:00 Uhr traf unser Bus zusammen mit Vanessa vor dem Hotel ein. Als wir vollzählig waren, fuhren wir am Ufer des Lago Argentino entlang. Je weiter wir gen Westen fuhren, desto häufiger dümpelten Eisberge vom Uppsala Gletscher auf dem See. Es war ein Bild, das es nach meinem bisherigen Verständnis gar nicht geben konnte – ein türkisfarbener See, mitten in einer kargen, trockenen Steppe und dazu Eisberge. Der Lago Argentino hatte seinen Namen von seinem Entdecker Perito Moreno bekommen. Der

See erinnerte ihn an die argentinische Flagge – das Blau des Himmels, das Weiß des Eises und das Blau des Sees. Im Durchschnitt ist der See 200 Meter tief. Nur vor dem Uppsala Gletscher ist er bis zu 700 Meter tief. Da das Ende der Gletscherzunge auf dem See schwimmt, kann er solch große Eisberge hervorbringen. Teilweise bricht der Uppsala-Gletscher auf ganzer Breite ab. Auch hier hat sich die Klimaveränderung bemerkbar gemacht. Kalbte der Uppsala-Gletscher vormals nur alle zwei bis drei Monate, so produziert er heutzutage fortlaufend mächtige Eisberge und zieht sich immer weiter zurück.

Je dichter wir an die Andenkette kamen, desto grüner wurde die Landschaft. Schafherden grasten am Ufer des Lago Argentino und das Gras wog sich im Wind hin und her. Wir befanden uns am sogenannten Übergangswald. Während in der Steppe Patagoniens nur bis zu 200 ml Niederschlag im Jahr fallen, waren es hier, nur wenige Kilometer von El Calafate entfernt, im Schnitt rund 1.600 ml im Jahr. Oben in den Anden, wo sich das patagonische Inlandeis bildet, betrug die jährliche Niederschlagsmenge 8.000 ml im Jahr, was mehr als in den tropischen Regenwäldern ist, nur fällt der Niederschlag dort oben in Form von Schnee. Dieser Schnee wird in den folgenden 30 Jahren immer weiter durch den Neuzutrag verdichtet. Der Sauerstoff wird unter dem enormen Gewicht hinausgepresst, bis schließlich aus dem Schnee Eis geworden ist. Durch die Erdanziehungskraft kommen diese Eismassen in Bewegung und fließen in Form von Gletschern in die Täler hinab. Der Entstehungsort des patagonischen Inlandeises liegt rund 30 – 40 Kilometer von den Gletschermündungen entfernt. Von seinem Entstehungsort hoch oben in den Anden benötigt das Eis 300 – 400 Jahre, bis es an die Gletschermündungen hinuntergeflossen ist.



Wir hatten den Eingang des Nationalparks und damit eine neue Klimazone erreicht. Hier wurden aus den vormals kleinen Büschen der Südbuche richtige knorrige Bäume. Bartflechten an den Ästen zeugten von sehr reiner Luft.

Beim Parque Nacional Los Glaciares handelt es sich um den ältesten Nationalpark Argentiniens. Während des Grenzkonfliktes mit Chile wurde Perito Moreno damit beauftragt, das Land am Lago Viedma und am Lago Argentino zu erforschen, zu vermessen und Landkarten anzulegen. Er traf auf die hier lebenden Ureinwohner, die als Nomaden durch das Land zogen. Da sie unter anderem die Schafe der Siedler jagten, wurden sie rücksichtslos verfolgt oder starben an den Zivilisationskrankheiten der weißen Bevölkerung. Perito Moreno erforschte das Leben der Ureinwohner und lebte eine Zeit lang mit ihnen zusammen, schrieb deren Sprache und Gewohnheiten nieder und erkannte damals schon, dass die Indianer in ihrem Fortbestand gefährdet waren. Als Dank für seine Arbeit erhielt Perito Moreno Land von der argentinischen Regierung in Buenos Aires. Einige Teile von diesem Land verkaufte er. Von dem überwiegenden Teil gründete er jedoch den Parque Nacional Los Glaciares, da er dieses Gebiet als außerordentlich schützenswert ansah.



Auf einem Mal sahen wir nach einer Kurve die gewaltige Eiswand, die sich vor uns auftat. Wir hatten die Südseite des Perito Moreno Gletschers erreicht.

Anders als die anderen Gletscher kommt oben am Perito Moreno Gletscher jährlich soviel neues Eis hinzu, wie unten im Tal abschmilzt. Die auf dem See fahrenden Schiffe wirkten vor der 50 – 60 Meter hohen Eiswand wie Spielzeug. Beide Seiten der Gletscherzunge zusammen machten eine Gesamtabbruchkante von über 5 Kilometer aus.



Der Bus fuhr uns hinunter zu einem kleinen Hafen. Dort gingen wir auf einen Katamaran, der uns bis 300 Meter an die beeindruckende Abbruchkante brachte. Immer wieder knackte es bedrohlich im Eis des Perito Morenos. Gespannt warteten alle auf eine der gewaltigen Kalbungen. Jeder hatte seinen Fotoapparat parat. Dann knackte es noch einmal gewaltig und ein riesiger Eisblock fiel laut krachend nicht weit vom Boot entfernt ins Wasser. Anschließend schaukelte der Katamaran zwischen den vom Eis aufgeworfenen Wellen hin und her. Wieder und wieder krachte und grollte es bedrohlich im Eis. Gespannt warteten wir auf erneute Eisabbrüche. Wir konnten uns gar nicht satt an den Eismassen sehen. Zu schnell war für uns die Stunde auf dem Wasser zu Ende.



Weiter ging es mit dem Bus nach oben zu dem Aussichtspunkt oberhalb des Gletschers. Hier oben hatten wir einen tollen Ausblick auf die gesamte Gletscherzunge. Vom Parkplatz aus führte ein Rundweg hinunter zu der Stelle, an der der Gletscher sich auf die gegenüberliegende Seite schob und das Wasser aufstaute. Teilweise kann der Wasserunterschied auf beiden Seiten des Sees 12 Meter betragen. Wenn dann der Druck zu groß wird, bricht das Wasser durch den Gletscher und höhlt das Gletschertor weiter aus, bis es unter einem gewaltigen Spektakel

zusammenbricht. Wir haben es leider nicht erlebt, doch konnten wir einen kleinen Eindruck davon bekommen, was bei solch einem Gletscherbruch für Kräfte freigesetzt werden.

Lange Zeit standen wir vor dem Gletscher. Einige Teile des Gletschers sahen so aus, als würden sie jeden Moment abbrechen. Jedes Mal wenn wieder Eis ins Wasser donnerte, sahen wir gespannt auf unseren Eisblock, der jedoch einfach nicht fallen wollte. „Sieh mal. Die Spitze da oben sieht aus wie ein Hund“, meinte Fiedi. Darauf hin Reiner: „Ja, wie eine Dogge.“ „Ich finde, es sieht eher wie ein Bernhardiner aus“, meinte ich. Peter zückte sein Fernglas und suchte das Eis ab. „Hast du den Hund immer noch nicht gefunden?“ meinte Fiedi zu Peter. „Du suchst doch jetzt nicht einen echten Hund, oder?“ fragte ich Peter. „Doch, aber ich finde ihn nicht.“ „Wir meinten eigentlich, dass die Eisspitzen wie ein Hund aussehen.“ „Ach so.“





Oben am Parkplatz aßen wir noch eine Kleinigkeit, bis wir dann um 15:30 Uhr mit dem Bus abgeholt wurden. Es hatte zu regnen angefangen, doch das war uns in diesem Moment egal, hatten wir doch auf der ganzen Reise überwiegend gutes Wetter gehabt.

Um 17:15 Uhr wurden wir von unserem Busfahrer am Hotel abgesetzt und um 19:30 Uhr trafen sich Reiner, Magret, Herr Decker, Peter, Fiedi und ich uns unten im Hotel. Wir wollten

zusammen essen gehen. Dieses Mal hatten wir uns ein Restaurant mitten in El Calafate ausgesucht, wo wir uns gegrillte Forelle bestellten, die hervorragend schmeckte. Um das Abrechnungschaos vom Vortag nicht zu wiederholen, machte Dieter Decker den Vorschlag, einfach das Essen durch 6 Personen zu teilen. So konnten wir ohne große Abrechnungsprobleme bezahlen. Nachdem wir wieder am Hotel angekommen waren, saßen wir vor dem zu Bettgehen noch ein wenig in der Hotellobby zusammen.



Buenos Aires

Donnerstag, 15.01.2009

An diesem letzten Morgen in Patagonien hatten wir Zeit – Zeit um auszuschlafen, Zeit zum Frühstück, Zeit zum Kofferpacken, Zeit um das Erlebte der letzten drei Wochen zu sortieren.

Bis wir um 12:00 Uhr von Vanessa und unserem Busfahrer abgeholt wurden, warteten die Meisten von uns unten in der Hotellobby. Dabei beobachteten wir, wie unsere Koffer Stück für Stück vom Personal des Hotels heruntergebracht wurden. Magret und Reiner gingen noch einmal in die Stadt, um sich dort die Zeit zu vertreiben. Als die Beiden wieder ins Hotel kamen, standen fast alle Koffer unten im Hotel bereit. Nur ihre Koffer waren nicht dabei. Diese fuhren seelenruhig immer mit dem Aufzug hoch und runter, da sie im Fahrstuhl vergessen wurden.

Vor ein paar Tagen hatten wir bereits erfahren, dass Aerolineas Argentinas unseren Flug von Buenos Aires nach Madrid aus dem Flugplan gestrichen hatte. Daher wurde unser Flug auf Lufthansa umgebucht, was den angenehmen Nebeneffekt hatte, dass der Zwischenstopp in Madrid entfiel. Außerdem verkürzte sich dadurch die Reisezeit, sodass wir statt um kurz vor 0:00 Uhr bereits gegen 17:00 Uhr in Hamburg landen sollten.

Pünktlich zur vereinbarten Zeit, traf der Bus vor dem Hotel ein um uns abzuholen. Nachdem alle Koffer im Bus verstaut waren, wurden wir zum Flugplatz von El Calafate gebracht. Auf dem Weg dorthin, berichtete Vanessa über die Politik und über das Leben von Evita Perón (siehe Kapitel Die Macht der Evita Perón). Am Flugplatz half uns Vanessa noch beim Einchecken. Probleme mit dem Gepäck wie in Ushuaia hatten wir hier nicht. Ohne Probleme wurde unser Gepäck, auch wenn es mehr als 15 kg wog, akzeptiert.



Das Flugzeug aus Ushuaia hatte eine halbe Stunde Verspätung, sodass wir erst um 14:35 Uhr in El Calafate starten konnten. Etwas weniger als drei Stunden dauerte der Flug, und als wir in Buenos Aires endlich unser Gepäck in Empfang genommen hatten, war es 18:15 Uhr. Verdutzt sahen wir auf die Uhr. Sollte der Flug nicht drei statt vier Stunden dauern? Wir wurden darauf aufmerksam gemacht, dass wir bereits auf dem Flug eine Zeitzone hinter uns gelassen hatten und somit passte alles wieder.

Nach dem Verlassen der Gepäckhalle wurden wir draußen vor der Halle von einem blonden deutschsprachigen Argentinier bei 33 °C Lufttemperatur in Empfang genommen. Seine Eltern hatten damals Anfang der 1970iger in Argentinien Urlaub gemacht und sind gleich dort geblieben, sodass er in Argentinien geboren wurde. Er begleitete uns zum richtigen Check-In-



Schalter auf dem großen Flugplatz von Buenos Aires. Da wir uns rechtzeitig vor dem Luft-hansa-Schalter angestellt hatten, waren wir mit einer der Ersten, die beim Öffnen des Schalters ihr Gepäck aufgeben konnten. Umso verblüffender war es, dass der Flug hoffnungslos überbucht war. Jeder von uns bekam das Angebot, gegen umgerechnet 400 €, einer Hotelübernachtung und Essen bis zum nächsten Tag in Buenos Aires zu bleiben. Bis auf unseren Schweizer wollten aber alle nach Hause. Er nahm jedoch das Angebot an packte seinen Rucksack, verabschiedete sich von uns blieb in Buenos Aires.

Nachdem wir eingecheckt hatten, mussten wir uns noch bis 23:50 Uhr die Zeit um die Ohren schlagen. Magret, Fiedi, Peter, Reiner und ich setzten uns in ein Lokal auf dem Flughafen, bestellten Bier, Kaffee, Cola, und Sandwiches. Als es dann ums Bezahlen ging, war unser schon bekanntes Problem wieder allgegenwärtig. Wir bekamen dieses Mal jedoch zwei Rechnungen, auf denen die Bestellungen munter durcheinander gewürfelt waren. Mit Hilfe der Speisekarte gelang es uns, die Rechnungen auseinander zu rechnen. Nun ging es ans Bezahlen. Da der Kellner weder Euro noch eine Kreditkarte akzeptierte und wir nicht mehr genügend Pesos hatten, musste ich für jeden einzeln in Dollar bezahlen. Dies dem Kellner klar zu machen bedurfte schon ein gehöriges Maß an Überredungskunst. Hastig rechnete er meinen Anteil in Dollar um. 1 Cola und 1 Sandwich waren stolze 8 Dollar. Dann war Peter an der Reihe. 2 Kaffee und 2 Bier gleich 22 Dollar. Irgendetwas konnte hier nicht stimmen. Nachdem Peter in einer Mischung aus Englisch und Spanisch versucht hatte dem Kellner zu erzählen, was er bezahlen wollte, rechnete dieser erneut. 22 Dollar. Es war zum Haare ausraufen. Nachdem wir mit Fingern auf der Rechnung zeigten, was der Kellner zu rechnen hatte, landeten Fiedi und Peter bei einem Betrag von rund 13 Dollar. Der Rest der Rechnung entfiel auf Magret und Reiner.

Während Magret und Reiner noch eine Runde durch den Dutyfreeshop drehten, fing es draußen zu gewittern und zu regnen an. Zum Glück hatte sich das Wetter wieder beruhigt, als wir um 23:50 Uhr an Bord der 747 gehen durften.



Ankunft in Deutschland

Freitag, 16.01.2009



Nachdem alle Passagiere in der ausgebuchten Maschine ihren Platz gefunden hatten, startete die 747 in die dunkle Nacht über Buenos Aires und schon ging das Geschaukel los, dass uns den halben Flug entlang der süd-amerikanischen Küste und über den halben Atlantik begleiten sollte. Wir bekamen daher auch erst gegen 02:00 Uhr unser Abendessen serviert. Herrlich, wenn man mitten in der Nacht Rindergulasch mit Erbsen und Wurzeln inmitten von Turbulenzen essen darf. Während ein Großteil der

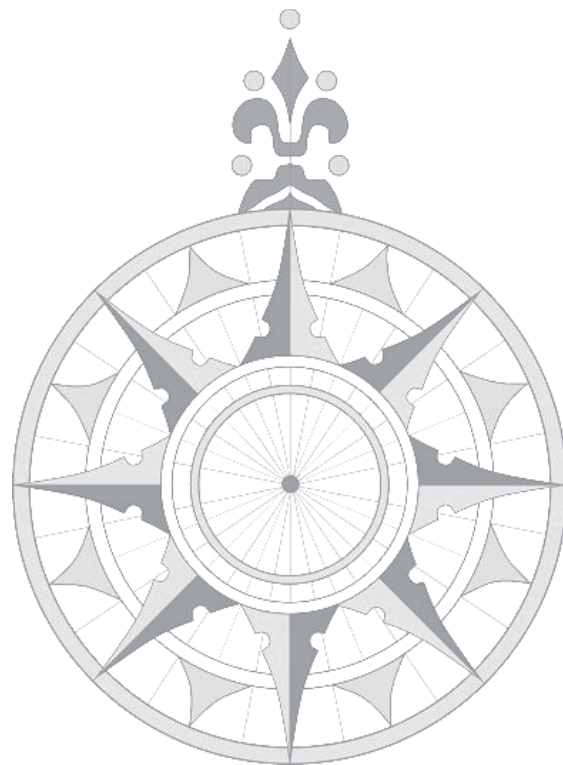
Passagiere schlief, wurde mindestens vier Passagieren schlecht, was dazu führte, dass die Flugbegleiter alle Hände voll mit der Ausgabe von Papiertüten und dem Reinigen der Sitze zu tun hatten.

Da jeder Passagier mit Fensterplatz die Verdunkelung zu schließen hatte, wurde bis zum Servieren des Frühstücks um 13:00 Uhr deutscher Zeit die Nacht simuliert. Während des Frühstücks flogen wir über die schneebedeckten Alpen, die sich uns entgegen reckten. Um 14:24 Uhr setzte unser Flugzeug nach weiteren drei Stunden Zeitverschiebung in Frankfurt zur Landung an. Ich war froh, meine Beine nach dem langen Flug endlich wieder ausstrecken zu können.

Wir verließen das Flugzeug, und begaben uns auf den Weg zu unserem Abflugterminal. Der Weg durch den Frankfurter Flughafen schien kein Ende zu nehmen. Dann hieß es noch einmal, das Handgepäck und sich selbst durchleuchten zu lassen. Eilig hasteten Reiner, Magret, Fiedi, Peter und ich weiter zum entsprechenden Gate für unseren Anschlussflug nach Hamburg. Ein letztes Mal bestiegen wir auf dieser Reise ein Flugzeug. Auch der Anschlussflug schien bis auf den letzten Platz ausgebucht zu sein. Während das Flugzeug um 15:54 Uhr der untergehenden Sonne entgegen flog, zog unter uns die weiß verschneite Landschaft vorbei. Um 16:40 Uhr landete unser Flugzeug auf dem Flughafen in Hamburg Fuhlsbüttel. Nachdem wir alle unsere Koffer zusammenhatten, wurden wir am Ausgang von Fiedis und Peters Sohn und meinem Vater in Empfang genommen. Sie fuhren uns nach Mildstedt, wo wir



noch gemütlich ein paar heiße Würstchen aßen. Nachdem wir Magret und Reiner mit ihrem Gepäck in Bredstedt abgeladen hatten, endete auch meine dreiwöchige Reise an meinem Heimatort in Leck. Vier wunderbare Reisen, Antarktis, Falkland Inseln, Feuerland und Patagonien, waren nun zu Ende.

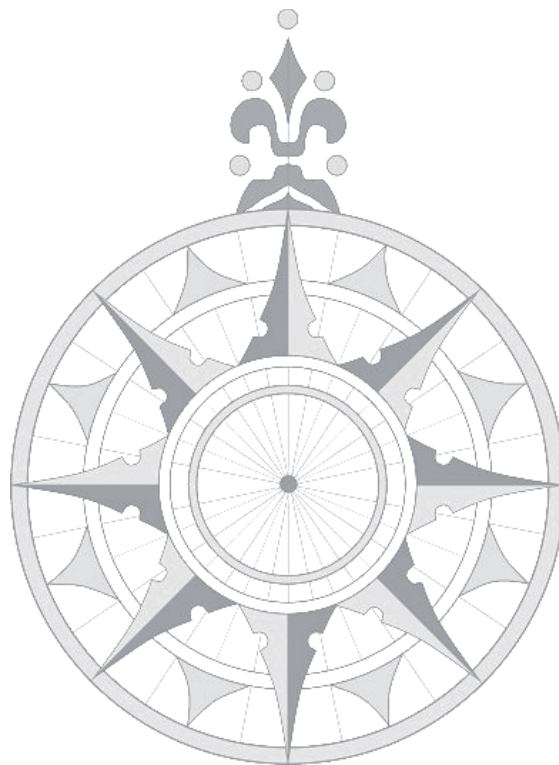


Kurz nachgereicht

Samstag, 17.01.2009

Am späten Nachmittag fuhr ich noch einmal zu Magret und Reiner nach Bredstedt, um ihnen die letzten Sachen aus meinem Koffer vorbei zu bringen. „Hast du schon von Peter und Fiedi gehört?“ fragte mich Magret beim Öffnen der Tür. „Nein, was denn.“ „Fiedi hat heute Morgen angerufen. Peter war los und hat Kontoauszüge geholt. Von dem Datum an, wo wir in Ushuaia am Geldautomat Geld geholt hatten, wurden von Fiedi und Peters Konto ein paar Mal Geld abgehoben von einem Automaten, der in einer ganz anderen Ecke von Argentinien steht. Hast du schon Kontoauszüge geholt?“ „Nein. Ich kann mich aber daran erinnern, dass ich am gleichen Geldautomaten wie Peter Geld abgehoben habe. Allerdings habe ich beim Eingeben meiner Geheimzahl die Tastatur mit meiner Brieftasche abgedeckt.“

Fiedi und Peter hatten an diesem Morgen gleich ihre EC-Karte sperren lassen. Von meinem Konto wurde zum Glück nichts abgehoben, dennoch habe ich meine Karte sicherheitshalber sperren lassen.



Zurückgelegte Entfernungen

Datum	Strecke	Verkehrsmittel	Meilen	Sm	Km
27.12.2008	Leck - Bredstedt	Pkw			19
27.12.2008	Bredstedt - Hamburg	Nord-Ostsee-Bahn			145
27.12.2008	Hamburg - Düsseldorf	Deutsche Bahn			392
27.12.2008	Düsseldorf HBF - Flughafen Düsseldorf	S-Bahn			15
27.12.2008 - 28.12.2008	Düsseldorf, Salvador de Bahia, Ushuaia	Flugzeug, Air Berlin	8.624		
28.12.2008	Flughafen Ushuaia - Kreuzfahrthafen Ushuaia	Bus			5
28.12.2008 - 10.01.2009	Ushuaia, Kap Hoorn, Diego Ramirez, Port Lockroy, Marguerite Bay, Gonzales Videla, Deception Island, Arctowski, Port Stanley, Westpoint Island, Ushuaia	Schiff, MS Marco Polo		2.891	
10.01.2009	Ushuaia, Feuerland Nationalpark, Ushuaia	Bus			50
11.01.2009	Ushuaia - Flughafen Ushuaia	Bus			7
11.01.2009	Ushuaia - El Calafate	Flugzeug, Aerolinias Argentinas	351		
11.01.2009	El Calafate - El Chaltén	Bus			220
13.01.2009	El Chaltén - El Calafate	Bus			220
14.01.2009	El Calafate, Glaciar Perito-Moreno, El Calafate	Bus			53
15.01.2009	El Calafate - Flughafen El Calafate	Bus			53
15.01.2009	El Calafate - Buenos Aires	Flugzeug, Aerolinias Argentinas	1.277		
16.01.2009	Buenos Aires - Frankfurt am Main	Flugzeug, Lufthansa	7.139		
16.01.2009	Frankfurt am Main - Hamburg	Flugzeug, Lufthansa	257		
16.01.2009	Hamburg Flughafen - Mildstedt	Pkw			143
16.01.2009	Mildstedt - Bredstedt	Pkw			23
16.01.2009	Bredstedt - Leck	Pkw			19
			17.648	2.891	1.364
		1 Meile = 1,609344 Km			
		1 Sm = 1,8519543 Km			
		in Km	28.402	5.354	1.364
		Km gesamt			35.120



Der Proviantmeister der MS Marco Polo gibt bekannt:

Während der Fahrt in die Antarktis mit der MS Marco Polo wurden vom 28.12.2008 bis zum 10.01.2009 von den ca. 400 Passagieren folgende Lebensmittel verbraucht:

Milch:	2.200	Liter
Fleisch:	2.200	kg
Salat:	1.100	kg
Fisch:	800	kg
Mehl:	2.200	kg
Bier:	2.100	Liter
Früchte:	1.900	kg
Wein:	950	Flaschen
Eier:	24.000	Stück

Quelle: Transocean Tours

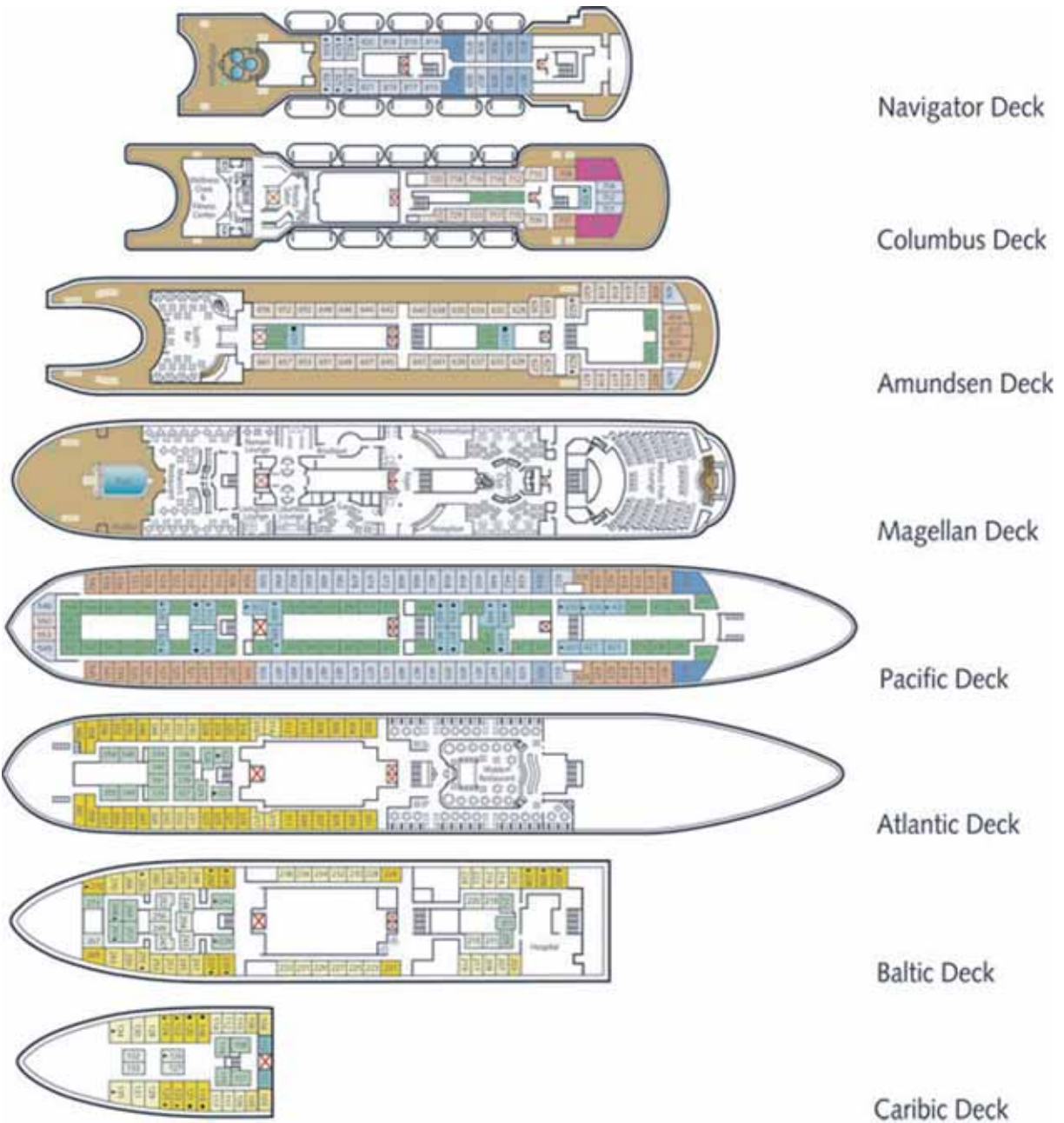


Die MS Marco Polo

Technische Daten und Ausstattung im Überblick

BRZ:	22.080
Länge:	176,3 Meter
Breite:	23,6 Meter
Tiefgang:	8,2 Meter
Eisklasse:	E1 bzw. IC
Reisegeschwindigkeit:	16,5 Knoten
Passagiere:	max. 850
Besatzung:	350
Passagier-Decks:	8
Flagge:	Bahamas
Klasse:	Det Norske Veritas
Kabinenzahl:	425
Suiten:	2 Suiten, 2 Juniorsuiten
Außenkabinen:	292
Innenkabinen:	133
Bordsprache:	deutsch
Renovierungen:	1991-1993 Komplettumbau
Kabinausstattungen:	Klimaanlage, TV, Radio, Telefon, Safe, Föhn, 220 Volt Stromspannung.
Schiffseinrichtungen:	Restaurant, Bistro, Bars & Lounge, Außenpool, Fitness-Center, Joggingpfad, Massage, Schönheits-Salon, Bibliothek, Sauna, Spielzimmer, Boutique, Hospital, 4 Fahrstühle, Stabilisatoren.





Quelle: Transocean Tours

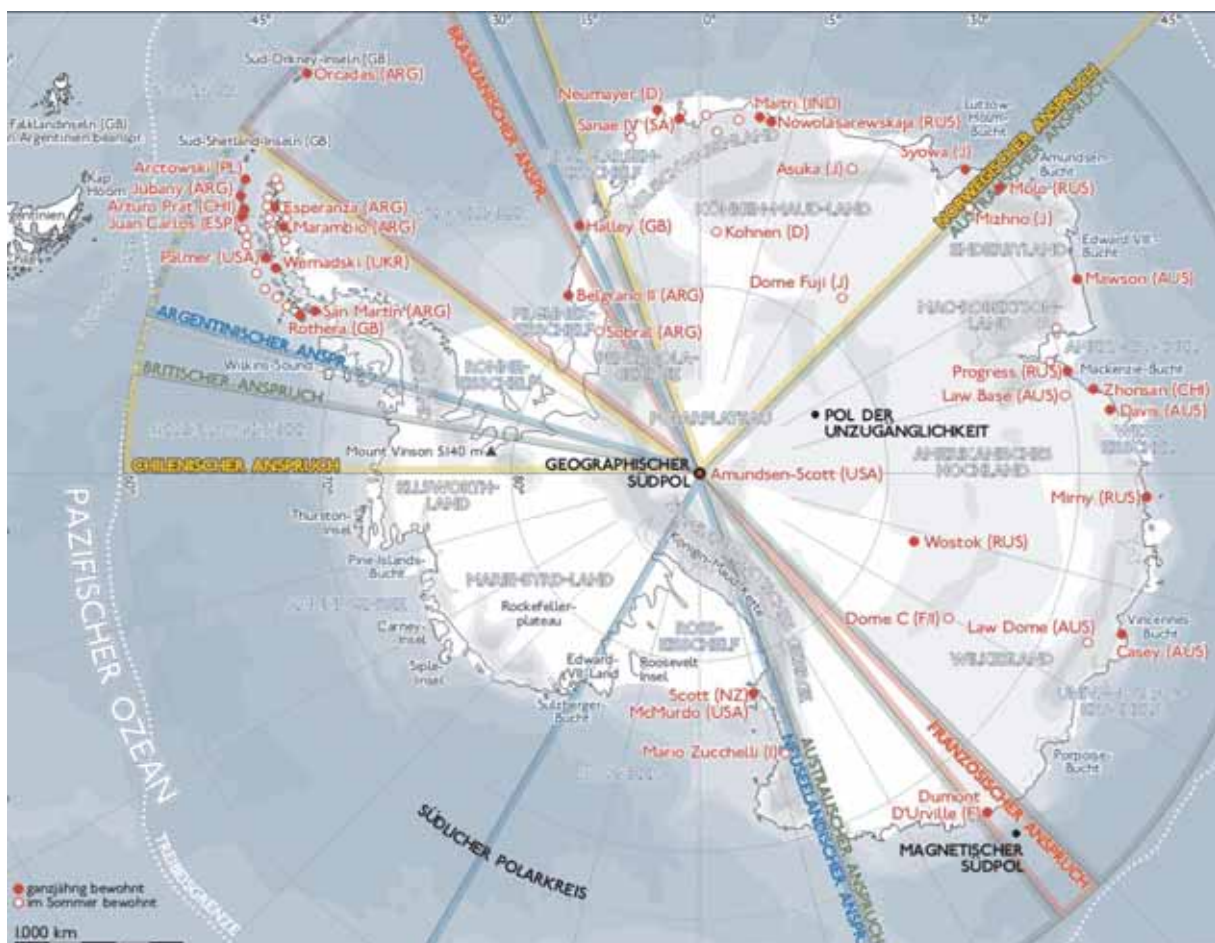


Gebietsansprüche in der Antarktis

Zu aller erst bleibt festzuhalten, dass die Antarktis keinem Staat gehört. Dennoch erheben sieben Staaten Anspruch auf rund 80 % des antarktischen Kontinents und die dazugehörigen Inseln. Dieser Anspruch wird hingegen völkerrechtlich nicht anerkannt. Zu ihren Anspruch geltend machenden Staaten gehören:

- Argentinien (Antártida Argentina),
- Australien (Australian Antarctic Territory, Territorium Heard und McDonaldinseln),
- Chile (Antártida Chilena),
- Frankreich (Terre Adélie),
- Großbritannien (British Antarctic Territory),
- Neuseeland (Ross Dependency),
- Norwegen (Dronning Maud Land)

Ihren Anspruch leiten diese Staaten aus den jeweiligen Entdeckungen ab. Gerade auf der antarktischen Halbinsel kommt es daher speziell zwischen den Staaten Argentinien, Chile und Großbritannien zu Streitigkeiten über die jeweiligen Gebiete, da jeder der drei Staaten gleichzeitig die Territorien der anderen Staaten für sich allein beansprucht. Letztendlich sorgt der Antarktisvertrag dafür, dass es bisher nicht zu ernststen Zwischenfällen im Bezug der Gebietsansprüche innerhalb der Antarktis gekommen ist.



Die gegenwärtigen Aktivitäten in der Antarktis liegen zum großen Teil in der Forschung. Der Grund hierfür liegt in den einzigartigen Möglichkeiten, die die Antarktis in vielen Forschungsbereichen bietet. Aufgrund der hohen Kosten durch die Abgeschlossenheit des Kontinents und des hierdurch entstehenden logistischen Aufwandes konzentriert man die Forschungen allerdings meist auf Forschungsbereiche, in denen der Standort Antarktis entweder zwingend erforderlich ist, wie zum Beispiel biologische und geologische Forschungen, oder für die bessere Bedingungen herrschen als an anderen Orten auf der Erde wie zum Beispiel astrophysikalische oder aeronomische Forschungen. Da bisher noch nicht absehbar ist, wie die Nutzung des antarktischen Kontinents in der Zukunft aussehen wird, bekräftigen viele Nationen durch ihre Präsenz mit wissenschaftlichen Stationen ihre gegenwärtigen oder zukünftigen Ansprüche auf die Ressourcen des Kontinents.

Es gibt an die 80 Forschungsstationen in der Antarktis. Ungefähr die Hälfte davon ist ganzjährig besetzt, während die anderen nur im Sommer genutzt werden.

Stationen außerhalb des Antarktischen Kontinents

Diese liegen auf Inseln zwischen dem 40. und 60. südlichen Breitengrad und auf den Südlichen Orkneyinseln.

Stationsname	Land	Seit	Saison	Index	Ort
Orcadas	Argentinien	1904	Winter	29	Süd-Orkney-Inseln, Isthmus der Laurie-Insel 60°44'S 44°44'W
Bird	Vereinigtes Königreich	1957	Winter	30	Bird Island auf der gleichnamigen Insel vor der Westspitze Süd- georgiens, 54°00'S 38°03'W
Petrel	Argentinien	1953	Winter	28	Dundee-Insel, Kap Welchness, 63°28'S 56°12'W
Gough	Südafrika	1956	Winter	42	Gough-Insel, 40°21'S 9°52'W
Marion	Südafrika	1947	Winter	43	Prince-Edward- Inselgruppe, 46°52'S 37°51'O
Alfred Faure	Frankreich	1964	Winter	31	Crozet-Insel, 46°25'S 51°51'O
Port-aux- Français (PAF)	Frankreich	1951	Winter	51	Kerguelen, 49°21'S 70°13'O
Martin de Viviès	Frankreich	1950	Winter	72	Neu-Amsterdam-Insel, 37°41'S 77°31'O
King Edward Point	Vereinigtes Königreich	1925	Winter	82	Cumberland East Bay, Südgeorgien 54°17'S 36°30'W



Stationen in der Ostantarktis

Die allermeisten Stationen liegen an oder in der Nähe der See, nur sehr wenige im Inneren des Kontinents.

Stationen am Atlantischen Ozean

Diese liegen zwischen Weddell-Meer bis zur Lützw-Holm-Bucht.

Stationsname	Land	Seit	Saison	Index	Ort
Sobral	Argentinien	1965-1968	Sommer	32	auf dem Filchner-Schelfeis 81°04'S 40°31'W
Belgrano II	Argentinien	1979	Winter	33	Nunatak Bertrab, am Weddell-Meer 77°51'S 34°33'W
Halley	Vereinigtes Königreich	1956	Winter	34	Brunt-Eisschelf am Weddell-Meer 75°35'S 26°34'O
Aboa	Finnland	1988/89	Sommer	35	73°03'S 13°25'W
Wasa	Schweden	1988/89	Sommer	45	Königin-Maud-Land 73°03'S, 13°25'W
Georg-von-Neumayer	Deutschland	1981-1992	Winter	37	Ekström Eisschelf (Atka Bay, Weddell-See) 70°39'S 8°22'W
Neumayer-Station II	Deutschland	1993	Winter	37	Ekström Eisschelf (Atka Bay, Weddell-See) 70°39'S 8°15'W
Neumayer-Station III (Fertigstellung voraussichtlich Februar 2009)	Deutschland		Winter	37	Ekström-Eisschelf (Atka Bay, Weddell-See) 70°40,8'S 8°16,2'W
SANAE I-IV	Südafrika	1959	Winter	36	Vesleskarvet (Ahlmann Ridge) 71°40'S 2°51'W
SANAE E-Base	Südafrika	19..	Sommer	38	70°18'S 02°24'W
Troll	Norwegen	1990	Winter	39	Königin-Magarethe-Land 72°0'7"S, 2°32'2"E
Tor	Norwegen	1992	Sommer	40	Svarthamaren, Königin-Magarethe-Land 71°53'20"S 5°9'30"E
Maitri	Indien	1989	Winter	41	Schirmacher Oase 70°46'40"S 11°44'30"E



Nowolasarewskaja	Russland	1961	Winter	44	Schirmacheroase, Königin-Maud-Land 70°46'26"S 11°51'54"E
Asuka	Japan	1970- 1991	Sommer	46	Prinzessin-Ragnhild- Land, Königin-Maud- Land 71°31' S 24°08' E

Stationen am Indischen Ozean südlich von Afrika

Diese liegen zwischen der Lützw-Holm-Bucht bis zum MacKenzie-Meer.

Stationsname	Land	Seit	Saison	Index	Ort
Syowa	Japan	1957	Winter	39	Ongul Island, 69°00'25"S 39°35'01"O
Molodjoschnaja	Russland	1962	Winter	50	Enderbyland, 67°40'S 45°51'O
Mizuho	Japan	1970	Sommer	48	Königin-Maud-Land, Grenzbereich zum Enderbyland, 70°25' S 44°12 E
Mawson	Australien	1954	Winter	32	Holme Bay, Robertsen Land 67°36'S 62°52'O
Sojus	Russland	1982	Sommer	54	Wilkes-Land, 70°35' S, 68°47' E

Stationen am Indischen und Pazifischen Ozean

Diese liegen am Indischen Ozean bis zum Pazifischen Ozean in der Nähe der Datumsgrenze am Kap zum Ross-Meer

Stationsname	Land	Seit	Saison	Index	Ort
Druzhnaya 4	Russland	1987	Sommer	55	Ingrid-Christensen- Küste, Princess- Elizabeth-Land 69°44'9"S, 73°42'6"E
Progress	Russland	1989	Winter	56	Larsemann Hills, Prin- cess Elizabeth Land 69°22'44"S, 76°23'13"E
Law Base	Australien	1986	Sommer	58	Larsemann Hills 69°23'0"S, 76°23'0"E
Zhongshan	China	1989	Winter	57	69°22'16"S, 76°22'11"E
Davis	Australien	1957	Winter	59	Ingrid Christensen Coast, Princess Eliza- beth Land 68°35'S 77°58'O



Mirny	Russland	1956	Winter	61	Davis sea coast 66°33'S 93°01'O
Casey	Australien	1959	Winter	65	Vincennes Bay 66°17'S 110°32'O
Law Dome	Australien	198.	Sommer	66	66°53'0"S, 113°15'0"E
Law Dome Summit	Australien	1986	(Automatische Wetterstation)		66°43'59"S 112°49'59"E
DDU (Dumont d'Urville)	Frankreich	1956	Winter	67	Île des Pétrels Island, archipel de Pointe Géologie 66°40'S 140°01'O

Stationen an der Ross-See

Stationsname	Land	Seit	Saison	Index	Ort
Mario Zucchelli	Italien	1985	Sommer	69	Rossmeer-Gebiet, Viktorialand 74°41'42" S 164°07' O
Scott	Neuseeland	1957	Winter	71	Pram Point, Ross-Insel 77°51'S 166°46'O
McMurdo	USA	1956	Winter	70	Hut Point Peninsula 77°51'S 166°40'O

Stationen im Inneren der Antarktis

Stationsname	Land	Seit	Saison	Index	Ort
Kohnen	Deutschland	2001	Sommer	81	75°00'S 00°04'O
Dome Fuji	Japan	1995	Sommer	47	77°19'S 39°42'O
Amundsen-Scott South Pole	USA	1957	Winter	60	Südpol 89°59'51"S 139°16'22"O
Wostok	Russland	1957	Winter	62	78°28'S 106°52'O
Concordia (Dome C)	Frankreich/Italien	1997	Sommer	63	Dôme C, 75°06'S 123°21'O
Dome C	Frankreich/Italien	2003	Sommer	64	75°06'S 123°23'O

Stationen in der Westantarktis

Die Westantarktis schaut auf den südamerikanischen Kontinent. Ihr Ausläufer, die Antarktische Halbinsel, trennt Atlantik und Pazifik. Wegen der Nähe zu Feuerland und da sie sehr weit nach Norden reicht, ist sie am leichtesten zu erreichen, und Stationen lassen sich hier mit weniger Aufwand betreiben. Hier befinden sich die meisten und auch ältesten Stationen.

Stationen an der Ostküste der Antarktischen Halbinsel am Weddell-Meer



Stationsname	Land	Seit	Saison	Index	Ort
Matienzo	Argentinien	1961	Sommer	76	Nunatak Larsen, 54°58'S 60°08'W
Petrel	Argentinien	1952?	Sommer	28	Cabo Welchness? vgl außerhalb Antarktis?
Signy	Vereinigtes Königreich	1947	Sommer seit 1996	27	Borge Bay, Signy Island, Südliche Orkneyinseln 60°43'S 45°36'W
Esperanza	Argentinien	1952	Winter	23	Punta Foca, bahia Esperanza 63°24'S 56°59'W
Marambio	Argentinien	1969	Winter	25	Marambio-Insel, 64°14'S 56°38'W

Stationen an der Westküste der Antarktischen Halbinsel an der Bellingshausen-See

Stationsname	Land	Seit	Saison	Index	Ort
O'Higgins	Chile	1948	Winter	11	63°19'15"S 57°54'01"W
Luis Risopatron	Chile	19..	Sommer	7	Robert-Insel, Süd- Shetland-Inseln, 62°22'S, 59°40'W
Arturo-Prat- Station	Chile	1947	Winter	8	Greenwich-Insel, 62°30'S 59°41'W
Camara	Argentinien	1953	Sommer	6	Livingston-Insel Süd- Shetland-Inseln, 62°36'S 59°54'W
Pedro Vicente Maldonado	Ecuador	1990	Sommer	79	62°26'S 59°45'W
Decepción	Argentinien	1948	Sommer	5	Isla Decepción, Süd- Shetland-Inseln 62°59'S 60°43'W
Gabriel de Castilla	Spanien	1989	Sommer	80	Deception-Insel, Süd- Shetland-Inseln 62°58'51"S 60°41'00"W
Escudero	Chile	1994	Winter	4	62°11'S 58°58'W
Palmer	USA	1965	Winter	2	64°46'S 64°03' W
Wernadski	Ukraine	1996	Sommer	1	Ehemalige britische Station Faraday Galindez-Insel, Ant- arktische Halbinsel 65°15'S 64°16'W
Brown	Argentinien	1951	Sommer	3	Punta Proa, Bahía Puerto Paraíso 64°52'S 62°54'W



Yelcho	Chile	1963-1966	Sommer	78	Whalers Bay, Deception Island 62°54'S 60°35'W
Melchior	Argentinien	1947	Sommer	77	Melchior Archipel, 64°20'S 62°59'W
Luis Carvajal	Chile	1982	Sommer	75	Adelaide Island 67°46'S 69°55'W
Rothera	Vereinigtes Königreich	1975	Winter	74	Rothera Point, Adelaide Island 67°34'S 68°08'W
Juan Carlos I.	Spanien	1988	Sommer	9	Livingston-Insel Süd-Shetland-Inseln, 62°39'S 60°23'W
San Martín	Argentinien	1951	Winter	73	Barry Islet, San Martin Islet 68°08'S 67°06'W
St. Kliment Ohridski	Bulgarien	1988 (Schutzhütte), 1993	Sommer	21	Livingston-Insel Süd-Shetland-Inseln, 62°38'29"S 60°21'53"W
GGV [Gabriel] González Videla	Chile	1951	Sommer	24	64°49'S 62°52'W
Primavera	Argentinien	1977	Sommer	26	Kap Primavera, 64°09'S 60°58'W

Stationen auf der King-George-Insel

Stationsname	Land	Seit	Saison	Index	Ort
Große Mauer	China	1985	Winter	12	King George Island 62° 13' S, 58° 58' W
Bellingshausen	Russland	1968	Winter	13	Collins Harbor, King George Island 62°11'47"S, 58°57'39"W
Presidente Eduardo Frei Montalva	Chile	1969	Winter	14	King George Island 62° 12' S, 58° 58' W
Artigas	Uruguay	19..	Winter	15	King George Island 62° 11' S, 58° 54' W
König Sejong	Südkorea	1988	Winter	16	King George Island 62° 13' S, 58° 47' W
Dallmann	Deutschland	1994	Sommer	18	Operiert von der argentinischen Station Jubany aus. King George Island 62°14'16"S 58°39'52"W



Arctowski	Polen	1977	Winter	19	Admiralty Bay, King George Island 62° 09' S, 58° 28' W
Comandante Ferraz	Brasilien	1984	Winter	20	King George Island 62° 05' S, 58° 23' W
Jubany	Argentinien	1953	Winter		Caleta Potter, Süd- Shetland-Inseln 62°14'16"S, 58°39'52"W
Machu Picchu	Peru	1989	Sommer	22	Am Ende der Admiralty- bucht 62° 05' S, 58° 28' W

Stand 2004 nach COMNAP, Index ist die von COMNAP vergebene Nummer



Die untergegangene Kultur der Patagonier

Über die Entstehung des Namens Patagonien gibt es mehrere Theorien, die mit der Entdeckungsreise des Seefahrers Ferdinand Magellan im Jahr 1520 zusammenhängen. Die populärste und allgemein bekannteste Version besagt, dass Magellan die Indianer wegen ihrer großen Füße Patagonier nannte. Ihre Füße umwickelten die Patagonier mit Guanakofellen, womit sie riesige Abdrücke hinterließen, die Magellan als Fußabdrücke deutete. Pata heißt im Spanischen tatsächlich Fuß, die Silbe gon hat jedoch keine Bedeutung.

Die zweite Theorie über die Entstehung des Namens Patagonien lieferte Bruce Chatwin in seinem Buch „In Patagonien“. Demnach bedeutet das griechische Wort Patagon „brüllen“ oder „Zähne knirschen“. In dem schon Anfang des 16. Jahrhundert veröffentlichten Ritterroman „Primaleon von Griechenland“ spielt ein brüllendes Ungeheuer eine Rolle, das auch „Großer Patagon“ genannt wird. Chatwin vermutet, dass Magellan dieses Buch kannte. Magellans Chronist Pigafetta behauptete in seinen Aufzeichnungen, die Patagonier brüllten wie Stiere. Somit könnte der Ausruf Magellans „Ha, Patagon!“ durchaus auf diese Weise interpretiert werden.

Heute bezeichnet man als Patagonier die südlichsten Indianerstämme in Südamerika auf dem Gebiet Patagoniens, das heute zu Argentinien und Chile gehört. Die südlichen Gruppen von ihnen, die auf der Insel Feuerland leben, werden auch Feuerländer genannt.

Die Patagonier waren ethnisch nicht einheitlich, sondern setzten sich aus mehreren Stämmen zusammen, die sich in Sprache und Kultur zum Teil deutlich voneinander unterschieden. Insbesondere finden sich deutliche Unterschiede zwischen den Tehuelche, die sich selbst als Menschen aus dem Süden bezeichneten, auf dem Festland und dem Norden Feuerlands sowie den Seenomadenvölkern der Gegend um den Beagle-Kanal. Auch die südlichen Gruppierungen der Het, die den Tehuelche sehr ähnlich waren und im 18. Jahrhundert ihre Kultur übernahmen, wurden zum Teil in die Gruppe der Patagonier eingeschlossen.



Zu den Tehuelche gehörten vier größere Gruppen. Die Gennakenk oder nördlichen Tehuelche wohnten im heutigen Gebiet der westlichen Provinz Buenos Aires und Rio Negro, die Aonikenk in der Gegend des Rio Chubut, und die Selk'nam und Haush im Inneren Feuerlands. Sie jagten mit Pfeil und Bogen Guanakos, Kleinwild und Vögel. Wegen des feuchten Klimas besaßen die Tehuelche kaum Kleidung. Ihre Füße wickelten sie in Guanakofelle. Ihre Körper fetteten sie zum Schutz gegen die Nässe mit Guanakofett ein und gegen die Kälte halfen bei Bedarf Guanakofelle, die um den Körper gewickelt wurden.

Niemand weiß genau, wie viel Tehuelche einst in den riesigen Gebieten Patagoniens lebten. Sicherlich waren es weniger als 10.000 Menschen. Die Berge und Täler der Anden-Kordillere betrachteten sie mit Respekt. Meist wagten sie sich nicht dorthin, denn ihre Jagdbeute lebte in der offenen Steppe. Was jenseits der schroffen Gipfel lag, interessierte sie nicht: „Nie sahen wir von dort Menschen kommen!“, sagten sie.

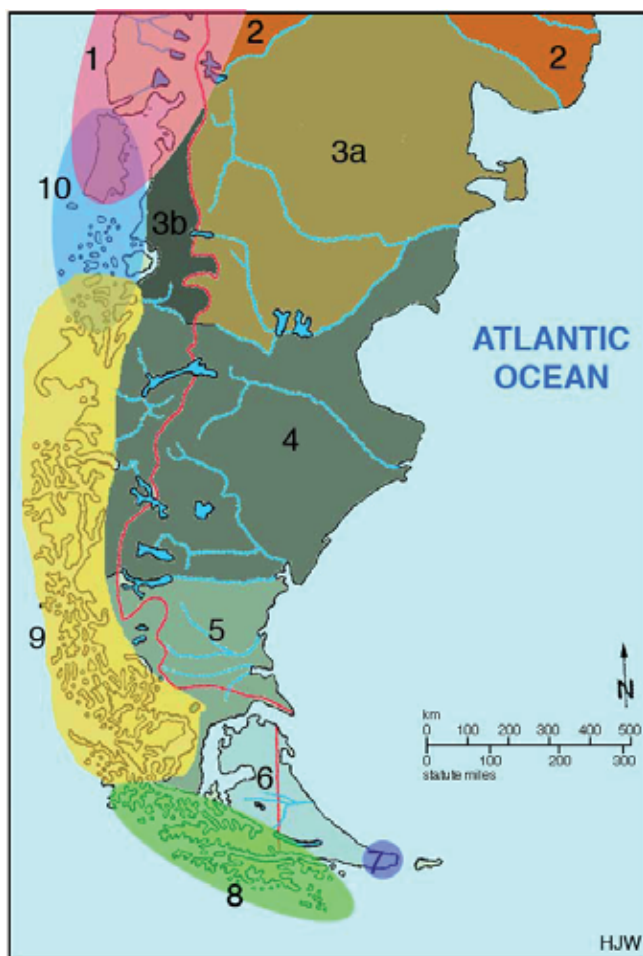


Zu den Seenomadenvölkern gehörten die Yahgan und Alakaluf, die mit Kanus entlang der Küste Feuerlands und der südlichen patagonischen Inseln nomadisierten. Sie lebten vom Fang von Fischen und Robben und vom Sammeln von Vogeleiern und Muscheln.

Trotz der Unterschiede in der Lebensweise gab es auch Vermischungen unter beiden Volksgruppen, insbesondere zwischen den Untergruppierungen der Haush und Yámana.

Während die Tehuelche im Norden Patagoniens zunächst im Zuge der Araukanisierung im 18. Jahrhundert die Sprache und Kultur der Mapuche aus den Anden übernahmen und im 19. Jahrhundert in mehreren Kampagnen vom neuen Staat Argentinien gewaltsam unterworfen wurden. Verfolgt wurden die Feuerlandindianer Ende des 19. Jahrhunderts von Goldsuchern und Schafzüchtern. Durch eingeschleppte Krankheiten und systematischen Genozid durch europäische Einwanderer wurden sie fast vollständig ausgerottet. Zum Aussterben der Ona als ethnischer Einheit trug auch die Praxis bei, ihnen die Kinder weg zu nehmen und diese in Schulen als kulturelle „Weiße“ aufwachsen zu lassen. Die Nachfahren der letzten Yaghan, Alakalufen, Ona und Kawesqar sind in der nichtindianischen Bevölkerung Feuerlands aufgegangen.

Die folgende Karte zeigt die Verbreitung der Ureinwohnerstämme vor dem Eintreffen der Europäer im 17. Jahrhundert.



1. Mapuche

Die Mapuche mischten sich mit den Amerind Menschen aus dem Norden im 18. Jahrhundert. Sie stehen nicht im direkten Zusammenhang mit der Urbevölkerung im Süden.

Patagonier

Pampasmenschen

2. Puelche (Guennakin)

Tehuelche

3a. Künün-aGüna (Nord-Tehuelche)

3b. Küwach-aGüna (Berg-Tehuelche)

4. Mecharnuekenk (nördliche Süd-Tehuelche)

5. Aonikenk (südliche Süd-Tehuelche)

Feuerlandindianer

6. Ona (Selk'nam)

7. Haush (Manek'enk)

8. Yaghan (Yanama)

9. Kawesqar (Alakaluf)

10. Chono (ausgestorben zwischen dem 18. und 19. Jahrhundert)



Auf dem Weg nach Terra Australis

Historische Daten der Antarktis

- 1526 Wahrscheinlich hat Francisco de Hoces als Kommandant einer Karavalle als erster Europäer das Südpolarmeer gesehen. Er wurde, beim Versuch die Magellan-Straße zu durchqueren, weit vom Wind in den Süden abgetrieben.
- 1599 Jacob Mahu leitete 1598 eine Expedition, deren Ziel es war, durch die Umrundung Südamerikas zu den Gewürzinseln zu gelangen. Nachdem der Kommandant noch vor der Magellan-Straße starb, übernahm Dirck Gerritz Pomp das Kommando über die Blijde Booschap. Auch er wurde vom Wind weit in den Süden getrieben. Bei 64° Süd machte er eine bergige Küste aus. Damit gilt Pomp als der Entdecker der Südshatlandinseln und somit als erster Europäer, der eine zum antarktischen Kontinent gehörende Landmasse entdeckt hat.
- 1603 Gabriel de Castilla startete von Valparadiso aus, um Angriffe holländischer Piraten abzuwehren. Auch er soll in Gewässer südlich der Drakepassage gelangt sein und Land am Horizont ausgemacht haben.
- 1773 Auf seiner Weltumsegelung von 1772 – 1775 suchte auch James Cook nach dem legendären Terra Australis. Er erreichte möglicher Weise die Antarktis, konnte aber wegen des Nebels und großer Eismassen kein Land sichten.
- 1819 1819 entdeckte William Smith die südlichen Shetlandinseln. 1820 kehrte er zusammen mit Edward Bransfield in die Antarktis zurück.
- 1820 Der für Russland fahrende Fabian von Bellinghausen will 1820 als Erster den antarktischen Kontinent entdeckt haben. Es ist jedoch zweifelhaft, ob Bellinghausen nur Eis- oder tatsächlich die lang gesuchten Landmassen zu Gesicht bekam. Im gleichen Jahr nahm Edward Bransfield für England die King-Georg-Insel in Besitz. Er erforschte die südlichen Teile des antarktischen Meeres und stieß dabei auf Tower Island und Ohlin Island. Am 30.01.1820 entdeckte er mit der Trinity-Halbinsel den nördlichsten Teil der antarktischen Halbinsel. Ebenfalls sind ihm die Entdeckung der Elephant Island und Clarence Island. Die Entdeckung der Antarktis durch Bransfield wurde von Russland und den USA angezweifelt, da sie gemäß Logbucheintrag nur drei Tage nach der Entdeckung durch Bellinghausen erfolgte. Am 17.11.1820 sichtete erstmals der US-amerikanische Robbenjäger Nathaniel Palmer den antarktischen Kontinent.
- 1821 Am 02.02.1821 soll der US-amerikanische Robbenjäger John Davis als Erster Mensch einen Spaziergang auf Antarktika unternommen haben. Historiker bezweifeln jedoch diesen Anspruch.
- 1901 1901 brach Otto Nordenskjöld zu seiner schwedischen Antarktisexpedition auf. Nach Zwischenhalt in Buenos Aires stieß sein Schiff Antarctic bis an die Packeisgrenze vor, ließ dort Nordenskjöld und fünf Männer auf Snow Hill Island zurück, worauf sie nach Norden zurückkehrte und die Expedition im nächsten Frühjahr wieder abholen sollte. Das Schiff blieb allerdings auf dem Rückweg im Packeis stecken und sank am 12. Februar 1903. Kapitän Carl Anton Larsen brachte sich mit 16 Mannschaftsmitgliedern auf der Pauletinsel in Sicherheit. Gerettet wurden die Männer vom argentinischen Schiff Uruguay, im Dezember 1903 kehrte man nach Buenos Aires zurück. Die Expedition wurde als wissenschaftlicher Erfolg angesehen



- und brachte Nordenskjöld zwar großen Ruhm ein, stürzte ihn privat jedoch in tiefe Schulden.
- Anfang August 1901 begann der Brite Robert Falcon Scott seine erste Polar-expedition.
- 1902 Am 03.01.1902 Überquerte Scotts Schiff Discovery den Südpolarkreis. Er erreichte als Erster das Ross-Schelfeis und unternahm als Erster zusammen mit Ernest Shackleton eine Ballonfahrt in der Antarktis.
- Der deutsche Polarforscher Erich von Drygalski entdeckt bei der ersten deutschen Südpolarexpedition von 1901 – 1903 das Kaiser-Wilhelm-II.-Land und den Gausberg.
- 1911 Am 04.10.1911 startete der deutsche Wilhelm Filchner mit dem Expeditionsschiff Deutschland in Richtung Südpol. Er entdeckte mit dem Filchner-Ronne-Schelfeis in der Weddellsee das zweitgrößte Schelfeis der Antarktis.
- Von 1911 – 1912 leitete der Norweger Roald Amundsen eine antarktisexpedition deren Ziel es war, als erste Nation den Südpol zu erreichen. Am 14.12.1911 erreichte er zusammen mit 4 weiteren Norwegern den Pol.
- 1912 Am 18.01.1912 traf Robert Falcon Scott zusammen mit seinem Fünf-Mann-Team am Südpol ein. Auf dem Rückweg kamen alle Expeditionsteilnehmer nicht weit vom nächsten rettenden Versorgungscamp an Unterernährung und Erfrierungen ums Leben.

Historische Daten der Falklandinseln

- 1592 Erste Sichtung der Inseln durch John Davis, Kapitän auf der Desire.
- 1690 Erste Landung durch John Strong, Kapitän der Welfare. Der Kanal zwischen den beiden Hauptinseln wird nach Viscount Falkland, dem Schatzmeister der Royal Navy benannt.
- 1764 Louis Antoine de Bougainville gründet Fort Saint Louis auf Ost-Falkland.
- 1765 Flottenadmiral John Byron landet ohne Kenntnis der französischen Siedlung auf Saunders Island im Westen der Falklands und nimmt die Falklands für die englische Krone in Besitz.
- 1766 Kaptiän John MacBride gründet die britische Siedlung Port Egmont auf Saunders Island. Die französische Siedlung Fort Saint Louis wird an Spanien verkauft und von diesen in Puerto de la Soledad umbenannt.
- 1770 Die Spanier vertreiben die Briten aus Port Egmont.
- 1771 Großbritannien übt massiven politischen Druck auf Spanien aus und erhält Port Egmont zurück.
- 1774 Aus ökonomischen Gründen geben die Briten Port Egmont auf, hinterlassen aber eine Inschrift, in der die Falklands als Teil des Empires deklariert werden.
- 1811 Die Spanier verlieren zunehmend an Einfluss in Südamerika und ziehen sich aus Puerto de la Soledad zurück.
- 1816 Argentinien erklärt seine Unabhängigkeit von Spanien.
- 1826 Unter Louis Vernet, einem in Argentinien eingebürgerten Franzosen deutscher Abstammung, wird Puerto de la Soledad erneut besiedelt.
- 1829 Argentinien ernennt Vernet zum Gouverneur der Falklands und von Feuerland und erhebt Anspruch auf diese Gebiete als Rechtsnachfolger Spaniens. Großbritannien protestiert und erneuert seinen Souveränitätsanspruch.



- 1831 Vernet beschlagnahmt 3 amerikanische Schiffe, die Robbenjagd auf den Falklands betreiben. Das amerikanische Kriegsschiff Lexington zerstört daraufhin Puerto de la Soledad, die Siedler werden vertrieben.
- 1833 Kapitän Onslow übernimmt Port Louis (das ehemalige Fort) und nimmt die Falklands erneut für Großbritannien in Besitz. Seitdem befinden sich die Falklands unter britischer Verwaltung (mit Ausnahme einer 10-wöchigen Unterbrechung 1982).
- 1845 Der Hauptsitz der Inseln wird von Port Louis nach Stanley, vormals Port Jackson, verlegt.
- 1914 Im ersten Weltkrieg wird ein deutsches Flottengeschwader unter Admiral Graf von Spee bei den Falklands vernichtend von den Briten geschlagen.
- 1965 Auf Initiative Argentiniens verabschieden die Vereinten Nationen die Resolution 2065, in der Argentinien und Großbritannien aufgefordert werden, über eine friedliche Lösung der Gebietsansprüche zu verhandeln, was anschließend auch geschieht.
- 1982 Am 2. April besetzen die Argentinier die Falklands. Großbritannien antwortet mit der Entsendung einer Task Force, um die Falklands zurückzuerobern. Argentinien kapituliert am 14. Juni.
- 1990 Die diplomatischen Beziehungen zwischen Argentinien und Großbritannien werden wieder aufgenommen.
- 1999 Am 14. Juli wird ein Vertrag unterzeichnet, in dem die Beziehungen zwischen den Falklands und Argentinien neu geregelt werden. Der Vertrag soll in erster Linie das Vertrauen zwischen Argentinern und Falkländern wieder herstellen.

Historische Daten Feuerlands

- 1520 Im Oktober 1520 entdeckte als erster Europäer Ferdinand Magellans die nach ihm benannte Magellanstraße, die mit drei Schiffen auf dem Weg zu den Gewürzinseln (Molukken) durchfuhr. Der von ihm während der über 20 Tage dauernden Passage beobachtete Schein der Lagerfeuer der Ureinwohner gab der Inselgruppe den Namen. Magellan selbst nannte den Seeweg Estreito de Todos los Santos (Allerheiligenstraße).
- 1577 - 1580 Als Francis Drake im Zuge seiner Weltumsegelung in nur 16 Tagen die Magellanstraße durchschiffte, wurde der spanischen Krone sehr rasch die Bedeutung der Sicherung dieses Seeweges gegen holländische, englische und französische Piraten klar.
- 1615 Niederländische Freibeuter umsegelten unter Willem Cornelisz Schouten Feuerland und entdeckten dabei die Staaten-Insel, sowie die Passage um das Kap Hoorn.
- 1769 James Cook steuerte auf seiner Weltumsegelung zu Neujahr 1769 Kap Hoorn an.
- 1826 – 1836 Die ersten intensiveren Untersuchungen Feuerlands und Patagoniens, die auch kartographische und hydrographische Erfassungen insbesondere der Küstenlinie Südpatagoniens und Feuerlands beinhalteten, stellten die beiden englischen Expeditionen unter Philip Parker King und Robert Fitz Roy dar.
- 1880 – 1910 Neben den hervorragenden Möglichkeiten zur Schafzucht rückte Feuerland durch Goldfunde ins Zentrum der Interessen. Schon 1879 hatte der Leutnant der chilenischen Marine, Ramón Serrano Montaner während seiner Expedition Feuerland Gold an der Nordwestküste gefunden. Innerhalb von zwei Jahren wurden über 100 Claims im Gebiet der Sierra Boquerón abgesteckt. Schon bald darauf betrieben finanzkräftige Investoren die Ausbeutung bzw. verliehen Konzessionen. Das Gold wurde über Mittelsmänner an Handelshäuser in Punta Arenas verkauft, die



wiederum die Märkte von Santiago de Chile, Montevideo und Europa belieferten. Aber schon um 1890 gingen die Goldfunde stark zurück. Trotzdem arbeiteten 1898 noch immer mehr als 200 Männer, einige von ihnen bis weit in das 20. Jahrhundert hinein.

Im Zuge der dauerhaften Besiedelung der Region um Punta Arenas und des einsetzenden Handels mit Tierhäuten erkundeten immer mehr weiße Jäger die Kanäle und Buchten Feuerlands auf der Suche nach begehrten Fellen. Von europäischen Immigranten eingeschleppte Krankheiten und eine rigorose Verdrängungspolitik führten schließlich dazu, dass 1910 die indianische Urbevölkerung fast ausgerottet wurde.

Historische Daten Patagoniens

- 1520 Mit dem Entdecker Ferdinand Magellan, erhielt Patagonien seinen Namen. Den einheimischen Tehuelche-Indianer, denen er während seiner Überwinterung im Jahre 1520 in der Region Feuerland begegnete, veranlassten ihn wahrscheinlich aufgrund ihrer großen Statur dazu, ihnen den Namen patagones zu geben.
- 1782 Der Lago Viedma wurde vom Spanier Antonio de Viedma während seiner Expedition entdeckt.
- 1852 – Am 31.05.1852 wurde in Buenos Aires Francisco Pascasio Moreno geboren. Schon während seiner Kindheit ist sein Wissensdurst kaum zu stillen. In zahlreichen Expeditionen erforschte er insbesondere Patagonien und dessen Ureinwohner, Flora und Fauna. „Perito“ heißt im Spanischen „Sachverständiger“, eine Amtsbezeichnung, die er während der Grenzvermessung von Chile und Argentinien erhielt, an deren exakten Vermessung bzw. Festlegung er maßgeblich beteiligt war. Am 22.02.1919 starb Perito Moreno in Buenos Aires.
- 1873 Entdeckt wurde der Lago Argentino vom Seemann Valentin Filberg, der an den See kam. Er hielt ihn jedoch für den Lago Viedma, der fast 100 Jahre zuvor entdeckt wurde. Am 15. Februar 1877 kamen Francisco P. Moreno und Carlos Moyano an den See. Moreno, der Namensgeber des gleichnamigen Gletschers, gab ihm den Namen „Lago Argentino“.
- 1937 Gründung des Parque Nacional Perito Moreno. Er umfasst eine Fläche von 1150 km² und liegt durchschnittlich 900 Meter über dem Meer. Für Touristen ist nur ein Drittel des Parks zugänglich, der übrige Teil ist der Forschung vorbehalten.
- 1930 – Zwischen 1930 und 1970 boomte anfangs das Geschäft mit der Wolle, doch später sank der Preis, auf zuletzt etwa 0,75 € pro kg.
- 1952 Erstbesteigung des Fitz-Roy durch Lionell Terray und Guido Magnone.
- 1959 Die Erstbesteigung soll am 30. Januar 1959 durch den Italiener Cesare Maestri und den Österreicher Toni Egger über die Nordwand erfolgt sein. Beim Abstieg verunglückte Egger tödlich durch eine Eislawine. Da seine Kamera das Gipfelfoto enthielt und verloren ging, konnte Maestri nie beweisen, dass er tatsächlich den Gipfel erreicht hatte. Viele Bergkameraden bezweifelten seine Schilderungen und somit galt der Cerro Torre weiterhin als unbestiegen.
- 1970 Der Vulkan Cerro Hudson brach aus. Viele Gauchos und die dort lebenden Bauern mussten ihre Farmen aufgeben.
- 1974 Die erste anerkannte Besteigung des Cerro Torre fand 1974 durch eine von Casimiro Ferrari geleitete Expedition statt.



- 1981 Der Parque Nacional Los Glaciares wird durch die UNESCO in die Welterbeliste aufgenommen.
- 1998 Die Grenzziehung am Fitz-Roy-Massiv bis zum Cerro Daudet ist zwischen Chile und Argentinien umstritten. Eine gemeinsame Grenzkommission einigte sich am 16. Dezember 1998, die Grenzziehung in diesem Gebiet zu vertagen, wobei der Cerro Fitz Roy als Anfangspunkt in Norden und der Cerro Daudet als Endpunkt im Süden festgelegt wurde.



Die Macht der Evita Perón

Schon zu Lebzeiten war Evita Perón ein gefeierter Mythos. Auch ohne Staatsamt beeinflusste sie die Politik ihres Mannes Juan Peróns.

Ein uneheliches Baby wie Eva, geboren am 7. Mai 1919, hat in dem winzigen Dorf nahe Buenos Aires nicht viele Chancen. Zusammen mit ihren vier Geschwistern wächst sie in erbärmlichen Verhältnissen auf. Doch Eva, genannt Evita (kleine Eva), hat bereits als Kind einen unbändigen Ehrgeiz und das Ziel, berühmt zu werden. Mit 15 geht das schlaksige, brünette Mädchen nach Buenos Aires, um dort eine Karriere als Schauspielerin zu starten.

Bis auf kleinere Engagements in mäßigen Stücken und zwei noch schlechteren Filmen bleibt sie jedoch erfolglos. Evita lebt in heruntergekommenen Hotels und verdient ihr Geld hauptsächlich mit zweifelhaften Jobs in Nachtclubs. Doch sie arbeitet systematisch an ihrer Zukunft. Sie blondiert ihr Haar und sucht sich die Liebhaber nach deren Einfluss aus. Diese Affären bringen ihr tatsächlich Glück. Evita spricht Hörspiele für verschiedene Radiostationen und bekommt einige Zeit später eine eigene Sendung, mit der sie in Buenos Aires bekannt wird.

Anfang 1944, Evita ist 24, lernt sie auf einer Wohltätigkeitsveranstaltung den ehrgeizigen konservativen Kriegsminister Juan Perón kennen. Sie ahnt ihre Chance. Fest entschlossen, unentbehrlich für den Politiker zu werden, spannt sie ihn noch am selben Abend seiner Begleiterin aus.



Bald wirbt Evita in ihrer einstündigen täglichen Radio-Show leidenschaftlich für das politische Programm Peróns, der mehr soziale Gerechtigkeit und eine unabhängige, starke Wirtschaft fordert. „Ich habe mich fanatisch Perón und seinen Idealen verschrieben“, sagt sie später oft, „ohne Fanatismus kann man nichts vollbringen.“ Ihre emotionsgeladene Sendung begeistert vor allem das einfache Volk, das Evita als "eine von uns" anerkennt. Die Arbeiter erheben sie zum Idol, sie akzeptieren sie - und mit ihr auch die politischen Ziele Peróns.

Wie mächtig Evita geworden ist, zeigt sich im Oktober 1945, als Perón bei einem Putsch verhaftet wird. Evita organisiert einen beispiellosen Protestmarsch, an dem mehr als 200.000 Menschen teilnehmen. Aus Angst vor einem Bürgerkrieg geben die Putschisten nach und lassen Perón frei. Am nächsten Tag heiratet er Evita. Sechs Monate später wird Perón zum Präsidenten gewählt.

Die feine Gesellschaft von Buenos Aires verachtet die Präsidentengattin wegen ihrer Herkunft und ihrer Geltungssucht, doch scheint Evita am Ziel ihrer Träume. Sie gibt Millionen Dollar für Luxusroben und Schmuck aus - woher das Geld kommt, bleibt ihr Geheimnis.



Als First Lady steigt auch ihr politischer Einfluss. Obwohl sie nie ein offizielles Staatsamt annimmt, kann sie für die Argentinierinnen 1947 das Frauenwahlrecht durchsetzen. Politisch gibt sich das kinderlose Präsidentenpaar sozial, doch Juan und Evita herrschen wie Diktatoren. Schlüsselpositionen besetzen sie mit Vertrauensleuten, lassen politische und gesellschaftliche Gegner gnadenlos von einer Geheimpolizei bespitzeln und verfolgen, die Pressefreiheit wird aufgehoben. Wegen Evitas außergewöhnlichen sozialen Engagements stehen die Armen trotz allem hinter ihr, während die Opposition gegen Juan Perón wächst.

Als Evita 1951 an Gebärmutterhalskrebs erkrankt, sitzen Hunderte von Frauen tagelang vor ihrer prachtvollen Residenz in Buenos Aires und beweinen die Volksheldin. Am 26. Juli 1952 stirbt Eva Perón.

Drei Jahre später wird Präsident Perón gestürzt und flieht ins Exil. Die jahrelang unterdrückten Anti-Peronisten vernichten nahezu jede Erinnerung an Evita. Ihre Bilder, Bücher und persönlichen Papiere werden öffentlich verbrannt, die Denkmäler eingerissen.



Flora und Fauna

Die folgenden Tiere und Pflanzen haben wir auf unserer Reise sehen können.

Pinguine

Adéliepinguin

Größe: Ca. 70 cm
Gewicht: 5 – 6 kg
Merkmale: Oberkopf, Wangen und Kehle schwarz, Rücken bläulichschwarz, Körperunterseite weiß, weiße Augenringe, schwarzer Schnabel
Nahrung: Krill
Verbreitungsgebiet: Überwinterung auf dem Meereis, im Sommer an den Küsten des antarktischen Kontinents und auf den vorgelagerten Inseln



Eselspinguin:

Größe: Ca. 70 – 80 cm
Gewicht: 6 kg
Merkmale: Körperunterseite weiß, Rücken, Kopf und Kehle schwarz, zwei weiße Flecken oberhalb der Augen, die über dem Kopf miteinander verbunden sind, Schnabel orangerot und schwarz, Füße leuchtend orange, Laute erinnern an Eselsgeschrei.
Nahrung: Krill und kleinere Fische
Verbreitungsgebiet: Antarktische Halbinsel bis zum 65. Breitengrad, Südgeorgien und Falklandinseln



Felsenpinguin

Größe: Ca. 50 cm
Gewicht: 3 kg
Merkmale: Körperunterseite weiß, Rücken, Kopf und Kehle schwarz, schwefelgelber Strich oberhalb der roten Augen, dahinter stehen die Schmuckfedern weit ab, roter Schnabel
Nahrung: Tintenfisch
Verbreitungsgebiet: Gemäßigtes Klima rund um die Antarktis



Königspinguin

- Größe: Ca. 75 – 95 cm
Gewicht: 15 kg
Merkmale: Körperunterseite weiß, Rücken Blaugrau und zum Kopf hin Schwarz, orangefarbene Halsflecken und Kehle. Schwarz und Orange farbener Schnabel.
Nahrung: Krill, kleinere Fische, Tintenfische
Verbreitungsgebiet: Vorwiegend auf den subantarktischen Inseln, Südgeorgien, Macquarie-Insel, Heard-Insel, Kerguelen, Prinz-Edward-Inseln, französische Crozetinseln, Falklandinseln, Isla de los Estados.



Zügelpinguin

- Größe: Ca. 50 – 60 cm
Gewicht: 4 – 5 kg
Merkmale: Oberkopf und Rücken schwarz, Kehle, Hals und Körperunterseite weiß, einen Schwarzen Kinnriemenstrich.
Nahrung: Krill
Verbreitungsgebiet: Westküste der antarktischen Halbinsel und den vorgelagerten Inseln, südlich nur bis zur Insel Anvers im Palmerarchipel.



Vögel:

Anden-Kondor

- Größe: Körperlänge 1,10 m, Flügelspannweite bis zu 3,20 m
- Gewicht: 12 kg
- Merkmale: Flughöhe bis zu 7.000 m, Alter bis zu 70 Jahren, obere Gefiederhälfte Weiß, sonst Schwarz bis Dunkelbraun, Halskrause ist flaumig und Weiß, das Männchen hat einen fleischigen Kamm auf dem Scheitel und blaue Augen, das Weibchen hat rote Augen.
- Nahrung: Aas, allerdings kommt es vor, dass der Anden-Kondor durch heftige Flügelschläge versucht, Kühe, Ziegen und Schafe an Berghängen zum Absturz zu bringen.
- Verbreitungsgebiet: Von Venezuela entlang der Anden bis nach Patagonien



Antarktis-Skuja

- Größe: Körperlänge 50 – 58 cm, Flügelspannweite 1,00 m – 1,40 m
- Gewicht: 4 – 5 kg
- Merkmale: Braunes Gefieder, auf den Flügelunterseiten heller werdende Flügelspitzen.
- Nahrung: Fische, kleinere Meeresvögel und Pinguinküken.
- Verbreitungsgebiet: Feuerland, Falklandinseln, Neuseeland und die äußersten Inseln der Antarktis.



Falklanddampfschiffente

- Größe: Körperlänge von 61 – 74 cm
- Gewicht: 3,5 – 4,5 kg
- Merkmale: Flugunfähig. Das Männchen ist am Körper mit Ausnahme des weißen Bauches und eines weißen Spiegels an den Schwingen dunkel befiedert, der Kopf trägt graue Federn, der Schnabel ist orange gefärbt und trägt eine schwarze Spitze. Beim Weibchen ist der Schnabel im Gegensatz dazu gelb.
- Nahrung: Gräser und Wasserpflanzen
- Verbreitungsgebiet: Falklandinseln



Falkland-Karakara

- Größe: Körperlänge 58 – 63 cm, Flügelspannweite 40 – 42 cm
- Gewicht: 1,3 – 1,7 kg
- Merkmale: Weitestgehend dunkelbraun bis Schwarz mit einer weißen Streifung, rötlich braunen bis zimtfarbene Bauchfärbung, bläuliche Färbung des Oberschnabels, der zur Spitze hin gelb wird, Beine leuchtend gelborange.
- Nahrung: Küken, Mäuse
- Verbreitungsgebiet: Falklandinseln und vorgelagerte Inseln Feuerlands



Kapsturmvogel

- Größe: Körperlänge ca. 36 cm, Flügelspannweite ca. 89 cm
- Gewicht: 250 – 300 g
- Merkmale: Kopf, Kinn, Halsseite und Rücken Schwarz, kurzer, runder, schwarzer Schwanz, weißschwarze Zeichnung auf den Flügeloberseiten
- Nahrung: Krill und Aas
- Verbreitungsgebiet: Südliche Ozeane, Humboldtstrom, Westküste Südamerikas, Benguelastrom, afrikanische Westküste



Magellangans

- Größe: Körperlänge von 60 – 65 cm
- Gewicht: 3 kg
- Merkmale: Das Männchen hat ein weißes Kopf-, Brust- und Bauchfederkleid, das restliche Gefieder ist Grau, Füße sind dunkelgrau bis Schwarz. Das Weibchen hat ein braungraues Gefiederkleid, die Füße sind orange bis Gelb.
- Nahrung: Gräser
- Verbreitungsgebiet: Küsten von Feuerland, Chile, Patagonien und auf den Falklandinseln



Magellanspecht

Größe: 36 – 38 cm
Gewicht: 275 – 360 g
Merkmale: Schwarzes Gefieder, weiße Flügel-
spitzen, Männchen haben einen feuer-
roten Kopf, Weibchen haben einen
schwarzen Kopf mit einem roten
Strich.

Nahrung: Larven
Verbreitungsgebiet: Chilenisches und argentinisches Pa-
tagonien



Scheidenschnabel

Größe: Körperlänge 40 – 45 cm
Gewicht: 2,5 – 3,5 kg
Merkmale: Weißes Gefieder, um die Augen bis
zum Schnabel ohne Gefieder, schwarze
Schnabelspitze

Nahrung: Schnecken, kleine Krebse, Fische,
Eier, Pinguinküken, Seetang
Verbreitungsgebiet: Küsten der Antarktis und das sub-
antarktische Festland



Schwarzbrauenal- batros oder Mol- lymauk

Größe: Körperlänge von 80 – 83 cm, 63 cm
hoch, Flügelspannweite bis zu
2,45 m

Gewicht: 9 kg
Merkmale: Schwarze Flügel, schwarzer Strich
über den Augen, sonst weißer Körper,
orangefelber Schnabel

Nahrung: Tintenfische, Krebse, Krill
Verbreitungsgebiet: Inseln rund um die Antarktis, Kap
Hoorn, Falklandinseln, Südgeorgien,
Neuseeland, Campbell-Inseln



Smaragdsittich, Austral Parakeet oder Cachaña

Größe: Körperlänge von 35 cm
Gewicht: 1,5 – 2 kg
Merkmale: Smaragdgrünes Gefieder, oberhalb
des Schnabels rot gefärbtes Gefieder,
bewohnt alte Baumhöhlen

Nahrung: Beeren, Samen, Larven und Käfer
Verbreitungsgebiet: Neuseeland, Australien Feuerland und
Patagonien



Wale:

Buckelwal

Größe:	12 – 15 m
Gewicht:	25 – 30 t
Merkmale:	Oberseite schwarz, Unterseite bis an die Flanken weiß bis Schwarz, Körper ist von Seepocken befallen, Rückenfinne vergleichsweise klein, große Brustflossen
Nahrung:	Krill und kleine Fische
Verbreitungsgebiet:	Alle Ozeane



Commerson-Delphin, Jacobita oder Tonina

Größe:	1,35 – 1,65 m
Gewicht:	35 – 85 kg
Merkmale:	Schwarzer Körper und Schwanz sind durch eine weiße Bauchbinde getrennt, die Kehle ist ebenfalls weiß.
Nahrung:	Tintenfisch, Krill und Fische
Verbreitungsgebiet:	Küste Argentiniens, Falklandinseln, Magellan-Straße, Kerguelen



Südlicher Zwergwal oder Minkwal

Größe:	8 – 10 m
Gewicht:	Bis 10 t
Merkmale:	Oberseite Schwarz bis Dunkelgrau, Unterseite weißlich, weißen Band auf den Flippers, stark nach hinten gekrümmter Finne.
Nahrung:	Krill, Fisch und Tintenfisch
Verbreitungsgebiet:	Alle Ozeane vom Äquator bis zur Antarktis



Landsäugetiere:

Guanako

- Größe: Kopfrumpflänge von 1,20 – 2,20 m, eine Schulterhöhe von 1,20 m
- Gewicht: 100 – 120 kg
- Merkmale: Fell ist wollig und dicht; oberseits hellbraun und unterseits weiß, Gesicht schwarz gefärbt
- Nahrung: Gräser
- Verbreitungsgebiet: Die Anden sowie die Pampa in Peru, Ecuador, Bolivien, Chile und Argentinien



Pflanzen:

Bartflechte

- Latein: Usnea
- Größe: Bis zu 1 m
- Merkmale: Wird auch als Baumbart bezeichnet, graue oder grünliche Färbung, Zeichen von besonders reiner Luft.
- Verbreitungsgebiet: Weltweit



Bült- oder Tussockgras

- Latein: Poa flabellata
- Größe: 2 – 3 m
- Merkmale: Wächst in kreisrunden Büscheln mit einem Durchmesser von bis zu 50 cm.
- Verbreitungsgebiet: Feuerland und Falklandinseln



Calafate-Strauch oder Buchsblättrige Berberitze

- Latein: Berberis buxifolia
- Größe: Bis zu 3 m
- Merkmale: Immergrüner Strauch, mit Dornen besetzt, schwarzblaue Beeren.
- Verbreitungsgebiet: Feuerland und Patagonien



Diddle-dee

Latein: *Empetrum rubrum*
Größe: 1 – 2 cm
Merkmale: Mehrjähriger Zwergstrauch, typisches Hochmoor-Gewächs, blüht im Oktober und bildet kleine rote Früchte.
Verbreitungsgebiet: Falklandinseln, Feuerland und Patagonien



Falsche Mistel

Latein: *Viscum*
Größe: Bis zu 20 cm
Merkmale: Halbschmarotzer, die auf Bäumen oder Sträuchern wachsen.
Verbreitungsgebiet: Weltweit



Feuerbusch

Latein: *Embothrium coccineum*
Größe: Bis zu 10 m
Merkmale: 4-bättrige rote Blütenblätter
Verbreitungsgebiet: Feuerland und Patagonien



Miñe-miñe

Latein: *Rubus geoides*
Größe: Zwischen 0,8 und 2,5 cm lang und 1 bis 2 cm breit
Merkmale: Behaart Pflanze, Stängel schwach verholzend, wechselständig stehenden Laubblättern sind dreiteilig gefiedert aus eiförmigen bis länglich-runden Blättchen mit gesägt-gelapptem Rand zusammengesetzt, Blüten sind weiß oder rosafarben, Früchte glänzend rot, essbar und von bittersüßem Geschmack
Verbreitungsgebiet: Feuerland, Juan-Fernández-Inseln und Falklandinseln



Küsten Nassauvia

Latein: *Nassauvia gaudichaudii*
Größe: Bis zu 1 cm
Merkmale: Kleine, in Bodennähe weiß blühende Pflanze
Verbreitungsgebiet: Falklandinseln



Sumpf-Sternchen

Latein: *Perezia magellanica*
Größe: 10 – 20 cm
Merkmale: Blauweiß, sternförmig blühende Edelweißart
Verbreitungsgebiet: Feuerland



Süd- oder Scheinbuche

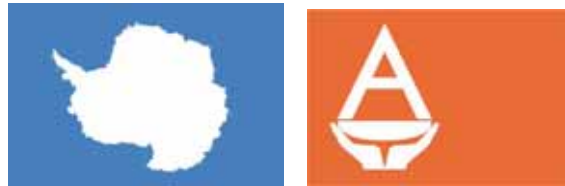
Latein: *Nothofagus antarctica*
Größe: Unterschiedlich, abhängig von den klimatischen Bedingungen, 2 – 15 m
Merkmale: Blattanordnung wechselständig, eiförmige Blattform, gesägter Blattrand und stark wellig
Verbreitungsgebiet: Patagonien, Australien, Neuseeland, Neuguinea



Länder im Überblick

Antarktis:

Flagge:



Fläche: 12.500.000 km² (Antarktika), 14 Mio km² mit Schelfeismassen
Einwohner: Keine, über 80 Forschungsstationen mit zusammen 1.000 – 4.000 Forschern
Einwohner je km²: Keine
Hauptstadt: Keine
Einwohner Hauptstadt: Keine
Amtssprache: Keine, vorwiegend Englisch
Bruttonationaleinkommen: Kein
Währung: Keine

Argentinien:

Flagge:



Fläche: 2.780.400 km²
Einwohner: 38.372.000 (2004)
Einwohner je km²: 13,8
Hauptstadt: Buenos Aires
Einwohner Hauptstadt: 2.776.138, mit Umland 13.047.000 (2004)
Amtssprache: Spanisch
Bruttonationaleinkommen: 3.580 \$ (2004)
Währung: 1 Argentinischer Peso (arg\$) = 100 Centavo

Chile:

Flagge:



Fläche: 756.096 km²
Einwohner: 16.124.000 (2004)
Einwohner je km²: 21
Hauptstadt: Santiago de Chile
Einwohner Hauptstadt: 6.444.810 (2004)
Amtssprache: Spanisch
Bruttonationaleinkommen: 5.220 \$ (2004)
Währung: 1 Chilenischer Peso (chil\$) = 100 Centavos

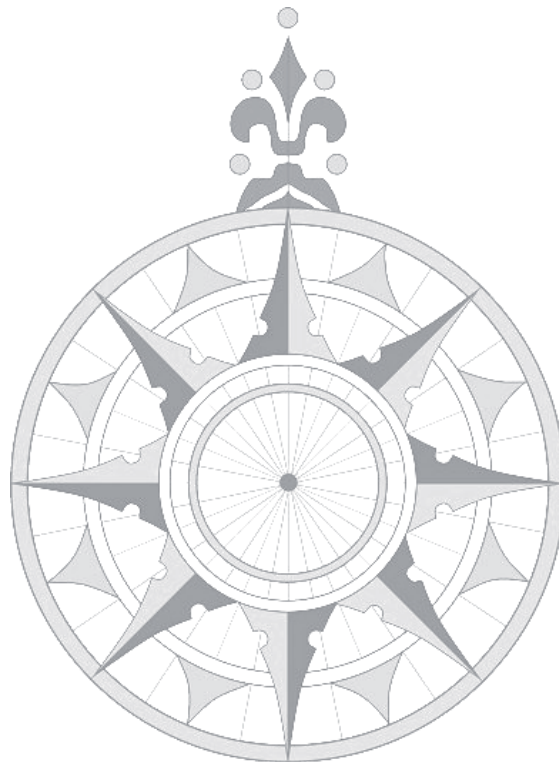


Falklandinseln:

Flagge:



Fläche:	12.173 km ²
Einwohner:	2.913 (2001)
Einwohner je km ² :	2,4
Hauptstadt:	Stanley
Einwohner Hauptstadt:	1.981 (2001)
Amtssprache:	Englisch
Währung:	Falkland-Pfund (Fl£) = 100 Pence



Karten

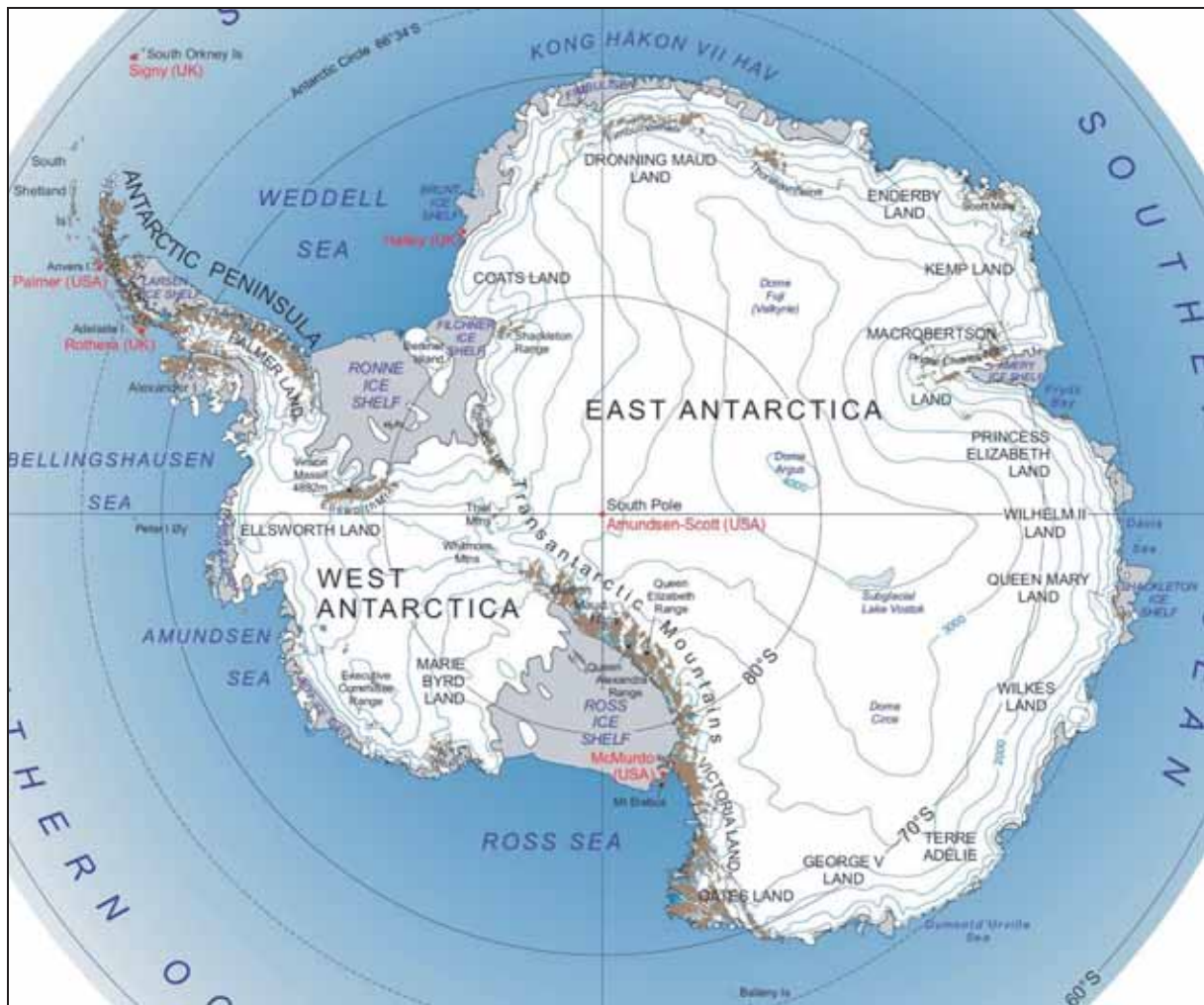
Flugkarte



Drake-Passage



Antarktis



Antarktische Halbinsel



Falklandinseln



Feuerland



Patagonien

