



Spitzbergen unter Segeln

Arktischer Sommer in Spitzbergens Norden an Bord des Traditionsssegelschiffes NOORDERLICHT ab/an Longyearbyen, Spitzbergen



Geplanter Reiseverlauf:

Tag 1: Ankunft in Longyearbyen, der „Hauptstadt“ (eigentlich: Verwaltungszentrum) Spitzbergens. Vor dem Einschiffen besteht die Möglichkeit eines Rundgangs durch die Siedlung. Die Pfarrkirche und das Svalbard Museum mit interessanten Ausstellungen zu Bergbauindustrie und Polargeschichte sind ebenfalls einen Besuch wert. Am Nachmittag setzen wir Segel und fahren nach Trygghamna, dort besichtigen wir am nächsten Morgen (Tag 2) die Reste einer englischen Walfangstation aus dem 17. Jahrhundert und die Ruinen einer Siedlung russischer Pomoren aus dem 18. Jahrhundert.

Tag 2: Wir wandern von Trygghamna nach Alkhornet zu einem Vogelfelsen. Manchmal sieht man Polarfüchse, die die Hänge unterhalb des Vogelfelsens nach Eiern und Jungvögeln absuchen. Auch Rentiere grasen hier sehr häufig.



Tag 3: Heute fahren wir in den Fuglefjorden mit Blick auf Svitjodbreen und Birgerbukta, mit Brutstätten der großen Raubmöve und gute Chancen Bären zu sichten. In Birgerbukta finden wir Tranöfen der Basken, Relikte einer vergangenen Walfangepoche. Wir versuchen heute zur kleinen Insel Ytre Norskøya zu gelangen. Sie diente den holländischen Walfängern viele Jahre lang als Ausguck. Noch heute können wir ihrem Pfad bis hinauf auf den kleinen Gipfel folgen. Er führt direkt an hervorragenden Vogelklippen vorbei. An der Küste finden sich Tranöfen aus dem 17. Jahrhundert. Zwischen den gut 200 Gräbern holländischer Walfänger aus jener Zeit nisten heute Schmarotzerraubmöwen und Eiderenten.

Tag 4: Der Raudfjord an der Nordküste Spitzbergens ist spektakulär. Zahlreiche Gletscher wälzen sich seinen Hängen entlang ins Meer. Ringel- und Bartröbben sind hier zu Hause, die steilen Bergflanken werden von Vogelkolonien belebt, und die Chancen stehen gut, hier auf Eisbären und Weißwale/Belugas zu stoßen. Jermaktangen, östlich der Fjordmündung, ist stark von der Brandung ausgewaschen und bietet ein ausgezeichnetes Beispiel für die Erosionskraft des Meeres.

Tag 5: Falls die Eisverhältnisse es zulassen, landen wir an der Nordküste der beeindruckenden Reinsdyrflya, dem größten Tundragebiet Spitzbergens. Auf der leicht hügeligen Weite grasen Rentiere. Auch mehrere Watvogelarten brüten hier. An Seen und Tümpeln besteht die Möglichkeit Sterntaucher und Prachteiderenten zu beobachten.

Tag 6: Je nach Wetterlage fahren wir in den Liefdefjord und nähern uns der 5 Kilometer-langen Front des schroffen Monaco-Gletschers. Die Abbruchkante des Gletschers ist ein beliebter Ort zur Nahrungssuche für tausende Dreizehenmöwen, bei Festeis vor der Abbruchkante findet der Eisbär dort gute Jagdbedingungen. Wenn die Eisverhältnisse hier früh in der Saison die Einfahrt verhindern, kann eine alternative Route entlang der Westküste von Spitzbergen genommen werden.

Tag 7: Morgens landen wir bei Fuglesangen an, wo wir Krabbentaucher beobachten können. Weiter südlich fahren wir in den Magdalenefjord ein, einer der landschaftlich schönsten Fjorde Spitzbergens, in den unzählige riesige Gletscher münden. Auf dem Landgang stoßen wir auf Spuren einer englischen Walfangstation aus dem 17. Jahrhundert. Auch zur Vogelbeobachtung ist die Gegend hervorragend geeignet: Hier können wir große Vogelkolonien besuchen, in denen hauptsächlich Krabbentaucher brüten.

Tag 8: Heute fahren wir nach Norden zum Kongsfjorden und zum Krossfjorden. Die Landschaft wird wahrscheinlich winterlich sein, die Klippen und Hänge noch mit Schnee bedeckt. Hier besuchen wir Ny London, wo Überreste des Marmorbergbaus aus dem frühen 20. Jahrhundert zu sehen sind, und Ny Ålesund, die nördlichste Gemeinde der Welt.

Dort sind ebenfalls Forschungsstationen angesiedelt und der berühmte Ankermast des Luftschiffs Norge, das 1926 den ersten Flug über den Nordpol nach Nome, Alaska, unternahm. Der Krossfjord bietet Ausblicke auf kolossale Gletscher und hohe Berggipfel, aber letztlich bestimmt das Ausmaß des Fjordeises die Aktivitäten im Gebiet.

Tag 9: Auf dem Weg nach Süden werden wir versuchen, eine Anlandung auf Fuglehukken zu machen, wo wir viele Überreste aus der Ära der Polarbärenjagd finden. Es gibt große Seevogelkolonien und einen Ruheplatz für Seehunde. Als Alternative landen wir an der Küste von Forlandsundet, entweder in der Engelsbukta, oder Sarstangen. Walrosse sind hier öfter zu sehen. Die Tundra bietet schöne Wandermöglichkeiten an Land an.



Tag 10: Am Morgen landen wir auf Bohemanflya an, ein umfangreiches Tundragebiet mit ihrer eigenen Avifauna und spektakulären geologischen Formationen entlang der Küste. Die Reise führt nach Gipsvika tief in den Isfjorden. Dort gehen wir an Land, ganz in der Nähe der majestätischen Klippe von Templet. Es ist eine atemberaubende Gegend mit spektakulären Bergen mit Sedimentgestein aus dem Oberkarbon vor rund 290 Millionen Jahren.

Tag 11: Heimreise mit Linienflug ab Longyearbyen nach Oslo (Flüge nicht inkl.).

Reisetermine, Preise und Leistungen:

- **Reisetermine 2020:**
 - N0021: 30.05. - 09.06.2020 (11 Tage / 10 Nächte)
 - N0022: 09.06. - 19.06.2020 (11 Tage / 10 Nächte)
- **Preis pro Person** (bei eigener Anreise): € 3.700,- in geteilter Zweibettkabine
- **ab/an Longyearbyen, Spitzbergen**
- **Leistungen:**
 - Vollpension sowie Kaffee und Tee an Bord
 - Landgänge mit Zodiacs
 - Reiseleitung (in englischer Sprache)
 - Nutzung von Schneeschuhen
- **nicht enthaltene Leistungen:**
 - persönliche An- und Abreise zum / vom Liegeplatz des Expeditionsschiffes (Linienflüge ab/an Festland-Europa auf Wunsch zubuchbar)
 - persönliche Ausgaben
 - Getränke (außer Kaffee, Tee)
 - Reiseversicherungen
 - Trinkgelder



NOORDERLICHT

Baujahr:	1910
Länge (LüA):	46,20 m
Breite:	6,50 m
Tiefgang:	3,20 m
Verdrängung:	300 t
Segelfläche:	550 m ²
Maschine Caterpillar:	360 PS

Kabinen und Sanitäreinrichtungen:

- 10x Zweibettkabine mit Etagenbetten, Schrank, Waschbecken mit Warmwasser
- 4x Gemeinschaftsdusche&Toilette

Besatzung: 4x Crew und 1x ReiseleiterIn



Der Schoner "Noorderlicht" (zu deutsch: Nordlicht) wurde 1910 in Flensburg als Dreimast-Schoner gebaut und fuhr zunächst hauptsächlich auf der Ostsee. 1991 erwarben niederländische Besitzer das Schiff, erneuerten die Takelage und richteten das Interieur nach den Regeln von „Register Holland“ neu ein. Die "Noorderlicht" ist heute als Zweimast-Schoner getakelt und für den Einsatz auf allen Meeren geeignet. Die Masten sind 32 Meter hoch.

Unter Deck weist die "Noorderlicht" einen großzügig gestalteten Salon auf. Vom Deckhaus lässt sich die Szenerie vom gemütlichen Sofa aus beobachten. Jede der 10 Zweibettkabinen ist mit einem Waschbecken mit fließend warmem/kaltem Wasser, einem Schrank und Einzelbetten (Etagenbetten) ausgestattet. Im Schiff stehen vier Duschen und fünf Toiletten zur Verfügung. Die moderne Kombüse schließt einen Mikrowellenherd und eine Geschirrspülmaschine mit ein. Das Schiff ist gut isoliert und verfügt über eine Zentralheizung.





Die Geschichte....

Am 2. Juli 1910 wurde das Schiff bei Flensburg als Feuerschiff vor Anker gelegt. Der Name war damals 'Kalkgrund', benannt nach der Untiefe an der das Schiff lag. 1925 wurde der Name auf 'Flensburg' geändert. Im Originalzustand segelte das Schiff als Dreimastschoner. 1940 wurde der mittlere Mast, 27 Meter, entfernt. Dafür wurde das Deckaus gebaut.

Am 12 Juni 1963 wurde das Feuerschiff ausser Dienst genommen und vom Leuchtturm 'Kalkgrund' ersetzt. Das Schiff wurde nach Kiel und schlussendlich wieder nach Flensburg gebracht, wo es als schwimmende Unterkunft für Arbeiter diente.

Nach einigen Irrungen und Wirrungen landete es schließlich Anfang der Neunziger Jahre bei niederländischen Eigentümern und wurde nach den Vorschriften des Registers Holland von Grund auf restauriert und zum Zweimast-Schoner "Noorderlicht" umgebaut. Heute fährt es unter niederländischer Flagge. Wegen seiner guten Isolation, der Zentralheizung und der Klimaanlage kann es sowohl in kalten (z.B. in Schottland, Norwegen, Spitzbergen) als auch in warmen Gewässern (z.B. Karibik) eingesetzt werden.



T/S: Dusche/WC

1 – 10: Kabinen

