



1984 legte ein Stationsarzt in der argentinischen Forschungsstation Almirante Brown in der Paradise Bay Feuer, um seiner Überwinterung zu entgehen. Die roten Hütten wurden wieder aufgebaut – und sind heute nur noch im Sommer besetzt.

Foto: Malte Clavin

Wo die Welt aufhört zu existieren

Von Malte Clavin

Der Albatros hängt in der Luft wie ein Scherenschnitt, völlig unbeeindruckt von der physikalischen Gewalt, die sich zehn Meter unter ihm abspielt. Die „SH Vega“ kämpft. Es ist der „Drake Shake“, jener berühmte Zustand der Meeresstraße zwischen Kap Hoorn und den Südshetlandinseln, der Frühstückstassen tanzen und Passagiere blass werden lässt. Wer in die Antarktis schippert, zahlt einen Preis. Nicht nur in Euro, sondern in Demut.

Im Präsentationsraum, wo die Sessel fest im Boden verschraubt sind, spricht Expeditionsleiterin Mariam Pousa nicht von einer Kreuzfahrt. Sie spricht von einer „Operation“. „Die Antarktis ist keine Kulisse“, sagt sie, während das Schiff in ein Wellental sackt. „Sie ist eine launische Gottheit.“ Draußen peitscht der Westwind mit über 100 Kilometern pro Stunde Gischt über die Aufbauten. Das ist keine Übertreibung aus dem Marketing-Prospekt, sondern meteorologische Realität auf 59 Grad Süd.

Auf der Brücke steht Kapitän Lyubomir Garcianov, den alle nur „Lubo“ nennen, und blickt auf Monitore, deren Daten an ein modernes Flugzeugcockpit erinnern. Die „SH Vega“ ist kein klassisches Kreuzfahrtschiff, sondern ein Werkzeug der Eisklasse PC5. Für den Laien klingt das abstrakt, für den Ingenieur bedeutet es: Der Rumpf bricht Eisdicken bis zu einem Meter zwanzig.

„Wir sind nicht schnell, wir sind stark“, erklärt der Zweite Offizier Lucian Dragan. Er deutet auf die Anzeige der Stabilisatoren. Vier Meter lange Flossen ragen unter der Wasserlinie aus dem Stahlbauch, gesteuert von Hydrauliksystemen, die gegen die Rollbewegung des Ozeans ankämpfen. Es ist Ingenieurskunst, die hier auf Urgewalt trifft. Zwei Tage später hat sich die Welt beruhigt. Der Sturm ist einer unheimlichen Stille gewichen. Die ersten Eisberge ziehen vorbei, abstrakte Skulpturen aus gefrorenem Süßwasser, die in einem Blau leuchten, das in keinem Farbfächer existiert. Es ist ein Blau, das durch den Druck von Jahrtausenden entsteht, wenn Luftblasen aus dem Schnee gepresst werden.

Als Greenwich Island aus dem Dunst auftaucht, wirken die dunklen Felsen wie Warnsignale. Keine Häuser, keine Straßen, keine Zivilisation. Nur Eis, Fels und das Meer. Das Schiff ankert vor Barrientos Island. Die Zodiacs, diese robusten Schlauchboote, die das Rückgrat jeder polaren Anlandung bilden,

bringen die Gäste an den schwarzen Vulkanstrand.

Der Geruch trifft einen vor dem Anblick. Es riecht nach Ammoniak, nach altem Fisch, nach Leben. Tausende Esels- und Zügelpinguine bevölkern die Bucht. Es ist keine idyllische Postkartenstille, sondern der Lärm einer geschäftigen Kleinstadt. Die Tiere watscheln, zanken, rufen. Der Name Eselspinguin ist Programm: Ihre Rufe erinnern an das „I-Ah“ von Eseln.

Doch im Wasser verwandeln sich die tollpatschigen Landgänger in Torpedos. Bis zu 36 Kilometer pro Stunde erreichen sie – schneller als jedes olympische Schwimteam. Die Menschen stehen am Rand der Kolonie, peinlich bedacht, den vorgeschriebenen Fünf-Meter-Abstand einzuhalten.

Distanz ist wichtiger denn je. Die Vogelgrippe (HPAI H5N1) hat den Kontinent erreicht. Auf Südgeorgien hat das Virus bereits Spuren hinterlassen, nun gilt höchste Alarmstufe an der Halbinsel. Die Expeditionsguides, verummumt und ernst, achten

„Stell’ Dir ein Land vor, größer als Europa und Australien zusammen, trockener als die Sahara, kälter als der Mars.“

Sasha Borodin, Antarktisreisender

Foto: Malte Clavin



Zwischen den Wellenbergen der Drake-Passage und den Pinguin-Stätten der Antarktischen Halbinsel liegt eine Welt im Wandel. Eine Schiffsreise zu einem Kontinent, der so verletzlich ist wie nie zuvor.

streng darauf, dass niemand sich in den Schnee kniet oder hinsetzt. „Kein Kontakt, keine Spuren“, lautet die Devise der IAATO, des Dachverbands der Antarktis-Reiseveranstalter.

Die Idylle ist fragil. Ein Virus, eingeschleppt durch Zugvögel oder kontaminierte Kleidung, könnte ganze Kolonien dezimieren. Vor jedem Landgang müssen Stiefel geschrubbt und Hosenbeine desinfiziert werden. Es ist ein notwendiges Ritual, das daran erinnert, dass Zweibeiner hier Eindringlinge in einem geschlossenen System sind.

Am Himmel kreist eine Küstenseeschwalbe. Ein unscheinbarer Vogel mit einer unfassbaren Biografie. Sie ist der ultimative Langstreckenpendler: Von der Arktis bis in die Antarktis und zurück legt sie jährlich bis zu 90 000 Kilometer zurück – mehr als zweimal um den Äquator. Wissenschaftler vermuten, dass sie diese Strapaze nur übersteht, indem sie unihemisphärisch schläft – eine Gehirnhälfte ruht, die andere navigiert.

Der Anstieg in Neko Harbour führt durch tiefen, weichen Schnee. Oben auf dem Sattel, mit Blick auf die kalbenden Gletscher der Andvord-Bucht, wartet Alisa Baranskaya. Die Geologin deutet auf den rosafarbenen Fels unter den Stiefeln. „Leukogranit“, sagt sie. „Entstanden tief in der Erdkruste, als Dinosaurier noch die Erde beherrschten.“ Doch die Steine erzählen noch eine andere Geschichte. Die Antarktis ist das größte Meteoritenarchiv der Erde. Rund 60 bis 70 Prozent aller weltweit gefundenen Himmelsboten stammen von hier. Das trockene Klima konserviert sie, das weiße Eis macht sie sichtbar, und die Gletscherbewegung konzentriert sie in sogenannten Strandungszonen an Gebirgsbarrieren.

Port Lockroy auf der Wiencke-Insel ist der Gegenentwurf zur Einsamkeit. Hier, im Palmer-Archipel, betreibt der UK Antarctic Heritage Trust das südlichste öffentliche Postamt der Welt. Ein Museumsshop, ein Stempel, ein Briefkasten – alles in einer Holzhütte, die nach Teer und Geschichte riecht.

Rund 70 000 Postkarten gehen von hier jährlich auf die Reise, auch wenn sie Wochen oder Monate brauchen, bis sie in Stuttgart-Degerloch oder Landau in der Pfalz ankommen. Vier Frauen und ein Mann managen die Station in diesem Sommer, ohne fließend Wasser, aber mit viel Enthusiasmus. Wer hier arbeitet, muss Pinguine mögen: Rund 500 Eselspinguinpaare brüten rund um die Hütte. Langzeitstudien zeigen, dass der sanftere, reglementierte Tourismus den Tieren bisher nicht geschadet hat.

Am Abend schiebt sich die „SH Vega“ durch den Lemaire-Kanal. Die Passage ist an der engsten Stelle nur 700 Meter breit, die Felswände ragen bis zu tausend Meter empor. Die Sonne, die um 22 Uhr noch immer nicht untergehen will, taucht die Gletscher in ein unwirkliches Violett.

Aleksander Borodin, ein Polarveteran mit 25 Jahren Erfahrung, steht an der Reling. „Stell’ Dir ein Land vor, größer als Europa und Australien zusammen“, sagt er leise. „Trockener als die Sahara, kälter als der Mars.“ Es ist ein Kontinent ohne Länder, ohne Regierung, verwaltet nur durch einen Vertrag, der den Frieden und die Wissenschaft sichert.

Während man nach Süden blickt, wo das Eis 2000 Kilometer weit bis zum Pol reicht, wird eines klar: Die Passagiere sind hier nur Gäste. Und es liegt an jedem einzelnen, ob er als willkommener Besucher oder als biologische Gefahr in Erinnerung bleibt.

ANTARKTIS

Anreise Ab Stuttgart bzw. Frankfurt mit Lufthansa oder Air Europa über Buenos Aires nach Ushuaia. Viele Veranstalter inkludieren Charterflüge ab Buenos Aires sowie eine Übernachtung vorab, www.lufthansa.com, www.aireuropa.com.

Unterkunft und Veranstalter Ausgezeichnetes Preis-Leistungs-Verhältnis auf 5-Sterne-Boutiqueschiffen: Swan Hellenic bietet Antarktis-Expeditionen auf der „SH Vega“ (152 Gäste) und „SH Diana“ (192 Gäste), beide mit hoher Eisklasse. Die All-inclusive-Preise umfassen Mahlzeiten, Premium-Getränke, WLAN, Zodiac-Ausflüge und Vorträge. Reisebeispiel: Elf Nächte ab/bis Ushuaia, Abenteuer Weddellmeer, ab 14 880 Euro pro Person (Außenkabine). Einzelkabinenzuschlag 25 Prozent, www.swanhellenic.com. Große Auswahl auf kleinen Schiffen: Der US-Spezialist Adventure Smith Explorations

vermittelt über 50 Antarktis-Routen auf 32 verschiedenen Expeditionsschiffen mit maximal 200 Gästen. Preisbeispiele pro Person in der Doppelkabine: 10 Tage auf einem 88-Gäste-Schiff ab etwa 5750 Euro; 13 Tage auf einem 170-Gäste-Schiff inklusive Kajak und Camping ab etwa 11 750 Euro; 8 Tage Air-Cruise mit Flug über die Drake-Passage ab etwa 15 000 Euro. Preise variieren je nach Schiff, Kabinenkategorie und Buchungszeitpunkt, www.adventuresmithexplorations.com. Die „Hanseatic Inspiration“ (230 Gäste) fährt über Weihnachten und Silvester 2026/2027 die Reise „Expedition Antarktis: Weddellmeer intensiv“. Preis pro Person für 22 Tage ab 18 990 Euro inklusive Vollverpflegung und An- und Abreise, www.hl-cruises.de.

Beste Reisezeit November bis März (antarktischer Sommer). Im November und Dezember sind Pinguinkolonien besonders aktiv,

im Februar und März das Meereis am geringsten.

Allgemeine Informationen Internationale Vereinigung der Antarktis-Reiseveranstalter (IAATO) mit Verhaltensregeln und Umwelt-richtlinien: www.iaato.org. mac

