



Birgit Lutz

Unterwegs
mit **wilden**
Kerlen

Eine Frau erobert die Arktis

btb

»Die Kälte legt sich auf meine Schultern. Dieses Gefühl! Als würde jemand den Brustkorb zusammen drücken. Der Atem, stoßweise. Versuche, mich zu beruhigen. Ich bilde mir das ein, bilde mir das ein, bilde mir das ein. Bild im Kopf. Ein Eisbär. Witternd. Neben dem Zelt. Das ist es. Was ich spüre. Nackenhaare, aufgestellt. Stütze den Kopf in die Hände. Lausche. Ist da ein Knirschen? Von Tatzen, im Eis? Verbiete mir den Gedanken. Das Zelt, ganz allein. Im endlosen Eis. Ohne Schutz. So weit weg. Der Atem, immer schneller. Richte mich auf. Zwinge mich. Atmen. Langsam. Ein. Aus. Alles ist gut. Alles ist gut. Ruhig. Hier sind keine Bären. Hier sind keine Bären. Mach die Augen zu. Die Augen zu. Die Augen zu. Wühle mich in den Schlafsack. Unerträglich eng. War der immer schon so? Und dann kracht es.«

BIRGIT LUTZ, Jahrgang 1974, arbeitet als Journalistin bei der *Süddeutschen Zeitung*. Fachgebiet: Extremes aller Art. Sie ist die einzige Deutsche, die zwölf Mal am Nordpol war – seit einer ersten Reise im August 2007 mit dem russischen Eisbrecher Yamal zum Pol ist sie mit dem arktischen Virus infiziert. Mittlerweile hat sie 19 Reisen in die Arktis und eine in die Antarktis unternommen. Sie befasst sich auch wissenschaftlich mit der Arktis, studiert an der in Kanada angesiedelten University of the Arctic, hält an Bord von Expeditionsschiffen Vorträge über Abenteuer und das empfindliche Ökosystem und bewahrt Passagiere davor, von Eisbären gefressen zu werden. 2010 wurde sie mit dem Journalistenpreis der Unionhilfswerk Stiftung ausgezeichnet, 2011 mit dem Karl-Buchrucker-Preis und dem Dr. Georg Schreiber Medienpreis. Als nächstes erscheint bei btb die spannende Geschichte ihrer erfolgreichen Grönlanddurchquerung. Birgit Lutz lebt am Schliersee.

Birgit Lutz

Eine Frau erobert
die Arktis

btb

Der Inhalt dieses E-Books ist urheberrechtlich geschützt und enthält technische Sicherungsmaßnahmen gegen unbefugte Nutzung. Die Entfernung dieser Sicherung sowie die Nutzung durch unbefugte Verarbeitung, Vervielfältigung, Verbreitung oder öffentliche Zugänglichmachung, insbesondere in elektronischer Form, ist untersagt und kann straf- und zivilrechtliche Sanktionen nach sich ziehen.

Sollte diese Publikation Links auf Webseiten Dritter enthalten, so übernehmen wir für deren Inhalte keine Haftung, da wir uns diese nicht zu eigen machen, sondern lediglich auf deren Stand zum Zeitpunkt der Erstveröffentlichung verweisen.

*Gewidmet Katharina und Josef Lutz,
die einen viel weiteren Weg gegangen sind
und uns ein liebendes Herz mitgegeben haben.*

1. Auflage
Genehmigte Taschenbuchausgabe Oktober 2013,
Copyright © der Originalausgabe 2011 by btb Verlag in der
Penguin Random House Verlagsgruppe GmbH,
Neumarkter Str. 28, 81673 München
Umschlaggestaltung: semper smile, München
Umschlagmotiv: © Stepan Bohabow
SL · Herstellung: sc
ISBN 978-3-641-07245-2
V003

www.btb-verlag.de

www.facebook.com/btbverlag

Besuchen Sie auch unseren LiteraturBlog www.transatlantik.de

*»Unbeschreibliche Einsamkeit lag über diesen
Schneegebirgen, welche der Dämmerungsbogen im Süden
und der Mond gleichmäßig schwach erleuchteten.
Wenn das Strandeis nicht durch Ebbe und Flut ächzend und
klingend erhoben wurde, der Wind nicht seufzend über
die Steinfugen dahinstrich, so lag die Stille des Todes über der
geisterbleichen Landschaft. Wir hören von dem feierlichen
Schweigen eines Waldes, einer Wüste, selbst einer in Nacht
gehüllten Stadt. Aber welch ein Schweigen liegt über
einem solchen Lande und seinen Gletschergebirgen,
die in unerforschlichen, duftigen Fernen sich verlieren,
und deren Dasein ein Geheimnis zu bleiben schien
für alle Zeiten.«*

Julius Payer



Inhalt

[Wie ich Poliarnitsa wurde](#)

[Das arktische Virus](#)

[Traktor rabotet](#)

[»Haben Sie ein Gerät für Frauen?«](#)

[Rettung aus dem Eis](#)

[Als Igor Stille Nacht sang](#)

[Ein Herz für Poliamiks](#)

[Bamsemums](#)

[Plackerei im Packeis](#)

[Mit Heidi im Nordmeer](#)

[Eklat im Eis](#)

[Echte Helden – mit Peary am Pol](#)

[Die Arktis ist gerecht](#)

[Und was ist mit dem Klima?](#)

[Die Schnecke in mir](#)

[Ein Mann für jede Sportart](#)

[Wind essen Willen auf](#)

[Im Dunkeln zum Pol](#)

[Zu dritt am Ziel](#)

[Sturz ins Wasser](#)

[Der nördlichste Zeltplatz der Welt](#)

[Vom Nachhausekommen](#)

[Epilog](#)

[ANHANG](#)

[Glossar](#)

[Danke](#)

BILDTEIL

Wie ich Poliarnitsa wurde

Es muss schnell gehen, sagt Victor. Erinnere dich! Wir machen es so wie im Winter, wenn wir Teams aufs Eis setzen, du darfst die Leute nicht weglaufen lassen.

Wir stehen in einem Helikopter. Passagiere um uns, dicht gedrängt. Dies ist ein Rettungsflug. Ohne Victor wären wir auf einer arktischen Insel eingeschlossen. Weil die Brandung zu hoch ist für unsere Schlauchboote, die uns zu unserem Schiff bringen sollten. Victor, gerade auf einem anderen Schiff unterwegs, hilft mit dem Hubschrauber aus. Der nicht mehr viel Treibstoff hat. Sie werden uns an einem Küstenstreifen rauswerfen, an dem die Wellen niedriger sind. Unsere Schlauchboote werden hinterherfahren und uns von dort abholen. Der Helikopter berührt den Boden. Los, sagt Victor. Ich springe hinaus. Wir helfen den Passagieren die Stufen hinunter. Sie müssen sich niederkauern, direkt am Helikopter, Rücken zum Hubschrauber. Hier ist der Abwind am geringsten. Alle draußen. Ein kurzer Blick. Victor hebt die Hand, Daumen nach oben. Mit den Lippen formt er: Molodez! Was hier so viel heißt wie: Gut gemacht! Der Heli steigt auf, weg sind sie. Der Herzschlag kann wieder langsamer werden. Das ist der arktische Sommer.

Der Bär ging durch das Tor. Im Wortsinn. Wenn Bären etwas wollen, finden sie einen Weg. Bob Windsor steht vor den Trümmern. Wie in einem Comic hat ein Eisbär einfach den direktesten Weg genommen. Hinein in die Recyclingstation des Krankenhauses, durch das Metallrolltor hindurch. Bob ist der Chef der Eisbärenpolizei von Churchill, an der kanadischen Hudson Bay. Er kratzt sich am Kopf. Ich glaube, ich weiß, welcher Bär das war, sagt er. Der ist schon eine Weile hier unterwegs. Es wird Zeit, dass wir ihn fangen. Bob nimmt mich mit hinaus zum Eisbärgefängnis. Hinein darf ich

nicht, die Bären darin sollen keine Menschen sehen, sollen sich nicht an sie gewöhnen. Es ist nicht ihre Schuld, dass sie in dem Gefängnis sind. Die Bären waren vorher hier, an der Hudson Bay. Die Menschen haben den Fehler gemacht, eine Siedlung mitten in den Wanderweg der Bären zu bauen. Nun ist es Bobs Job, Bären und Menschen voreinander zu schützen. Deswegen stellen er und seine Wachen Eisbärfallen auf. Patrouillieren rund um den Ort. Und fast alle Einwohner tragen Waffen. Durch die Blechwand des Gefängnisses dringt ein Scharren nach draußen. Ein leises Schnauben. Seit es die Bärenpolizei gibt, müssen nur noch sehr selten Bären erschossen werden. Der letzte für einen Menschen tödliche Eisbärangriff in Churchill war 1983. Darauf sind die Männer stolz. Bob hängt einen Riesenlappen Fleisch in eine Metallröhre, eine Lebendfalle. Das ist der arktische Herbst.

Es ist dunkel. Die Schwärze frisst an der funzeligen Lampe, 50 Meter entfernt. Keine Sterne, kein Mond. November in Spitzbergen. Dort drüben: das Toilettenhäuschen. Hinter mir: eine Hütte, aus der ein Duft nach Grillfleisch dringt. Zehn Kilometer außerhalb von Longyearbyen. Wenn ich ein Eisbär wäre ... Also renne ich. Durch den tiefen Schnee. Am Toilettenhäuschen angekommen, klopft das Herz wie verrückt. Auf dem Rückweg das gleiche Spiel. An der Hütte drehe ich mich um. Langsam, ganz langsam kriecht ein schwaches grünes Licht über den Himmel. Polarlicht. Schnell geht der Atem, kleine Dampfwölkchen steigen auf, der grünliche Schimmer wandert über den Himmel, im Dunkeln, ganz allein, für mich. Das ist der arktische Winter.

Das Eis singt. Wenn die Ski darübergleiten, spricht es. Es sagt, ob es dick oder dünn ist, alt oder jung. Man muss nichts sehen. Der Klang erklärt den Untergrund. Das Singen des Eises, an Tagen mit wenig Wind ist das die Melodie des Polarfahrens. Der Himmel, so hell. Die Welt, gemalt in zwei Farben, weiß und blau. Der Schlitten bleibt hängen, zwischen zwei Eisblöcken. Die Seile spannen sich, der Hüftgurt drückt auf die Knochen, die Skistöcke bohren sich ins Eis. Druck, mehr Druck, noch mehr Druck. Nachgeben. Ausatmen. Schwung holen. Die Jungs rufen, los, los, gleich hast du ihn! Mit Gewalt in die Seile stürzen. Knirschen. Druck auf die Arme, in

die Schlaufen. Ein Schrei muss raus, so viel Druck. Der Schlitten kommt. Endlich. Das hundertste Hindernis überwunden. Ich falle nach vorn in den Schnee. Das mit der Kräftedosierung habe ich immer noch nicht raus. Die Jungs stützen sich auf ihre Skistöcke und lachen schallend, ich lache. So viel Leben in den Adern. Das ist der arktische Frühling.

In Momenten wie diesen liegt die Antwort. Manchmal fragen mich Menschen, warum ich immer wieder dorthin muss. Ob es nicht langsam langweilig wird oder zu anstrengend, immer dieses Eis, immer diese Kälte. Und wie das überhaupt alles so gekommen ist. Es liegt an Augenblicken wie diesen. Seit ich zum ersten Mal dort oben war, muss ich immer wieder los. Das Leben dort ist so völlig anders. Diese Erlebnisse, sie machen süchtig – wenn man einmal angefangen hat damit, kann man nicht mehr aufhören.

Eis ist niemals langweilig. Manche Menschen sagen, irgendetwas ist hier oben. Eine Kraft, eine Energie. Das klingt esoterisch. Aber ich steige in Spitzbergen aus dem Flugzeug und bin wach, voller Leben, ganz anders am Leben als in München. Es ist, als würde etwas in mir angeknipst. Klingt das verrückt?

Wo ich dann hingehere, da sind nicht viele Menschen, und Frauen noch weniger. Es ist kalt, es ist ungemütlich, es ist mitunter lebensgefährlich. Es ist wunderschön. Es ist eine raue Umgebung, und meistens begegne ich dort nur Männern. Ich nächtige gemeinsam mit fünf Russen in einem Zelt in einer Eisstation. Starte mit vier Männern zu einer Expedition zum Nordpol. Fliege stundenlang im Hubschraubercockpit über das Eis. Fünf Jahre bin ich nun so in der hohen Arktis unterwegs, auf Schiffen, mit Skiern, in Frachtflugzeugen und Hubschraubern.

Kurioserweise sind die meisten Männer, je rauer die Umgebung wird, umso höflicher. Die wildesten Kerle sind oft die zurückhaltendsten. Vielleicht, weil die schon erlebt haben, wie zäh Frauen sein können. Vielleicht, weil sie einfach mehr in sich ruhen, souveräner sind. Jemand, der Jahre seines Lebens durchs Eis marschiert ist, braucht vielleicht keine Sprüche mehr, um seine Männlichkeit zu beweisen.

Warum fährst du da schon wieder hin, werde ich oft gefragt. Es geht darum, immer unterwegs zu sein, es geht ums Draußensein, ums Frohsein. Es ist so viel mehr als nur das Eis, das einen immer wieder hinaufzieht. Diese eisige, wundervolle Wüste ist angefüllt mit so vielen Dingen, wenn man es einmal in sie hinein geschafft hat. Die Vorbereitungen für diese Reisen beginnen meistens Monate vorher. Wenn ich als Journalistin unterwegs bin, ist die Vorbereitung am einfachsten. Wenn ich aber als Mitglied des Expeditionsteams an Bord eines Eisbrechers unterwegs bin, beginnt alles damit, rund um den Globus mit den Kollegen abzusprechen, wer welche Vorträge halten wird. Dann wühlt man sich durch tausende neue Fotos, die man aus der letzten Saison mitgebracht hat, liest noch einmal in den alten Abenteuergeschichten, erweitert die Vorträge, die man schon vorbereitet hat, bewegt sich tagelang im Geiste dort oben. Und freut sich. Die Ski-Expeditionen beginnen noch früher: mit hartem Training. Mit dem monatelangen Feilen an der Ausrüstung. Mit dem Abwiegen des Essens. Die Freude wächst, und auch der Respekt. Der aufgeregte Schauer, wenn man daran denkt, wo man bald sein wird. Und es wächst vor allem das Gefühl, in einem Netz aus Freunden eingewoben zu sein, die um die ganze Welt verstreut sind und trotzdem gerade mit dem Gleichen beschäftigt sind. Die das Gleiche wollen. Losziehen. Hinauf. Dorthin, wo die Sonne nie untergeht.

Und wenn ich dann, nach so langem Kreisen der Gedanken um einen Ort, nach so vielem Lesen der alten Geschichten von Abenteurern, Entdeckern und Pionieren, irgendwann tatsächlich dort stehe, dort, wo kaum jemand hinkommt, an einem Ort, der bisher nur in alten Büchern existiert hat – dann könnte ich hüpfen und tanzen und weinen, alles gleichzeitig. So ging es mir, als ich zum ersten Mal am Kap Norwegen stand, wo Fridtjof Nansen 1895 überwinterte. Es ist, als würde man eine Zeitreise machen, als würde man, wie in der »Unendlichen Geschichte«, hineintauchen in ein aufregendes Buch. In eine Welt, die es eigentlich gar nicht gibt und die man jetzt geschenkt bekommen hat. Und ich konnte nicht glauben, dass ich wirklich dort war.

Wer im arktischen Eis immer nur die kalte Wüste sieht, dem wird sich diese Welt nie öffnen. Für alle anderen wird die Kargheit der arktischen Landschaft bei Weitem wettgemacht, durch all die Geschichten, die der Mensch schon in sie hineingeschrieben hat. Und durch die tapferen, zähen Lebewesen, egal ob Tiere oder Pflanzen, die sich an diese harte Welt angepasst haben. In einem saftigen, vor Leben strotzenden Dschungel sehen wir die kleinen Blüten nicht mehr, die winzigen Einzelheiten, wir werden überflutet mit Eindrücken, Gerüchen, alle Sinne haben zu tun und werden darüber stumpf. Die Eislandschaft hat den gegenteiligen Effekt. Unsere Sinne werden geschärft, Kleinigkeiten werden groß, die kleinsten Blümchen auf einem Platz, den das Eis freigelassen hat, werden bewundert, bejubelt, mit größter Dankbarkeit begrüßt. Man wird still, von Frieden und Freude erfüllt. Eingehüllt in Daunen fühlt man sich klein, so klein, gegenüber einer zarten Blume, die schutzlos diesen Gewalten trotzt. Der Mensch, begreift man, ist das schwächste aller Lebewesen.

Eines hat auf meinen Reisen immer das andere gegeben, auf jeder ist wieder etwas Neues entstanden. Du hast das, was man braucht, hier oben, sagt Victor einmal zu mir, auf der Brücke eines Eisbrechers, auf der ich seit Stunden stehe und mit dem Fernglas das Eis nach Bären absuche. Die Arktis, sie hat mich Geduld gelehrt, viel Geduld, und noch mehr Dankbarkeit. Aus dir wird noch eine richtige Poliarnitsa. Poliarniks, das sind im Russischen die Männer, die sich aufmachen zum Pol – und Poliarnitsas eben die Frauen.

Zu meiner Münchner hat sich langsam eine neue Welt gefügt. Das Hin- und Herwandern zwischen diesen Welten fällt mir manchmal leicht, manchmal schwer. Manchmal ist es schwierig wegzufahren, und manchmal ist es noch viel schwieriger wieder nach Hause zu kommen. Frauen in meinem Alter bekommen Kinder, bauen Nester, verbinden sich auf eine Art immer enger mit dem Ort, an dem sie leben, mit Häusern, Eigentumswohnungen, Kindergärten, Krabbelgruppen. Mein Leben ist anders. Es dreht sich im Großen und Ganzen immer um die nächste Reise nach Norden. Ich weiß gar nicht mehr, wie mein Leben war ohne das Eis.

Manche Menschen inspiriert das. Einmal hat mir ein mehr als 70 Jahre alter US-Amerikaner einen Brief geschrieben. Der Vortrag über meine Ski-Expedition habe ihn dazu gebracht, sich ein Fahrrad zu kaufen und viel weniger mit dem Auto zu fahren. Er radelt jetzt regelmäßig, und als Trainingsziel will er einen ziemlich langen Radwanderweg in Colorado in Angriff nehmen. Weil ich gesagt hatte, man müsse es eben einfach mal machen. Das, was man will.

Manche Menschen provoziert es auch. Vielleicht, weil ich der Gegenentwurf bin. Weil ich denen ein schlechtes Gewissen mache, die sich einreden wollen, dass man bestimmte Träume eben einfach nicht verwirklichen kann. Aber wie traurig wäre das Leben, wenn man daran nicht glauben könnte!

Manche Menschen irritiert es auch, was ich da mache – vor allem, wenn sie all die Bilder sehen, die ich aus dem Eis mitbringe. Auf denen ich mit bärtigen Männern in Hubschrauber steige, im Eis stehe, in Zelten sitze.

Wild sieht das aus, aber so wild ist es oft gar nicht, und manchmal geradezu herzerwärmend. Wenn mir urplötzlich in einem Zelt voller fremder russischer Piloten ein Ständchen gesungen wird, zum Beispiel. Wahrscheinlich ist dieser abwartende und leicht distanzierte Respekt, der mir allermeistens entgegengebracht wird, eine ganz natürliche Reaktion: Je weiter man sich von der Zivilisation entfernt, umso weniger Regeln gibt es. Gleichzeitig trägt aber jeder Einzelne einen viel größeren Teil dazu bei, durch sein Verhalten Regeln und Funktionsmechanismen für diese kleine, im Eis zusammengefundene Gesellschaft zu definieren.

Während ich das schreibe, mit Blick über das Adventdalen auf Spitzbergen, hat in München der Sommer begonnen. Freunde schreiben mir, warum zum Teufel ich nach diesem langen Winter immer noch in der Kälte sitzen will. Hier hat gestern Abend ein Polarfuchs an meinem Fenster herumgeschnuppert. Das hat mir zugegeben einen halben Herzinfarkt eingebracht, weil ich ohne Kontaktlinsen mal wieder nicht gesehen habe, was oder wer es ist, der sich da bewegt – und die Vorstellung, gleich einen Eisbären im Bett sitzen zu haben, nicht gerade meinem Bild von einem

perfekten Abend entspricht. Als ich dann die Brille auf der Nase hatte, habe ich mich über den Besuch aber gefreut. Dem Fuchs dabei zugeschaut, wie er auf dem Schneehaufen vor dem Fenster herumscharrte. Und immer wieder zu mir hereinschaute, bevor er wieder auf den Hügel hinauflief, in seinem weiß-braunen Fell, das langsam schon die Sommerfarbe annimmt. Heute Morgen lag der Schnee vor der Tür anderthalb Meter hoch. Wir mussten durchs Fenster nach draußen steigen und ihn wegschaufeln. Die Sonne sinkt noch unter den Horizont, aber es wird nicht mehr dunkel, das Licht wird nur weicher, blauer.

Die Isarkiesel können warten. Ich bin richtig hier, in dieser blauen, einfachen, aufregenden, wundervollen Welt, und ich weiß jetzt schon, wie schwer mir der Abschied fallen wird. Das Herz wird mir schwer, jedes Mal, wenn ich wieder Richtung Süden fliege. Und immer bin ich froh, dass es schon den nächsten Plan gibt, das nächste Tor nach Norden.

Nur manchmal, wenn ich sechs Wochen auf einem Schiff zubringe und die einzige Abwechslung meiner Garderobe in der Wahl zwischen einer dünnen und einer dicken Skitourenhose besteht, dann stelle ich mir doch vor, wie es ist, ein leichtes Sommerkleid überzuziehen und barfuß einen warmen Strand entlangzulaufen oder über eine Blumenwiese. Ich denke nicht, dass sich das einer der wilden Kerle wünscht.

Longyearbyen, April 2011

Das arktische Virus

*Arktischer Ozean, August 2007
Mit der Yamal zum ersten Mal zum Nordpol*

Es kracht. Das Schiff ruckelt. Geschirr scheppert. Holla, sagt Sepp. Sind wir schon im Eis?

Wir sitzen noch beim Abendessen, auf der Yamal, dem russischen Atomeisbrecher. Auf dem Weg von Murmansk zum Nordpol. Sepp zieht die Vorhänge des Speisesaals zur Seite. Eine Eisscholle treibt vorbei. Schnell die Kamera, Jacke, Treppe hinauf, springend. Bis auf das oberste Deck, über der Brücke. Atemlos im Abendlicht. Neugierig, aufgeregt, so gespannt. Der Atem bildet kleine Wölkchen. Alles ist anders auf einmal. Das Licht, das Wasser, die Luft. Es ist kalt.

Wir fahren durch Gold. Der Polartag hat begonnen. Die Sonne steht tief über dem Horizont, aber sie versinkt nicht mehr. Sie strahlt durch den Dunst, taucht das Wasser, den Nebel, die Luft in ein weiches, warmes Gold, mit einem Glanz wie aus dem Kindermalkasten. In der feuchten Luft glitzert es. Einfach so. Als führen wir durch eine geschmückte Weihnachtsgasse auf den Pol zu. Minutenlang kann man nur dastehen, schauen, schauen, schauen, nicht einmal fotografieren. Kann man so ein Licht fotografieren?

Langsam beginnen sich in dem Nebel Konturen zu formen. Helle Umrisse, ungleichmäßige Formen. Eisschollen. Nass, schwer, kalt liegen sie im Wasser. Wir passieren diese Eisinseln, die still weiterziehen, nach Süden. In wärmeres Wasser. Und dort schmelzen. Immer mehr werden es. Der Kapitän lenkt seinen Eisbrecher durch dieses Mosaik aus Wasser und Eis.

Wenn die Stahlhaut eine Scholle streift, durchdringt ein hohles Kratzen das Schiff. Ich blicke zurück. Die schaumige Schiffspur, sie führt nicht mehr

schnurgerade dahin, sie macht jetzt ein Zickzack. Ein Eisbrecher fährt so wenig wie möglich durch Eis, sagt der Kapitän später zu mir. Er fährt so lange es geht um das Eis herum.

Die Schollen schaukeln. Das Eis knistert. Eis, das nach Süden zieht. Julius Payer, der große Entdecker und Polarforscher, schreibt 1872 in sein Tagebuch, es gebe wohl kein melancholischeres Bild als dieses flüsternde Hinsterben des Eises: »Langsam, stolz wie eine Festung, zieht die ewige Reihenfolge weißer Särge dem Grabe zu, in der südlichen Sonne.« Wie gut diese Beschreibung passt. Die Schollen liegen nicht einfach nur im Wasser. Ihr langsames Dahindriften wirkt seltsam erhaben. Es rührt an mein Herz, dieses Bild.

Das Meer hat seine Farbe verändert. War es gestern und auch heute Morgen noch grünlich, ist es jetzt schwarz. Ein dunkles, kaltes Schwarz. Wir haben die Schelfgebiete der Barentssee verlassen und befinden uns nun im Arktischen Ozean. Mehr als 4000 Meter ist das Meer hier tief. Der Golfstrom, hier ist er kaum noch zu spüren. Jene Meeresströmung, die uns in Europa das warme Klima beschert. Gestern Nachmittag konnten wir noch in der Sonne sitzen, an einem windgeschützten Fleck an Deck. 15 Grad hatte es dort. Mit dem Herausfahren aus der warmen Strömung ist die Temperatur innerhalb weniger Stunden auf den Gefrierpunkt gesunken. Eine eindrucksvolle Klimastunde.

Es kracht. Die Yamal erzittert. Ich greife nach dem Geländer. Die Schollen, es werden immer mehr. Sepp, Österreicher, als Dozent für Geologie an Bord, kommt mir hinterher. Mit einem riesigen Teleobjektiv. Seit Jahren macht er diese Touren. Schweigend stehen wir lange da und staunen die Welt an. Das erste Eis ist doch immer was Besonderes, sagt er irgendwann. Dann schweigen wir weiter. Stehen im Windschatten der hohen Reling und beobachten, wie das Eis immer dichter und dichter wird. Wir sollten einen Schnaps trinken, sagt Sepp als Nächstes. Das sollten wir, sage ich.

Die Yamal, sie ist ein wunderbares Schiff. Schiff allerdings darf man zu ihr nicht sagen, auch das lerne ich später noch vom Kapitän. Sie ist ein Eisbrecher. Und ein Eisbrecher ist ein Eisbrecher ist ein Eisbrecher. Kein

Schiff. Mit diesem Eisbrecher also, angetrieben von zwei Atomreaktoren, reisen normalerweise keine Passagiere. Sondern Seeleute. Und die machen keine lustigen Seefahrten. Sondern ernsthafte Arbeit. Der Job der Yamal ist es, entlang der Nordostpassage den Weg frei zu brechen für Frachtschiffe. Frachter, die als Versorgungsschiffe dienen und gleichzeitig Nickel und andere Bodenschätze aus den riesigen Minen der Region abtransportieren. Nur einmal im Jahr müssen die russischen Seeleute zusammenrücken. Für Passagiere, die zum Nordpol wollen. Ein bunter Haufen aus zahlungskräftigen Urlaubern und einigen an der hohen Arktis hochinteressierten Historikern und Wissenschaftlern. Nicht alle Seeleute sind begeistert davon. Auch für den Kapitän ist diese Art der Reise unter seiner Würde, das versteht man gleich. Ein Eisbrecherkapitän ist kein Kreuzfahrtdirektor, signalisiert er. Und die Yamal, sie ist auch nicht für Kreuzfahrten gebaut. Es gibt nicht viele Aufenthaltsmöglichkeiten, keinen Bordfrisör, keinen Zimmerservice. Sie ist ein stolzes Schiff, pardon, ein stolzer Eisbrecher, ein Stahlkoloss. Ohne Schnickschnack. Es gibt genau zwei Meter poliertes Messinggeländer auf der Yamal. Es ist an der winzigen Bar angebracht. Und die befindet sich im Treppenhaus, in dem kleinen Vorraum vor dem Speisesaal. Jeder, der in seine Kabine will, muss an der Bar vorbei. Das Messinggeländer, manchmal wird es dringend gebraucht.

Wir wärmen uns an dieser Bar auf. Holen dickere Jacken und klettern wieder nach oben, nach kaum einer Stunde. Es zieht einen hinaus. Und wieder ist alles anders. Der Dunst ist weg. Der Himmel, dunkelblau hängt er über uns. Die Sonne, jetzt steht sie genau im Norden. Wir fahren direkt auf sie zu. Kurz vor Mitternacht ist es so hell, dass wir unsere Sonnenbrillen aufsetzen. Hinter uns hat sich vor dem Nebel, den wir durchfahren haben, ein Nebelbogen gebildet. Zum ersten Mal sehe ich einen solchen breiten, hellen, weißen Bogen, eines der Phänomene, die man hier so oft beobachten kann: Ein Regenbogen ohne Farben. Weil die Tröpfchen des Nebels so fein sind, dass nur weißes Licht reflektiert wird. Er scheint sich zu bewegen, vor dem Blau des Himmels. Die Nebelwand selbst, die diesen Effekt verursacht,

sieht man kaum mehr. Es sieht aus, als seien wir genau durch diesen Bogen hindurchgefahren, wie durch ein Tor.

Das war das Tor zur Arktis, sagt Sepp. Macht erst ein paar Fotos und zieht dann eine Wodkaflasche aus der Jackentasche. Glasln hab ich auch dabei, österreichert er in die kalte Nachtluft hinein. Das erste Eis muss man feiern, das ist halt mal so. Und wenn du so narrisch bist, dass du immer hier draußen stehst, muss die Bar halt zu dir kommen, sagt er. Schenkt Wodka in die Glasln. Der Wodka, auf Deck 7 der Yamal, er fließt in den Bauch und wärmt.

Das Eis wird dichter. Bald kann die Yamal nicht mehr ausweichen, es hilft kein Zickzackkurs mehr. Wir fahren durch die ersten großen Eisfelder. Der Rumpf schiebt sich auf das Eis. Es zischt. Knackt. Wie Blitze schießen Risse vom Bug der Yamal durch das Eis. Es bricht. Wasser fließt auf seine Oberfläche, färbt den hellen Schnee dunkel. Es rumpelt. Es ist ein grandioses Schauspiel. Was für eine Kraft!

Das gebrochene Eis, es wird vom gewaltigen Rumpf der Yamal zur Seite gedrängt. Die Schollen stellen sich auf. So sehen wir den Querschnitt, sehen, dass es hier etwa einen Meter dick ist. Meereis ist anders als das Eis auf Seen. Das Salz spaltet sich beim Gefrieren ab und macht das Eis porös. Es ist von vielen Kanälen durchzogen, in denen sich das Salz sammelt und langsam ausgewaschen wird. Junges, auch einjähriges Eis genannt, also Eis, das erst in diesem Jahr entstanden ist, ist deshalb eher grau, weil so viel Luft und Salz eingeschlossen ist. Je älter das Eis ist, umso blauer erscheint es, weil das Salz immer mehr ausgewaschen und das Eis kompakter wird. Mehrjähriges Eis ist so türkis wie ein Gletschersee.

An vielen der Bruchstücke hängt unten bräunlicher Schlamm. Eisalgen. Sie wachsen besonders im arktischen Sommer, wenn die Sonne rund um die Uhr ihre Energie schickt.

Sie sind der Anfang allen Lebens im Arktischen Ozean, der Anfang der übersichtlichen Nahrungskette und jedes Jahr von Neuem die Initialzündung für das mit jedem Sonnenstrahl weiter explodierende Leben im kurzen arktischen Sommer.

Als ich im August 2007 an der Reling stehe, weiß ich all das noch nicht. Ich weiß nur, es ist wunderschön, was ich da sehe. Wunderschön und geheimnisvoll. Das Eis sieht immer wieder anders aus. Es ist wie mit einem Feuer, in das man stundenlang blicken kann und das nie langweilig wird. Man kann sich nicht sattsehen. Es ist weit nach Mitternacht. Ich will nicht schlafen gehen. Jede Sekunde will ich mitbekommen von diesem Spektakel. Das denken sich auch die, mit denen ich während der Essenszeiten im Speisesaal am Tisch sitze. Eine lustige Truppe. Von dem ganzen Schiff sind wir die Einzigen, die noch draußen sind, oben auf dem offenen Deck. Ein kleines bisschen liegt das auch an Sepps Wodkaflasche. Wahrscheinlich. Und ein kleines bisschen macht die natürlich alles noch mal so schön.

Und schreiben will ich. Was hier alles in mich einströmt, will gerade so auch wieder heraus. Auf der Yamal bin ich als Journalistin unterwegs, jeden Tag schicke ich einen Text über das Satellitentelefon in den Süden. Wie ich da genügend Stoff bekommen will, wenn man immer nur durchs Eis fährt, bin ich vor der Abreise gefragt worden. Ich wusste keine rechte Antwort darauf, aber ich wusste, dass hier mehr als genug Stoff darauf wartet, aufgeschrieben zu werden. Und so ist es auch. Man muss nur die Augen aufmachen.

Ich sitze unter einem der großen Scheinwerfer der Yamal, die in der Polarnacht den Weg durch das Eis leuchten. Die Hände in der Jackentasche, eingemummt, mit Blick auf das Eis. Geh, Madl, sagt Sepp, wuist ned langsam schlafen gehen? Nein, will ich nicht. Kann ich nicht. Wer kann denn jetzt von hier weggehen? Diese ganzen Geschichten der alten Expeditionen, von den Entdeckern des 19. Jahrhunderts, hier haben sie gespielt. In diesem Eis, in diesem Licht. In diesen Stunden öffnet sich mir eine vollkommen neue Welt. Ich verstehe, dass die Pioniere immer wieder neu aufbrechen mussten, es immer und immer und immer wieder versuchen mussten. Hinaufzukommen zum Pol.

Weil man wissen muss, wie es weitergeht, was noch kommt, was dort noch ist. Es zieht einen einfach hinein in dieses Eis. Als sei dort irgendeine Macht, irgendein Magnet. Wie mag das gewesen sein damals, für diese Männer, die auszogen, die Welt an ihren Enden zu erkunden? Monatelang unterwegs auf

einem zugefrorenen Meer? Nicht wissend, ob sie es schaffen würden, irgendwo Land zu erreichen, bevor das Eis unter den Skispitzen schmilzt? Nicht wissend, wann sie wohin zurückkehren würden? Und ob überhaupt? Wie stark muss ihr Entdeckerdrang gewesen sein, wenn sie diese Ungewissheit trotzdem auf sich nahmen, sich hineintrauten in diese Welt?

Ich glaub, dich hat was gebissen, sagt Sepp nach einer Weile. Mich hat was gebissen? The Arctic Bug, der arktische Käfer, sagt er, und jetzt hast du es, das arktische Virus. Voll erwischt. Dann dreht er sich mit einem Ruck um. Schau, ruft er, Eisbärenspuren! Tatsächlich. Ganz deutlich sind die Abdrücke enormer Tatzen im Schnee zu erkennen. Laut Sepp sehen sie frisch aus. Hier, doziert er, haben wir die größte Chance, Bären zu sehen. Wir fahren mittendurch, durch das Bärenland. Hier ist das Eis offen genug für Robben. Und wo Robben sind, sind Bären. Weiter nördlich, wo die Eisdecke geschlossener ist, wird die Wahrscheinlichkeit, auf Bären zu treffen, immer geringer. Jetzt müssen wir die Augen offen halten, sagt er. Wie soll ich jemals schlafen hier? Wenig später rumpeln wir an einer Robbe vorbei. Irgendwann werden wir ihr zu laut, und sie rutscht ins Wasser.

Diese erste Reise zum Pol wird zu den schlaflosesten Tagen meines Lebens. Der Expeditionsleiter Victor Boyarsky, den ich zu Anfang gleich mal mit dem Kapitän verwechsle und damit schon einen bleibenden Eindruck hinterlasse, stellt irgendwann die gleiche Diagnose wie Sepp. Das arktische Virus, es hat voll zugeschlagen. Ich verbringe viel Zeit im Kraftraum der Mannschaft, einem stählernen, schmucklosen Raum neben dem Reaktor. Weil die Energie irgendwohin muss, aus mir raus muss, weil ich den ganzen Tag hüpfen könnte vor Freude, weil es überquillt in mir, so wunderbar ist die Welt um uns herum.

Du musst im Winter wiederkommen, sagt Victor irgendwann, willst du nicht auch aus Barneo ein Tagebuch schreiben? Und eine Skitour zum Nordpol machen? Barneo ist eine russische Drifteisstation. Und Victor einer der Köpfe dahinter. Klar, dass ich will.

Jede freie Minute stehe ich draußen und schaue der Yamal bei ihrer Arbeit zu. In einer jener schlaflosen Nächten, in denen ich gegen drei Uhr morgens

hinausgehe auf den Bug der Yamal, drehe ich mich um und schaue auf die Brücke. Der Steuermann sieht aus dem Fenster. Er winkt. Sie kennen meine blaue Jacke jetzt schon. Ich winke zurück. Und da drückt er kurz das Schiffshorn. Um drei Uhr nachts, das Horn eines Atomeisbrechers, im Arktischen Ozean. Für mich. Ich zucke zusammen und lache, und der Steuermann lacht und bedeutet mir, ich solle ihn nicht verraten.

Auf dieser ersten Reise sehen wir eine Bärenmama, deren Kinder sich um eine Robbenhaut streiten. Wir gehen im Eiswasser schwimmen. Ich steige zum ersten Mal in den großen, blau-orangefarbenen MI-8-Hubschrauber, der auf dem Helikopterdeck am Heck mit uns reist. Zum ersten Mal holen mich die Piloten ins Cockpit, vorn hinein auf den Navigatorplatz, rundum aus Glas. Zum ersten Mal fliege ich so über das Eis und kann und kann und kann nicht fassen, was ich da sehe. Zum ersten Mal betrete ich Franz-Joseph-Land, diese geheimnisvollen Gletscherinseln, auf denen so viel passiert ist in der langen Geschichte der Expeditionen zum Nordpol. Am Ende schenkt Victor mir eine Flasche Nordpolwasser. Weil ich von allen Passagieren diejenige bin, die mit Abstand die längste Zeit an Deck stand, begründet er das Geschenk. Wir sehen uns in Barneo, sagt er.

Und genau das tun wir auch. Nach dieser ersten Reise werde ich immer mehr über das Eis schreiben, ich werde nach Spitzbergen und Barneo fahren und den Nordpol im Spätwinter erleben, ich fahre nach Kanada, gehe mit Walen schnorcheln und beobachte Eisbären, atemlos, ich beginne ein Studium über die zirkumpolaren Gebiete, halte auf Schiffen Vorträge. Ich lerne immer mehr Menschen dieser kleinen verrückten polaren Gemeinde kennen und traue mich immer tiefer hinein in das Eis. Weil es so ist, wie Sepp sagt, damals, bei der Rückkehr, als ich mit ihm an der Reling stehe. Und im Atomhafen in Murmansk das Anlegemanöver beobachte. Was macht man eigentlich, wenn einen das arktische Virus voll erwischt hat?, frage ich ihn. Sepp schaut über die Kola-Bucht. Dann wartet die beste Zeit deines Lebens auf dich, sagt er, und das klitzekleine Pathos ist durchaus angebracht in Anbetracht der Tage, die hinter uns liegen. Und er sagt: Weil

du deine Träume dann nicht mehr nur träumst, sondern lebst. Weil du gar nicht mehr anders kannst.

Traktor rabotet

*Longyearbyen, April 2008
Zum ersten Mal auf dem Weg nach Barneo*

Traktor ne rabotet. Diesen fatalen Satz wiederholt Victor immer wieder, in seinem russischen Wortschwall. Traktor ne rabotet. Der Traktor funktioniert nicht. Es ist Ende März 2008. Im Kamin prasselt ein Feuer. Wir sitzen im Polar Hotel in Longyearbyen auf Spitzbergen. Wir sitzen hier schon eine Woche lang, jeden Abend. Und warten darauf, dass aus diesem Satz in Victors Telefonaten zwei Buchstaben verschwinden, das kleine Wörtchen ne. Der Traktor soll endlich funktionieren.

Die Stimme aus Victors Telefon, die hier im Warmen ankommt, sie kommt von weit her. Blechern und scheppernd hört sie sich an, und der Redefluss schleppend. So klingen Satellitentelefone. Diese Wundergeräte, mit denen man auch am Nordpol mit dem Rest der Welt in Verbindung bleiben kann. Der Mann am anderen Ende, er heißt Sergey und ist Mechaniker. Er ist nicht zu beneiden. Mehr als 1000 Kilometer nördlich von uns spricht er in das Telefon. Er sitzt in einem Zelt, etwa am 89. Breitengrad. Mitten im Arktischen Ozean. Er gehört zu den wilden Hunden, die Barneo aufbauen sollen. Jene russische Drifteisstation, auf die mich Victor eingeladen hat, im vergangenen Sommer auf dem Eisbrecher.

Vor ein paar Tagen ist Sergey mit dem Fallschirm abgesprungen, dort oben, zusammen mit acht anderen Fallschirmspringern, aus einer riesigen Iljuschin. Aus der schwebten auch der Traktor auf das Meereis, ein Zelt, ein Ofen und viele blaue Treibstofffässer. Wie riesige, weiße Quallen sehen die großen Fallschirme am blauen Himmel aus, wenn sie mit ihren schweren Lasten zu Boden sinken. Die Paletten, auf denen die Kerosinfässer festgemacht sind, haben einen doppelten Boden, gepolstert mit hunderten

Holzstäbchen dazwischen. Beim Aufprall knicken die ab. Stoßdämpfer. Einfach und effektiv.

Sergey und die anderen sollen eine Landebahn bauen. Auf der kann dann eine Antonow landen, mit noch mehr Helfern und dem Rest Material an Bord, den man für den Aufbau Barneos braucht. Wenn alles steht, steigen auch wir ein in die Antonow. Und mit uns Touristen, Wissenschaftler, Politiker, alle, die in diesem Jahr nach Barneo wollen, die letzte Station vor dem Pol. Das klingt kompliziert, und das ist es auch.

Dieser Aufwand ist nötig, weil der Arktische Ozean so groß und der Nordpol so weit weg ist vom Festland. Man kann die Station nicht mit Hubschraubern aufbauen und versorgen. Man kann aber auch nicht mit einem Flugzeug auf der zerfurchten Meeresoberfläche landen, in diesem Gewirr aus meterhohen Presseisrücken, die entstehen, wenn sich das Eis bewegt. Mit kleinen Twin Ottern geht das, an manchen Stellen. Mit einer Antonow nicht.

Der Traktor also, ihm kommt eine Schlüsselfunktion zu. Er soll die Presseisrücken beiseiteräumen, die Eisfläche glatt planieren. Und jetzt funktioniert er nicht. Streikt. Sergey und die anderen sind keine Männer, die schnell nach Hilfe rufen. Seit Jahren springen sie in diese Eiswüste, seit Jahren bauen sie die Station auf. Denn Barneo wird jedes Jahr wieder neu errichtet, jedes Jahr steht es nur wenige Wochen im März und April. Der Untergrund, auf dem Barneo gebaut wird, ist immer wieder ein neuer; das Eis der Station des Vorjahrs ist mit der Drift längst weitergezogen, vielleicht existiert es noch, vielleicht ist es bereits dahingeschmolzen. Der Bau Barneos, er ist jedes Mal wieder eine Premiere. Mit all ihren Unwägbarkeiten.

Immer wieder also wagen sich die Fallschirmspringer ins Ungewisse, an einen Ort, an dem sie völlig auf sich gestellt sind. Wenn der Bau der Landebahn nicht klappt – dann müssten die Männer mit Hubschraubern geholt werden, in mehreren Etappen. Treibstofflager müssten abgeworfen werden für die Helikopter, zum Auftanken. Es wäre kompliziert. Und es würde dauern. Die Männer sind das gewöhnt. Sie sind Poliarniks. Sie sind

gut ausgerüstet abgesprungen, mit dem nötigen Werkzeug selbst für schwierige Reparaturen. Aus den geringsten Mitteln können sie Ersatzteile zaubern, Behelfslösungen, rettende Ideen verwirklichen.

Wenn genau diese Männer also sagen, sie kriegen den Traktor nicht flott, dann kriegt ihn keiner mehr hin. Seit Tagen versuchen sie, ihn zu reparieren. Haben einen Windschutz konstruiert, einen der großen Transportfallschirme wie ein Zelt über den Traktor gestülpt. In dieser Behelfswerkstatt werkeln sie an seinem Motor. Aber er funktioniert einfach nicht. Sie brauchen ein Ersatzteil, das sie weder dabei haben noch provisorisch basteln können. Sie brauchen Hilfe.

Victor legt auf. Das ist nicht lustig, sagt er. Sergey und seine Kollegen müssen bei den Reparaturversuchen immer wieder die Handschuhe ausziehen, hat er ihm erzählt. Bei minus 42 Grad Metall anfassen – als würde man in ein Feuer greifen, so fühlt sich das an. Vergangenes Jahr gab es auch schon Schwierigkeiten mit dem Trecker. Der Fallschirm ging nicht auf. Da war der Traktor für ein paar Sekunden der schnellste Traktor der Welt, pflegt Victor dazu zu sagen. Dann zerschellte das Vehikel auf der Eisoberfläche in tausende Teile, das größte ungefähr so lang wie ein Daumen. Auf den Fotos von diesem kleinen Zwischenfall sieht man dem Eis überhaupt nichts an. Nicht einmal eine Kuhle hat der Traktor ins Eis gegraben. Diese Fotos sind beruhigend, wenn man vorhat, mit einem Flugzeug auf Eis zu landen. Nicht, wenn man mit einem Fallschirm springen will. Aber das wollen wir zumindest ja nicht.

Victor dreht das Telefon in der Hand hin und her. Seine Agentur VICAAR ist mitverantwortlich für diese ganze Logistik. Ein kaputter Traktor heißt unter anderem, dass er viel Geld in die Hand nehmen muss. Victor ist ein Mensch, der sogar in solchen Situationen noch an andere denkt. Hoffentlich kannst du die Geschichte für deine Zeitung noch verwirklichen, sagt er zwischen zwei Telefonaten. Da bin ich mir schon lange sicher, egal wie das ausgeht hier, sage ich.

Er organisiert also den Abwurf von Ersatzteilen. Eine andere Möglichkeit gibt es nicht. In ein paar Stunden wird erneut eine Iljuschin in Sibirien

abheben, Kurs nehmen auf das kleine Häufchen Fallschirmspringer im Eis. Dieser eine Flug allein verschlingt etwa 80 000 Euro. Kein Wunder, dass Victors Stirn während des Telefongesprächs in tiefen Falten liegt. Der Bau Barneos kostet auch ohne solche Extras schon zwischen anderthalb und zwei Millionen Euro.

Es gibt Menschen in Russland, die sich solche Unternehmungen leisten können. Zu ihnen zählt Alexander Orlow. Bei ihm laufen alle Fäden Barneos zusammen. Orlow ist ein großer, ruhiger Mann. Ein Geschäftsmann, der viel mit den Flughäfen Moskaus zu tun hat. Barneo ist ein Hobby für ihn, ein teures Hobby, aber er brennt für die Arktis. Orlow will die russische Arktis öffnen. Er will, dass Touristen kommen. Er ist einer der Köpfe des Polus Expeditionary Center und Vizepräsident der Vereinigung der russischen Polfahrer. Bei beiden Institutionen wiederum ist Artur Tschilingarow der Vorsitzende. Der wiederum ist Vizepräsident der Duma. Und außerdem der bärtige Mann, der im August 2007 die russische Flagge in den Grund des Nordpols steckte. Ein verstörendes Bild, das über alle Fernseher der Welt flimmerte.

Als ich 2008 zum ersten Mal in Longyearbyen sitze und darauf warte, nach Barneo zu kommen, verwirren mich all diese Verstrickungen und Vernetzungen. Ich überblicke sie kaum, kann sie noch nicht einordnen. Bei manchen gelingt mir das heute noch nicht. Barneo ist ein komplexes Gebilde. Es ist mehr als nur eine Station im Eis, so viel verstehe ich auch damals schon. Ohne diese Vernetzungen wäre Barneo gar nicht möglich. Nicht nur in Russland, aber in Russland vielleicht noch mehr als anderswo. Kein anderes Land der Welt baut solche Stationen ins Eis. Wahrscheinlich kann es auch kein anderes, es müssen Russen sein, die so etwas tun, es ist ein durch und durch russisches Unternehmen. Und es beweist jedes Jahr aufs Neue, wie sehr der Nordpol als russisches Gebiet betrachtet wird.

Während Sergey und die Männer auf das Ersatzteil warten, beginnen sie, mit Hacken eine Schneise in das Eis zu schlagen, beginnen den Bau der Landebahn mit den einfachsten Mitteln, die sie haben. So bleiben sie wenigstens warm. Doch es ist klar, wie sinnlos dieses Unterfangen ist. 2000

Meter muss die Bahn lang werden und 200 Meter breit. Bis die acht Männer damit fertig wären, wäre die Saison vorbei, das Eis längst nach Grönland gedriftet und geschmolzen. An diesem Abend sitzen wir lang vor dem Feuer in Spitzbergen, sehen dem Licht vor dem Fenster dabei zu, wie es immer blauer und blauer wird. Und hoffen, dass wenigstens der Ofen 1000 Kilometer weiter nördlich funktioniert.

Als ich am nächsten Morgen zum Frühstück komme, sitzt Victor in der Lobby. Der Abwurf hat bereits stattgefunden. Die Männer basteln weiter an dem Motor. Ohne Erfolg. Victor vergräbt die Stirn in seiner Hand, den Hörer am Ohr. Traktor ne rabotet. Er will jetzt kein Risiko mehr eingehen. Er bestellt einen neuen Traktor. Organisiert einen neuen Flug ins Eis. Das Ganze dauert keine Viertelstunde. So schnell kann man 100 000 Euro ausgeben.

Victor ist mit Organisieren fertig und legt auf. So richtig kann ihn der widerspenstige Traktor nicht aus der Ruhe bringen. Er ist einer der bekanntesten Polfahrer Russlands. Hat die Arktis durchquert, Grönland der Länge nach, die Antarktis auf dem längsten Weg, 220 Tage lang, mit der legendären Transantarctica-Expedition, der letzten Expedition mit Schlittenhunden in der Antarktis. Victor ruht in sich. Und verliert niemals den Mut. Nichts ist mehr wirklich schlimm, solange man im Warmen sitzt, das ist die Botschaft, die er ausstrahlt.

Von ihm wie von den meisten dieser Menschen, die solche an Körper und Geist nagenden Touren hinter sich haben, kann man sehr viel lernen.

Beim Frühstück kommen die Piloten an unseren Tisch, die die Hubschrauber zwischen der russischen Mine Barentsburg und Longyearbyen hin- und herfliegen. Sie kennen die Piloten, die mit nach Barneo kommen werden. Dem russischen Sprachgewirr ist so viel zu entnehmen, dass der Jüngste am Tisch, der 28-jährige Vladimir, soeben Chefpilot geworden ist. Und heute Nachmittag wieder nach Barentsburg fliegt. Vladimir ist die gleiche wohlerzogene Höflichkeit eigen, die mir hier bei allen Russen auffällt. Er und die anderen Arktispiloten tragen weder Uniformen noch Pilotenbrillen. Es ist nicht ersichtlich, was sie tun. Sie

benahmen sich noch unauffälliger als die norwegischen Arbeiter, die hier in den Kohleminen arbeiten. Sie erzählen nicht eitel und großspurig von ihren Heldentaten. Sie sind so zurückhaltend, man muss richtig aus ihnen herauskitzeln, was sie hierher verschlagen hat. Dass hier am Rand des großen Frühstückssaals ein Tisch voller Polarpiloten sitzt, ist durch nichts zu erraten. Das fällt an diesem Morgen besonders auf, weil neben uns ein englischsprachiger Tisch lautstark über einen Ski-Doo-Ausflug auf die andere Seite der Insel spricht. Die Russen essen ihr Müsli.

Es ist ein schöner Morgen. Wir sitzen vor dem großen Panoramafenster, der Himmel ist blau, die Sonne strahlt, die Luft ist klar bei minus 25 Grad. Das Wetter wird nicht so bleiben, und es wird das letzte Mal gewesen sein, dass wir mit Vladimir frühstücken.

Später am Nachmittag baue ich probeweise das Expeditionszelt auf, in dem Hangar am Flughafen, in dem das Lager untergebracht ist. Von einer Minute auf die andere verdunkelt sich der Himmel. Ein Sturm beginnt, durch die dünnen Fenster zu pfeifen. Der Hangar wird in Schnee getaucht. Ich unterbreche meine Zeltstudie und beobachte das Schauspiel am Fenster. Der Wind fällt von den Tafelbergen auf die Stadt herunter, es ist, als würde Longyearbyen in einer riesigen Schneekugel stehen, ich erkenne nicht einmal mehr die zwanzig Meter entfernten Lampen am Rand des Rollfelds. Meine Augen verlieren sich im Flockennebel. Alles weiß. Ein gigantischer Schneewirbel.

Victors Telefon klingelt. Er schweigt lange. Dann folgen hektische Sätze. Er legt auf. Der Hubschrauber ist abgestürzt, sagt er. Vladimirs Hubschrauber nach Barentsburg. Mehr wissen sie noch nicht.

Sprachlos schaue ich Victor an. Frage nichts. Schweigend bauen wir zusammen das Zelt ab. Wenig später klingelt das Telefon wieder. Victor hebt ab. Er stellt eine Frage. Bekommt eine Antwort. Und wiederholt sie fast schreiend. Der allzeit positive, gut gelaunte Victor holt aus und schlägt mit der Faust gegen einen Karton, mit voller Wucht, drückt das Telefon aus und verlässt das Zimmer. Vladimir ist tot. So viel habe ich verstanden. Nach unserem Frühstück am Morgen sollte er einige Angestellte der russischen

Mine nach Barentsburg fliegen. Neun Menschen waren an Bord. Auch der Navigator und ein ukrainischer Passagier haben nicht überlebt. Alle anderen sind schwer verletzt. Der Sturm zog in Barentsburg genauso schnell auf wie hier. Ein Schneesturm ist für einen Hubschrauber verheerend. Es wird dann sehr schwierig für den Piloten zu erkennen, wo der Boden ist. Er verliert leicht die Orientierung. Bei der Landung wirbelten nicht nur die dichten Flocken des Sturms um den Hubschrauber, sondern auch der Schnee, der auf dem Landeplatz lag, explodierte um den landenden Helikopter herum. Und Vladimir machte einen fatalen Fehler: Er drehte den Hubschrauber mit dem Heck zum Wind. Eine starke Böe hob das Heck an, wehte den Hubschrauber in Richtung der Mauer eines Flugzeughangars. Wie Schwerter schlugen die riesigen Rotorblätter in den Hangar ein. Der große MI-8-Helikopter, er überschlug sich. Aus.

Drei Jahre später sitze ich mit Inge bei einer Flasche Wein in Mary Ann's Polarriggen in Longyearbyen. Inge ist der Sicherheitsbeauftragte des Sysselmann, des Gouverneurs von Spitzbergen. Wir kommen durch Zufall auf dieses Unglück zu sprechen. Er erzählt, dass er 42 Minuten nach dem Absturz dort ankam. Er wird nie vergessen, wie die Spuren der fünf Rotorblätter in dem Flugzeughangar ausgesehen haben, sagt er. Dass er es nicht für möglich hielt, dass in diesem Trümmerhaufen von Hubschrauber überhaupt jemand überlebt haben sollte. Und er weiß noch genau, wie schrecklich jung der Pilot war, den sie tot aus den Trümmern zogen.

An jenem Nachmittag 2008 allerdings ist nicht viel Zeit für solche Gedanken. Wir müssen zurück ins Hotel. Dort soll Victor in zehn Minuten im großen Konferenzraum die Kunden informieren, die darauf warten, endlich nach Barneo gebracht zu werden, das es noch nicht einmal gibt, weil ja der Traktor nicht rabotet. Auf dem Weg zurück in den Ort denke ich an das schöne Frühstück, an diesen netten, jungen Mann, der so voller Leben steckte. Der fast peinlich berührt die Glückwünsche der erfahrenen Piloten entgegennahm zu seiner erfolgreich absolvierten Prüfung. Victor schweigt. Im Hotel setzt er die Gute-Laune-Miene auf, die jeder an ihm kennt. Er betritt die Bühne und erklärt, warum wir noch immer hier und nicht in