

**SÜDWESTRUNDFUNK
SWR2 WISSEN - Manuskriptdienst**

**„Tauwetter in der Arktis -
Mit dem Schiff durch die Nordwest-Passage“**

Autor und Sprecher: Jörn Freyenhagen
Sprecher/in: Harald Jakel, Jürgen Webermann, Gabriele Libbach
Redaktion: Sonja Striegl
Sendung: Mittwoch, 4. November 2009, 08.30 Uhr, SWR2

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt.
Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen
Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Mitschnitte auf CD von allen Sendungen der Redaktion SWR2 Wissen/Aula (Montag bis
Sonntag, 08.30 Uhr bis 09.00 Uhr) sind beim SWR Mitschnittdienst in Baden-Baden für
12,50 € erhältlich. Bestellmöglichkeiten unter Telefon: 07221/929-6030!

**SWR2 Wissen können Sie ab sofort auch als Live-Stream hören im SWR2
Webradio unter www.swr2.de**

ATMO 1: Schiffsmotor

Autor:

Werner Haupt, dunkles Haar und Vollbart, Mitte 50, ist vom Polarbazillus befallen. Der aus Bayern stammende Bergsteiger steht an Deck des russischen Kreuzfahrtschiffes „Lyubov Orlova“ und verfolgt die Abfahrt im kanadischen Resolute Bay. Vor ihm liegt die legendäre Nordwest-Passage, ein Traum für den eiserfahrenen Abenteuer-Reisenden:

O-Ton 1 - Werner Haupt:

Ich hab' eigentlich die letzten 20 Jahre mich mit dieser Reise auseinandergesetzt, hab' viele Bücher darüber gelesen. Nur gab's kaum eine Möglichkeit, das auch irgendwie zu realisieren. Da hat sich jetzt eben mit dieser Reise eine Möglichkeit erschlossen, sich diesen Traum zu verwirklichen.

Autor:

Möglich wurde diese Reise durch eine Entwicklung, die eigentlich Anlass zur Sorge gibt: den Klimawandel.

Sprecherin:

„**Tauwetter in der Arktis - Mit dem Schiff durch die Nordwest-Passage**“. Eine Sendung von Jörn Freyenhagen.

ATMO 1: Schiffsmotor

Autor:

Durch die globale Erwärmung schmilzt das Eis der Arktis immer weiter und immer schneller. Es ist heute nur noch halb so dick wie vor 50 Jahren. Bereits 2007 und 2008 war die Nordwest-Passage während des Sommers fast komplett eisfrei. Darum will nun die „Lyubov Orlova“ zum ersten Mal die Durchfahrt wagen und ihre Passagiere möglichst bis Cambridge Bay in Nordwestkanada bringen. Vorausgesetzt, das Eis geht wie erwartet zurück. Ken Knowles, der den Touristen an Bord in Vorträgen ein bisschen Fachwissen vermitteln soll, bringt es auf den Punkt: „Es ist gut für die Touristen, aber vielleicht nicht so gut für die Eisbären.“

O-Ton 2 - Ken Knowles:

(ATMO) "It's good for tourists, but maybe not be good for the polarbears !" (Lachen)

Autor:

Der Klimawandel hat Gewinner und Verlierer. Schon bald werden die Passagiere auf dieser Reise Eisbären aus nächster Nähe sehen, wie sie auf nacktem Gestein herumirren, dann ins Meer abtauchen, um Robben zu jagen und schließlich ohne Beute an Land zurückkehren. Kein Eis - keine Nahrung, so lautet für die Könige der Arktis die lebensbedrohliche Bilanz. Die Landschaft zu sehen, solange es noch möglich erscheint, ist bei vielen Reisenden ein Motiv für diese Expedition, so auch bei Sigi und Bettina Stierner, die vor 18 Jahren von Deutschland nach Kanada ausgewandert sind:

O-Ton 3 - Sigi und Bettina Stierner:

„Wir haben gedacht, wann kann man das noch mal machen ?“ - „Das Naturerlebnis ist

einfach grandios und die Einsamkeit, dass kein Mensch hier ist, das ist umwerfend.”

Autor:

Die Fahrt des russischen Kreuzfahrtschiffes ist eine Premiere in mehrfacher Hinsicht. Sie beginnt und endet in Kanada, dauert nur acht Tage und wird organisiert von einem Veranstalter in Toronto, der mehrheitlich den Inuit gehört, Angehörigen eines Naturvolks, das in der Arktis lebt. Der Präsident der Gesellschaft, Dugald Wells, reist auf der Jungfernfahrt mit:

O-Ton 4 - Dugald Wells:

„The board of directors ...

Übersetzer (Harald Jakel):

Zum Vorstand gehören vier Personen, ich selbst und drei Inuit. Hier an Bord sind 40 Prozent der Beschäftigten Inuit. Vor allem junge Leute, die eine Ausbildung machen oder damit einen guten Job im Sommer haben. Sie finden auf diese Weise einen Einstieg in den Tourismus, um später z.B. als Reiseleiter zu arbeiten. Durch den Kontakt mit Passagieren aus mehreren Ländern lernen sie andere Kulturen kennen, so wie die Passagiere die für sie fremde Kultur der Inuit neu entdecken. Sie lernen soziale Kompetenzen, sie lernen sich auszudrücken, sich darzustellen. All das ist ein unheimlich wertvolles Rüstzeug für andere Jobs als Reiseleiter.

... in couriers.”

Autor:

Auf der Suche nach der berühmten Northwest-Passage haben in den vergangenen Jahrhunderten viele Menschen ihr Leben verloren. Nach zahlreichen gescheiterten Versuchen vor allem britischer Seefahrer schaffte es der Norweger Roald Amundsen 1903 bis 1906 als erster Mensch, die Passage zwischen Atlantik und Pazifik erfolgreich zu durchqueren. Der alte Traum, den Seeweg zu einer Handelsroute zwischen Europa und Asien zu machen, erfüllte sich lange Zeit nicht. Als zu unberechenbar galt die Strecke durch den kanadisch-arktischen Archipel, bis das zurückgehende Eis in diesem Jahrhundert neue Hoffnungen weckte. Die „Lyubov Orlova“ will etwa zwei Drittel der Northwest-Passage befahren. Aaron Spitzer, Arktis-Experte unter den Referenten, erklärt den Touristen den geplanten Kurs:

ATMO 1: Schiffsmotor / „Die Lyubov Orlova“

O-Ton 5 - Aaron Spitzer:

„What we are tempting to do ...

Übersetzer (Jürgen Webermann):

Wir versuchen zunächst, ein Stück durch den Parry Kanal zu fahren, der zugleich die kürzeste Passage verspricht, aber auch am schwierigsten zu navigieren ist wegen der unsicheren Eisverhältnisse. Statt diesen Kanal weiter zu befahren, gehen wir südlich durch den Peel Sound entlang an Somerset Island, folgen sozusagen der Amundsen-Route, wo wir auf der Rückseite von King-Williams-Island fahren und erreichen dann Victoria Island mit unserem Ziel Cambridge Bay. Dies ist der längere Weg mit flacheren

Gewässern, aber normalerweise finden wir dort weniger Eis vor als im Parry Kanal.

... Parry Channel.”

Autor:

Nur Schiffe, die Eisbrecher-Eigenschaften haben, können den fast schnurgeraden Weg der Nordwest-Passage durch den Parry-Kanal wagen, so wie das deutsche Forschungsschiff „Polarstern“. Im Sommer 2008 schaffte es die Reise in einer Rekordzeit von nur vier Tagen. Mit der eisfreien Nordwest-Passage eröffnen sich aber nicht nur neue Perspektiven für Forschung und Schifffahrt. Der Seeweg zwischen Europa und Asien verkürzt sich um rund 40 Prozent. Auch die wirtschaftliche Erschließung der Arktis rückt stärker in den Fokus. Denn unter dem Nordpolarmeer werden riesige Mengen an Öl, Gas und mineralischen Ressourcen wie z.B. Erzen und Gold vermutet. Die Anrainerstaaten konkurrieren seit langem um Gebietsansprüche rund um den Nordpol, denn davon hängt ab, wie viel sie ausbeuten können.

O-Ton 6 - Aaron Spitzer:

„The issue is ...

Übersetzer (Jürgen Webermann):

Der Punkt ist, dass die Nordwest-Passage, wenn sie eisfrei und damit schiffbar ist, einen leichteren Zugang ermöglicht und weltweit neue Seewege eröffnet. Zum Beispiel verkürzt sich die Fahrt von London nach Tokio um 7000 Kilometer gegenüber der Passage durch den Panama-Kanal. Das bedeutet eine erhebliche Verbesserung im Verkehr zwischen den Kontinenten.

... between the continents.“

Autor:

Die Nordwest-Passage ist der Schlüssel dazu. Wie Pioniere dürfen sich also die 95 Teilnehmer der Premieren-Reise durch diese Meeresstraße fühlen. Rund 70 Prozent kommen aus den USA und Kanada, der Rest ist aus Deutschland und Frankreich. Die ersten Tage an Bord stehen unter einem guten Stern. Gleißendes Sonnenlicht bescheint bizarre Eisschollen, die vorbei schwimmen. Sogar einen selten anzutreffenden Narwal bekommen die Kreuzfahrer am zweiten Tag zu sehen. Liz Bradfield hat ihn zuerst entdeckt. Auch sie gehört zu dem Team der insgesamt 20 Experten, die den Touristen Wissenswertes rund um die Arktis vermitteln sollen:

O-Ton 7 - Liz Bradfield:

„It's a small whale ...

Übersetzerin (Gabriele Libbach):

Es ist ein kleiner Wal, er hat einen niedrigen Blas, aus dem die Atemluft kommt. Man sieht den weißen Rücken, sehr glatt. Der Narwal hat ein langes Horn vor dem Maul, das wir jetzt gerade nicht sehen. Er hat es unter Wasser.

... taff to see.“

Autor:

Später sehen die Menschen an Bord eine Schule von 20 Orcas, d.h. eine sozial zusammengehörige Gruppe von Walen, die direkt vor dem Schiff kreuzen.

ATMO 1: Schiffsmotor**Autor:**

Allmählich tauchen mehr Eisschollen auf, die sich zu kleinen Eisbergen türmen. Gleich am Anfang der Reise hat Expeditionsleiterin Shoshanah Jacobs betont, dass die „Lyubov Orlova“ Eis nicht brechen, sondern nur seitlich wegdrücken könne. Das bekommen die Passagiere in ihren Kabinen zu hören, wenn die Eisschollen am Schiffsrumpf vorbei schrammen. Nachts werden sie sogar von den Geräuschen aus dem Schlaf gerissen:

ATMO 2: Eisschollen**Autor:**

Auf der Fahrt weiter Richtung Süden wird das Packeis dichter. Die Verantwortlichen an Bord entschließen sich, die Hilfe eines kanadischen Eisbrechers anzufordern. Es dauert nicht lange und voraus wird die Silhouette eines Schiffes mit dem Namen „Sir Wilfrid Laurier“ sichtbar, Heimathafen: Ottawa. Meeresbiologin Shoshanah Jacobs beobachtet das Geschehen direkt auf der Brücke und blickt sorgenvoll auf das Eis ringsum:

O-Ton 8 - Shoshana Jacobs:

„Not only first year ice ...

Übersetzerin:

Es ist nicht nur einjähriges Eis, sondern auch mehrjähriges Eis, eine Kombination aus beidem. Und da können wir nicht einfach durchfahren, bei keiner Geschwindigkeit. Also sind wir froh, dass der Eisbrecher in der Nähe war und uns helfen kann, in dieser starken Eiskonzentration überhaupt voran zu kommen. Denn unser Schiff hat nur Eisklasse D und kann lediglich halb so dickes Eis zur Seite drücken, als wir es jetzt hier haben.

... ourselves we needed.“

ATMO 3: Brücke**Autor:**

Der Kapitän der „Lyubov Orlova“, Ruslan Zaynigabdinov, ist hochkonzentriert und steht in ständigem Funkkontakt zum kanadischen Eisbrecher, der eine Fahrrinne freimacht, in der das Kreuzfahrtschiff sofort folgt. Die Nordwest-Passage ist auch für ihn eine neue Erfahrung. Er runzelt die Stirn und wird ein bisschen nervös, als er im plötzlich einsetzenden Nebel die Positionslampen am Heck der „Sir Wilfrid Laurier“ nicht mehr sieht.

ATMO 3: Brücke / „I can't see your lights ...“

Autor:

Kurz danach sind die Lichter wieder einigermaßen sichtbar. Aufatmen beim Kapitän:

O-Ton 9 - Ruslan Zaynigabdinov:

„The greatest ...

Übersetzer (Jürgen Webermann):

Die größte Herausforderung auf dieser Kreuzfahrt war bisher für mich der Moment, bevor der Eisbrecher uns zu Hilfe gekommen ist. Das Eis war immer dicker geworden und ich war sogar entschlossen, umzukehren. Wir hätten ohne den Eisbrecher einfach nicht weiterfahren können, denn unser Schiff ist nicht so stark.

... strong vessel.“

Autor:

Der am dritten Tag geplante Landausflug muss ausfallen. Inzwischen ist durchgesickert, dass die Victoria Street völlig mit Eis blockiert ist. Im vergangenen Jahr soll sie noch weitgehend eisfrei gewesen sein. Dass das Ziel der Reise, Cambridge Bay, angelaufen werden kann, ist damit in Frage gestellt. Auf dem Weg durch die James-Ross-Street und über King-Williams-Island könnte das Endziel zwar erreicht werden, aber der Rückweg über die Victoria Street wäre versperrt. Der andere Weg zurück über die James-Ross-Street würde zu lange dauern. So fällt die Entscheidung, nur bis Gjoa Haven auf King-Williams-Island zu fahren. Dem stimmt auch der Chef des Reiseveranstalters, Dugald Wells, aus gutem Grund zu:

O-Ton 10 - Dugald Wells:

“We recognize that ...

Übersetzer (Harald Jakel):

Wir müssen zugeben, dass in manchen Fällen die Eisverhältnisse zu schwierig sind oder das Wasser nicht tief genug ist, was das Navigieren sehr kompliziert macht. Wenn man dann trotzdem fährt, gibt das viel Druck für den Kapitän. Schiffe können beschädigt werden, was in der Vergangenheit schon oft vorkam. Ich erinnere mich, dass das deutsche Kreuzfahrtschiff „Hanseatic“ 1996 hier ganz in der Nähe auf Grund lief und 150 Passagiere evakuiert werden mussten. Wir ziehen es vor, sicher zu reisen und uns keinen Druck zu machen.

... that pressure on.”

Autor:

Die unerwartet dichte Eisdecke lässt unter den Touristen Zweifel aufkommen, ob der Klimawandel wirklich so dramatisch ist, wie es Klimaforscher und Medien immer behaupten. So schlimm könne es denn doch wohl nicht sein, meinen einige Passagiere nach dem Erlebnis mit dem Eisbrecher. Ist der seit Jahren andauernde Abschmelzprozess in der Arktis überraschend zum Stillstand gekommen? Solche Fragen können die Experten an Bord nicht im Detail beantworten. Aber die Wissenschaftler des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven. Sie beobachten seit vielen Jahren die Eisdicke in der Arktis. Das

oberflächliche Bild trüge, erklärt Prof. Rüdiger Gerdes. Er spricht von lokalen Abweichungen. Großflächig sei in der Arktis auch in diesem Sommer die Eisbedeckung zurückgegangen:

O-Ton 11 - Rüdiger Gerdes:

Ja, dieses Jahr ist die Eisausdehnung etwas höher als im September 2008. Aber wenn man jetzt auf ein aktuelles Satellitenbild schaut, dann sieht man, dass auch dieses Jahr wieder große Flächen in der östlichen Arktis eisfrei sind und das Muster erinnert sehr stark an die beiden vorangegangenen Jahre.

Autor:

In diesem Jahr war das Eis der Arktis auf seine drittkleinste Fläche seit 1979 geschrumpft. In zehn Jahren könnte die Region einen nahezu eisfreien Sommer erleben. Bis 2030 dürfte dann das Packeis komplett abgeschmolzen sein, befürchten Wissenschaftler wie Gerdes. Für sie ist nicht so entscheidend, wie groß die Eisausdehnung ist, sondern vielmehr, wie alt das Eis ist:

O-Ton 12 - Rüdiger Gerdes:

Das Alter des Eises, das ist ein wichtiger Parameter, denn das ältere Eis tendiert dazu, auch dickeres Eis zu sein. Das hat einfach mehr Kollisionen hinter sich, mehr Presseisrückenbildung, und ist damit dicker als das Eis, das allein durch Frieren entstanden ist, und wir konstatieren auch den Verlust dieser Fläche an mehrjährigem Eis, denn das ist wirklich das Volumen des Eises. Das heißt, dass die Eisdickenverteilung ganz entscheidend dafür ist, wie das System reagiert auf extreme atmosphärische Bedingungen und das ist anscheinend sehr viel empfindlicher geworden dadurch, dass das Eis dünner geworden ist.

ATMO 3: Brücke

Autor:

Von den problematischen Eis-Beobachtungen der Klimaforscher ist auf dem russischen Kreuzfahrtschiff gerade nichts zu spüren. Im Gegenteil, die Stimmung ist euphorisch. Denn während der Fahrt durch das Eis der James-Ross-Straße sind die ersten Eisbären aufgetaucht. Zunächst drei erwachsene Tiere, danach ein Elternpaar mit einem Jungen. Hochbetrieb auf der Brücke und an Deck. Nur wer ein richtig gutes Fernglas besitzt, kann die Bären in der Ferne als winzige, bewegliche Punkte erkennen.

O-Ton 13 - Passagiere:

„A mother and two pups just to the right of the dark patch.“ - „Excuse me, there are polarbears on ice up there.“ - „There are hiding to water.“ (ATMO)

Übersetzer/Übersetzerin/Übersetzer (J. Webermann, G. Libbach, H. Jakel):

„Eine Mutter und zwei Jungen rechts von dem dunklen Fleck.“ - „Entschuldigung, da sind Eisbären auf dem Eis dort.“ - „Jetzt verschwinden sie im Wasser.“

Autor:

In der Weite der Eislandschaft ist nicht auszumachen, auf was die Eisbären gerade aus sind. Vermutlich auf Robben. Biologen warnen, dass sich die Bären immer seltener

richtig satt essen können. 45 Robben braucht ein ausgewachsenes Tier pro Jahr, um zu überleben. Durch den Rückgang des Eises ist das immer problematischer. Die Eisbären müssen über längere Phasen hungern. Besonders kritisch wird es für sie, wenn Nachwuchs da ist. Internationalen Studien zufolge sind zwei Drittel der subarktischen Eisbär-Bestände akut gefährdet. Prof. Dieter Piepenburg vom Institut für Polarökologie in Kiel erklärt, warum der Eisbär so abhängig vom Eis ist:

O-Ton 14 - Dieter Piepenburg:

Seine Hauptnahrungsquelle ist die so genannte Ringelrobbe. Von der gibt es fünf bis sieben Millionen. Es gibt verschiedene Jagdstrategien, die der Eisbär entwickelt hat. Eine z.B. ist, dass er an den Atemlöchern der Robben - die leben unter dem Eis und müssen zum Atmen immer an die Oberfläche kommen - und an den Atemlöchern lauert der Eisbär darauf, dass die Robbe erscheint und er fischt sie dann quasi aus dem Atemloch heraus. Das ist eine Jagdstrategie. Es gibt andere auch, dass er z.B. die Geburtshöhlen dieser Ringelrobben aufspüren kann mit seinem sehr feinen Geruchssinn und die dann eindringt von oben und dann vor allem die jungen Ringelrobben erbeutet und ohne diese Robben wird er sich nicht ernähren können.

ATMO 4: Durchsage

Autor:

Der Eisbrecher hat beigesteuert, die „Lyubov Orlova“ fährt inzwischen allein weiter, um Gjoa Haven im Süden von King-Williams-Island zu erreichen. Da hier Inuit leben, werden die Passagiere an Bord mit Vorträgen auf den Besuch vorbereitet. Sie erfahren, mit welchen Spielen die Familien die langen, kalten Winter verbringen und dass man das Alphabet der indigenen Bevölkerung auch singen kann:

O-Ton 15 - Jason Annahatak:

“Apa kata nam ...
... na kungwaa.”

Autor:

Auch welche Laute speziell der ersten Annäherung zwischen Mann und Frau dienen, um gegenseitige Sympathie zu bekunden, erfahren die Gäste auf dem Kreuzfahrtschiff. Nach einer kurzen Demonstration probieren alle einmal das Werben um den Partner:

O-Ton 16 - Passagiere:

“Ham-moa, ham-moa, ham-moa ... Lachen ... Ham-moa, ham-moa, ham-moa ...
Lachen ...

Autor:

Als die Touristen das Inseldorf betreten, überrascht sie die hektische Betriebsamkeit. Viele Einheimische brettern mit dem so genannten Quad, einem Motorrad auf vier Rädern, über die unbefestigten Straßen. Der erste Gang der Besucher führt ins Museum mit der Büste von Roald Amundsen. Gebäudemanager Jimmy Wepain erklärt ihnen den historischen Hintergrund:

O-Ton 17 - Jimmy Wepain:

„Roald Amundsen ...

Übersetzer (Jürgen Webermann):

Roald Amundsen landete in Gjoa Haven in den ersten Jahren nach 1900. Er hat hier zwei Jahre überwintert. Der Ort ist benannt nach seinem Schiff, das wie seine Frau „Gjoa“ hieß. Er hat von den Inuit den Umgang mit Schlittenhunden gelernt, was ihm zugute kam beim Wettlauf mit Scott zum Südpol. Amundsen war auch dort der erste, wie hier in der Nordwest-Passage, was wir von Generation zu Generation weitergeben.

... that they came here.”

Autor:

Die Bewohner von Gjoa Haven haben für die Besucher vom Schiff eine Musik- und Tanzshow vorbereitet. Ein Touristenprogramm, das allen Passagieren von Kreuzfahrtschiffen geboten wird, die hier anlegen:

ATMO 5: Show

Autor:

Dies sei ein Welcome-Song, ein symbolischer Handschlag, mit dem die Inuit ihren Gästen sagen wollten: Willkommen in unserem Land, betont Jimmy Wepain:

O-Ton 18 - Jimmy Wepain:

„We welcome anybody ...
... welcome to our land.“

Autor:

Bisher wurden die Naturvölker in der Arktis oft als Verlierer des Klimawandels eingestuft. Sie würden ihre Jagdgründe verlieren, seien auf das Eis angewiesen, um ihren Lebensunterhalt zu verdienen, haben Ethnologen kritisiert. Einzelne Dörfer mussten schon umgesiedelt werden, weil das Wasser an die Stelle des Eises tritt und Überflutungen drohen. Wer mit den Inuit spricht, bekommt allerdings nicht den Eindruck, sie seien verzweifelt über die Entwicklung. Viele rechnen mit neuen Jobs, wenn erst einmal die Rohstoffe ausgebeutet werden und mehr Schiffe durch die Nordwest-Passage fahren. Auch Jason Annahatak, Referent auf dem Kreuzfahrtschiff, ist kaum besorgt. Er stammt aus einer Inuit-Familie im Norden Kanadas, hat Psychologie studiert und eine Zeitlang in New York gearbeitet. Jason spricht von neuen Chancen für seine Landsleute, die ihre Kultur dennoch bewahren könnten:

O-Ton 19 - Jason Annahatak:

„Inuit culture ...

Übersetzer (Harald Jakel):

Die Kultur der Inuit ist eine dynamische Kultur, im Wandel begriffen, nicht statisch. Sie ist auch unterschiedlich von Region zu Region, was die Sitten und Bräuche betrifft, die Sprache. Ich versuche, unseren Passagieren eine Vorstellung unserer Sprache zu geben, ein bisschen Geschichte und auch Bräuche, Materialien und auch Werkzeuge,

die sie sehen wollen. Normalerweise sind Leute neugierig auf die Sprache, andere sind an gesellschaftlichen Dingen interessiert, an Haus- und Wohnungsbau.

... of housing.”

Autor:

Auf den hohen Norden Kanadas kommen tiefgreifende wirtschaftliche und soziale Veränderungen zu, bedingt durch den Klimawandel, die Nutzung der Rohstoffe und die Öffnung der Nordwest-Passage. Doch ohne die Zustimmung der betroffenen Provinzen der Inuit, die inzwischen autonom sind, geht es nicht. Früher wurden sie direkt von Ottawa aus regiert, bis 1999 u.a. das Territorium für die indigene Bevölkerung Nunavut gebildet wurde. Dort fanden direkte Wahlen zum Abgeordnetenhaus statt, auch in Nunavut, dem Heimatdorf der Referentin an Bord, Jenna Andersen:

O-Ton 20 - Jenna Andersen:

„With our government....

Übersetzerin (Gabriele Libbach):

Unsere Regierung sorgt für viele neue Beschäftigungsmöglichkeiten, von kleinen Jobs bis hin zum Manager. Wir haben auch eine Nickel-Company. Dort gibt es viel Arbeit. Und es wird ein neues Bergwerk eröffnet, das Energie für die nächsten 50 Jahre verspricht. Die Erkundungen laufen noch, aber es werden schon jetzt Leute für viele verschiedene Jobs gesucht. Auch der Tourismus bietet neue Chancen. Also ich bin froh darüber, wie sich Industrie und Wirtschaft engagieren.

... staying involved.“

Autor:

Die Inuit sehen in der neuen Entwicklung also vor allem Chancen, während die Regierung in Ottawa nicht müde wird, die kanadischen Hoheitsansprüche über das arktische Archipel samt angrenzender Meeresgebiete zu bekräftigen. Eine Reaktion auf das Hissen einer russischen Flagge auf dem Meeresboden nahe des Nordpols am 1. August 2007. Seitdem hat der Kampf um Territorialrechte in der Arktis an Schärfe zugenommen. So hat Kanadas Premierminister Stephen Harper im August bei seinem jüngsten Besuch in Nunavut erneut angekündigt, die militärische Präsenz zu erhöhen. Wem gehört die Arktis? Wieder zurück an Bord versucht Arktis-Experte Aaron Spitzer eine Einordnung:

O-Ton 21 - Aaron Spitzer:

“In the arctic it’s ...

Übersetzer (Jürgen Webermann):

Die Arktis ist umgeben von Ländern mit eigenen Regierungen, eigener Bevölkerung. Einige von ihnen beanspruchen zusätzlich Gebiete, die nördlich von ihren Staatsgrenzen im Nordpolarmeer liegen. Das ist anders als in der Antarktis, wo es keine Ureinwohner gibt und ein völkerrechtlicher Vertrag seit über 50 Jahren den Eiskontinent vor einer Ausbeutung schützt. Darum wünschen sich manche Politiker auch für die Arktis einen Schutzvertrag. Das wird aber schwierig, weil die einzelnen Nationen kaum

auf ihre Ansprüche verzichten werden. Neben Kanada sind das Norwegen, Schweden, Finnland, Island, Grönland, Alaska und Sibirien bzw. Russland.

... Russia, what they own.”

Autor:

Vor diesem Hintergrund scheint geradezu pikant, dass die kanadische Küstenwache mit einem ihrer Eisbrecher ausgerechnet einem russischen Kreuzfahrtschiff zu Hilfe gekommen ist, als die „Lyubov Orlova“ im Eis vor ein paar Tagen nicht mehr weiter gekommen war. Der Einsatz wurde kostenlos geleistet. Eine Goodwill-Aktion. Für die Crew und die 95 Passagiere geht es nach dem Verlassen von King-Williams-Island wieder zurück auf den Weg Richtung Norden. Über weite Strecken durch offenes Wasser, in dem so gut wie kein Eis sichtbar ist. Dafür zeigen sich beim Landausflug typische Vertreter der Tierwelt: Moschusochsen und Eisbären, auf eisfreiem Grund.

ATMO 6: Landausflug

Autor:

Solange sie sich noch zeigen, sind sie begehrte Fotomotive, doch Eisbären können sorgsam geplante Landausflüge der Kreuzfahrt-Touristen zunichte machen. Niemand will ihnen zu nahe kommen. Wenn die Passagiere an anderer Stelle in gebührendem Abstand doch anlanden, trägt einer der Begleiter für alle Fälle eine Schusswaffe. Hungrige Eisbären sind unberechenbar. Da kann die Landestelle geschichtlich noch so bedeutsam sein wie z.B. Fort Ross oder Beechey Island. Sicherheit geht vor, wie Expeditionsleiterin Shoshana Jacobs betont:

O-Ton 22 - Shoshana Jacobs:

„We are in polarbear country ...
... humans...very soon.“

Autor:

Rostige Metallschienen und alte Ölfässer in der Nähe verlassener Hütten bringen die Touristen ins Grübeln: Wie wird sich die geplante Ausbeutung der Bodenschätze auf die Umwelt auswirken? Die kalte Natur in einer der unberührtesten Gegenden der Welt konserviert Schadstoffe länger als in anderen Regionen, doch steigende Rohstoffpreise und das zurückgehende Eis ermöglichen die Erschließung von Ressourcen, deren Förderung bisher nicht rentabel gewesen wäre. Geologen zufolge befinden sich bis zu 25 Prozent der globalen Erdöl- und Erdgasreserven sowie große Mengen wertvoller Erze unter dem Nordpolarmeer. Hinzu kommen Silber und Gold, Zink, Blei, Nickel, Molybdän und sogar Diamanten. Was sind die Folgen, wenn ein Schiffsunfall passiert oder Öl beim Fördern aus einem Bohrturm austritt? Reiseveranstalter Dugald Wells macht sich darüber ernstlich Gedanken:

O-Ton 23 - Dugald Wells:

„Well, there certainly ...

Übersetzer (Harald Jakel):

Da gibt es sicherlich immer Risiken. Das Risiko, das von einem Passagierschiff ausgeht,

ist relativ klein, weil es nicht soviel Öl mitführt. Wir benutzen ein leichtes Dieselöl. Falls es auslaufen sollte, könnte man es schnell wieder auffangen. Dagegen lagern im Untergrund riesige Mengen Öl und Gas. Wenn das von Tankern abtransportiert wird und ein Unfall geschieht in dieser Region, sind die Folgen weitaus schlimmer im Vergleich zu einem Passagierschiff.

... passenger vessel.“

Autor:

Bis 2014 haben die Anrainerstaaten der Arktis Zeit, Gebietsansprüche durch geologische Studien zu untermauern. Nach dem geltenden Seerecht darf jeder Staat innerhalb einer Wirtschaftszone von 200 Seemeilen alle Ressourcen für sich in Anspruch nehmen. Reicht der Festlandsockel eines Staates weiter, hat dieser das Vorrecht, die Nutzung der Rohstoffe eines noch größeren Gebiets zu nutzen, von der Küste bis 350 Seemeilen ins Meer hinein. Die USA sind bisher diesem Seerechtsübereinkommen nicht beigetreten. Ebenso bestreiten die Amerikaner den Anspruch Kanadas, die Nordwest-Passage als nationales Hoheitsgewässer zu betrachten. Auch Russland und die EU sehen sie als internationales Gewässer an. Aaron Spitzer beleuchtet die Argumente:

O-Ton 24 - Aaron Spitzer:

„It would be safe ...

Übersetzer (Jürgen Webermann):

Es wäre letztlich besser für die Umwelt, wenn Schiffe aus aller Welt mit ihren Gütern im freien Transit die Nordwest-Passage befahren könnten, argumentieren z.B. die USA und die EU mit Blick auf den Brennstoff-Verbrauch. Das Durchfahrtsrecht dürfe nicht einer einzigen Nation gehören wie Kanada. Kanada wiederum meint, es müsse für die Sicherheit sorgen und Standards für den Umweltschutz festlegen. Als Anrainerstaat will Kanada wissen, welche Schiffe durchfahren, will sie kontrollieren und auch Schmuggel verhindern. Also gute Argumente auf beiden Seiten.

... both sides of the bay.“

Autor:

Kanada ist dabei, in der Arktis stark aufzurüsten. Das zeigt sich deutlich in Resolute Bay, früher der erste Hafen mancher Expedition, heute Anfangs- und Endpunkt der Kreuzfahrt mit der „Lyubov Orlova“. Die Passagiere können, bevor es per Flugzeug zurück nach Montreal geht, bei einer Rundfahrt die bestehende Militärbasis besichtigen, die noch ausgebaut werden soll.

O-Ton 25 - Aaron Spitzer:

„Resolute Bay is ...

Übersetzer (Jürgen Webermann):

Resolute Bay ist einer der kleinsten Orte in Nunavut, aber sicher schon jetzt einer der geschäftigsten. Hier soll ein militärisches Trainingszentrum für die hohe Arktis entstehen. Das bringt neue Jobs für die Einwohner und lockt auswärtige Leute an,

Spezialisten, die hier wohnen und ein Teil von Resolute sein wollen.

... of Resolute.“

Autor:

Mehr als 1200 Seemeilen haben die Passagiere der „Lyubov Orlova“ auf ihrer Fahrt durch die Nordwest-Passage zurückgelegt. Die Reise verlief anders als geplant, doch kaum jemand war enttäuscht darüber, dass das ursprüngliche Ziel nicht erreicht wurde. Dafür gab es Abenteuer pur und die Kreuzfahrtgäste durften sich zeitweise wie die Seefahrer von einst fühlen. Dass sie auf mehr Eis stießen, als angesichts der fortschreitenden Erwärmung zu erwarten war, hat die Faszination für die Arktis und ihre einzigartige Tierwelt nur noch verstärkt:

O-Ton 26 - Passagiere:

“The whales and the bears, that’s fantastic.” - „I’m very lucky, to be here, because it’s spectaculaire scenery.“ - “There is possibly last snow.” - „Sie müssen doch auch zugeben, dass es sehr interessant ist, eigentlich eine Cruise zu machen, die nicht weiß, wo sie hingehet, weil man nicht weiß, wie weit man kommt.“ - „Ich bin also sehr zufrieden mit der Reise und bin auch glücklich, das jetzt so erlebt zu haben.“

ATMO 1: Schiffsmotor
