

Wer fliegt schon nach Nunavut, um Geröll zu vermessen?

Leseprobe 1 (Seite 7 – 11 / 19 – 23)

Angefangen hatte alles damit, dass ich mal wieder unsere Abiturklasse zum Klönen zusammen trommelte. Man hatte mir die Organisation der Klassentreffen aufgebrummt, und seitdem trommele ich. Ich schlage dann auch gleich einen Termin vor und eine Kneipe, und dort trifft man sich dann. Sie werden das kennen. Diejenigen, die gleich um die Ecke wohnen, sind wegen irgend etwas Beiläufigem hochgradig unabhkömmlich, und diejenigen, von denen man befürchten muss, dass der Anreiseweg sie schrecken könnte, die hocken als Erste am Tresen. Mitte der neunziger Jahre war Ulrich da. Ulrich hatte in Gießen Geologie studiert und schließlich in Calgary eine Anstellung gefunden. In Deutschland braucht man nicht so viele Geologen, wie es junge Leute gibt, die sich für diesen Beruf interessieren. Ulrich kartierte nach Arbeitsantritt in Kanada die North West Territories. Geologisch gesehen. Geographisch gab es die schon. Die Karten. Natürlich wurde gefrotzelt, ob er bei Labrador herumkrauche, vielleicht gegenüber von Grönland, und Ulrich hatte gesagt: „Nee. So weit südlich net.“

Wie dick ver mummt man denn da über die Eisschollen krabbeln müsse, wollte jemand wissen, und Ulrich sagte, dass die meiste Zeit kurzärmliges-Pulli-Wetter herrsche, obwohl dort kaum noch etwas wächst. Wenn's ganz schlimm komme, könnte es mal ein paar Tage schneien, aber das sei selten. Über eine Begegnung mit einem Eisbären erzählte er in blumigen Worten, und dass da Moschusochsen rumlaufen und Hasen, Füchse und lauter so ein Viehzeug. Sogar Wölfe könne man gelegentlich nachts heulen hören. Landschaftlich wäre das auch sehr schön. Ich muss wohl mit offenem Munde gelauscht haben, denn er fragte mich, ob ich da auch mal hinwolle. „Klar“, sagte ich, „wenn das so ist, wie Du sagst, dann muss das ja wohl recht interessant sein.“ „Oh ja“, sagte Ulrich, „interessant ist das schon.“

Danach wurde das Thema vergessen.

Jahre später, im Spätherbst 1999, als Ulrich mal wieder in Herborn weilte, fragte er mich unvermittelt bei einem Klassentreffen, ob ich noch interessiert sei an der arktischen Wildnis. „Natürlich“, sagte ich verblüfft. „Kann doch jetzt nicht kneifen.“

Meine Frau war ganz und gar nicht begeistert von der Vorstellung, dass der heiß geliebte Gatte vier Wochen in der Ferne weilen wollte und gab nur ihre Zustimmung, wenn ich in diesem Jahr auf den ansonsten obligatorischen Segeltörn verzichte. Das tat ich schweren Herzens. Dann ging ich in ein Reisebüro und spulte den Spruch herunter, den ich mir zusammengelegt hatte. Ulrich hatte gesagt: „Du musst einen Flug nach Resolute buchen. Von da aus kann ich Dich dann weiterbefördern. Resolute ist der nördlichste Flugplatz in Kanada, der regelmäßig von Linienmaschinen angefliegen wird. Im Sommer geht da jeden Tag eine Maschine. Manchmal sogar zwei. Wenn Du erst mal in Yellowknife bist, dann kommst auch weiter. Für den Rückflug solltest Du ein paar Tage Luft einbauen, weil es passiern kann, dass Dich das Wetter wo 'n paar Tage festnagelt.“



Nun war zunächst zu klären, in welcher Funktion ich in die Arktis mitgenommen werden sollte. Ulrich meinte, ich könnte einen Job als Journalist oder so vorgeben, damit ich nicht bei jedem Wetter ins Gelände müsse. Das passte mir aber gar nicht. Eine Rolle als fünftes Rad am Wagen ist nicht nach meinem Geschmack. Nein, wenn ich da oben im Vorzimmer des Nordpols herumstolpere, dann will ich dabei, so wie alle anderen, ernsthafte Arbeit verrichten. Nach einigen E-Mails hatte Ulrich das eingesehen, und plötzlich war er ganz begeistert von der Idee. Damals wusste ich noch nicht, wie schwer er sich tat, geologische Assistenten zu verpflichten. Das ist nämlich so: Jeder Geologe nimmt einen geologischen Assistenten mit ins Gelände. ‚Geological Assistants‘ werden die etwas vollmundig genannt. Wenn etwas Unvorhergesehenes passiert, ist man wenigstens zu zweit und kann sich besser helfen. Dann müssen

Arbeiten durchgeführt werden, für die man nicht unbedingt einen Hochschulabschluss braucht. Schichtdicken sind zu messen, Himmelsrichtungen, in denen Steine liegen, Gesteinsproben sind aus bestimmten Felsen zu hämmern und ordnungsgemäß beschriftet in Probenbeuteln zu sammeln. Die darf der Assistent dann im Rucksack mitschleppen. Früher hat Ulrich die geologischen Assistenten immer unter den Eskimos rekrutiert. Neuerdings sind das aber keine Eskimos mehr, sondern Inuit. Und die wollen irgendwie nicht mehr. In allen Supermärkten des Nordens hingen Plakate an den Pinnwänden, die ein gutes Taschengeld versprachen. Kost und Logis frei. Auch in den Geologischen Instituten der kanadischen Universitäten hatte er seine Angebote hängen. Aber irgendwie passten die Termine nicht so richtig zusammen. Gerade mal eine Studentin hat sich gemeldet. Und ein Inuitjunge, der letztes Jahr schon dabei war, konnte seine Tante überreden. Da dürfte mein Angebot, geologische Assistentendienste verrichten zu wollen, nicht ganz ungelegen gekommen sein. Zumal ich ja meine Reisekosten selbst zu tragen hatte. Der Wortlaut des E-Mails vom 19.11.1999 war ganz nach meinem Geschmack: „Geologische Arbeit besteht aus laufen, Hubschrauber fliegen, gucken, Steine sammeln und tragen, Zelte im Sturm verankern, Geschirr waschen und Luftaufnahmen sortieren. Wenn Du genug Zeit hast, wäre das die beste Lösung, weil Du dann nicht herumzustehen brauchst und voll an der Expedition teilnehmen kannst.“ Endlich ein Volltreffer.

Zunächst einmal irrte das E-Mail elf Tage durch das World Wide Web, weil Ulrich statt meiner richtigen Adresse: hb@ComputerGraphics.de eine selbst zusammengesungene verwendet und ComputerGraphics.de@compuserve.com geschrieben hatte. Beim ersten Mal war er mit der falschen Adresse durchgekommen, und ich hatte es nicht bemerkt. Nun aber hatte sich die Nachricht im Netz verhaspelt. Die wichtigste Botschaft darin lautete: „Wir haben Bier im Camp und Unterhaltung. Diskussionen sind die wichtigste Freizeitgestaltung.“ Dazu konnte ich nur denken: „What shoulds?“

♫ * ♪ * ♫ *

Resolute hatte die junge Dame im Reisebüro noch nie gehört. Die Chefin auch nicht. Der Computer kannte das ebenso wenig. „Wo soll das sein?“ „In Nordkanada“, antwortete ich leicht irritiert. „Nördlich von Yellowknife.“ Yellowknife hatte die Ältere schon mal gehört, aber da war in ihrem Computer ein weißer Fleck. „Da oben gibt es keine Flugplätze!“ entschied sie, und damit hatte ich einen neuen Beweis für die Servicewüste Deutschland. In zwei weiteren Reisebüros erging es mir ähnlich. Selbst in der Frankfurter City. Ich habe dann im Rhein-Main-Gebiet noch ein paar größere Reisebüros rebellisch gemacht und schließlich das Handtuch geworfen. Doch, halt! In den gelben Seiten annoncierten zwei Reisebüros, dass sie sich angeblich auf Kanada spezialisiert hätten. Ich rief an. Von beiden wurde mir der ‚Indian Summer‘ in den leuchtendsten Farben geschildert, und die eine Dame schien sogar ein wenig verschnupft, weil ich partout nicht mit dem Wohnwagen über die Rocky Mountains wollte. Ich rief Ulrich an.

„Die Gesellschaft heißt First Air“, sagte er und schickte mir eine Viertelstunde später die Flugpläne von Air Canada und First Air per Fax. „Nach den beiden musst Du fragen.“ Das tat ich. Die First Air kannte überhaupt niemand. Dann ging ich schließlich im Frankfurter Flughafen an den Schalter der Air Canada und fragte, ob sie mir Flugtickets verkaufen könnten. Der Herr hinterm Tresen strahlte und fragte, wo’s denn hingehen soll. „Resolute“, sagte ich, und die Goldplomben verschwanden immediately. „Mit der Air Canada müsste ich bis Edmonton oder Yellowknife kommen“, blieb ich hart, „und nach Resolute fliegt die First Air“, setzte ich nach. „Flug etwa Mitte Juni.“ Der Herr begann zu stottern, dass die Sommerflugpläne frühestens im Mai herauskämen. Daraufhin schob ich das Fax über den Tresen, und der Mensch kam ins Schleudern. Schließlich gab er mir die Telefonnummer der Zentrale und sagte, ich solle mal da anrufen.

In der Zentrale war man so lange nett, bis ich ihnen die Flugzeiten vorlas. Dann sagten sie, da wisse ich ja mehr als sie. Flugtickets wollten sie mir schon gar nicht verkaufen, weil das erst geht, wenn die Flugzeiten feststehen. Mir lief aber die Zeit davon oder besser gesagt, der Euro. Der schmierte von Tag zu Tag mehr gegen den Dollar ab, und außerdem drängte Ulrich, dass er seine Mannschaft jetzt bald seinem Dienstherrn melden müsse. So kam ich nicht weiter.

First Air hat natürlich eine Homepage. Die fand ich auf Anhieb. Mit allen Flugrouten und den genauen Sommerflugzeiten. Fast. Die Flugrouten waren so winzig beschriftet, dass nur ein Hellseher sie richtig geraten hätte, und die Flugzeiten hatten sie ausgeblendet. Aus irgend einem – ich vermute nationalen – Grund hatten sie ihre Firewall so programmiert, dass Nichtkanadier keinen Zugang fanden. Wieder war's Essig. Schließlich habe ich mir die Adresse der First Air im Internet geholt und denen ein Fax geschickt. Ich bat um Flugzeiten von Yellowknife in die genannten Gegenden und interessierte mich auch für den Preis. Das Fax muss ordentlich angekommen sein, denn mein Fax-Display meldete unmittelbar nach dem Wählen: To First Air, Canada. Am Englisch kann's auch nicht gelegen haben, denn der Brief wurde von einer waschechten Engländerin überprüft und gutgeheißen. Aber es kam nie eine Antwort. Ob die vielleicht mit den Buchstaben auf Kriegsfuß stehen? Oder mit den Gesetzen der Höflichkeit?

♫ * ♪ * ♫ *

Am 23. Juni 2000 fahre ich mit Ulrich in sein Büro, oben auf einem Hügel neben der Universität. Es ist eines der Büros im Regierungsgebäude des GSC Calgary, des Geological Survey of Canada. Das GSC erfreut sich außerordentlicher Hochachtung, weil es schon 1842 gegründet wurde. Die 150-Jahrfeier muss 1992 den Norden des Kontinents regelrecht zum Erbeben gebracht haben. 150 Jahre ist in amerikanischen Breiten so etwas wie für uns zweitausend Jahre. Vergleichbar mit den Verhältnissen, als bei uns die alten Römer durch Taunus und Teutoburger Wald stapften. Kanada selbst ist jünger als das GSC!

Ulrich zeigt mir anhand einer geologischen Karte, was er in den letzten dreißig Jahren alles kartiert hat. Die ersten geologischen Karten der North West Territories entstanden um 1950, aber sie waren so grob, dass man nicht viel damit anfangen konnte. Es gab jedoch auch noch so gut wie keine brauchbaren Hilfsmittel. Die Hubschrauber hatten ein Drahtgestell, an dem der Heckrotor eierte – ‚Chicken wire‘ sagte Ulrich zu der Konstruktion, also Maschendraht für den Hühnerstall – und der Aktionsradius betrug keine hundert Kilometer. Von 1970 an hat Ulrich zusammen mit ein paar Kollegen praktisch alle Inseln der Nordwest-Territories geologisch kartiert. Seitdem tummeln sich auf den nördlichen Inseln in zunehmendem Maße die Mining Companies. Zum Teil recht betagte, ansehnliche Minengesellschaften. Das winzige Zipfelchen im Nordosten Ellesmere Islands, das noch fehlt, soll in diesem Sommer kartographisch erfasst werden, und dann sind die geologischen Karten Kanadas komplett. Die Übersichtskarten jedenfalls. Bis hinunter zum Maßstab von 1 : 250 000. Die genaueren Karten werden dann aber immer noch ihrer Fertigstellung entgegenharren. Zwei- oder dreihundert Kilometer ist die Halbinsel lang und keine 100 Kilometer breit. Sie heißt Judge Daly Promontory Peninsula. Der Archer Fiord trennt sie vom Rest der gewaltigen Hauptinsel ab. Unter Judge Daly Promontory kann ich mir nichts vorstellen, aber den Mr. Archer, den kenne ich. Colin Archer war ein norwegischer Schiffsbauer schottischer Herkunft, der unter anderem die berühmte Fram gebaut hat, das Schiff, mit dem Fridtjof Nansen die Arktis erforschte und mit dem Roald Amundsen zum Südpol fuhr. Treibeisfest war die Fram. An einen Segeltörn in der Ostsee mit einer Colin Archer habe ich wehmütige Erinnerungen. Die Wände in Ulrichs Büro sind mit vielen Karten geschmückt. Und noch mehr davon stehen in Papprollen herum. An geologischen Messgeräten herrscht auch kein Mangel.

Ulrich erzählt mir, dass die ersten Geologen im Norden überwintern mussten. Im Sommer forschten sie dann zwei oder, wenn sie Glück hatten, zweieinhalb Monate, und dann verkrochen sie sich wieder in einem Iglu bei den Inuit. Flugzeuge und Hubschrauber standen erst der zweiten Generation zur Verfügung, als das Militär eine gewisse Infrastruktur aufzubauen begann, aber erst die Dritten – sozusagen wir – konnten auf wirklich brauchbare Hilfsmittel zurückgreifen. Wenn man sieht, mit welchem gigantischem Aufwand heute die Mining Companies den Norden durchwühlen, dann gerät man schon ins Staunen. Die Arktis wird mehr und mehr besiedelt. Die kanadische jedenfalls. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis die ersten Hochhäuser am Nordrand Ellesmere Islands gebaut werden. Hotels, Einkaufszentren, ...

Mitten in Ulrichs Betrachtungen platzt das Telefon. Ulrich lauscht und flucht. Dann äußert er ein paar Kraftausdrücke, und dann legt er auf. Auf meinen fragenden Blick hin erklärt er mir, dass man den Solarzellengenerator nicht mitgenommen hat. Es sind neue Transportbestimmungen ausbaldowert worden, und da geht das nicht mehr. „Da hat wieder so ein weisungsbefugter Depp was nicht richtig verstanden und dann vom Grünen Tisch aus angeordnet!“, ereifert sich Ulrich. Früher hat man den im Camp benötigten Strom für die Computer, das Funkgerät, den Kassettenrecorder und noch ein paar kleinere Geräte per Solarzellen erzeugt – für Licht und Heizung brauchte man keinen Strom, weil die Sonne ja unentwegt scheint. Nun hat irgend so ein Bürokrat ausgebrütet, dass Solarzellen beziehungsweise die dazugehörigen Batterien gefährlich sind. Deshalb wurden sie verboten. Angeblich sind die auslaufsicheren Batterien gefährlich, die uralten Säurebatterien dagegen nicht. Das muss man sich mal vorstellen. Ulrichs Flucherei wird mir noch begreiflicher, als er mir erzählt, dass der alte, mit Zweitaktgemisch betriebene Stromgenerator einen Höllenlärm veranstaltet, und außerdem stinkt er nach Öl und Benzin. Ich werde später Gelegenheit haben, ebenfalls darüber zu fluchen. Beamten wohnt aber offenbar auf der ganzen Welt die gleiche Seele inne. Wenn sie was zum Verboten finden, dann scheuen sie auch vor den skurrilsten Argumenten nicht zurück. Man muss das verstehen. Sie haben ja sonst keine Freude.

Ulrich zeigt mir auf einer geographischen Karte, wo der nördlichste Nationalpark Kanadas liegt, vermutlich der nördlichste der Welt. Und wo Peary sein Basislager hatte, als er im April 1909 zum Nordpol aufbrach. Vom Basislager zum Pol mussten er und sein Begleiter rund 800 Kilometer Luftlinie überwinden, und auch wieder 800 Kilometer zurück. So früh im Jahr war das aber nicht sonderlich schlimm, denn die Tage wurden rasch länger und wärmer. Sie mussten nur Ellesmere Island wieder unter den Füßen haben, bevor das Eis brach. Auf den geographischen Karten sind auch die seit dem Ende des kalten Krieges nicht mehr benötigten Militärbasen eingezeichnet. Die meisten wurden inzwischen aufgegeben.

Leseprobe 2 (Seite 32 / 39 - 46 / 49 - 53 / 63 - 64 / 69 - 76 / 83 - 87)

Der Taxifahrer klingelt bereits um 4.25 Uhr. Er erzählt fröhlich und ausgeschlafener als ich, dass seine Vorfahren aus Deutschland stammen. Allesamt. Er bedauert aufrichtig, dass er damals nicht Deutsch gelernt hat, als die Großmutter ihn drängte. Jetzt singt er in einem Chor, der sich dem Deutschen Volkslied verschrieben hat. „Brunnen vor däm Dohre“ und so. 1991 nahm er an der Europa-Tournee teil, die den Chor auch durch das Land seiner Ahnen führte. Nach der Landung in Mjunic sangen sie in Njuwswäänstien. Das Dorf in der Nähe von Füssen, in dem sie eine Woche bei Bed & Breakfast wohnten, hatte sogar eine eigene Brass Band, was ihn mächtig beeindruckte. Er meinte, in Germany hätten viele kleine Dörfer eigene Brass Bands. Ich kam schließlich dahinter, dass sich offenbar unsere Posaunenchöre im Ausland heimlicher Verehrer erfreuen. Dann waren sie in Börncastle an einem River. Ich fragte, ob der River Mosel heißen hätte, und er meinte das könne gut sein. Am Schluss von dem Fluss wären sie an einer Deutschen Ecke gewesen. Dann hätten sie in Köln und schließlich in Düsseldorf gesungen. Von da aus seien sie mit dem Boot auf eine Insel gefahren. In einem very breite River. Die Insel gehörte einer einzigen Familie. Ganz alleine. Die hieß auch so

ähnlich wie Börn. Oder Börn hot? „Vielleicht Björn a dotte“, schlug ich vor. Aber so genau hat er das damals nicht verstanden. Eine eigene Kirche hatten die sogar auf ihrer Insel. Außen und innen weiß! Und natürlich ein Castle. Wundervolles Schloss. Mit Blumen. Flowers ohne Ende. Ich fragte schließlich, ob die Stadt, wo das Schiff abgefahren sei, Meersburg geheißen haben könnte und er stimmte mir begeistert zu. „Yes“, strahlte er, dass die Ampel alleine davon hätte grün werden müssen, „Miersbourg was the name“. Dann schlug ich vor, sich doch mal an die Insel zu erinnern, und wir einigten uns schließlich auf ‚Meihnow‘.



Dass es in Calgary nieselte, als mich das Taxi abholte, das zog ich nicht in Betracht, und dass man gegen ein ausgewachsenes Sauwetter schaute, wenn man den Blick durch die Scheiben der Abflughalle in Edmonton richtete, das verdrängte ich ebenfalls. Heute glaube ich, dass ich da im Segelunterricht etwas Falsches gelernt habe, oder dass ich gerade nicht da war, als das Dementi kam. Die Arktis denkt gar nicht daran, sich an irgendwelche Theorien zu halten.

Laut Flugplan sollten wir von Edmonton nach Yellowknife mit einer Maschine der Air Canada fliegen, aber nun sitzen wir in einer Boeing 737 der First Air. Nach Norden hin werden die Flieger immer rustikaler. Primitiver auch. Aber das drückt man hier blumiger aus. Auf dem Plan, der die Rettungswege beschreibt, haben sie drei Varianten dargestellt:

Wenn alle Sitze aus dem Fußboden geklappt sind, befördert die Maschine nur Passagiere. Hat man einen Frachtraum vor der Tragfläche abgetrennt – und die vorderen Sitze im Boden versenkt –, dann bleiben 60 Sitzplätze übrig, und wenn sie die Trennwand hinter die Tragfläche verschoben haben, dann können 30 Passagiere mitfliegen. Der Service ist der gleiche wie auf Langstreckenflügen. Zumindest, was das Lächeln der Stewardessen betrifft. Und dass das Essen in Kanada sehr von der englischen Küche beeinflusst wird, das hatte ich da noch nicht so ganz verinnerlicht. Für kanadische Verhältnisse war das Essen gut, für meinen Geschmack weniger.

Ich sitze knapp vor der Tragfläche. Unmittelbar vor mir trennt eine Resopalwand den Frachtraum ab. Unterwegs lese ich die Bordzeitung. Sklavensee heißt der See, an dem Yellowknife liegt. Das hat aber nichts mit Sklaven zu tun, sondern stammt aus einer Verballhornung des Sees, an dem ursprünglich die Slavee-Indianer hausten. Versklavt wurde hier nie jemand. Der große Sklavensee ist sehr flach, hat wahnsinnig viele Inseln und ist schrecklich zerklüftet. Halt ein Produkt der Wildnis, obwohl er gerade noch nicht nördlich des Polarkreises liegt. Nur in der Nähe. Vom Polarkreis ungefähr so weit entfernt wie Trondheim.

Wenige Minuten nach der Landung in Yellowknife bittet man uns zu dem kleinen Gepäckband. Wir sollen unser Gepäck an uns nehmen. Das Wetter in Resolute sei schlecht. Wolken und tiefhängende Nebelbänke. Vielleicht sogar Seitenwind. Der Weiterflug sei vorerst ausgesetzt. Ulrich sagt, dass die den Zirkus mit dem schlechten Wetter jedes Mal machen, damit die Versicherung zahlt, wenn was schief geht. Meistens würde man dann ganz normal weiterfliegen. Wir sollen aber trotzdem das Gepäckband beobachten, denn wenn die unser Gepäck da drauf rotieren lassen, dann kann es sein, dass es mit drei Wochen Verspätung in der Carl Ritter Bay eintrifft. So was hatte er mal. Wir bäugten das Gepäckband wie ein Rudel Luchse. Es findet aber niemand irgendwelche Stücke seines Eigentums. Schließlich stellen sie das Band wieder ab. Zwei Rucksäcke bleiben drauf liegen. Uns gehört aber keiner davon. Das Drama wird sich anderswo abspielen. Man macht uns noch mehrfach und lautstark darauf aufmerksam, dass uns keinerlei Ansprüche an die Fluggesellschaft zustehen, falls der Vogel wieder umkehren muss oder auf einem anderen Flughafen landet. Das ist natürlich purer Blödsinn, denn zwischen Yellowknife und Resolute gibt es keinen anderen Flughafen, auf dem eine Boeing 737 landen könnte. Am Schluss läuft alles darauf hinaus, dass man uns keine Hotelübernachtung zahlen will, falls das Ziel nicht fristgerecht erreicht wird. Witterungsbedingt natürlich.

Ulrich sagt, die wären hier oben in den ‚Outbacks‘ nicht nur etwas einfacher gestrickt, die wären auch noch stolz drauf. ‚Backyarded‘ sagt Franz dazu. Hinterhofmäßig. Wenn was schief geht, ist das zunächst mal ein Ereignis, über das man in den langen, dunklen Winternächten erzählen kann. Und wenn die Episode anfangs nicht viel hergibt, so hat sie spätestens in der dritten Runde so viel Speck angesetzt, dass es für eine zünftige Lagerfeuer-Story reicht. Natürlich entschuldigt man sich für jede Panne auf das Freundlichste, aber das nützt demjenigen wenig, der den Schaden davon hat.

Die Maschine nach Resolute fliegt pünktlich ab. Um 12.20 Uhr. Es ist dieselbe, mit der wir vor einer Stunde und sechs Minuten aus Edmonton gekommen sind. In dieser kurzen Zeit haben sie 26 Sitze im Boden versenkt, die Trennwand nach hinten geschoben, den dadurch vergrößerten Frachtraum umgebaut und vollgeladen. Jetzt gibt es nur noch 36 Sitzplätze in der Boeing 737. Ich sitze wieder vor der Resopalwand, weil ich da die Beine ausstrecken kann. Das mit den Boarding-Cards nehmen die beiden Stewardessen nicht so ernst. Man soll sich hinsetzen, wo Platz ist, sagt die rosa kostümierte Mittfünfzigerin. Es gäbe gleich Essen. Die Frage: „Chicken or Fish?“ hängt in kanadischen Fliegern ständig in der Luft. Zwischen Yellowknife und Resolute ist es aber schnurz egal, was man bestellt. Die Stewardessen drücken einem das in die Hand, was ihnen der Kopilot gerade aus dem Frachtraum reicht. Alle Essen sind mit der gleichen Alufolie umwickelt, und da kann ja nun wirklich keiner wissen, ob da Hühner oder Fische drunter kauern.



Als die Zeitung nichts mehr hergibt, blicke ich mehr gelangweilt als interessiert aus dem Fenster. Und das muss mir einen regelrechten Ruck versetzt haben. Elisabeth, die neben mir sitzt, lacht hell auf. Elisabeth, Anfang dreißig, stammt aus Calgary und hat einen Lehrstuhl für Geologie an der Universität von Chicago. Sie ist eine Kollegin von Ulrich und leitet ein kleines Geologen-Camp auf Cornwallis Island. „First time here?“ fragt sie mich, und als ich stotternd und nickend bejahe, lacht sie wieder. Dann greife ich hastig zum Fotoapparat, und sie beruhigt mich, dass das Bild nicht weglaufe. In den nächsten sechs Wochen jedenfalls nicht. Wie viele Filme ich denn dabei hätte, will sie wissen, und als ich antworte, jetzt müssten es noch ungefähr dreiundzwanzig sein, meint sie im Tonfall des Bedauerns, das sei ein bisschen knapp. Richtige Profis kämen nie mit weniger als fünfzig Filmen in die Arktis. Das Bild ist wirklich atemberaubend, und in den nächsten drei Wochen verschlinge ich unzählige Bilder dieser Art mit Augen und Minolta.

Natürlich habe ich schon Bilder aus der Arktis gesehen. In Zeitschriften, in Büchern, in Filmen und im Fernsehen. Unmengen sogar. Auch in Bildbänden, wo sie besonderen Wert auf gute Fotos und perfekte Reproduktion legen. Aber die geben das, was ich hier zu sehen bekomme, nicht wieder. Nicht einmal andeutungsweise. Auch ich werde nach der Rückkehr in die Heimat feststellen, dass meine Fotos nicht den Eindruck vermitteln können, der mich nun in seinen Bann schlägt. Die Sonne brennt von einem wolkenlosen, dunkelblauen Himmel. Klare Sicht bis an den Horizont. Wie nach einem Kaltfrontgewitter. Inseln und Inselchen, so weit das Auge reicht. Alle kahl. Felsen, Geröll, Sand. Kein Baum, kein Strauch, kein Haus, keine Straße, kein Tier und auch keine Menschenseele. Urwelt wie am ersten Tag der Schöpfung. Aber die Felsen, der Sand, die Ufer reflektieren das Sonnenlicht in tausend verschiedenen Farbnuancen. Hunderttausende müssen es sein. Oder Millionen. Und dazwischen Treibeis. Treibeis bis zu allen Horizonten. Weiß schimmernde Eisschollen mit türkisgrünen Pfützen darauf. Dunkelblaues Meerwasser um die Schollen herum. Aquamarinblasses Eis an den Rändern. Eine Orgie in Blau und Türkis. Wer das nicht mit eigenen Augen gesehen hat, dem hat es auch noch nie so richtig die Sprache verschlagen. Der kennt nicht den Ruck, mit dem es einen aus dem Sessel reißt. Von den anderen Fluggästen kleben auch viele mit der Nase an

der Scheibe, und selbst Ulrich, der das Schauspiel ja nun seit dreißig Jahren kennt, blinzelt hin und wieder hinunter. Ein Amerikaner würde sagen: „That’s great!“



Beim Landeanflug auf Resolute spreche ich in mein Diktiergerät: „So was gibt’s nicht! Man könnte meinen, über einen anderen Planeten zu fliegen.“ Die türkisblauen Pfützen auf den Eisschollen, die aus zehntausend Metern Höhe recht uniform wirkten, lösen sich, je tiefer das Flugzeug sinkt, in immer mehr Abstufungen zwischen Grün und Blau auf. Schillern wäre untertrieben. Es gibt keinen Ausdruck. Die Wellenkämme auf der See scheinen als Eischaum erstarrt zu sein. Hin und wieder eine Spur, die kerzengerade über das Eis läuft. Vermutlich hat sie ein Snowmobil hinterlassen, bevor die Sonne die Eisdecke zerbrach. Dann und wann geht auch ein breiter Riss durch das Eis. Wie mit dem Lineal gezogen. Keine Ahnung, wie der zustande kommt. Die Inseln und die größeren Landmassen sind schnee- und eisfrei, wenn man von den dahinsiechenden Gletschern in den höher gelegenen Regionen absieht. Viele bestehen nur noch aus einem feuchten, braunen Fleck im lehmbräunen oder grauen Gestein. Die Sonne wird keine Woche brauchen, um den Fleck trocken zu lecken. Von den großen Gletschern geht eine milchige Brühe auf die Reise, hinab zum Meer. Die Gletschermilch scheint aber nicht so recht voranzukommen. Hier muss sie einen Umweg machen, da verästelt sie sich, und an manchen Stellen laufen dann gleich drei oder vier der abtrünnigen Bächlein wieder zusammen. Wie ein in die Länge gezogenes Netz. Aus der Nähe werde ich übermorgen feststellen, dass die Bächlein reißende Flüsse sind, die tonnenweise Geröll den Berg hinabspülen. Das Gletscherwasser schmeckt nebenbei bemerkt ausgesprochen gut. Ehrlich. Aber ich will nicht vorgreifen.

Die Boeing landet auf die Minute genau in Resolute. Kein Nebel, kein Regen, kein Schnee. Sonnenschein, so weit das Auge reicht. Die Landebahn ist jedoch etwas holprig. Kein Asphalt. Eine asphaltierte Bahn dürfte in dieser Region auch kaum einen Winter überleben. Deshalb landen die Flugzeuge hier auf Pisten, die allenfalls von einer Planierdraupe gepflegt werden. Der Schotter prasselt gegen den Rumpf, als würden sie mit Maschinengewehren auf uns schießen. Ulrich versichert aber, die unteren Bleche der Boeing wären verstärkt und würden die haselnussgroßen Schottersteine schon aushalten. Tatsächlich entdecke ich beim Aussteigen Schutzbleche über den Reifen, unter den Düsen und vorm Leitwerk. Und dass die Flieger im hohen Norden bei jedem Start und bei jeder Landung eine kilometerlange Staubfahne hinter sich herziehen, das ist nur von optischer Bedeutung.

Der Flughafen besteht aus einer roten Baracke, einer weißen Baracke und einem Haufen Gerümpel. Auf den ersten Blick jedenfalls. Später ordnet sich das Ganze irgendwie in ein Schema, aber es bedarf eines wachen Geistes, um die versteckte Ordnung zu erkennen. Ulrich begrüßt mit geziemendem Überschwang einen spindeldürren, ellenlangen Herrn im fortgeschrittenen Alter mit: „Hey George, how are you?“, und George freut sich sichtlich, Ulrich wiederzusehen. Franz kennt er ebenfalls seit dem vergangenen Jahr, und Elisabeth mit ihrer Assistentin gehört wohl auch schon zum Inventar. Nur „Helmut“, das bin ich, muss jetzt neu in die Kartei aufgenommen werden. Wir werfen unser Gepäck auf Georges Pick-up, klettern auf die ewig breite Rückbank des monströsen Gefährts – neben George nehmen Elisabeth und Ulrich als die Honoratioren der Unternehmung Platz – und dann gibt es wieder eine Staubfahne. Jedoch nur eine kurze, denn bis zum Regierungsgebäude, einem dunkelblau gestrichenen Blechhaus mit roten Fensterläden und rotem Walmdach, muss er keine 500 Meter fahren. George ist die Nummer zwei auf dem Flughafen von Resolute. Den Chef sieht man nur selten, weil der immer so viel zu tun hat. Dafür managen George und Nicole in jeweiligen Zwölfstunden-Schichten den Laden. Klappt reibungslos. Die Gebäude und Einrichtungen erwecken nur von außen einen gewöhnungsbedürftigen Eindruck. Innen drin ist es überall sehr gemütlich, sehr praktisch und auch ziemlich geräumig.



Punkt fünf Uhr kommt Bewegung in die Hütte. Tausend Leute strömen in eine bestimmte Richtung. Abendessen heißt das Zauberwort. Ulrich steht auch plötzlich wieder neben uns. Weiterfliegen geht heute nicht mehr. Grise Fiord meldet schlechtes Wetter. Also schließen wir uns dem Pulk an, der in die Kantine strömt.

Das ist hier nämlich ganz einfach geregelt. Morgens um sechs öffnet die Kantine, um sieben gibt's Frühstück, um zwölf Mittagessen und um fünf Abendessen. Abends um sechs schließt die Kantine. Die Tür bleibt aber offen, der Eisschrank gefüllt und der Herd zugänglich, damit sich auch diejenigen noch etwas warm machen können, deren Flieger sich verspätet haben sollte. Jeder, der in dem Haus wohnt, kann sich so viel nehmen, wie er will. Bezahlung gibt es nicht, denn hier kommen keine Touristen her. Wer zu diesem Hause Zugang erhält, und die Namen der Berechtigten werden jeden Tag auf einem Zettel am Eingang ausgehängt, der hat in irgend einer Weise im Auftrag der kanadischen Regierung zu tun, und dann bekommt er auch Futter. Geld scheint man gar nicht zu kennen. Man kann nichts kaufen – außer ein paar Arbeits-T-Shirts, dicken Handschuhen und vielleicht einer schneesicheren Mütze. Wir müssen den Aufenthaltsraum passieren, der aus einer kleinen Bibliothek, einer Fernsehcke – wo es aber nur Videos gibt –, ein paar Vitrinen mit Steinen und historischen Fundstücken sowie einem Billardtisch und einer Würfelfbahn, wie man sie aus Wild-West-Filmen kennt, besteht. In der Bibliotheksecke wartet Chris.



Das Essen erwies sich als reichhaltig, wie überall auf dem amerikanischen Kontinent, und artenreich. Drei Sorten Fisch, Rippchen, Chicken Wings, Unmengen Gemüse, Käse, Nachtisch und alkoholfreie Getränke. Und die unvermeidlichen Matschkartoffeln mit den Schalen. Schon der Geruch treibt mich in die Flucht. Eine typisch englische Unsitte, die die Kanadier als gute Commonwealth-Mitglieder übernommen haben. Die kanadische Küche stammt schließlich von der englischen ab, und anstatt sie zu verbessern, haben sie ihr andere Untugenden beigebracht. Ich wundere mich über die vielen Flaschen mit Ketchup, Senf, Essig, Worcester-Sauce, Cumberland-Sauce und tausend anderen Brühen, die am Wandende eines jeden Tisches herumlungern, um den jeweils individuellen Geschmack des Benutzers einzujustieren. Im Laufe der Zeit habe ich herausgefunden, dass die angelsächsische Küche davon lebt, eine gehörige Menge Nahrhaftes in irgend einer Form auf den Tisch zu bringen. Wie es schmeckt, ist völlig egal. Jeder spritzt und schuckelt so viel von dem herumstehenden Spice – in der Schule haben wir das irrtümlicherweise mit Gewürz übersetzt – auf seinen Knatsch, bis er den Geschmack beisammen wähnt, den er von Kindesbeinen an gewohnt ist. Der Koch hat keine Chance. Der könnte auch gemahlene, angeteigte Kunststoff servieren, oder papier de clô haschée. Mit den ‚Spices‘ macht sich dann jeder seinen persönlichen ‚Taste‘ zurecht. Ich muss jedoch gestehen, dass wir in der Nachkriegszeit froh gewesen wären, wenn wir mit solchen Blubberbrühen den ‚Säudämpfer-Kartoffeln‘ einen weniger abartigen Geschmack hätten verleihen können.

Nunavut unterscheidet sich in vielem noch nicht von den North West Territories, von denen es früher ein Teil war. Das einzige, was man mit Sicherheit sagen kann, ist, dass die Uhren umgestellt werden müssen. Eine Stunde näher an Europa dran. Zeitmäßig gesehen. Doch. Etwas ist noch anders. Der Alkohol. In Nunavut herrscht strenges Alkoholverbot. Fast jedenfalls. Restlos bierernst ist das natürlich nicht mit dem Alkoholverbot, sondern es ist so, dass einzelne Ortschaften Verordnungen gegen den Verkauf von Alkohol erlassen können. In Resolute, und damit auch im PCSP-Haus, ist zum Beispiel der Verkauf von alkoholischen Getränken verboten. Gegen Verschenken und Trinken sind die Behörden jedoch machtlos. Der Kampf gegen den Alkoholmissbrauch war eine der ersten Bestimmungen, die die neue Inuit-

Regierung erlassen hat. Nun ja, da werden wir keine Probleme mit haben. Wir sind ja keine Eskimos. Ulrich hatte schließlich in einem seiner letzten E-Mails geschrieben: „Bier kriegen wir vom Militär zu Großhandelspreisen, und ansonsten trinken wir single Malt Scotch.“ Was soll da schief gehen? Am heutigen Abend genehmigen wir uns natürlich keinen Schoppen, denn in einem Regierungsgebäude, da müssen alle mit gutem Beispiel vorangehen.

Bei meinen Betrachtungen glaube ich, einem Generationenphänomen auf die Spur gekommen zu sein. Die nicht mehr so ganz jungen Herren, deren Zahl nicht sehr groß ist, laufen mit einer Art Arktisbewusstsein umher. Dazu gehört in erster Linie ein Bart. Und dann muss die Kleidung auch signalisieren, dass man schon lange ‚dabei‘ ist. Die jüngeren Leute gebärden sich deutlich anders. Keine Bärte, und mit ihrer Kleidung würden sie in der Frankfurter Innenstadt nicht das geringste Aufsehen erregen. Einzig und allein die Schuhe bleiben von jedweder Ideologie verschont. Sie sind stets und immer dreckig, dass es dreckiger nicht geht. Bei dem knöcheltiefen Schlamm, den man auf den schmelzwasserdurchfeuchteten Planierdraupenpisten alle 50 bis 100 Meter durchwaten muss, wäre das Zeigen einer anderen Gesinnung mit zu viel Arbeit verbunden.

Wir klettern in ein kleines, zweimotoriges Flugzeug, das sie Twin Otter nennen. DHC 6 steht auf dem Rumpf. Hersteller ist De Havilland, eine kanadische Firma. Die vorderen Sitze hat man parallel an die Seitenwände hochgeklappt und den Raum davor mit Ladung vollgestopft. Die Fracht ist mit vielen, breiten Gurten gesichert. „Das wird wohl ein etwas wilder Flug“, befürchte ich, aber das darf man sich natürlich nicht anmerken lassen. Hinten bleiben sechs Sitze leer. Vier davon nehmen Ulrich, Franz, Chris und ich ein, zwei bleiben weiterhin leer, für die Inuit, die wir in Grise Fiord aufnehmen wollen. Unser Gepäck wird nicht gesichert. Es liegt hinter dem letzten Sitz auf einem Haufen. Normalerweise wird dieser Platz leer gelassen, zum Ein- und Aussteigen. Uns aber kann man ein wenig Kletterei zumuten. Dafür passt mehr Fracht in die Maschine.

Um 8.50 Uhr läuft der rechte Propeller warm. Während auch der linke allmählich auf Touren kommt, weist uns der Kopilot ein. „No smoking“ und alles mögliche andere, was ich aber bei dem Höllenlärm der Turbopropmaschinen nicht verstanden habe. Ulrich sagt: „No smiling“, und der Kopilot überhört das routiniert. Franz fragt: „Chicken or Fish?“ und der Kopilot überhört das ebenfalls geflissentlich, denn so dünne Witze hört er jeden Tag.

Die Twin Otter ist ein eigenartiges Gefährt. Die beiden Turboprop-Motoren verdauen angeblich alles. Sagen Ulrich und Franz jedenfalls in absoluter Einmütigkeit. Benzin, Diesel, Salatöl, was gerade da ist. In die dicken, breiten, profillosen Ballonreifen kann man den Finger fast bis zur Felge drücken. Weich wie ein Babyschwamm. Der Laderaum kann die verrücktesten Sachen transportieren. Fünf Meter lange Angeln oder Zeltstangen oder Kanus sind kein Problem. Passagiere und Fracht lassen sich so verstauen, dass stets die optimale Transportmenge gewährleistet ist. Voll beladen braucht der Vogel höchstens siebzig Meter, um zu landen oder sich in die Lüfte zu erheben. Eine Tankfüllung reicht für fast 1000 Kilometer. Und wenn die Landepiste mal längere Zeit keine Planierdraupe gesehen hat, dann holpert es halt ein bisschen bei der Landung. That's all.

ß * ʀ * ʁ *

Am nächsten Tag landen wir um 13.22 Uhr in der Carl-Ritter-Bay. Carl Ritter, ein deutscher Geograph aus Quedlinburg, weilte übrigens nie in dieser Gegend. Auch nicht in der Nähe. Die Bucht wurde zu seinen Ehren so benannt, weil er sich in Afrika Meriten erworben haben soll. Außerdem gilt er als einer der Gründerväter der modernen Geographie. Anfang des 19. Jahrhunderts fertigte er die ersten länderkundlichen Darstellungen der Erde an. Einem Kanadier fällt es übrigens nicht so leicht, ein L nach einem R auszusprechen. Der Außenstehende versteht, wenn er anfangs überhaupt etwas versteht, nur: „Carrrrrrrrbey.“

Nachdem der Pilot ein paar Ehrenrunden gedreht und die Windrichtung geprüft hat, setzt die Twin Otter betont holprig auf. Den Stößen nach müssen die dominanten Steine etwa Fußballgröße haben. Nach der Landung stelle ich jedoch fest, dass dieser Eindruck täuschte. Nur Handballgröße.

Etwa 300 Meter nördlich von dem Camp, vor dem die Twin Otter zum Stehen kommt, wurde ein zweites Camp aufgeschlagen. Von der Cominco Mining Company, einer der größten kanadischen Erzabbaufirmen. Über hundert Jahre alt. Zur Zeit suchen sie hauptsächlich Zink, das man für die Feuerverzinkung von Eisen braucht. Die Cominco-Zelte wirken stattlicher und farbiger. Neuer auch. Vielleicht geben die mehr Geld für derlei Dinge aus als die Regierung.



Zu unserer Begrüßung finden sich vier Leute ein, die beiden Campmanager und die beiden Köchinnen. Unsere Köchin heißt Dorothy, die vom Cominco-Camp Claire. Unser Campmanager ist der Bryan, der von Cominco heißt Ian. Gemeinsam laden sie das Flugzeug aus, nachdem man unser Gepäck neben die Piste geworfen und uns mit dürren Worten und einer Handbewegung hinauskomplimentiert hat. Dann laden sie leere Benzinfässer in den Flieger, der auch sogleich wieder startet, damit er pünktlich zum Abendessen in Resolute landen kann. Ulrich begrüßt Dorothy mit einer gewissen Feierlichkeit, denn Dorothy kocht schon seit vielen Jahren in Ulrichs Camps. Um die 1,70 groß und mittelschlank. Sie stammt aus der Gegend um Ottawa, hat auch in Ottawa studiert und ist nun Englischlehrerin an einer höheren Privatschule in Taiwan. Die Englischlehrerin merkt man ihr auch irgendwie an. Auf die Reinheit der englischen Sprache legt sie großen Wert. Dass Groß- und Kleinschreibung im Englischen strengen Regeln folgen und nicht, wie ich dachte, im Belieben jedes Einzelnen stehen, wurde mir erst durch Dorothys Handhabung der Sprache bewusst. Sie muss in unserem Alter sein, wobei ich mit ‚unser‘ Ulrich und mich meine, denn ihre drei Kinder sind bereits erwachsen. Ihr Mann war Flieger bei der Luftwaffe. Sie haben ein Jahr in Kreta gelebt, wo Dorothy zusammen mit einer Freundin einen Laden für Teppiche und andere Folkloreartikel betrieb. In Ágios Nikólaos, direkt neben dem Voulismeni -See. Damals waren die Kinder klein, und heute sprechen sie unter anderem auch Griechisch. Die Kinder. Dorothy weniger. In Taiwan lebt sie gerne. Aber am liebsten hält sie sich in der Arktis auf. Und um das insbesondere unter finanziellen Gesichtspunkten tun zu können, verdingt sie sich als Köchin, wobei sie sich ständig zu perfektionieren sucht. Morgens läuft sie in grünen Gummistiefeln durchs Gelände, den Rest des Tages in Sandalen über dicken, braunen Wollstrümpfen. In der Arktis wird man sie selten ohne ihre graugrüne Schirmmütze antreffen, wobei sie den überlangen Schirm immer ein wenig keck nach links oben trägt. Sobald die anderen zur Arbeit aufgebrochen sind, lernt sie mit verbissenem Eifer Mandarin. Lesen und schreiben geht schon ganz gut, nur an der Aussprache muss sie noch feilen. Sagt sie. Die chinesischen Kochbücher auf dem Vorratschrank neben dem Eingang sind genauso zerfleddert wie die anderen fünf Kilo Kochbücher. Zum Training der Aussprache steckt sie eine der vielen Kassetten in den Recorder und dann spricht sie nach. Ich glaube, dass sie recht gut Mandarin versteht. Lesen kann sie es jedenfalls ganz flott. Aber sie neigt, wie viele Englischstämmige, zum Understatement. An der Aussprache feilt sie mit Verbissenheit. Dorothys Tochter Jesse arbeitet im Militärcamp Eureka. Auch auf Ellesmere Island. Gleich nebenan. Also ungefähr drei- oder vierhundert Kilometer ist das schon weg, aber das sind im kanadischen Norden keine Entfernungen. Jedenfalls keine nennenswerten.

Nachdem Dorothy auch die anderen begrüßt hat, die sie ebenfalls – zum Teil seit Jahren – kennt, werde ich vorgestellt. „Helmut“, sagt Ulrich. „He’s coming from Germany.“ Dorothy fragt mich, ob ich Heidelberg kenne, und als ich sage, dass ich da studiert hätte, gerät sie fast

aus dem Häuschen. Ihr Sohn studiert ebenfalls in Heidelberg, und auf dem Rückflug nach Taiwan will sie ihn und die Schwiegertochter besuchen.

Bryan studiert in Calgary Geographie. Als Manager des Camps bessert er seinen Studentenwechsel auf. Bryan ist etwa 1,75 groß, dürfte Ende zwanzig, Anfang dreißig sein und ist mit Leib und Seele Geograph. Seinen kräftigen Wuchs betont er mit einem braunen, gekräuselten Bart und einer braunen Haarpracht, deren dicker, gekräuselter Zopf bis weit unter die Schultern baumelt. Auch wenn er der Arbeit im Freien, meistens im kurzärmeligen T-Shirt, nachgeht, trägt er stets eine dicke Strickmütze. Die Organisation des Camps geht ihm locker von der Hand. Während meiner Anwesenheit gab es überhaupt keine Probleme, das heißt, es gab täglich einen Haufen mehr oder weniger großer Probleme und Problemchen, aber die lösten sich unter seiner Hand auf, als hätte einer Simalabim gesagt. Dabei piffte er meistens fröhlich vor sich hin. Ich habe mal zu ihm gesagt, wenn er zwei Zöpfe trüge, dann sähe er aus wie ein Indianer. Aber das wollte er nicht. Zwei Zöpfe hätte er mal probiert, aber das hätte komisch ausgesehen. Bryan baute das Camp zusammen mit Dorothy auf, und sie sind auch die letzten, die das Camp wieder abbauen werden. Sie bleiben acht Wochen im Camp. Und wenn sie dann in den letzten Flieger krabbeln, bleibt nichts zurück. Nicht einmal Abfall oder das Fass, in dem der Müll verbrannt wurde. Nur die Asche werden sie auskippen und vom Regen in den Boden versickern lassen. Das düngt.



Das Camp, in dem ich die nächsten drei Wochen verbringen soll, erweist sich als erklärungsbedürftig. Ich habe es mal grob, mit den drei Inuit-Assistenten im Vordergrund, skizziert. Während die Cominco-Zelte in Reih und Glied dicht nebeneinander stehen, nutzen unsere Wohnzelte die verfügbare Fläche weiträumiger aus. „They all are in snoring distance“, kommentiert P. J., und Franz meint, sein Schnarchabstand sei aber größer. Entweder müsse man seine Nachtgeräusche ertragen oder sein Zelt weiter nach draußen verlegen. Es steht nämlich jedem ein eigenes Zelt zur Verfügung. Etwa zweieinhalb mal zweieinhalb Meter im Grundriss. Die Schlafzelte gruppieren sich um drei zentrale Arbeitszelte, etwa vier mal acht Meter im Grundriss. Am Rand sind sie etwa zwei Meter hoch und in der Mitte zwei Meter fünfzig. Zwei der Zelte, das Küchen- und Aufenthaltszelt, sind in Längsrichtung unmittelbar aneinander gebaut und miteinander verschnürt. Vom Küchenzelt hat man die hintere Wand weggelassen und den Eingang des Aufenthaltszeltes dauerhaft geöffnet daran angeschlossen. Quer hinter dem Aufenthaltszelt haben sie das Arbeitszelt, Office genannt, aufgebaut. Die drei Zelte bilden miteinander eine L-Form, und zwar so, dass nach Norden hin eine windgeschützte Ecke resultiert. Unser Biergarten. Dort stehen ein Tisch, eine Bank und viele Gartenstühle. Drei der Gartenstühle sind neu. Neukonstruktionen genaugenommen. Pfiffig ausgedacht und wahnsinnig gemütlich. Vor allem, weil sie Halterungen für die Bierdosen tragen. Das Vorratszelt steht etwas abseits neben zwei großen Eisschränken. Innen drin lagern links das Gemüse und das Obst, rechts die Küchenvorräte, die Konserven, die Schokolade, die Kekse und alles andere, was dick macht. Außen an der Zeltwand werden die Getränke aufgestapelt. Einliter-Pappe-Packs für die Mahlzeiten im Camp und Eindrittel-Liter-Pappe-Packs für unterwegs. Hinter dem Zelt, ebenfalls im Freien, die Spices, die Gewürzbrühen, mit denen sich die Kanadier ihren individuellen Geschmack zusammenschuckeln. In den Eisschränken lagern Fische, Hähnchen, Truthähne, Lammkeulen, Steaks und alles andere Leichtverderbliche, denn die Temperatur schwankt tagsüber zwischen achtzehn und zwanzig Grad Celsius wohlge-merkt. Und nachtsüber gibt es nicht. Im Sommer brauchen auch die Eskimos einen Eisschrank. Ich hätte brüllen mögen, als ich die Eisschränke zum ersten Mal sah.

Bier. Bier muss auch gekühlt werden. Müsste. Wenn wir genügend hätten. Für den Biergarten. Leider haben wir nicht viel Bier. Dorothy spendierte zu unserem Empfang 36 Dosen. Es schmeckte sehr gut, aber es war unser einziges Bier. Dorothy hat es in ihrem Handgepäck

mitgebracht. Geschmuggelt sozusagen, denn Alkohol ist in Nunavut verboten. Nun sitzen wir jeden Abend im Biergarten und kauen, sichtlich ohne Überschwang, Fladenbrot. Das Bier ist rationiert. Das dürfte eigentlich nicht sein, denn Dorothy hat mit ihrer Tochter vereinbart, dass wir Fladenbrot bestellen, wenn wir Bier meinen. Im Armeecamp steht jedem Soldaten pro Tag eine Dose Bier zu, sofern er kein Inuit ist. Da es aber immer wieder auch Kämpfer gibt, die ohne Bier auskommen, kauft Dorothys Tochter, Jesse, die überzähligen Bestände auf und schickt sie mit der nächsten Lebensmittelbestellung in unser Camp. Zweimal hat man schon je fünfzig Dosen Fladenbrot bestellt, und das wurde dann auch geliefert. Nun kaut man ohne Begeisterung auf ihm herum. Auf dem ‚flatbread‘. Die Funkerin im Armeecamp ist nämlich neu und sehr tüchtig. Sie meint, wenn sie ihre morgendlichen Überwachungsrufe erledigt hat, kann sie doch gleich die Bestelllisten ans Magazin weitergeben und muss damit nicht auch noch die arme Jesse behelligen, die so schon genug um die Ohren hat. Mein drittes Fladenbrot habe ich nicht zu Ende gegessen, sondern dem Tierreich der Arktis anheimgestellt, falls die so was mögen.

In dem Zelt, das sie Office nannten, wurden Lagebesprechungen abgehalten, geologische Karten gezeichnet, Informationen ausgetauscht oder sonstige geologische Zeichnungen angefertigt. Meistens arbeitete man dort bis abends um zehn. Chris manchmal noch länger. Franz hämmerte seine Erkenntnisse gleich publikationsreif in den Laptop, und Karsten, sein Assistent, malte mit Hingabe fiktive Schnitte durchs Gestein. In CorelDRAW! Ulrich bevorzugte die Stereolupe. Anhand der Luftaufnahmen konnte er die Arbeit für den nächsten Tag vorbereiten.

Es gab noch drei weitere Sonderzelte. Das Zelt des Hubschrauberpiloten ist geheizt oder zumindest heizbar, weil der Pilot, zusammen mit dem Mechaniker, der zu jedem Hubschrauber mitgeliefert wird, die Maschine hin und wieder zerlegen muss. Eine ganze Werkstatt befindet sich in dem Zelt des Piloten. Mit allen Raffinessen. Der Mechaniker hat eine genaue Checkliste, und wenn soundso viele Kilometer oder Flugstunden abgebrummt sind, dann wird dieses oder jenes Teil ausgetauscht. Während der Saison wird der Hubschrauber gut und gerne sechzig- bis achtzigtausend Kilometer durch die Arktis rattern, und da kann er nicht wegen jeder Inspektion fünf oder sechs Tage Auszeit nehmen. Wartung und Inspektion führen der Pilot und sein Mechaniker nachts durch, sofern nötig. Im Moment haben wir zwar einen Hubschrauber, aber nur auf Pump. Der richtige soll morgen oder übermorgen kommen.

Meine Studien des Camps erfuhren eine Unterbrechung, weil der Hubschrauber landete. Der provisorische Hubschrauber, wenn man so will. Weil man das Wetter in der Arktis nie so genau abschätzen kann, wird vieles vorsorglich in die Wege geleitet, in der Hoffnung, dass vielleicht doch das eine oder andere schon machbar sein wird. Karsten, der vollakademische Geologieassistent von Franz, Keith, der dritte GSC-Geologe im Bunde sowie Carmen, die Doktorandin und Tiffany, ihre Geologie studierende Assistentin, waren bereits vor ein paar Tagen eingetroffen. Das günstige Wetter hatte ihnen erlaubt, schon ein paar neue Erkenntnisse zu gewinnen.

Bei Sonnenschein zeigte das Thermometer im Zelt satte zwanzig bis fünfundzwanzig Grad, aber wenn Wolken oder gar Nebel aufkamen, dann fiel es auf zwei bis vier. Grad Celsius. Plus. Minusgrade habe ich in den drei Wochen nicht ein einziges Mal vom Thermometer abgelesen.

Am Ausgang des Küchenzeltes hing ein Steinsammelbeutel, den man zum Briefkasten ernannt hatte. Jedes Mal, wenn der Versorgungsflieger kam, leerte Dorothy den ‚Briefkasten‘ und übergab die Post dem Piloten. Die Geologen achteten peinlichst genau darauf, dass neben dem Absender ein Stempel prangte, den man einem anderen Stoffbeutel im Aufenthaltszelt entnehmen konnte. Mit Stempelkissen.

Unter dem Spruch: ‚Circum-Arctic Structural Events‘ ist die halbe Arktis abgebildet, mit durchschnittenem Nordpol, einem etwas gekränkt dreinschauenden Eisbären und dem ge-

schwärzten Ellesmere Island, das wie ein auf die Schnauze gefallener Hase aussieht. GSC Calgary – BGR Hannover – Uni Münster zeigt an, dass man die beteiligten Institute mitzuteilen gewillt ist, aber die Universität Reading fehlt. An Carmen haben sie nicht gedacht.

Karsten hat aus seinen letztjährigen Fotos Postkarten drucken lassen. Die verschickt er jetzt an alle Welt. Und weil der Stempel fast die gesamte freie Fläche einnimmt, braucht er nicht viel mehr als ‚herzliche Grüße‘ zu schreiben.

Leseprobe 3 (Seite 94 - 97 / 100 - 103 / 113 - 116 / 120 - 125 / 130 - 134 / 137 - 141)

Weil Ulrich am nächsten Tag alle Hände voll zu tun hat, um die diesjährige Kampagne zu organisieren, haben wir ‚Geological Assistants‘ einen Ruhetag. Wir ‚Geological Assistants‘ sind Tiffany, Pauline, P. J. und ich. Wir sollen einfachere Arbeiten verrichten, weil ein Geologe wichtigeren Aufgaben nachkommen kann, als Schichtdicken zu messen oder die Fließrichtung von verfloßenen Flüssen zu bestimmen. Tiffany wird uns morgen zeigen, wie das gemacht wird.

Nach dem Abendessen gibt uns Dennie, der mittelgroße, schlanke, stets freundliche aber ernste Aushilfs-Hubschrauberpilot – der richtige wird erst morgen oder übermorgen zu uns stoßen –, eine Einweisung in die Arbeit mit dem Hubschrauber. Die Sonne brennt. Ich habe mich schon zweimal eingecremt. Eigentlich müsste Dennie nur mir zeigen, wie man mit einem Hubschrauber arbeitet, denn die anderen kennen das schon. Aber Pauline, P. J. und noch ein paar andere kommen mit, weil sie sonst womöglich der Langeweile anheim fielen. Außerdem ist ein ‚Briefing‘ zu Beginn der Arbeiten für alle vorgeschrieben, auch wenn sie das schon mitsingen könnten. Den Assistants steht nach Feierabend nicht viel Abwechslung ins Haus, während die Geologen in aller Regel bis abends um zehn an ihrer Tagesausbeute werkeln.

Von einem Hubschrauber gehen eine ganze Reihe von Gefahren aus, die sich bei ihrer Kenntnis und Befolgung der Regeln beherrschen lassen, die aber mit technischen Mitteln nicht minimiert werden können. Wer sich über die Spielregeln hinwegsetzt, hat schlechte Karten. Ich zähle das, was uns Dennie beibrachte, hier einfach mal der Reihe nach auf:

Niemals hinter einem Hubschrauber durchlaufen. Der Heckrotor eignet sich hervorragend zur Herstellung von Frikassee. Die achterlichste Stelle, die man begehen darf, ist der hintere Kofferraum. Auch wenn der Hubschrauber ausgeschaltet ist, darf man sich nicht hinter dem Kofferraum aufhalten, weil das Ding plötzlich losgehen kann. Mein Schwiegervater, ehemaliger Flugzeugbauer bei Dornier, erzählte mal, wie ein Kollege einem Kunden ein neues Flugzeug erklären wollte. Beim Gestikulieren rotierte plötzlich der Propeller los und hackte ihm die Hände ab. Später stellte sich heraus, dass noch ein wenig Benzin im Zylinder war, und das hatte sich durch die Sonneneinstrahlung so erhitzt, dass es für einige, wenige Zündungen reichte.

Der Kofferraum muss immer sorgfältig geschlossen sein, und es darf nichts heraushängen. Wenn zum Beispiel der Gurt eines Rucksackes heraushängt, kann der im Wind so heftig schlagen, dass er die Bordwand durchlöchert. Und weil da wichtige Leitungen drunter liegen, besteht eminent hohe Absturzgefahr.

Nach dem Aussteigen nie eine Anhöhe hinaufgehen. In Resolute hing ein Plakat, das auf diesen Fehler aufmerksam machte. Ulrichs Freund, mit dem er in den ersten Jahren die Arktis geologisch erforschte, kam auf diese Weise ums Leben. Er war nach dem Aussteigen eine Böschung hinaufgeklettert und voll in den Rotor gelaufen.

Wenn der Hubschrauber unmittelbar nach dem Absetzen von Personen wieder aufsteigt, müssen sich alle ausgestiegenen Personen vor dem Hubschrauber auf die Erde kauern, damit der Pilot sie sehen und zur Not abzählen kann. Es darf sich nichts losreißen können, denn Herumfliegendes saugt der Motor an, und dann bleibt er stehen. Mützen und Brillen sind prinzipiell mit einer Hand festzuhalten.

Auch aus der Tür des Fahrgastraumes dürfen keine Gurte baumeln. Sie hätten den gleichen Effekt wie Gurte aus dem Kofferraum. Die Sicherheitsgurte im Helikopter hätte man zwar so konstruieren können, dass ein Herausbaumeln unmöglich ist, aber das hat man nicht getan. Vielleicht bei der nächsten Serie.

Besteigt oder verlässt man einen Hubschrauber bei laufenden Rotoren, sollte man unbedingt Gehörschutz tragen. Das Bollern ist brutal laut.

Nach dem Einsteigen sofort anschnallen, Kopfhörer aufsetzen und den Piloten informieren, wenn man bereit ist. Der Pilot darf nicht einfach auf Verdacht starten.

Nach jeder Landung das Aussteige-Signal des Piloten abwarten. Erst wenn der Pilot das Aussteigen erlaubt, darf ausgestiegen werden. Es kann nämlich sein, dass sich der Landeplatz nicht für den vorgesehenen Aufenthalt eignet. Dann muss der Pilot sofort wieder starten können. Wer dann auf der Kufe rumhampelt, ist ein Fall für den Stuntman.

Nie etwas auf den Kufen abstellen oder ablegen. Wenn es dort vergessen wird, nimmt es der Hubschrauber mit in die Höhe, bis es herabfällt. Dann landet es streng nach Murphys Gesetz irgend jemandem auf dem Kopf.

Unter keinen Umständen etwas Brennbares oder Leichtentzündliches ohne Wissen und Zustimmung des Piloten transportieren. Weder im Gepäck noch in der Hosentasche. Auch kein Feuerzeug und keine Streichhölzer. Selbst Sicherheitsstreichhölzer können den Hubschrauber noch anzünden.

Vom Hubschrauber aus ist es praktisch nicht möglich, Personen als solche zu erkennen, wenn sie sich nicht bewegen. Wer vom Hubschrauber aufgenommen werden will, der muss sich mit auffälligen, bewegenden Farben bemerkbar machen, zum Beispiel mit einer riesengroßen, orangefarbenen Fahne. Der Spiegel signalisiert Notsituationen. Er wird, selbst bei trübem Wetter, mehr als tausend Meter weit gesehen.

Nach diesen Grundsatzklärungen wurden wir eingewiesen, wo die Feuerlöscher sind, wie sie bedient werden und wie man sich im Brandfalle verhalten soll. Auch das Verhalten bei Ausfall des Motors wurde besprochen. Der Pilot kuppelt bei Ausfall des Motors aus, und die rotierenden Blätter des Hauptrotors tragen den Hubschrauber nach unten. Wenn sich der Hubschrauber mehr als dreihundert Meter über dem Boden befindet, kann sich der Pilot meistens eine günstige Landestelle aussuchen. Die Fahrgäste sollen dann das Maul halten. In der Folge fiel mir auf, dass die Hubschrauber immer mehr als dreihundert Meter hoch flogen. Offenbar purer Selbstschutz.



Tiffany klärt die Hilfskräfte auf. Wenn der Geologe sich nicht über die genaue Zusammensetzung der Schicht im Klaren ist, lässt er sich vom Assistenten ein paar Proben vom Fels schlagen. Der Geologe notiert alle Umstände und die Nummer der Probe in sein Notizbuch, und der Assistent beschriftet den Stoffbeutel mit der Probe, die am Abend in grauen Stahleimern verpackt und mit einem der nächsten Flieger ins Labor geschickt wird.

Tiffany hat uns dann noch den Gebrauch des Kompasses erklärt, aber die Bedeutung dieser Messung habe ich erst später verstanden. Als Carmen beiläufig erwähnte, dass es die Fließrichtung der ehemaligen Flüsse herauszufinden gilt. Das ist nämlich so: Am Oberlauf eines Flusses gibt es Erdöl und am Unterlauf Sand. Analysiert man den Sand, findet man alle Metalle, die der Fluss mit herunterschwemmt hat. Die Cominco-Geologen gehen zum Beispiel so vor, dass sie am Unterlauf eines Flusses, auf Ellesmere Island stets eines Gletscherflusses, Wasserproben entnehmen, sie analysieren, und wenn sie ein interessantes Metall in hinreichender Konzentration finden, den Fluss hinaufgehen bzw. per Hubschrauber hinauffliegen. Bei jedem Nebenfluss wird dann untersucht, ob das Metall aus dem Hauptfluss oder aus dem Nebenfluss stammt. So analysiert sich der Geologe flussaufwärts, bis er die begehrte Lagerstätte findet. Bei ausgetrockneten Flüssen geht das natürlich nicht mit Wasser, weil das ja

inzwischen nicht mehr fließt. Aber der Sand speichert genau dieselben Informationen. Wie misst man die Fließrichtung antiker Flüsse? Man findet rasch eine Methode, wenn man sich einen natürlichen Gebirgsbach aus der Nähe anschaut. Größere, flache, vor allem schmale, lange Steine richten sich in der Fließrichtung des Baches aus. Und nicht nur das. Da, wo sie nach unten zeigen, ist der Bach hingeflossen. Natürlich liegen nicht alle Steine parallel zueinander, aber wenn man eine größere Anzahl durchmisst und die Kompassrichtungen der nach unten zeigenden Steine in eine Schablone malt, dann zeichnet sich – mit zunehmender Zahl der vermessenen Steine deutlicher – eine Vorzugsrichtung ab, die Fließrichtung des ehemaligen Flusses.

Wir haben uns im Laufe der Erklärungen einen guten Kilometer vom Camp entfernt und stehen nun vor dem Wasserfall, der mit Getöse das Wasser eines nahen Gletschers zu Tale spült. Hinter dem Wasserfall holt Bryan allmorgendlich das Wasser für unser Camp. Dazu leiht er sich das vierrädrige Motorrad mit Anhänger im Cominco-Camp aus. Ich sage zu P. J., dass das doch eine erstklassige Raftingstrecke wäre und frage, ob er nicht Lust hätte, da mal mit dem Kajak runterzufahren. Daraufhin antwortet P. J. sinngemäß: „Kein Inuit würde jemals etwas so Blödsinniges tun. Das machen nur Leute, die in der Zivilisation das Gefühl des Versagens überspielen müssen. Bei uns gibt es nicht so viele Verrückte.“ Wie einfach es doch manchmal ist, das Wort ‚Minderwertigkeitsgefühl‘ zu umschreiben.

Zurück im Camp geht der Unterricht weiter. Tiffany macht uns mit den kleinen ‚Safety Packs‘ vertraut, die jeder stets in seinem Rucksack mit sich führen muss, wenn er sich außerhalb des Camps aufhält. Ulrich hat mir am Morgen einen stark verwitterten Rucksack gegeben und gesagt, ich soll mir die Gurte einstellen. Da kommt nun alles hinein, was man unterwegs braucht: Warme Kleidung, die wattierte Hose, für den Fall, dass man im Schlamm rumrutschen muss, Regenkleidung, Ersatzhandschuhe, 20 Beutel für die Gesteinsproben, das tägliche Lunchpaket und eben dieses ‚Safety Pack‘. In jedem der ‚Safety Packs‘ befindet sich eine riesengroße, orangefarbene Fahne, mit der man auf sich aufmerksam machen, zum Beispiel einen Hubschrauber herbeiwinken kann. Dann diesen eigenartigen Spiegel, über dessen Beschaffenheit ich mich schon im Beinahe-Schminkzelt gewundert hatte. In der Mitte ist ein Guckloch. Da schaut man durch, wenn man das Sonnenlicht auf einen bestimmten Punkt lenken will. Das geht viel schneller und genauer, als wenn man den Spiegel in der flachen Hand hält. Damit sollte man einen Hubschrauberpiloten schon für sich einnehmen können. Verbandszeug ist auch in dem Pack, Sonnencreme, eine Thermodecke und noch eine Menge anderer Dinge. Das Nützlichste sind drei Packungen Ohrenpfropfen aus Schaumgummi. Gab’s früher mal bei uns unter der Bezeichnung ‚ear peace‘. Ohne die wäre ich jetzt taub.

Das ‚Safety Pack‘ ist aber nur der kleine Bruder des ‚Survival Kits‘. Jedes Team nimmt außerdem noch je einen großen ‚Safety Pack‘ mit. Das sind dicke Seesäcke, in denen die Dinge mitgeführt werden, die man braucht, wenn der Hubschrauber mal ‘ne Woche nicht kommen kann. Ich habe vergessen, zu fragen, ob das jemals vorgekommen ist. Vermutlich nein.

Nach dem Mittagessen teilte Bryan uns, das heißt die Assistants Pauline, P. J. und mich, ein, die Landepiste auszubessern. Tiffany stößt später noch dazu. Die Piste muss oft ausgebessert werden, weil die Flieger beim Starten oder Landen doch den einen oder anderen Stein aus dem Untergrund reißen und auch mal eine weichere Stelle in den Grund bohren. Die Piste besteht ja nicht aus plattgestampfter Erde, sondern aus ziemlich lockerem Geröll. Die Flieger müssen auf so was landen, weil die ganze kanadische Arktis daraus besteht. Es gibt nichts anderes. Die Vegetation sprießt spärlich, und so bildet sich kaum Erde, geschweige denn Humusboden. Wir gehen die Sache mit zwei Schubkarren, zwei Kreuzhacken und drei Schaufeln sowie einer Steingabel an. Einige der Rinnen sind gut dreißig oder vierzig Zentimeter tief. Auf zwei Meter in der Breite verteilt. Da füllen wir Material hinein, das wir direkt neben der Piste graben. Vor und hinter den Vertiefungen hat sich meistens ein Wulst gebildet, der abgetragen werden muss. Nach drei Stunden sind wir der Meinung, dass die Piste jetzt wieder

bildschön ist. Bryan geht ans Ende der Piste und schielt schräg drüber. Dann sagt er „okay“, aber er scheint nicht so ganz überzeugt. Wenn wir in den nächsten Tagen im Gelände herumtoben, muss er die Piste alleine in Schuss halten. Das dürfte ihn täglich zwei bis drei Stunden ins Schwitzen bringen. Jede Vorarbeit, die wir jetzt leisten, dient auch zu seiner Entlastung. Den Twin Ottern macht es im Prinzip zwar nichts aus, wenn sie über die Buckelpiste holpern, aber der Vogel schwankt dann doch ganz schön, und ich könnte mir vorstellen, dass die Milchtüten und die Eier erst bei der Landung zu Bruch gehen.

⌘ * ⌘ * ⌘ *

Beim morgendlichen Rasieren sehe ich im Spiegel, dass Ulrich zu verschiedenen Zelten schlendert und die Leute weckt. Als ich mich beschwere, dass mir dieser Service vorenthalten wurde, sagt er, dass er das nur bei den Leuten mache, die keine Uhr haben. „Das ist so ‘ne Unsitte bei den Eskimos“, sagt er. „War aber schon immer so. Nachts toben die rum und morgens kommen die nicht aus den Federn. Die ersten paar Tage muss ich die immer ankurbeln. Nach ‘ner Woche können sie’s dann von alleine.“

Heute packe ich meinen Rucksack unter Ulrichs Anleitung. Eigentlich ist schon alles drin, weil wir das gestern mit Tiffany bereits gründlich durchexerziert hatten. Auch das Klopapier hatte ich nicht vergessen und die Ersatzstrümpfe, für den Fall, dass wir uns gezwungen sähen, einen Gletscherfluss zu durchwaten. Mein Lunchpaket habe ich mir nach dem Frühstück viel zu üppig zusammengestellt, auch die Schokolade und das Dextro Energen sind nur für Notfälle gedacht. Dafür waren die drei kleinen Papptüten Orange Juice ganz entschieden zu wenig. In der trockenen Luft bekommt man einen Riesendurst, und vom nächsten Tag an hatte ich immer fünf Kartons Juice im Rucksack – aber selbst das ist noch recht knapp, wenn man sich durch Geröllhalden kämpfen muss. Für alle Fälle hatte ich auch noch mein Leatherman-Messer eingepackt. Ich brauchte es aber nur zweimal. Von morgen an muss ich meinen Rucksack alleine packen können. Hier sagt nämlich jeder immer alles nur einmal. Dann kann man fragen. Danach nicht mehr. Wer dann noch fragt, gilt als Trottel. So ist man gezwungen, mitzudenken und sich die Informationen zu merken. Die Leute hier sind das so gewöhnt, und alle halten sich daran. Anfangs fand ich das etwas beklemmend, aber mit der Zeit leuchteten mir die Vorteile ein. Sie überwiegen bei weitem unser Chaos. Und den Leuten gibt das ein natürliches Selbstbewusstsein. Sollte man nicht unterschätzen. Das ist schon eindrucksvoll.

Der Hubschrauber kann maximal zwei Teams, also vier Leute, mit Gepäck transportieren. Dann ist es aber schon sehr eng, denn in den Kofferraum passen höchstens zwei Rucksäcke oder ein Rucksack und ein Safety Pack. Es sind aber immer vier Rucksäcke und zwei ‚Safety Packs‘ zu transportieren. Der Hubschrauber setzt die Teams an den vorher abgesprochenen Stellen ab. Dort bleibt der ‚Safety Pack‘ liegen. Und dort nimmt der Hubschrauber das Team in der Regel auch wieder auf. Neben oder auf dem ‚Safety Pack‘ befestigt man eine gelbe oder orange Fahne, damit die Stelle schneller wiedergefunden wird. Das Gewehr legt man etwa 200 Meter vom Safety Pack entfernt hinter einem Felsen ab, denn wenn ein Eisbär den Safety Pack zerfleddert, kommt man nicht an die beim Safety Pack belassene Schusswaffe und kann den Eisbären nicht verscheuchen.

⌘ * ⌘ * ⌘ *

Während Ryan den Hubschrauber wieder auftankt, laden Ulrich und ich das Gepäck hinein. Den Eispickel, den er als Geologenhammer verwendet sehen will, lege ich zu meinen Füßen und das dicke Paket mit den Luftaufnahmen neben mich. Ich assistiere nämlich jetzt Ulrich bei der Arbeit, und die besteht zunächst darin, den Faden dort wieder aufzunehmen, wo er ihn im vergangenen August fallen lassen musste, weil der Winter hereinbrach. „Give me nine, one four one eii!“ höre ich im Kopfhörer. Im Dienst spricht Ulrich nur Englisch. Ulrich sitzt mit einer fast DIN A3-großen Schreibunterlage aus Aluminium vorn neben Mitch. In die Klammer am oberen Rand der Schreibunterlage sind stets ein paar Bilder und Karten ge-

klemmt. Anhand dieser Unterlagen sagt er Mitch, wie er fliegen soll. Da der Hubschrauber zwischen hundertfünfzig und zweihundert Kilometer-in-der-Stunde schnell ist, eine Luftaufnahme aber höchstens ein Gebiet von fünf bis sechs Kilometern abdeckt, muss ich die knapp DIN A4-großen Fotos ziemlich rasch nach vorn reichen. Neben der Kopfstütze des Vordersitzes ist gerade ausreichend Platz, um ein Bild durchzuschieben. Meistens werden die Fotos quer durchgeflogen, oder es wird nur eine Ecke gestreift. Dann muss ich die Bilder ziemlich flott suchen, und die zurückgereichten auch wieder korrekt einsortieren. Wenn die beim Wiedereinsortieren durcheinander gerieten, könnte das Verzögerungen geben, und die Flugstunden sind teuer. Ich wähle also den Packen, mit dem ich mich zum Glück im Camp schon vertraut gemacht habe, durch und reiche die Aufnahme 9/141 a nach vorn. Gleich darauf höre ich: „Nine, one four two, please.“ So geht das Schlag auf Schlag. „Eight, five three.“ „Now I need nine one hundred twenty eight.“ Und so weiter. Allmählich kommen die Anfragen in langsamerem Takt, und dann sagt Ulrich. „Now, it is clear.“ Der Anschluss ist gefunden. Er deutet auf einen Berg und sagt, dass er auf dem Gipfel dort drüben landen möchte. Die Nummern auf den Bildern kommen übrigens dadurch zustande, dass man die Gegend in Planquadrate unterteilt hat. Die jeweilige Planquadratnummer steht dann mit Filzstift dick auf jedem Bild. Meistens oben rechts.

Die Berge sind so um die tausend Meter hoch. Ein paar sind auch höher, aber das sind nur wenige. Zweitausendsechshundert Meter misst Ellesmere Islands höchster Berg, aber den bekommen wir nicht zu sehen. Er liegt weiter im Norden. Aus der Nähe scheinen die Berge nur aus Fels und Geröll zu bestehen. Trostlos, wie eine Mondlandschaft. Aber aus der Ferne sehen sie großartig aus. Solche Berge habe ich noch nie zuvor gesehen. Die Berge sind bunt, dass es bunter fast nicht mehr geht. Rot dominiert. Vom satten dunklen Bordeaux bis zum leuchtenden Zinnoberrot. Oft geht die Palette sogar von einem dunklen Lila über verschiedene Rottöne bis zu einem zarten Rosa. Ein dunkles Blauschwarz kommt auch recht häufig vor und ein lehmiges Gelb. Und ein schmutziges Olivgrün ist hin und wieder dabei. Die Farben klumpen aber nicht auf einem Haufen, sondern ziehen sich als bunte Bänder durch die Berge. Mal schmaler, mal breiter. Die Schichten sehen so aus, als hätte jemand sein Schaufelchen nicht im Zaume gehalten, sondern das Ganze mal tüchtig umgegraben. Verwerfungen nennen das die Geologen. „Gigantische Kräfte müssen hier am Werk gewesen sein“, äußere ich meine Vermutung, als der Hubschrauber auf einer flachen Stelle knapp unterhalb des Berggipfels gelandet ist und wir ausgestiegen sind. „Gewesen sein ist gut“, antwortet Ulrich. „Die schaffen immer noch. Genau so wie am ersten Tag.“ „Wo kriegen die denn die Energie her?“ will ich wissen, und Ulrich sagt, dass der Kram wohl von dem Magma unter uns durchgerührt wird. „Und warum macht das Magma das nicht auch auf Grönland?“ frage ich, und da muss er passen. „Wenn Franz und Karsten das wüssten, wären die hier schon wieder weg. Die haben so ein paar Vermutungen, aber die müssen sie erst beweisen.“

Mitch setzt den Hubschrauber etwa hundert Meter neben dem Gipfel in eine Senke. Ulrich stapft auf den Gipfel zu und klettert mit erstaunlicher Geschwindigkeit eine Geröllhalde hinauf. Ich kann kaum folgen. Dann zeigt er auf ein paar Stellen, wo ich Proben nehmen soll und sagt mir, wie ich die Proben beschriften soll. Beim Weggehen warnt mich Ulrich noch, auf einem Plateau an die Kante eines Hanges zu gehen. Die Kante ist oft mit Wasser vollgesogen, und wenn man da drauftritt, dann rutscht sie ab. Das kann Hunderte von Metern in die Tiefe gehen. Ich habe fortan solche Kanten gemieden. Während ich mich mit dem Eispickel an die Arbeit mache, fängt Ulrich an, mit Fettstift Linien in die Luftaufnahmen zu malen. Die Bilder hat er auf der Aluminiumunterlage vor sich, und auf jeweils zwei Bildern steht die Stereolupe. Die Luftaufnahmen wurden in den 50-er Jahren von Firmen, die die kanadische Regierung beauftragt hatte, von Spezialflugzeugen aus angefertigt. Ganz Kanada ist nebenbei bemerkt aus der Luft stereofotografiert worden, und die Bilder lagern in der ‚National Air Photo Library‘ in Ottawa. Dort kauft sie das GSC für fünf kanadische Dollar das Stück. Bei einer der letz-

ten Exkursionen mussten sie einen Fluss queren. Der Assistent versank plötzlich in den eiskalten Fluten. Aber die Plastiktüte mit den Fotos, die hielt er hoch über dem Kopf, bis er gerettet wurde. „So verantwortungsvoll sollten alle Assistenten mit den Fotos umgehen“, sagt Ulrich, und ich hoffe, dass wir keinen Fluss zu Fuß durchqueren müssen.

β * ʀ * ʁ *

Der Hubschrauber fliegt, wenn irgend möglich, immer über dem Treibeis der Nares Strait. Da hat der Pilot freie Sicht, und er kommt gut voran, ohne auf Berge oder einen anderen Flieger achten zu müssen. Der Höhenmesser steht konstant auf elfhundert Fuß und der Tacho konstant auf hundertzehn Meilen. Nautische Meilen sind das, wie mir Mitch später in einem Gespräch erklärt. Also fliegen wir etwas schneller als zweihundert Kilometer in der Stunde. Von hier oben wirkt es viel langsamer. Fast gemächlich. Die Höhe abzuschätzen ist praktisch unmöglich. Ich orientiere mich an dem Schatten, den der Helikopter auf das Eis wirft. Je kleiner das graue Gespinst da unten rumzappelt, desto höher werden wir wohl fliegen.

Viertel vor fünf nehmen wir Carmen und Tiffany wieder an Bord, und kurz vor fünf Uhr biegen wir in die Carl Ritter Bay ein, eine etwa zwei Kilometer breite, zehn Kilometer lange Bucht, die der Gletscherfluss vollgeschwemmt hat. Ganz vorn, wo der Fluss ins Meer mündet, hat er eine dicke Sandbank zusammengeschoben. Das Camp liegt etwa sechs Kilometer landeinwärts von dieser Sandbank. Weiter vorn ist es zu sumpfig zum Zelten. Vom Camp aus sieht man die Nares Strait und auf der gegenüberliegenden Seite Grönland und auf halber Strecke ein paar senkrecht aus dem Meer in den Himmel ragende Inseln.

Ulrich sagt, er hätte auf dem Eis mehrere Seehunde gesehen, und P. J., der das zufällig hörte, meinte, dann gäbe es da auch Eisbären. „When you see seals, you can be sure, that there are polar bears“, sagt er. Aber einen Eisbären bekamen wir nicht zu Gesicht. Mein Blick war zu diesem Zeitpunkt noch nicht auf Seehunde trainiert, aber später habe ich mehrere sich auf Eisschollen räkeln gesehen.

Am Abend ziehen ein paar Zirren über den Himmel. Zirren alleine besagen aber noch nichts. Wenn Schäfchenwolken auf Zirren folgen, dann könnte sich das Wetter verschlechtern. Muss es aber nicht. Lösen sich die Schäfchen wieder auf, dann ändert sich das Wetter nicht. In der Nacht baut sich eine Wolkenwand über dem Gletscher auf, von dem wir unser Wasser beziehen. Er liegt etwa zwanzig bis dreißig Kilometer weiter im Norden. Das wird doch hoffentlich keinen Wetterumschwung ...?

β * ʀ * ʁ *

Das Wetter hat sich gehalten. Die dicken Wolken sind am Morgen verschwunden. Na also. Im Segelunterricht hatte ich gelernt, dass im Sommer über dem jeweiligen Pol, also jetzt über dem Nordpol, ein stabiles Hoch schwebt, und da kann eigentlich gar kein schlechtes Wetter aufkommen. Die Geologen erzählen aber immer wieder, dass sie schon Schlechtwetterperioden erlebt haben, und auch P. J. und die anderen Inuit meinen, da hätte ich etwas gelernt, was sehr schön wäre, wenn es stimmen würde. Es ziehen oft Zirren über den Himmel, aber sie verfliegen auch wieder. „Wenn sich an den Bergen in Dreiviertelhöhe graue Wolken ansammeln, dann haste am nächsten Tag Sauwetter“, versichert Ulrich, und ich bin fest entschlossen, ihm nicht zu glauben. Weiter im Süden vielleicht, aber nicht so dicht am Pol.

Ulrich lief gestern Abend mit ziemlich verkniffenem Gesichtsausdruck durch Biergarten, Office- und Aufenthaltszelt. Er knabbert wieder an dem Problem, an dem er letztes Jahr gescheitert ist. Da verschwindet eine Formation sang- und klanglos im Untergrund, und er weiß nicht, wie er das interpretieren soll. Mehr oder weniger engagierte Diskussionen mit den Kollegen bringen auch nichts. Das Einzige, was zu helfen scheint, sind markige Flüche. In Englisch natürlich. Die sind wesentlich wirkungsvoller als die deutschen Arme-Leute-Flüche. Selbst die Bayern wären froh, wenn sie über so furchterregende Flüche verfügten, wie die Kanadier und die Amerikaner.

Mitch fliegt uns auf den Berg, auf dem wir gestern unsere Arbeit abbrachen. Ulrich sieht böse in die Gegend und hat dann eine Idee. „Kann man auf dem Eis landen?“ fragt er Mitch und der sagt: „I can try it“. Versuchen will er's. Später sagt er uns, dass er das auch noch nicht sehr oft gemacht hat. Eigentlich nur einmal, als nämlich der Motor in der Luft über der Hudson Bay den Geist aufgab. „Wie dick ist denn das Eis?“ frage ich und merke, wie mir langsam der Magen entgegenkommt. Mitch lässt derweil den brummenden Vogel langsam auf eine besonders große Eisscholle herabschweben. Ungefähr so groß wie ein Tennisplatz. Dann setzen die Kufen auf, aber Mitch lässt die Rotoren weiterlaufen. Ein kurzer Test mit auf ‚wirkungslos‘ geschalteten Rotorblättern lässt die Eisscholle nicht wanken. Jedenfalls ist nichts zu bemerken. Mitch kann den Anstellwinkel der Rotorblätter im Fluge verändern und den Hubschrauber dadurch manövrieren. Die Stellung ‚wirkungslos‘ ist auch dabei. Dreimal wiederholt er den Versuch mit dem wirkungslosen Rotor, dann kommt er zu der Ansicht, dass das Eis wahrscheinlich halten wird. Drei Meter dick soll das Eis jetzt noch sein, sagt Ulrich. Die Scholle wirkt von der Größe her zwar beruhigend, aber verschiedene schneeähnliche Hügel zeigen an, dass das Eis dort gestaucht worden ist. Darunter kann sich ein Riss verbergen. Nach etwa fünf Minuten setzt Mitch das volle Gewicht des Hubschraubers auf die Scholle, und dann lässt er die Rotoren ganz, ganz langsam auslaufen. Nichts. Gar nichts ist passiert. Der Hubschrauber ist auf dem Eis gelandet, und nun schwimmt er in der Nares Strait. Mit einem Wahnsinnsblick über die bunten Berge Ellesmere Islands, die Nares Strait hinauf bis fast ans Ende Grönlands. Die grönländische Küste liegt auf einer Länge von weit mehr als hundert Kilometern vor uns. Wie im Bilderbuch.

Ulrich bleibt in der Kanzel sitzen, nimmt die Fotos und die Stereolupe zur Hand und fängt an zu malen. Eine geschlagene halbe Stunde zeichnet er mit Wachsstiften gelbe, orangefarbene und rote Linien in die Fotos, und dann sagt er, dass er jetzt etwas klarer sieht. Zumindest hat er eine Idee, wie sich die Sache damals, vor vierhundert, fünfhundert oder sechshundert Millionen Jahren abgespielt haben könnte.

Während sich Ulrich abrackert, machen Mitch und ich einen Spaziergang über unsere Eisscholle. Das türkisfarbene Wasser in den Pfützen schmeckt ausgezeichnet. Reines Süßwasser. An einigen Stellen ist das Eis gestaucht. Vermutlich durch Rempelungen mit anderen Schollen. Bis zu einem halben Meter sind manche Wülste hoch, und oben drauf schneeig weiß. Die ‚Gipfel‘ sind heruntergebrochen. „Wie bei der Orogenese“, sage ich zu Ulrich, als er seine Aluminiumunterlage weglegt. „Ist ja auch derselbe Mechanismus“, antwortet Ulrich. „Die Berge aus Sedimentgestein falten sich alle so auf. Kannste das Treibeis als prima Modell nehmen.“

Mitch hat mir bei unserer Wanderung über die Eisscholle so beiläufig erzählt, dass die komischen Würste um die Kufen des Hubschraubers Schwimmkörper sind, die er bei Bedarf per Knopfdruck aufblasen kann. Dann schwimmt der Hubschrauber. Die Pressluft für das Aufblasen steckt in einer Patrone unter dem Bauch der Kanzel. An sich ist das eine feine Sache, außer, wenn nur eine der beiden Würste aufgeblasen wird, oder gar keine. Danach war mir weniger mulmig zumute. Er hätte aber auch gleich sagen können, dass er noch ein Ass im Ärmel gehabt hätte, wenn die Eisscholle durchgebrochen wäre. Es hätte mir Herz und Magen schonen geholfen. Knie und Hose auch. Und das Hemd hätte auch weniger Schweißperlen aufsaugen müssen.

Mitch erzählte mir, wie die türkisgrünen Pfützen auf dem Treibeis zustande kommen. Die Eisschollen, die ja aus purem Süßwasser bestehen, schmelzen an der Sonne von oben nach unten, wobei sich das Süßwasser in der Mitte sammelt und einen kleinen See bildet. Wenn nun das Eis immer dünner wird, schimmert irgendwann das Meerwasser von unten her durch, und es entsteht diese wundervoll türkisfarbene Mischung. Da die Süßwasserpfützen unterschiedlich tief und die Restdicken des Eises unterschiedlich stark sind, hat jedes Türkis eine

andere Färbung. Ein Jammer, dass der Fotoapparat nicht in der Lage ist, dieses Farbenspiel wiederzugeben. Aber geschmeckt hat das Schollenwasser sehr gut.

♫ * ☽ * ♪ *

Die Arbeit mit Ulrich ist für den Assistenten nicht so anstrengend, wie mit den anderen Geologen, weil Ulrich viel fliegt. Deshalb nimmt er jeden Tag einen anderen Assistenten mit, quasi zur Erholung. Dementsprechend wechseln die Zuordnungen von Geologe und Assistent. Manchmal täglich, manchmal alle zwei Tage. Wie es die Arbeit gerade erfordert. Mehr als zwei Tage hintereinander arbeitet das Team in der Regel nicht zusammen. Heute wurde ich Keith zugeteilt; die Schonzeit war vorbei.

Mitch setzte zuerst Carmen und Pauline an Carmens Berg ab und dann etwa fünfzig Kilometer weiter uns. Die wunderschöne, bunte Wand, die wir näher untersuchen sollen, gehört zu der Berggruppe, die Ulrich gestern von der Eisscholle aus kartographisch erfasst hatte. Während wir ausstiegen, ließ Mitch die Rotoren weiterlaufen. Wir holten unsere Sachen aus dem Gepäckfach und dem Fahrgastraum, legten sie neben die Kufen, kauerten uns vor den Hubschrauber ins Gelände und hielten die Mützen fest. Genau so, wie es vor fünfundzwanzig Minuten Carmen und Pauline getan hatten. Das war vielleicht kalt. Schneesturm ist milde dagegen. Als der Helikopter mit wahnsinnigem Bollern abhob, dachte ich, mir zerreißt's die Trommelfelle. Trotz Ohrstöpsel und Wollmütze. Die Augen muss man auch ganz fest schließen, sonst versammeln sich dort Sand, Staub und abgerupfte Pflanzenteile; die Brille wurde vorher schon in einer Tasche verstaut. Der Sand prasselt auf die Kleidung, als ob es hageln würde. Diese Art des Ein- und Aussteigens wurde aus Zeitgründen leider recht oft praktiziert.

Um zwölf machen wir endlich Pause und essen unseren Lunch. Oben auf einem Felsvorsprung. Ungefähr in zweihundertfünfzig Metern Höhe. Mir ist schon mehrfach aufgefallen, dass die Geologen in den Felswänden herumturnen, als gingen sie auf einem frisch angelegten Parkweg. Alpinisten würden sie bewundern. Oder für verrückt erklären. Die Art und Weise, wie sie steile Geröllhalden hinauf- oder hinunterlaufen oder auch queren, ist schlichtweg atemberaubend. Ich frage Keith zwischen zwei Bissen, wie er es anstellt, dass er nicht bei jedem Tritt so abrutscht wie ich, aber das kann er mir auch nicht sagen. Vermutlich jahrelange Übung. Man braucht einen Blick für begehbare Steine, und die hat jemand, der steile Geröllhalden bisher für unpassierbar hielt, ganz einfach nicht. Kein europäischer Bergsteiger würde sich ohne Seil und Haken in diesem Gelände bewegen. Wir aber lenken unser Augenmerk hauptsächlich auf die Arbeit und nicht aufs Kraxeln.

Nach dem Essen – kurz vor halb eins – muss ich dann zwei größere Schichten vermessen. Es ist mörderisch, und die Sonne brennt brutal vom Himmel. Hoher UV-Anteil dabei, weil das Ozon hier so dünn ist. Zum Nachtsch gab's Sonnenöl. Auf Gesicht und Hände. Die Sonne bräunt aber komischerweise nicht. Alle laufen mit mehr oder weniger roten Gesichtern und Händen herum. Karsten blickt einen an, wie ein roher Schinken. Es schmerzt aber nicht, man ist nur rot. In dreihundert Metern Höhe darf ich gegen zwei Uhr ausschnaufen. Die Menschheit wird bald nachlesen können, wie dick diese Schicht ist. Die Sache hat noch eine weitere, unangenehme Seite. Die Geologen wollen die Schichtdicke schon ziemlich genau wissen, sonst ist die ganze Mühe für die Katz. Wenn man sich beim Bedienen des Zählwerks nur ein einziges Mal vertut, muss man hinunter und noch mal von vorn anfangen. Wenn ich aber nach einer Stunde Schwitzen und Fluchen wieder hinab müsste und noch mal von vorn beginnen, dann würde ich am Abend bestimmt über meine Zunge stolpern. Die Gefahr, dass die Messung unbrauchbar wird, droht aber auch von Seiten des Gerölls. Wenn ich nämlich so weit abrutsche, dass ich meinen nächsten Fixpunkt verliere, dann muss ich auch wieder zu Tal, neue Flüche sammeln. Deshalb habe ich mir einen bestimmten Rhythmus angewöhnt.

♫ * ☽ * ♪ *

Am 30. Juni werde ich Carmen zugeteilt. Carmen untersucht die Struktur von drei Bergen, die im Aussehen von den anderen Bergen Ellesmere Islands beträchtlich abweichen. Sie sind horizontal geschichtet und nicht gefaltet wie die anderen. Ja und nun stehe ich mit Carmen vor einer Geröllschicht, in der es nicht einen einzigen scharfkantigen Stein zu geben scheint. Alle sind abgeschliffen wie Bachkiesel. Dieses Geröll hat es mir besonders angetan, weil man darin noch weniger Halt findet als in dem scharfkantigen. Da kann man stundenlang auf der Stelle treten. Ich soll mir flache Steine aussuchen, sagt Carmen. Die Steine müssen mindestens dreimal so lang sein wie breit. Bei denen soll ich zuerst mit einer Libelle und einem Winkelmesser nachmessen, in welcher Richtung sie geneigt sind, sofern man das nicht mit bloßem Auge sieht, und dann soll ich den Neigungswinkel notieren. Anschließend soll ich den Kompass so dranhaltend, dass das Vorderteil in die Richtung zeigt, in der der Stein nach unten geneigt ist, und dann soll ich den Kompasswinkel ablesen und notieren.

Ich werfe ebenfalls meinen Rucksack ins Geröll und mache mich an die Arbeit. Carmen turnt wie ein Geologe – seit gestern für mich die Steigerungsform von Extrembergsteiger – an der Geröllwand nach vorn und analysiert die einzelnen Gesteinsarten. Eine äußerst gemischte Sammlung. Geröll liegt ja meistens am Boden oder auf Halde. Eine Wand voller Geröll, noch dazu Jahrtausende lang unverändert, findet man nicht alle Tage. So eine Wand teilt sie in ein imaginäres Raster ein, und dann zählt sie in jedem Rasterfeld, welche Sorte Stein darin wie oft und wie groß vorkommt.

Neben dem Grat, auf dem uns der Hubschrauber absetzte, muss man nur ein paar Meter zurücklegen, bis es senkrecht in die Tiefe geht. Irgendwann habe ich aber denjenigen Teil der Schutthalde vermessen, auf dem man sich einigermaßen gefahrlos bewegen kann. Dann folge ich, zunehmend zögerlicher, dem Verlauf der Ablagerung nach vorn. Carmen meint, ich solle mich nicht so anstellen, denn bis zum Abgrund sei es doch noch über einen halben Meter. Rein geometrisch gesehen befinde ich mich also auf sicherem Boden. Absolut unverständlich, warum mein Magen rebelliert und meine Knie zittern.

Carmen ist mit großer Verbissenheit bei der Sache. Sie untersucht die drei Berge, um darüber ihre Doktorarbeit zu schreiben, und sie hofft, dass die drei Berge alle nach dem gleichen Schema aufgebaut sind. Dann kann sie ihrer Arbeit eine einleuchtende Theorie über das Zustandekommen dieser Strukturen zugrunde legen, nämlich die, dass die drei Berge mal zusammenhängen und die Täler dazwischen von Flüssen hineingesägt wurden. Sollten sich jedoch Abweichungen ergeben, dann ist sie aufgeschmissen. Dann kann sie nur Spekulationen formulieren, denn für eine noch gründlichere Untersuchung reicht die Zeit nicht.

Leseprobe 4 (Seite 151 - 157)

Ich gehe ins Kosmetikzelt und dusche ausführlich, denn verschwitzt kann ich keinen ‚Happy Canada Day‘ feiern. Außerdem habe ich eine andere Jeans angezogen. Der Canada Day ist nämlich Kanadas höchster Feiertag. Zum Glück ist das Bier, das Dorothy über einen der Piloten besorgen ließ, angekommen. 48 Dosen Labatt. Man tobt so ausgelassen herum, wie das Kanadier nur irgend zuwege bringen. Den ganzen Tag über liegt eine eigenartige Stimmung in der Luft. Am ersten Juli 1867, also vor 133 Jahren, schlossen sich die einzelnen Provinzen zu dem Staat Kanada zusammen. Mitch, der Vielbelesene, kann Details beisteuern. Ohne Ende. Sogar die Namen der beteiligten Senatoren kann er noch aufsagen. Und wann das Parlament in Ottawa abbrannte, und wie der Angestellte hieß, der durch beherztes Schließen der heißen Stahltür die wundervoll gemütliche Bibliothek rettete. Und, und, und. Wenn man Mitch erzählen lässt, dann ist für Unterhaltung gesorgt. Und er weiß wahnsinnig viel. Wie ein Lexikon. Irgendwer rechnet dann vor, dass das GSC neunzehn Jahre älter ist als der Staat, der es betreibt.

Pauline hatte sich ebenfalls ins Zeug gelegt. Aus weißem und rotem Wackelpudding schuf sie eine vibrierende Landesflagge. Eine Kuchenblech-große Aluminiumform hat sie mit weißem

Wackelpudding ausgegossen, dann in der Mitte ein Ahornblatt und an den Rändern je einen Streifen herausgestochen und dort einen roten Wackelpudding drin erstarren lassen. Schlagsahne und Vanillesoße steuerte auch wer bei. Die Inuit sind auf ihre Nunavut-Flagge nicht sonderlich gut zu sprechen. Sie sagen, die Motive seien kindisch, was ich leider bestätigen muss. Man hätte sich auch etwas Erwachseneres einfallen lassen können. Nun betrachten sie die kanadische Flagge als ihre seelische Heimat und bezeichnen das eigene Fähnchen als Folklorewimpel. Obwohl den ein Inuit gestaltet hat. Ein namhafter Werbedesigner sogar. Je nun. Es soll auch andere Länder geben, in denen die Werbung von der vermuteten Primitivität ihrer potentiellen Kunden zu leben versucht.

Bryan und Ryan haben aus zweiundzwanzig leeren Benzinfässern einen wirksamen Windschutz neben das Office-Zelt gebaut. Die Aufschriften alle exakt parallel zum Biergarten hin ausgerichtet. Sie lauten: Geological Survey of Canada, Dr. Ulrich Mayr, 23294-7-0608 Tanquary Fiord, N.W.T. Das steht übrigens auf allen größeren Gegenständen hier, egal, ob das ein Packen mit Orange Juice ist oder eine Handkarre. Bryan hat einen großen, runden Gasgrill angeworfen und einen noch größeren, viereckigen, selbstgebastelten Grill mit Holzkohle bestückt. Dorothy und Claire brutzeln auf beiden Grills. Auf dem Gasgrill vor und auf dem Holzkohlegrill zu Ende. Riesige T-Bone-Steaks. Groß wie Klodeckel und drei Daumen dick. Franz mutmaßt, dass es sich um Mammutsteaks handelt und fragt, wo sie die gefunden haben. „Jedenfalls sind die Steaks BSE-frei.“ Von BSE hatten die Kanadier noch nie etwas gehört. So eine Sauerei gibt es da nicht. In Kanada fressen die Kühe Gras und kein Kadavermehl. Betrügerische, geldgierige Bauern sind nur typisch für Europa. Ein kanadischer Farmer würde bereits beim Aufkeimen abartiger Gedanken vor sich ausspucken. Die Steaks hatten die Cominco-Leute spendiert, weil es Ulrich irgendwie doch gelungen war, Bier zu beschaffen, wenn auch nur jämmerlich wenig. Beim ersten und einzigen Anstoßen sagte jeder „Happy Canada Day!“, und ich musste es mehrmals sagen, weil Claire meinte, meine Aussprache sei noch verbesserungsbedürftig.

Nach den Steaks kommen zuerst mal die Dinge zum Tragen, die Dorothy und Claire zur Feier des Tages angefertigt haben. Zum Beispiel Spieße mit Zwiebeln, Shrimps und Paprika. Die wurden aber nur auf der Holzkohle gegrillt. Dorothy hat sich in Bezug auf die Gewürze durchgesetzt. Sie kennt eigentlich nur zwei, nämlich Knoblauch und Ingwer. Wie alles Obst und Gemüse sind die Knoblauchzehen riesig, und die Ingwerknollen erreichen erst recht stattliche Ausmaße. Bryan erzählt, dass die beiden Damen bereits wenige Minuten nach dem Frühstück begonnen hätten, im Küchenzelt zu werkeln, um die abendliche Feier zu organisieren. Es wäre eine Katastrophe geworden, wenn das Wetter nicht mitgespielt hätte. Die Sonne strahlte aber wieder in gewohnter Pracht. Plätzchen haben die Damen gebacken und aus Obst und Gemüse die herrlichsten Leckereien gezaubert. Salate ohne Ende. Sogar aus frischstem Kopfsalat. In Riesengröße. Die Ofenkartoffeln hätten jeden germanischen Bauern zu einem hirnlosen Wesen gestempelt. Aus der Gegend von Yellowknife, wo die Pflanzen nicht nur besonders groß werden, sondern auch einen hervorragenden Eigengeschmack entwickeln. Selbst raffinierte Gewürze haben sie für die Steaks und die Spieße aus allen möglichen Zutaten zusammengemischt. Dorothy hat dann noch riesengroße Champignons in der Pfanne geröstet, und die schmeckten wirklich wie Pilze, und nicht wie der Plastikkrampf aus dem Supermarkt. Auch die Riesenzwiebeln aus Yellowknife wurden als etwa zwei Zentimeter große Würfel in der Pfanne anglasiert und trugen so zum Wohlergehen aller bei, die mal wieder ein wenig Durchzug vertragen konnten. In ausgehöhlte Riesenbaguettes wurde eine heiße Mischung aus Fleisch, Zwiebeln, Gewürzen und allerlei anderen Zutaten gefüllt und dann als dritter Gang vertilgt. Es gab nichts, aber auch restlos gar nichts, was auch nur im Entferntesten an die Brühen in den Plastikflaschen erinnert hätte. Arctic haute cuisine. Der Canada Day artete zu einer riesigen Schlemmerei aus, wobei ich mich mal wieder wunderte, wie viel die Leute in sich hineinzustopfen vermögen. Mir hätte jeder einzelne Gang zum Sattwerden ge-

nügt. Nur wenigen sieht man die Folgen des Genusses an. Franz und Mitch stechen da vielleicht ein Ideechen hervor, aber im Großen und Ganzen sind alle beweglich geblieben.

Leseprobe 5 (Seite 157 - 158 / 160 - 162 / 187 - 188 / 243 - 245 / 265 - 267)

Als ich am Morgen nach der Feier das Kosmetikzelt betrete, pralle ich fast zurück. Das Zelt hängt voller Gegenstände, die da eigentlich gar nicht hingehören. Es hängen so viele Dinge zum Trocknen herum, dass man sich kaum bewegen kann. Das Auge fiel zunächst auf einen Schlafsack, der den halben Raum vor der Dusche versperrte. Der zweite hing unter der Dusche. Der entleerte Safety Pack baumelte ebenfalls von der Firststange. Auf dem wackeligen Sperrholztisch breitete sich ein Campingkocher in Einzelteilen aus. Wie ein Ersatzteillager. Die Rettungsutensilien, die Anoraks, die Ersatzstrümpfe, ein Funkgerät und vieles andere hing von allen erdenklichen Vorsprüngen und Leinen. Die Gewehrkugeln trockneten auf dem Zeltboden.

Ulrich erzählte mir beim Frühstück, dass Tiffany und Keith gestern ein unangenehmes Erlebnis durchzustehen hatten. Nach der Landung des Hubschraubers haben sie die Stelle wie gewohnt markiert und den Safety Pack an Ort und Stelle liegen lassen. So wie man das immer macht. Der Gletscherbach in der Nähe hätte ganz harmlos ausgesehen. Als sie abends zurückkamen, fehlte der Safety Pack. Der Bach war derweil stark angeschwollen und hatte ihn mitgenommen. Hundert Meter bachabwärts fanden sie ihn dann in einer Biegung. Sie mussten sich in die trübe Brühe bemühen und den Sack retten. Dabei wurden sie leidlich nass. Sie haben aber noch alles vor der Feier zum Trocknen ausbreiten können. Glück gehabt. Kein Mensch käme auf die Idee, so etwas Pech zu nennen. Wenn der Safety Pack verloren gegangen wäre, dann wäre das Pech gewesen. Ulrich sagt, dass er morgens mit Keith noch lange neben dem Safety Pack über das weitere Vorgehen vor Ort diskutiert hätte. Dabei sei ihm nicht im Traum eingefallen, dass der Bach so reißend werden könnte. In den letzten dreißig Jahren hat er noch keinen Gletscherbach derart anschwellen sehen. Nach dem Abendessen putzt Bryan mit großer Sorgfalt und Inbrunst das Gewehr, das ebenfalls bei der Wässerung des Safety Packs vom Wildwasser überschwemmt worden war. Nach einer Stunde fachkundigen Wienerns ist es wieder eisbärsicher.



Am Himmel bilden sich rundum Wolken. Zuerst bringt der Wind dicke weiße Haufenwolken aus Nordosten, dann fetzen die grauen, die Ulrich überhaupt nicht mag, an den Berghängen entlang, und der Wind nimmt rasch zu. Mitch sagt, wenn er uns jetzt ins Camp fliegt – keine zwanzig Kilometer von hier – und dann die anderen einsammelt, kann er es vielleicht gerade noch schaffen. Nämlich alle ins Camp zu holen, bevor sich der Himmel zuzieht. Ulrich pflichtet dem bei, und so landen wir zehn Minuten später neben dem Benzinfass. Ryan tankt rasch auf, und Mitch reißt den Helikopter steil nach oben. Er hat es eilig.

Seine Prognose erwies sich leider als richtig. Um halb vier brachte er die letzten, Pauline und Chris, von ihrem Gletscherfelsen, und um vier Uhr war zu. Rappeldicht. Kein Entkommen mehr. Die Wolkendecke lastete wie eine schmutziggraue Schmiere über der Carl Ritter Bay. In etwa fünfzig Metern Höhe beginnend, Gesamthöhe unbekannt. Das war das Sauwetter, vor dem alle Angst hatten. Besonders die Alteingesessenen. Es wurde saukalt, und es nieselte hin und wieder. Der Staub verwandelte sich langsam aber unaufhörlich in eine zähe, klebrige Schmiere. Zumindest stellenweise.

Als ich in mein Zelt trat, hätte ich heulen mögen. Der Wind hatte mehrere Kilogramm feinsten Sandes und Staubes hineingeweht. Obwohl ich es auf Franz' Anraten hin Tag und Nacht dicht verschnürt hielt. Auch das Fenster blieb in meiner Abwesenheit stets geschlossen. Aber man war machtlos. Die anderen sagten, man solle sich mit Sand und Staub arrangieren. Das sei halb so schlimm. Wenn es längere Zeit feucht würde, dann hätten wir erst die richtige Sauerei. In der Nacht wurde es dann für längere Zeit feucht, und die Sauerei war eine große.

Als ich das aber noch nicht wusste, habe ich versucht, den Staub von meinen Sachen zu kehren und aus dem Zelt zu transportieren. Dorothy hatte mir bei meinem Einzug in das Zelt freundlicherweise einen Ginsterhandfeger ausgeliehen. Sie besaß mehrere davon. „Nur für Neulinge“, hatte sie gesagt. Was sie damit meinte, verstand ich erst jetzt. Selbst ein Industriestaubsauger wäre überfordert gewesen. Manchmal wehte der Wind fast die gleiche Menge an Staub und Sand ins Zelt, wie mir hinauszubefördern gelang. Zeitgleich. Das ‚Arrangieren‘ mit dem Staub verhiess zumindest weniger Arbeit. Und die frisch entstaubten Klamotten wären durch meine Aktivitäten auch nicht wieder eingestaubt worden. Sie hätten ihren alten Staub behalten. Ich habe mich schließlich darauf beschränkt, die Fototasche, die Wetterstation, das GPS, den Weltempfänger und ein paar andere, wichtige Utensilien in Plastiktüten zu verpacken und Staub Staub sein zu lassen. Wenn ich die Uhr ablesen wollte, musste ich sie halt vorher abwischen. Ich glaube, das verstanden sie unter ‚arrangieren‘. Das Arrangieren für Fortgeschrittene bestand schließlich darin, dass ich den Staub unter meine Campingliege kehrte. Dabei kam dann wenigstens kein neuer Staub ins Zelt. Der Fußboden wuchs mit der Zeit an. Das kam daher, dass ich mir aus Dorothys Vorratszelt ein paar leere Pappkartons geholt und zu ‚Mobilier‘ verarbeitet hatte. In zwei Kartons steckte ich Kleidung und Wäsche, damit die Plastiksäcke weniger Gelegenheit zum Ausuferen bekamen, und einen Karton zerriss ich in zwei Stücke. Das waren meine Teppiche. Wenn ich mich auf den einen ‚Teppich‘ stellte, konnte ich den anderen aus der Tiefe des Sandes wühlen und wieder oben drauf legen. So begann die Evolution des Arrangierens. Franz schenkte mir zum Trost einen Stein, den er Onkolith nannte. Er hat vor Jahren schon mal einen gefunden, sogar einen noch schöneren. Deshalb darf ich mich jetzt über diesen freuen. Die Onkolithen entstanden ganz ähnlich wie die versteinerten Stromatolithen. Der Unterschied besteht nur darin, dass beim Onkolithen Algen am Werk waren, während die Stromatolithen von tierähnlicheren Wesen zusammengesappt wurden. Mit dem Onkolith soll ich vorsichtig umgehen, sagt Franz, der sei schließlich schon über fünfhundert Millionen Jahre alt.



Am Morgen haben sich Wind und Barometer beruhigt. Auch das offizielle im Aufenthaltszelt fällt inzwischen langsamer. Keith macht allen Mut mit der Behauptung: „Länger als drei Tage hat so ein Wetter noch nie gedauert.“ Ulrich meint zwar, sein Rekord stünde bei elf Tagen, aber dem wird entgegengehalten, dass das auf dreißigjähriger Praxis beruhe. Statistisch gesehen hätten wir gute Karten. Bereits heute Nachmittag wäre Besserung zu erwarten. Auch Franz plädiert für drei Tage.

Nun kann dem sein, wie ihm wolle. Es kühlte jedenfalls immer weiter ab. Am Schluss bis auf zwei Grad. Plus immerhin. Celsius. Dafür stieg die Luftfeuchtigkeit an. Bis achtundachtzig Prozent. Das Klima war wahnsinnig ungemütlich geworden. Außer im Schlafsack. Da fühlte man sich geborgen. Es galt, abends nicht so viel zu trinken, damit man nachts nicht so oft raus musste. Das aber fiel nun wiederum leicht, denn es gab kein Bier. Zu Bett gehen war kein Problem. Schlafen auch nicht. Mit dem Staub, der mehr und mehr in Matsch überging, hatte ich mich arrangiert. Nur Aufstehen war die Hölle. Zu Hause ist es auch schon ein Problem. Weil die Frau Gemahlin sonst schimpft. Aber da rappelt man sich nach der dritten unpassenden Bemerkung irgendwie hoch. Hier war das ganz anders. Völlig. Wenn ich am Morgen mehr oder weniger froh erwachte, ging die Grübeleien los. Wie dick ziehst du dich an? Wie kalt wird es heute werden? Wo hast du den Kram verbuddelt, den du jetzt anziehen solltest? Alles, aber auch restlos alles, hatte ich wegen des Staubes in Plastiktüten verstaubt, und nun wusste ich nicht mehr, wo was war. Zu meiner Ausrüstung gehörten drei Paar Jeans, zwei Paar geländegängige Schuhe, drei Paar Kniestrümpfe und drei Paar lange Unterhosen. Außerdem hatte ich meine komplette Schwerwetterunterwäsche für Hochseesegler mitgeschleppt. Faserpelz. Der wärmt absolut zuverlässig. Man konnte sich drin nur nicht bewegen. Und wenn ich

genug von dem Kram übereinander anzog, dann klemmte die Hose. Das konnte man zwar mit einem lang fallenden Pullover überdecken, aber schön war das nicht.



Gemäß meiner neuen, jedweder Natürlichkeit Hohn sprechenden Angewohnheit, am Morgen schon zur Unzeit aufzustehen, trat ich Punkt fünf Uhr aus meinem Zelt. Rechts hinter Ulrichs Zelt lagen die Moschusochsen. Sie hatten im Geröll neben dem Wollgrassumpf Platz genommen und käumten wieder. Keine hundertfünfzig Meter entfernt. Sechs große Tiere und drei Junge. Zwei davon waren sehr klein. Eigentlich noch Babys. Die waren gestern Abend selbst den scharfen Augen der Inuit entgangen. Vielleicht wurden sie in der Nacht geboren? Natürlich wurde meine Morgentoilette hintangestellt. Der Fotoapparat ging vor. Und natürlich ging ich auf die Moschusochsen zu, um ein günstigeres Format zu bekommen. Das aber hätte ich bleiben lassen sollen. Der größte der Halbtoner schritt in bedrohlichem Tempo auf mich zu. Ich drückte drei-, viermal ab und verkroch mich rasch wieder ins Zelt. Leider habe ich jetzt nur vier unscharfe Fotos von den Moschusochsen. Warum sind die auch immer so unwirsch? Im Allgäu kann ich mich ihrer Verwandtschaft problemlos bis auf fünf Schritte nähern, und dann guckt mich, wenn überhaupt, so eine Kuh bestenfalls gelangweilt an. Moschusochsen haben offenbar nicht so oft einen Fototermin, und da wissen sie sich nicht zu benehmen. Ich habe im Zelt den roten Anorak gegen eine dunkelblaue Faserpelzjacke getauscht, und dann ließen sie mich wenigstens ins Kosmetikzelt gehen. Als ich eine halbe Stunde später herauskam, waren die Moschusochsen verschwunden.

In den nächsten Tagen hielten sich immer wieder mal ein paar Moschusochsen in der Nähe des Camps auf. P. J. sagte, das seien jedes Mal andere Tiere, denn die folgten streng ihren Routen. Jahr für Jahr. Umdrehen und zurückgehen käme für die nicht in Frage. Niemals.

Genaugenommen konnte von Wetterbesserung keine Rede sein. Trotz fallender Barometer riss es zwar immer wieder mal auf, aber ein oder zwei Stunden später bestand der Himmel wieder aus grauer Erbsensuppe. Direkt nach dem Frühstück hatten Carmen und Tiffany Mitch überredet, sie zu Carmens Berg zu fliegen. Nach zehn Minuten, direkt vor dem Berg, gerieten sie in einen Schneesturm. Das brachte sie sofort wieder ins Lager zurück. Im Camp schneite es zum Glück nicht mehr. Wir hatten beobachtet, dass es sich über einem der nordwestlichen Täler weniger rasch zuzog, als über den anderen Taleinschnitten. Chris wollte nun einen Ausbruchversuch wagen. Die anderen zogen die Köpfe ein. Tiffany hatte plötzlich irgendwie keine Lust, und Pauline und P. J. fühlten sich noch übermüdet vom nächtlichen Herumtoben mit Karsten und Ryan. Ich möchte an dieser Stelle ausdrücklich betonen, dass von den spärlichen Alkoholresten kaum etwas fehlte. Wenn ich alles, was die vier in der Nacht vertilgt haben, alleine getrunken hätte, dann hätte sich davon nicht einmal mein Heiterkeitspegel erhöht. Am Morgen dösten über den Zwiebel-, Knoblauch- und Ingwerschalen ein paar zerknautschte Bierdosen im Mülleimer, und der Pegelstand in den beiden Whiskey- und Wodkaflaschen hatte sich um ein paar unerhebliche Millimeter gesenkt. Das war alles. Ein Gelage konnte nicht stattgefunden haben. Vermutlich hatten die einfach nur geklönt, weil sich das so ergeben hatte und weil sich keine Anzeichen einer Wetterbesserung blicken ließen. Ulrich sagte schließlich, dass ich Chris assistieren solle. Machtwort gesprochen. Basta. Mir war das recht, denn alles ist besser als bei schlechtem Wetter in einem Camp herumzulungern. Wie haben die Gefangenen in Sibirien das bloß ausgehalten? Manche von denen jahrelang!



Heute Nachmittag müsste der Versorgungsfieger wieder vorbeischaun. Turnusmäßig. Der soll Dennis und mich mit zurücknehmen nach Resolute, von wo aus uns übermorgen unsere Flugtickets ein Anrecht auf den Flug nach Yellowknife geben. Weil derartige Vorhaben aber von allerlei Unvorhersehbarem über den Haufen geworfen werden können, stellten wir uns auf Eventualitäten ein. Hurry up and wait. So wie jeder Neuankömmling mit herzlicher Of-

fenheit entgegengenommen wird – und ich habe in meinen drei Wochen den Eindruck gewonnen, dass sie es wirklich herzlich meinten, es sei denn, der Neuankömmling benimmt sich wie ein Idiot –, so wird auch jeder Scheidende mit einem gewissen Ritual verabschiedet. Aus meiner Heimat kenne ich dergleichen nicht. Aber man kann überall auf der Welt Neues lernen. Irgendwie tat es weh, nicht mehr dazuzugehören. Und das wussten sie. Deshalb benutzen sie in derlei Situationen Rituale. Das wirkte wie Balsam.

Mir war fast zum Heulen, als ich mich von den Einzelnen am Hubschrauber verabschiedete. Dennis kämpfte auch, obwohl er nur eine Woche hier war und die Leute bei weitem weniger gut kannte als ich. Beim Segeln hatte ich zuweilen Ähnliches erlebt, aber nur sehr selten. Wenn so ein Haufen zusammenpasst wie die Faust aufs Auge, oder wenn man gar schwierige Situationen miteinander gemeistert hat, dann baut man zu diesen Menschen ein anderes Verhältnis auf als zu Leuten in 'nem Club, in 'nem Verein oder auf der Arbeit. Man muss das erlebt haben. Erklären lässt sich das nicht.

Angefangen hatte das beim Frühstück. Dennis und ich dürfen Wünsche äußern, und Dorothy wird sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten erfüllen. Dennis spult sein Programm herunter und Dorothy sagt: „okay, there is no problem. And you, Helmut?“ Ich sage, dass ich mir bis jetzt immer mein eigenes Frühstück zusammengestellt habe, heute soll Dorothy mal in die Pfanne hauen, wie sie denkt. Das war offenbar die richtige Antwort, denn nun schält sie Champignons. Und Zwiebeln. Maple Sirup kommt auch in die Pfanne und Eischaum, der die beiden Weißbrotscheiben komplett einhüllt. Der Schinken wird ganz nach unten gerührt. Die Spiegeleier darüber erfahren eine Spezialbehandlung. Sie werden als Spiegeleier begonnen, bei ausreichender Aushärtung auf die Brote gezogen und danach die Dotter gescrambelt. Oben drauf kommt ein halbes Pfund Petersilie. Dann wird das Ganze zu einer handhabbaren Masse gesotten und danach zusammengerollt. Da drauf kommt eine Mischung aus Kürbis und undefinierbaren Säften. Eine Kompanie Soldaten hätte mit dieser Verpflegung den nächsten Krieg gewonnen. Aber die Kanadier essen immer so viel. Mir hätte ein Viertel genügt, um für den Rest des Tages satt zu sein, aber blamier' mal einer die Innung. Ich habe gewürgt und gestopft, bis alles verschwunden war. Nur als Dorothy fragte, ob ich dasselbe noch mal haben wolle, da habe ich gesagt, dass jetzt nichts mehr geht. Absolut nichts mehr.

Später ist mir eingefallen, dass mein Verhalten vielleicht doch zu Beanstandungen hätte Anlass geben können. Ich habe das Frühstück nämlich so gegessen, wie es serviert wurde. Das entspricht aber nicht der Landessitte. Wer zeigen will, dass ihm behaglich zumute ist, der kippt erst mal eine halbe Flasche Ketchup drüber und Senf, Mixed Pickels, Ahornsirup, Soja-soße, mit Senfkörnern angereicherten Essig und vielleicht noch ein paar Erdnusskerne, damit die persönliche Note nicht zu kurz kommt. Pauline und P. J. werden das am Sonntag bestimmt besser machen, wenn Dorothy ihr good-bye-Frühstück brutzelt. Abends werden dann die drei neuen Assistants im Zelt oder Biergarten sitzen, und dann brutzelt Dorothy bestimmt wieder etwas. Ich wurde zwei Tage zu früh entlassen, weil ich die Heimreise nicht zu knapp kalkulieren durfte. Ansonsten hätte ich auch bis Sonntag bleiben müssen.

♫ * ♪ * ♫ *