

Die Aachener GEFA-FLUG beteiligte sich in diesem Monat mit dem Luftschiff „Adler“ an der internationalen Ballonexpedition „Arctic Sky '94“ in Nordnorwegen. Erstmals seit mehr als sechzig Jahren war wieder ein Luftschiff nördlich des Polarkreises unterwegs. Angelika Zapf nahm an der Fahrt in die Arktis teil und führte für die „Nachrichten“ ein Logbuch.

## Luftschiff-Team aus Aachen auf den Spuren alter Polarforscher

### Dienstag, 8. März

Nachtzug Leipzig-Aachen. Es ist kurz vor Mitternacht, ich schlage die erste Seite des Arctic-Sky-Logbuchs auf... Der italienische Luftschiffkapitän Umberto Nobile schrieb 1928 auf der Fahrt nach Spitzbergen in sein Logbuch: „Ich widmete mich eingehend der Beobachtung des Packeises. Allein vom Schönheitsstandpunkt aus gesehen: Welch herrliche Farbharmonie! Glitzernder, weißer, frisch gefallener Schnee, durchsichtig grau vor nicht allzulanger Zeit gefrorene Eisblöcke, unterbrochen von bläulich schimmernden älteren Eishügeln! Und über all dieser eisigen Schönheit ein eintönig grauer Himmel.“ In einer Woche werde ich in Nordnorwegen sein. Die Reise geht zwar nicht nach Spitzbergen, doch immerhin in den nördlichsten Zipfel des Landes. Und dort steht noch immer der alte Mast, an dem Nobile die „Italia“ ankerte. In dem kleinen Fischerdorf Vadsö...

### Mittwoch, 9. März

Ankunft Aachen 7.07 Uhr. Am Abend Arktis-Party bei Jo und Cecile in Epen mit Originalspeisekarte des Luftschiffes LZ 127 auf dessen Arktisfahrt im Sommer 1931. Jo Scheer vom Pestalozzi-Kinderdorf hat Mucky eine Medaille überreicht. Ein Dankeschön für seine Luftschiffpostflüge für das Kinderdorf in den letzten Jahren. Auch wir werden bei unseren Flügen in Kirkenes und Vadsö für das Kinderdorf 2500 Briefkarten durch die Luft tragen. Die Verkaufserlöse aus den Karten bekommt das Kinderdorf.

### Donnerstag, 10. März

8.30 Uhr Arbeitsfrühstück bei Jo und Cecile in Epen. Die Reise rückt immer näher. Dann heißt es, vier Tage im Geländewagen sitzen, hinter uns der zwei Tonnen schwere Anhänger mit dem Luftschiff und 3350 Kilometer vor uns. Vier Tage werden wir brauchen. Mehr als 50 km/h sind auf verschneiten, schmalen Straßen im hohen Norden nicht zu schaffen.

### Freitag, 11. März

7.30 Uhr pünktlich losgefahren. 17.30 Uhr an der Fähre nach Göteborg. Bis tief in die Nacht über unseren Plänen gebrü-

ben. Mucky hat aus dem Tagebuch des Polarforschers Amundsen vorgelesen: „Der Sieg des Menschen über die Natur ist nicht ein Sieg brutaler Kraft, sondern ein Sieg des Geistes.“

### Samstag, 12. März

Morgens Ankunft in Göteborg, abends in Stockholm Oscar Lindström getroffen. Er ist Fluglotse und Meteorologe auf dem Stockholmer Flughafen und unser zweiter Pilot. Wir haben gehört, daß er ein sehr erfahrener Pilot ist, gerade die richtige Mischung aus kühlem Planer, draufgängerischem „Wikinger“ und ein immer gutgelaunter Sonnenschein.

### Sonntag, 13. März

4.00 Uhr - der Wecker klingelt erbarungslos. Haben heute 1200 Kilometer vor uns. Von Stockholm nach Rovaniemi in Nordfinland. Das Wetter ist sehr gut, die Straßen frei, aber trotzdem brauchen wir 17 Stunden, bis wir todmüde in Rovaniemi ankommen. Nur ein paar Kilometer nördlich verläuft der Polarkreis.

### Montag, 14. März

20.00 Uhr Ankunft in Kirkenes. Die Hafenstadt spielt eine wichtige Rolle in Nordnorwegen für den Transport von Eisenerz. Nur 20 Kilometer bis zur russischen Grenze. Seit der Perestrojka kommen hier rund 80000 Russen jährlich zu Besuch, zu Zeiten des kalten Krieges waren es vielleicht 2000.

### Dienstag, 15. März

4.45 Uhr klingelt der Wecker: Telefoninterview. Am späten Vormittag ein weiteres. Die 24 Ballonteamer aus aller Welt landen am Nachmittag auf dem Flughafen in Kirkenes. Wir begrüßen sie mit dem Luftschiff. 18.00 Uhr erste Pilotenbesprechung, auch Briefing genannt.

### Mittwoch, 16. März

Unser erster möglicher Einsatztag! Aufstehen 6.00 Uhr. Frühstück um 6.30 Uhr. Pilotenbesprechung 7.00 Uhr. Danach Abfahrt mit Allradlastwagen und Motorschlitten zum jeweiligen Startplatz, der abhängig von Wind und Wetter erst bei der morgendlichen Pilotenbesprechung



Das Aachener Luftschiff am Landemast, den einst Asmundsen und Nobile benutzten.

Fotos: Gero Breloer

Motorschlitten zur Verfügung, unglaubliches Ding. Mit Tempo 100 über den zugefrorenen Fjord... Leider war das Wetter zu schlecht, um in die Luft zu gehen. Zuviel Wind. Zum Glück ist es aber nicht sehr kalt, nur wenige Grad unter Null.

### Donnerstag, 17. März

Weckerklingeln um 6.00 Uhr. Der Wetterfrosch sagt noch mal Nein zum heutigen Tag, noch immer zuviel Wind. Wir entschließen uns für einen Vorplanungsbesuch in Vadsö, der kleinen Stadt am nördlichsten Zipfel Norwegens an der Barentsee. Amundsen und Nobile haben Vadsö 1926 zu ihrer Zwischenlandestation auf dem Flug mit dem Luftschiff „Norge“ zum Nordpol gewählt. Nobile zwei Jahre später noch einmal mit der „Italia“. Der alte Ankermast steht noch an seiner Stelle und ist heute ein techni-

### Text: Angelika Zapf

sches Denkmal. Wir haben sogar das o.k. von der Denkmalverwaltung bekommen, den Mast zu besteigen. Ob unser Traum in Erfüllung geht und wir mit unserem Luftschiff am alten Mast anlegen können? Zumindest sind wir erst einmal da. Strahlender Sonnenschein, minus sieben Grad Celsius, tiefer Schnee - so habe ich mir die Arktis immer vorgestellt. Schließlich stehen wir alle unter dem Mast. Peter und Oscar steigen mühsam über die kleine Leiter nach oben.

Norden in Richtung Kirkenes. In schneller Fahrt treibt es davon. Wir als Bodenmannschaft haben Mühe, ihm auf den engen Straßen zu folgen. Landung in der Nähe von Kirkenes. Rund vierzig Kilometer Luftlinie sind zurückgelegt. Anschließend waren Oscar und ich bei der Poststation. 2500 Postkarten abstempeln...

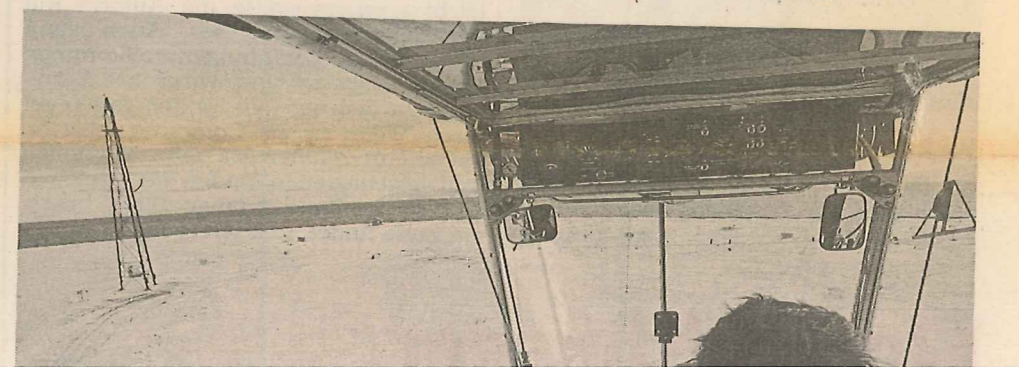
### Samstag, 19. März

Heute ging es nach Neiden an der norwegisch-finnischen Grenze, rund vierzig Kilometer von Kirkenes entfernt. Wir sind bereits um 10.30 Uhr in der Luft und fahren in Richtung Nord. Rechts von uns liegt die Barentsee, Luftlinie von hier bis nach Vadsö, der alten Landestation von Amundsen und Nobile, rund 50 Kilometer. Bei der heutigen Windrichtung zu weit entfernt für unser Luftschiff. Ich bin mit der Kamera an Bord. Die Landschaft liegt in der tiefstehenden Sonne. Unser

tät. Etliche Zuschauer sind gekommen, die von Ferne das Geschehen am alten Mast beobachten. Da werden alte Erinnerungen wach.

Um 15.30 Uhr beschließen Mucky und Oscar, das Luftschiff von seinen Fesselleinen zu befreien. Mucky ist der Pilot, Oscar bleibt am Boden und koordiniert die Bodenmannschaft.

Unser Luftschiff dreht einige Runden in der Nähe des Ankerastes. Wir haben es geschafft! Seit mehr als 65 Jahren umkreist wieder ein Luftschiff die alte Landestation. Mucky sagt nach der Landung, daß es wie bei den alten Schwarz-Weiß-Dokumentarfilmen gewesen wäre. Wenn man die Augen zukneift, ist es wie im Film... Nun wird's dann doch noch unromantisch, der Wind frischt wieder auf, und beim Entleeren der Hülle kippt trotz Aufbieten aller Kräfte die Gondel um. Mucky steigt fluchend aus der Gondel, er hat sich den Fuß verstaucht.





und 3350 Kilometer vor uns. Vier Tage werden wir brauchen. Mehr als 50 km/h sind auf verschneiten, schmalen Straßen im hohen Norden nicht zu schaffen.

#### Freitag, 11. März

7.30 Uhr pünktlich losgefahren. 17.30 Uhr an der Fähre nach Göteborg. Bis tief in die Nacht über unseren Plänen gebrütet. Ein ganz schön komplexes Vorha-

#### Mittwoch, 16. März

Unser erster möglicher Einsatztag! Aufstehen 6.00 Uhr. Frühstück um 6.30 Uhr. Pilotenbesprechung 7.00 Uhr. Danach Abfahrt mit Allradlastwagen und Motorschlitten zum jeweiligen Startplatz, der abhängig von Wind und Wetter erst bei der morgendlichen Pilotenbesprechung ausgewählt wird. Auch wir haben einen



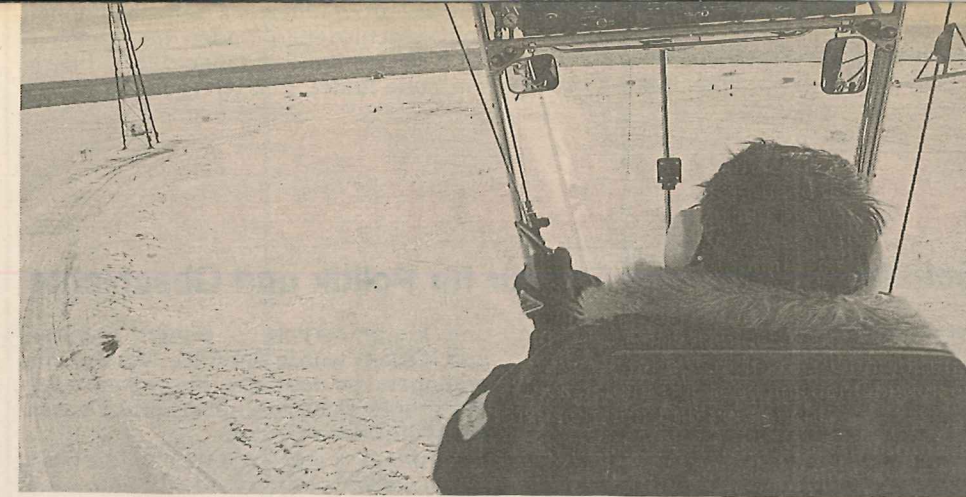
Gut gelaunt:  
das Aachener  
Luftschiffteam.

#### Freitag, 18. März

6.00 Uhr „Training“ für die Crew. Auf einem Sportplatz mitten in Kirkenes die Brenneranlage und den Motor des Luftschiffes ausprobiert. 7.00 Uhr Pilotenbesprechung und schnelles Frühstück. Das Wetter ist nach wir vor nicht perfekt, ziemlich viel Wind, Bewölkung. Trotzdem fahren wir mit unseren Fahrzeugen nach Pasvik an der norwegisch-russischen Grenze. 11.00 Uhr sind wir in Swanvik. Wir schleppen unsere Luftschiffgondel und die Hülle mit dem Schneemobil auf einen zugefrorenen See. Es ist kalt, und es geht ein kräftiger Südwind. Es dauert eine gute Stunde, bevor wir unser Luftschiff schließlich aufgerüstet haben. Die Brenneranlage arbeitet zwar sauber, aber auf Grund der Kälte ist der Gasdruck sehr niedrig und damit auch die Leistung. Um 12.50 Uhr heben Mucky und Oscar ab. Sie fahren ein Stück weit auf den See hinaus, entlang der russischen Grenze. Die Sonderpost des Pestalozzi-Kinderdorfes ist an Bord, und unser Luftschiff wendet sich nach

Traum in Erfüllung geht und wir mit unserem Luftschiff am alten Mast anlegen können? Zumindest sind wir erst einmal da. Strahlender Sonnenschein, minus sieben Grad Celsius, tiefer Schnee – so habe ich mir die Arktis immer vorgestellt. Schließlich stehen wir alle unter dem Mast. Peter und Oscar steigen mühsam über die kleine Leiter nach oben. Wir sind alle sichtlich ergriffen. Geschichte wird lebendig, alte Fotos und Filme beginnen zu leben. Damals war alles viel primitiver als heute, alle Arbeiten waren erheblich mühsamer und zeitaufwendiger, nur der Schnee, die Kälte und der Mast sind gleichgeblieben. Eine seltsame Stimmung ergreift uns, es ist so, als ob wir schon öfter hier gewesen sind. Werden wir an einem der nächsten Tage Glück mit dem Wetter haben und unser Luftschiff aufrüsten können? Für Mucky wär es die Erfüllung eines seiner Jugendträume und für mich inzwischen auch schon längst viel mehr als ein einfach nur aufregender Job hier zu stehen.

Die örtliche Presse interessiert sich sehr für unsere Motive, hierher zu kommen. Wir betonen, daß es zum einen Abenteuerlust und das hautnahe Erleben von Technikgeschichte ist, zum anderen wir mit unseren Flügen in der Arktis und durch den vorangegangenen Verkauf der an Bord mitgeführten Postkarten das Pestalozzi-Kinderdorf unterstützen. Wir mußten zurück nach Kirkenes. In der Dunkelheit sehen wir unser erstes Polarlicht.



Das Luftschiff „Adler“ im Anflug auf den alten Landemast.

Luftschiff wirft einen langen Schatten in den Schnee.

Wir beschließen nach der Landung, daß es morgen endgültig mit dem Luftschiff nach Vadsö gehen soll. Die Wetterberatung lautet positiv, mit schwachen Winden aus Richtung Süd...

#### Sonntag, 20. März

5.00 Uhr fahren wir los, in Richtung Vadsö. Die Sonne läßt sich heute nicht blicken, es ist grau und verhangen. Der Tag fängt nicht gerade verheißungsvoll an. Um 8.00 Uhr treffen wir in Vadsö ein. Es hat geschneit seit unserem letzten Besuch vor ein paar Tagen, und so werden wir nicht mit dem schweren Anhänger bis zum alten Ankermast fahren können. Unser norwegischer Techniker Geir hat seinen Motorschlitten mitgebracht, und wir erkunden die beste Fahrmöglichkeit durch den tiefen Schnee. Was mit dem Motorschlitten kein Problem ist, macht unserem Landrover trotz Schneeketten erhebliche Mühe, selbst ohne Anhänger. Der Wind ist so heftig, daß wir in den nächsten Stunden unser Luftschiff nicht aufrüsten können. Der Flugplatz Vadsö ist in den Wintermonaten am Sonntag bis mittags geschlossen. Wir können keine Wettermeldungen einholen.

Um 12.00 Uhr schneit es kaum noch, und auch der Wind scheint eine Verschnaufpause eingelegt zu haben. Langsam fahren wir mit unseren Fahrzeugen zum Ankermast. Wir wollen es versuchen, auch wenn der Wind nach wie vor sehr böig ist und unsere Luftschiffhülle, solange sie nicht völlig aufgeblasen ist, wie ein großes 1200 Quadratmeter großes Segel wirkt.

14.50 Uhr. Wir haben es geschafft. Unser Luftschiff steht und ruckt mächtig an seinen Halteleinen. Wegen des heftigen Windes und weil der Ankermast direkt an einem „eiskalten“ Fjord steht, haben wir es an unserem schweren Rover ver-

17.30 Uhr Empfang durch die Stadt Vadsö. Mucky bekommt von Stadtdirektor Jansen einen „Orden“ an seinen Pullover geheftet. Wir alle werden zu Mitgliedern des „Transpolar-Flight-Club“ ernannt. Die Bedeutung dieses Clubs wird uns später klar, als Mucky uns erzählt, daß Amundsen und Nobile die Gründungsmitglieder dieser internationalen Luftfahrt-Vereinigung waren.

Durch den Schneesturm zurück nach Kirkenes. Die erlebten Bilder laufen noch einmal wie ein Film vor meinen Augen ab. Ich lese in den alten Aufzeichnungen: „Um 8.55 Uhr endlich erreicht das Luftschiff Vadsö und macht eine Viertelstunde später nach schwierigerem Landemanöver – ein Windstoß schleudert die Spitze des Schiffes gegen den Kopf des Ankermastes – am Mast fest. Gleich nach Landung werden Benzin und Öl übernommen und Wasserstoff nachgefüllt. Nach vier Stunden am Ankermast ist das Schiff wieder fahrbereit. Doch die Nachrichten über das Wetter sind sehr schlecht: Schneestürme über Spitzbergen, starker Wind über der Barentsee. Und so werden aus den vier Stunden am Ankermast schließlich 36...“

#### Montag, 21. März

Oscar will heute unbedingt noch einen offiziellen Geschwindigkeitsweltrekord mit dem Luftschiff versuchen. Er hat sich dafür einen zugefrorenen Fjord ausgesucht. Das Wetter ist wunderbar. Zwar sehr kalt, minus 16 Grad, aber die Sonne scheint. Nach einem harten Training am Vormittag fällt dann um 14.00 Uhr der Startschuß. Als Oscar wieder Boden unter den Füßen hat, verraten seine leuchtenden Augen: Geschafft! Ein neuer Weltrekord. Seine Höchstgeschwindigkeit betrug zwar nur etwa 30 km/h, aber es ist das erste Mal, daß ein solcher Rekordflug überhaupt stattfand.