

Ein Spezialeinsatz im Süden und Bauarbeiten auf Neumayer

Auf in den Süden!

Am 16. November haben Nora und ich eine spezielle Arbeit zu erledigen: Wir fliegen mit der Polar 5, dem neuen Polarflieger des AWIs (eine Basler), rund 500 Kilometer nach Süden zu einer seismischen Messstation, die Erdbebenwellen aufzeichnet. Seit einem knappen Jahr ist diese in einem Container der Forschungsstation SVEA untergebracht, die im Sommer von Schweden betrieben wird.



Die Polar 5 (Foto: AWI, Christine Läderach)

In den kommenden Jahren sollen solche autonomen Seismik-Stationen – bestehend aus einer Kiste, einer Solarzelle und einem Seismometer – an verschiedenen Orten in der Ost-Antarktis ausgesetzt und für 12 Monate betrieben werden. So wird es möglich sein, Rückschlüsse auf die Beschaffenheit des Untergrundes zu ziehen. Doch das ist noch Zukunftsmusik: Die Messstation, zu der wir fliegen, wurde als Test installiert – und wir sollen nun die ersten Daten einholen.

Vormittags fliegen wir los, nachdem wir alle erdenklichen Werkzeuge eingepackt, zigfach durchgecheckt und auch Verpflegung und Getränke vorbereitet haben. Auch unsere Schlafsäcke und Isoliermatten kommen mit – man weiss ja nie, ob man wirklich so schnell wie geplant wieder zurückkehren kann...

Im Flieger können wir uns ausbreiten, es hat genug Platz und so kriegt jede einen Fensterplatz. Unterhalten kann man sich sowieso nur schreiend, so laut ist es – die Aussicht ist dafür umso fantastischer! Wir starten und schon bald sehen wir Neumayer nur noch als kleine Tupfer auf der weiten Fläche liegen. Wir fliegen Richtung Südwesten davon und die Station verschwindet schliesslich ganz aus unserem Blickfeld. Lange Zeit ist da einfach diese weisse, flache Weite unter uns. Als wir bereits über das Festland fliegen, zeigen riesige Spaltenzonen Unebenheiten des Untergrundes an. Ansonsten, weites Weiss, vom fast unwirklich blauen Himmel eingefasst...



Spiegelung (Foto: AWI, Nora Graser)

Nach einer Stunde gehen wir in den Sinkflug über. Unter uns sehen wir ein ausgedehntes Feld tiefer Wolken. Ich sitze etwas vor dem Flügel und kann auf der dunkelblau bemalten Metallhülle des Triebwerks die Spiegelung der Sonne, des Himmels und des Bodens sehen. Soweit ich es erkennen kann, müssten vor uns Nunataks – aus dem Eis ragende Felsen – in Sicht kommen. Da das Ansnallzeichen noch nicht aufleuchtet, begeben mich nach vorne ins Cockpit, dessen Tür während des ganzen Fluges weit offen steht und das wir, wie der Pilot vor dem Start angekündigt hat, auch gerne betreten dürfen. Nach einem auffordernden Nicken von Pilot und Copilot trete ich ganz nach vorne und staune über den Anblick. Direkt vor uns liegen Felsen, die wie eine flache

Insel aus dem Eis aufsteigen!

Orientierung auf der Felsinsel

Noch ganz klein, aber dennoch gut sichtbar stehen einige Wohncontainer und Fahrzeuge in zwei Reihen auf der flachen, teilweise schneebedeckten Felsinsel. Dies ist die finnisch-schwedische Sommerstation Aboa-Wasa. Hier müssen wir die Landebedingungen auskundschaften, denn eine zweite Basler soll sich noch am selben Tag von einer anderen Station auf den Weg nach Aboa-Wasa machen und die ersten Sommergäste dort absetzen. Allerdings wird dieser Flug aufgrund der Wolken und der damit verbundenen schlechten Sicht nicht stattfinden können ohne unsere Hilfe: Die Piloten haben die Aufgabe, zu landen und eine Landebahn zu markieren. Dies wird nach drei tiefen Überflügen über die Schneeoberfläche auch prompt getan. Wir vertreten uns die Beine, während die Crew Müllbeutel mit Schnee füllt und sie in einer Reihe auslegt, damit der spätere Flieger den Boden gut sieht. Das Hauptproblem bei Whiteout-Landungen ist, dass die Piloten nicht sehen können, wie hoch sie noch über Boden sind. Die schwarzen Markierungen erleichtern die Orientierung beträchtlich.



Der Landeplatz (Foto: AWI, Christine Läderach)

Von der Ebene aus, auf der wir gelandet sind, schauen wir hoch zur Station auf dem Felsrücken und stellen uns vor, wie sie nach der Landung des Fliegers in wenigen Stunden wieder in Betrieb genommen wird. Nach einer kleinen Teepause im warmen Sonnenschein steigen wir ein und fliegen nun in Richtung

Süden unserem Ziel, der Kleinst-Station SVEA und unserer Arbeit entgegen...

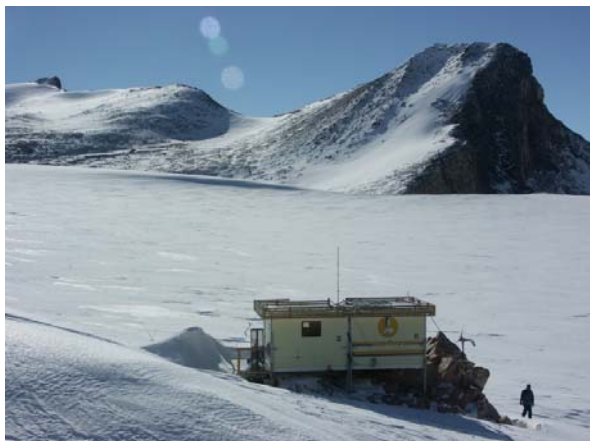


Foto: AWI, Christine Läderach

Nach einer halben Stunde Flug erspähe ich in der spiegelnden Metallhülle ganz viele dunkle Felsen vor uns. Der Blick durch die Cockpit-Fenster ist atemberaubend. Wir fliegen geradewegs auf eine runde Felsenarena zu. Ein weiter Felskessel, der sich in der ganzen Weite klein ausmacht, aber im Cockpit-Fenster riesig erscheint – es sind die Berge der Heimefrontjella, unser Ziel.

Schwedische Forschungsstation

Da SVEA noch unbemannt ist, wissen die Piloten nicht genau, wo eine Landung möglich ist. Idealerweise natürlich möglichst nahe der Station... Für den Fall aber, dass die Schneebedingungen nicht gut sind und wir weiter weg landen müssen, haben wir einen Skidoo mitgebracht und würden damit fahren. Nach einigen Kreisen in dem – meiner Ansicht nach – für ein Flugzeug dieser Grösse plötzlich doch sehr engen Felsenrund, hat sich der Pilot eine Stelle ausgesucht und wir landen relativ weich und relativ nahe der Station. Die Basler rollt sogar noch ein gutes Stück näher heran und so haben wir nur noch 10 Minuten über die Eisfläche zu marschieren und gelangen ohne Probleme zu den Felsen, auf denen der gelbe Container steht.



SVEA (Foto: AWI, Christine Läderach)

Nora und ich wollen uns gleich an die Arbeit machen und öffnen erstmal die kunstvolle, aber improvisierte Türverriegelung bestehend aus einem alten Stück Draht, einer Wäscheklammer und einer Schnur. Im Container sieht es aus, als ob die Bewohner ihn gerade erst verlassen haben (allerdings ist es bereits knapp ein Jahr her, seit hier zum letzten Mal Menschen waren): Es stehen Kekspackungen, eine Tüte Nüsse und ein paar Tassen rum. Ein Schild verkündet leicht euphorisch, dass man soeben die «Skua Bar» betreten habe (Skuas sind Raubmöven). Wir gehen an der kleinen Küche und dem Esstisch vorbei und finden unsere Kiste in einem Regal neben den vier Etagenbetten stehen. Vorsichtig öffnen wir sie und beginnen mit dem Auslesen der Daten. Leider hat das Gerät nicht sehr Daten aufgezeichnet, wir können jedoch keinen eigentlichen Grund dafür erkennen. Vielleicht hat es ein Problem mit der Stromversorgung über die Solarzellen gegeben? Die genaue Auswertung der Daten wird hoffentlich Licht ins Dunkel bringen...

Nachdem wir die Gerätekonfiguration erstellt und die Datenerfassung erneut gestartet haben, schliessen wir die Kiste sorgfältig und hoffen, dass sie diesmal etwas länger funktionieren wird. Ein abschliessendes Gespräch mit unserem Betreuer in Bremerhaven über Satellitentelefon vermittelt das trügerische Gefühl, irgendwo in den Alpen zu sein und mit ihm morgen von Angesicht zu Angesicht die Daten auswerten und die Ergebnisse besprechen zu können. Wir werden das tatsächlich tun –

bloss halt wiederum über Telefon von Neumayer nach Bremerhaven.

Wir geniessen noch kurz die Aussicht in die Felsarena und die Geologin in mir bemerkt begeistert die schönen, unverwitterten Felsoberflächen. Im Süden wird die Felswand an einer Stelle von Eis überflossen und eine kleine Gletscherzunge ergiesst sich förmlich in den Kessel. Die Strecke über die weite, mit Schnee bedeckte Eisfläche bis dorthin scheint nur ein kurzer Fussmarsch, doch wir würden unterwegs wohl eines Besseren belehrt... Die einzige Bewegung in der stillen Landschaft sind die weissen Schneesturmvögel, die hier ihre Nester haben und die wir auch auf Neumayer sehen können. Ab und zu kommt einer der zierlichen Vögel in unsere Nähe und fliegt lautlos einige Kreise um uns rum. Seine schwarzen Augen, die aus dem weissen Gefieder aufleuchten, mustern uns neugierig.



Gletscherzunge (Foto: AWI, Christine Läderach)

Wir machen noch einige Fotos und verschliessen die Tür zur «Skua Bar» oder - der offiziellen Bezeichnung folgend - zur SVEA sorgfältig und wiederum mit dem kunstvollen Geschlinge aus Draht und Schnur. Über den Schnee stapfen wir zurück zur Polar 5.

Offenes Meer?

Den Rückflug machen wir ohne Umweg via Aboa-Wasa und sehen die meiste Zeit eine weisse Fläche unter uns; diesmal durchbrechen keine Felsen das weisse «Meer» und nur wenige Spaltengebiete zeigen die Anwesenheit von Felsen an. Im Anflug auf Neumayer sehen wir

weit vorne das Blau des offenen Meeres winken. Doch der Anblick täuscht, wir sehen nur eine Polynia, offenes Meer zwischen Küste und dem Packeisgürtel, der sich auch jetzt im Frühsommer noch viele Kilometer weit nach Norden erstreckt.

Die Baugrube für die neue Station, Neumayer III, ist vom Flieger aus gut sichtbar. Seit Tagen sind die Logistiker dabei, mit Pistenbully und Schneefräse eine Grube auszuheben. Darin werden im Dezember die Fundamente und Stützen für die oberirdische Neumayer III eingebaut, und wenn die Station fertig errichtet ist, wird sie als neue Fahrzeughalle dienen. Deswegen hat sie auch beträchtliche Ausmasse: Sie ist rund 80 Meter lang, 26 Meter breit und ca. 6 Meter tief. Das massive Eis stellt beträchtliche Anforderungen an Mensch und Maschine und verursacht leider auch eine Sisyphos-Arbeit. Bereits zwei Mal wurde die praktisch fertig ausgehobene Grube während mehreren Schlechtwettertagen beinahe auf ganzer Länge wieder mit angeblasenem Schnee aufgefüllt. Fast wie zum Hohn hat der letzte Sturm auch noch einen 2.5 Meter hohen Sastrugi - eine Schneedüne - auf die Grube gesetzt.

Auch die aktuelle Neumayer-Station grüsst im Anflug, wir ziehen einen leichten Bogen um sie rum und landen auf der Piste, die während unserer Abwesenheit frisch präpariert worden ist

Eigentlich würden wir den Tag gerne ausklingen lassen, doch die tägliche Arbeit, die hinter dem «Sondereinsatz» zurückstehen musste, warten bereits in unserem Büro in der Oströhre...