

## Logbuch 7 (geschrieben am 26.11.04)

Auf die Frage, welches Eis ihm am liebsten ist, zögert *Kapitän Uwe Pahl* keine Sekunde: Vanilleeis mit heißen Himbeeren. Aber so locker, wie man einen Löffel durch cremige Süßspeise ziehen kann, bricht sich der Forschungs-„Eisbrecher“ *Polarstern* trotz seiner 20 000 PS nicht durchs Eis. Wobei „Eisbrecher“ schon mal nicht stimmt: Das Schiff wurde als Forschungs- und Versorgungsschiff mit hoher Eistauglichkeit konzipiert und hat sich über etliche hunderttausend Seemeilen als tüchtiger Kompromiss bewährt: Gut im Wasser, gut bei schwerer See, gut im Eis.

Eisfahrt ist Geduldssache. Und davon haben *Kapitän Pahl* und seine drei Wachoffiziere (*Sebastian Grimm, René Hartung* und *Thomas Wunderlich*) einen hinreichenden Vorrat gebunkert. Es geht zwar nicht ganz ohne Gewalt, beziehungsweise gewaltigen Kräfteinsatz. Aber das allein reicht nicht aus. Wenn der mächtige Schiffsleib „im Press“ steckt - zum Beispiel wenn ihn zwei Riesenschollen an ihrer Scheuerkante in den Würgegriff nehmen – hilft kein wildes Wasserpeitschen mit zwei Schrauben. Das führt nur dazu, dass der Stahlleib zittert wie im Fiberkrampf, wenn die Vibrationen der Maschinen nicht von der umgebenden, weichen Wassersäule aufgenommen werden, sondern der Eispanzer die Schwingungen auf den Schiffsleib rückkoppelt. Es gibt die aussichtsreichere Möglichkeit, über die so genannte Intering-Anlage das Schiff „freizuschaukeln“: Ballastwasser wird wechselnd von einer Seite auf die andere gepumpt, damit sich *Polarstern* etwas Bewegungsfreiheit verschafft, so wie sich ein Ringer durch kontrolliertes Muskelzucken aus dem gegnerischen Schwitzkasten zu winden trachtet. Reicht auch das nicht - und es reichte oft nicht auf dem langen Weg quer durchs Eis des Weddellmeeres - lassen sich Kraftreserven mobilisieren. Wenn *Kapitän Pahl* bei „Chief“ *Volker Schulz* (Chef des Maschinentraktes) den „Hilfsdiesel“ anfordert, heißt das nicht etwa, dass ein Zusatzantrieb auf die beiden Wellen geschaltet wird. Der Hilfsdiesel übernimmt einen Teil der Stromversorgung für das Schiff, so dass der Kräfte zehrende Stromgenerator von der Welle genommen werden kann. Durch diese Entlastung lässt sich per Knopfdruck abermals bis zu 15 Prozent Zusatzkraft mobilisieren.

Es ist nicht immer die Eisdicke, die Schwierigkeiten macht. Auf den letzten drei-, vierhundert Seemeilen ins Zielgebiet – südwestliches Weddellmeer - waren es die hohen Schneehauben auf den Schollen, die wie Styropor-Auflagen den Reibungswiderstand erhöhten. Und dieser Schnee dämpft auch ein wenig die Vorfreude der Wissenschaftler, die spätestens ab morgen damit beginnen wollen, Eiskerne auf der „Heimatscholle“ zu ziehen. Die hohe Schneelast hat alle per Hubschrauber-Suchflug inspizierten, potentiellen „Arbeits-Schollen“ tief ins Wasser gedrückt. Fußspuren füllen sich sogleich mit Meerwasser. Das Eis ist weich und frühlinghaft grün (Zur Bedeutung der Farbe in einem späteren Lobbuch-Text!). Das Arbeiten könnte zur Plage werden – was natürlich völlig in Ordnung geht, sofern keine Abstriche an wissenschaftlichen Fragestellungen gemacht werden müssen.

**Zitat des Tages:** *Polarstern* kämpft sich durch schweren Eispress. Die Zielscholle ist schon in Sichtweite. Sagt ein Kaiserpinguin mit Blick auf das Schiff zum anderen: „Zugegeben, sie gehen aufrecht. Aber das sind keine intelligenten Wesen. Wer würde denn so einen Riesenklotz, der sich dagegen wehrt und hinten im Wasser strampelt, durchs Eis schieben, wenn man doch locker drüber gehen kann?“