

Polarsegler „Tara“ treibt zwei Jahre durchs Packeis

Das internationale Jahr der Arktis hat begonnen. Für acht Männer mit zwei Huskys, auf dem Expeditionsschiff „Tara“, eingeschlossen von ein paar Millionen Quadratkilometer Packeis, wird es ein Jahr der Härte. Ihre Position: 84° Nord 135° Ost, etwa 1200 Kilometer nördlich der sibirischen Küste und nur 700 Kilometer vom geografischen Nordpol entfernt. Ganz bewusst haben sie den 36 Meter langen Zweimaster vom Eis einschließen lassen. Zwei Jahre lang werden die Seeleute und Polarforscher ausharren. Bei diesem Projekt sammeln sie Klimadaten für ein weltweites Netz von Klimaforschern.

Um eisfrei ins Nordpolarmeer zu gelangen, startete die Expedition schon am 11. Juli 2006 im französischen Brest. Nach ein paar Tausend Seemeilen unter Segeln durch Nordatlantik und Barentssee erreichte der Polarsegler wohlbehalten den sibirischen Hafen Tiksi. Für normale Jachten ist es fast unmöglich, in diese arktischen Breiten vorzudringen. Aber die 1989 gebaute „Tara“ ist keine normale Jacht. Ihr bis zu 45 Millimeter starker Alurumpf ist speziell für Anforderungen im Eis konstruiert. Er ist sehr flach, hat nur 2,50 Meter Tiefgang, ist aber mit zehn Metern sehr breit und bauchig geraten.

„Das Unterwasserschiff ist so konstruiert, dass es von den gewaltigen Eiskräften nicht eingeklemmt und zerdrückt, sondern nach oben geschoben wird“, sagt Grant Redvers, der außer dem Skipperdiplom auch einen Uni-Abschluss in Umweltwissenschaften hat. Ganz aus eigener Kraft kam jedoch auch die „Tara“ nicht auf ihre Position. Ein russischer Eisbrecher brach ihr von Tiksi aus eine Fahrrinne durch die Laptewsee. Das war Anfang September. Seitdem liegt die Jacht im Eis fest.

Dennoch wird das 130 Tonnen schwere Schiff bis zum Sommer 2008 fast 2000 Kilometer Luftlinie zurückgelegt haben. Mithilfe des so genannten arktischen Eisdrifts soll die „Tara“ in der zwischen Nordostgrönland und Spitzbergen gelegenen Framstraße wieder auf freies Wasser stoßen. Mit einer Geschwindigkeit zwischen 0,1 und einem Knoten Fahrt hätte sie den Nordpol umrundet. Was für Laien wie das Drehbuch eines neuen Roland-Emmerich-Wissenschafts8thrillers aussieht, basiert auf mehr als 100 Jahre alten Erkenntnissen der Polarforschung. Der Norweger Fritjof Nansen hatte schon Ende des 19. Jahrhunderts mit einem Selbstversuch, bei dem er sich einige Monate lang im Eis einschließen und treiben ließ, die hauptsächlich durch Wind genährte arktische Strömung nachgewiesen.

Während der langen Immobilität im Packeis sind Mensch und Material im Bordalltag extremen Belastungen ausgesetzt. Schon das Ankern à la Arktis ist eine Kunst für sich. Die Jacht musste dazu fest mit der um sie herum gebildeten Eisscholle verbunden werden. Dazu wurden Löcher ins Eis gebohrt und harpunenspitzenartige Widerhaken an Seilen unters Eis geführt.

Dann begann die Crew, die „Tara“ an langen Tauen, die an den 27 Meter hohen Masten befestigt wurden, waagrecht auszurichten, damit sie in dieser Position festfrieren konnte. Danach errichtete man ein Basislager auf dem Eis. Auf einem improvisierten Ponton stapelten die Männer Treibstoff und Teile der in Kisten verpackten Messinstrumente. Alles lief zunächst nach Plan. Dann kam der erste arktische Sturm. Am 12. September fegten Orkanböen über den Polarsegler hinweg. Was geschah, schildert der Bordarzt Denis Bourget so: „Eine Riesenwelle, die sich offenbar im noch nicht zugefrorenen freien Wasser gebildet hatte, kam wie eine Mauer auf unsere Eisscholle zu. Als sie sich brach, zersplitterte ihre Wucht unsere Eisscholle wie einen Spiegel in tausend Stücke.“

Die Männer sahen ohnmächtig zu, wie ihre Ausrüstung in der eisigen See schwamm. Als sich das Wetter beruhigt hatte und starker Frost einsetzte, begannen sie, die verstreuten inzwischen festgefrorenen Teile wieder zu bergen, darunter auch den wichtigen Treibstoff für den Dieselgenerator. „Ohne die wieder gefundene Ausrüstung, hätten wir gar nicht weiterarbeiten können“, sagt Bourget und fügt hinzu, „es gibt wohl so etwas wie einen Schutzpatron für Eiscamps.“

Seit Ende September funkt die „Tara“ Messdaten über Schneedichte und -dicke sowie Daten von CTD-Messungen, bei denen Salzgehalt und Temperaturschichtung des Wassers unter dem Eis ermittelt werden, nach Paris. An der dortigen Universität Marie Curie sind auch deutsche Forscher am Projekt beteiligt. Christian Haas vom Bremerhavener Alfred-Wegener-Institut wird im April für einen Kurzaufenthalt an Bord der „Tara“ gehen. Der Eisforscher unterstreicht die Wichtigkeit des aufwendigen Vorhabens. „Durch Satelliten kennen wir nur die Ausdehnung des arktischen Eismantels, über Dicke und Eisbeschaffenheit wissen wir so gut wie nichts, deshalb ist eine Langzeitstudie wie die der ‚Tara‘ sehr wichtig“, sagt Haas. Nur so können die Phänomene des sich momentan rasant verändernden Klimas besser interpretiert werden.

Tief liegt der Vollmond über dem dicken arktischen Eispanzer, in dem der Zweimaster „Tara“ zwei Jahre lang quer durchs Nordpolarmeer driften wird.

Volker J. Bürck