

Anhaltender Nebel in der Bransfieldstraße

ANT-XIX-4; 2. Wochenbericht, 04. bis 10. März 2002

Der Nebel vom Sonntag Abend verlässt uns auch am Montag in der Bransfieldstraße nicht, wird eher weiter unterstützt durch eine dichte Wolkendecke. Die schlechte bis absolut fehlende Sicht wird weiter verstärkt durch zeitweise dichtes Schneetreiben. Zum Trost zeigt sich die See wenigstens von ihrer ruhigen Seite. In der Anfahrt auf unser "touristisches Highlight" dieses Fahrtabschnittes, der Meerenge des Antarctic Sound an der Spitze der antarktischen Halbinsel, reißen Nebel und Wolkendecke etwas auf und geben die schemenhaften Umrisse des herrlichen, steil aufragenden Panoramas von Mount Bransfield und Cape Dubuozet an der Spitze der Trinity-Halbinsel frei. Dann geht der Vorhang wieder 'runter. Schneetreiben von Süd und extrem schlechte Sicht, so dass die Fahrt reduziert werden muss. Die Schönheiten des Antarctic Sound müssen also durch das Radar betrachtet werden.

Schneefall und schlechte Sicht begleiten uns weiter, als wir in der Nacht zum Dienstag bei 65 Grad Süd, 55 Grad West mit dem Suchprofil in östlicher Richtung vom Schelfrand der Antarktischen Halbinsel in die Tiefsee des Weddellmeres für die Stationsarbeit der nächsten Tage beginnen. Zu unserer großen Überraschung ist der Kontinentalhang sehr gleichmäßig und homogen entwickelt, ein relativ flacher Gefällsgradient und vor allem von keinerlei vom Schelfrand her hineinreichenden Rinnenstrukturen durchzogen. Zum Warum und Weshalb gehen Szenarien durch den Kopf. Aber was wissen wir schon von dieser Gegend, die zu den unbekanntesten Teilen des Weddellmeeres gehört? Wir befinden uns in einem Gebiet, das gewöhnlich von dichtem Packeis bedeckt ist. Dieses Jahr sieht es ganz anders aus. Um uns herum schwimmen hunderte von Eisbergen, dazwischen weithin offenes Wasser, aber das Packeis fehlt. Der geschlossene Eisrand beginnt erst weit im Süden; auch wieder eine Beobachtung zu deren Ursachen wir nur Vermutungen anstellen können. Wir nutzen aber die Gelegenheit, um in diesem Gebiet, die ersten systematischen Tiefseeuntersuchungen anzustellen.

Am Dienstag dann in aller Frühe die erste Tiefseestation bei 3000 m Wassertiefe mit stundenlangem Einsatz des Epibenthoschlitten, erfolgreich. Es folgt das Agassiztrawl, das nach ebenso vielen Stunden ein dicken Beutel mit zähem Schlamm an Deck bringt, aus dem in mühsamer Arbeit die Organismen herausgewaschen werden müssen. Ähnlich ist es mit den folgenden Greifergeräten! Sediment, Schlamm, Dreck, egal wie es genannt wird, in kurzer Zeit verbreiten sich die Reste auf und im Schiff. Der Sauberkeitsgradient, oder die Abnahme der "Schlammichte" von Deck über Labor nach Wohnbereich scheint ins Wanken zu geraten, sich zu einem "mud everywhere" zu vereinheitlichen. Die sich auf den folgenden Stationen rasch entwickelnde Routine führt aber dann doch recht bald zu einem für alle akzeptablen Kompromiss. So geht die Arbeit der Schlamm-Mäuse bis tief in die Nacht und nach einer kurzen Dampfstrecke in der Nacht, findet uns der Mittwoch Vormittag schon wieder auf der nächsten Beprobungsstation bei 2000

m Wassertiefe, aber mit demselben Programm.

Ähnlich und in aller Frühe beginnt am Donnerstag die Stationsarbeit auf unserer flachsten Station, d.h. bei 1100 m Wassertiefe am oberen Kontinentalhang der Antarktischen Halbinsel. Die dritte Station auf diesem Abschnitt, also schon "Routine", als Erstes das um eine CTD erweiterte kombinierte Video-Fotosystem, gefolgt von Wasserschöpfer-Rosette für die Mikrobiologie in der Wassersäule, dann die geschleppten Geräte der Freunde des Epibenthos und nicht zuletzt die Geräteserie für die Anhänger des Epibenthos und der Sedimente. Unterbrochen werden die Stationsarbeiten durch ein Bootsmanöver für Wissenschaft und Mannschaft am frühen Nachmittag.

Wohl eingedenk des grauen Himmels und der Erinnerung an das Bootsmanöver im Schneegestöber der Admiralty Bay auf dem letzten Fahrtabschnitt, meldet sich in der Wissenschaft keine laute Stimme, um an der Bootsfahrt teilzunehmen. So kehrt Boot 4 nach ein paar kurzen Runden um umliegende Eisberge rasch zum Schiff zurück und in kurzer Zeit diktiert die Stationsarbeit wieder den Takt. Am Spätnachmittag kommt nach kurzen Schneeschauern doch noch sogar die Sonne richtig durch und taucht die Eisberg-armada um uns in gleißendes Licht. Der leichte Wind kräuselt die Wasseroberfläche leicht, schafft im Gegenlicht ein flimmerndes Glitzern - ein herrlicher Anblick!

Am frühen Freitag Morgen wird im ersten Büchenlicht bei Bilderbuch-Verhältnissen eine Amphipoden-Fallenverankerung in 3000 m Wassertiefe ausgelöst. Über eine Stunde lang banges Warten bis sie endlich aufschwimmt, genau dort wo erwartet. Nach dem Totalverlust des Schwestergeräts auf dem letzten Abschnitt eine Erleichterung!. Der weitere Tag bringt uns zunächst mit einer längeren Transitstrecke eine kleine Verschnaufpause. Bei guter Sicht, im weiteren Tagesverlauf sogar bei durchbrechendem Sonnenschein, durchdampfen wir ein phantastisches Eisbergpanorama; hunderte große und kleine Eisberge, alte Veteranen, teilweise arg abgeschmolzen, türkis-blau bis grün schimmernd, frische - als ob erst gestern abgebrochen - Tafelberge von Kilometerausdehnung. Der größte Eisberg liegt nur wenige Meilen nördlich unserer Route; es ist schon mehr eine Eisinsel mit mehr als 50 km Durchmesser, die wir schon allein an ihrem hellen Blink - dem reflektierten Licht am Himmel - in ihren gewaltigen Ausmaßen abschätzen können. So schön die Eisberge aller Größen für den Betrachter, so lästig sind sie bei der Probennahme, vor allem bei Dunkelheit mit einsetzendem Schneefall. Der Kunst der Brücke ist es zu verdanken, dass wir in der Nacht zum Samstag die Arbeiten deswegen nicht unterbrechen müssen!

Leider hat der Meteorologe Recht behalten, die schöne Zeit, gute Sicht und etwas Sonne, ist am Samstag schon wieder Vergangenheit. Das was die Nacht schon ankündigte, hält der kommende Tag, schlechte Sicht, Temperatur leicht unter Null, zeitweise Schneefall - der lokale "Alt-Weiber-Sommer". Stationsarbeit bis in den Abend hinein. Das Ablaufen zur nächsten Station, etwa 120 Seemeilen entfernt, gestaltet sich anfänglich nicht ganz einfach.

Dunkelheit, Nebel, Schneefall und ein wahres "Gewimmel" an kleinen und großen Eisbergen lässt nur Schleichfahrt zu. Recht bald sind wir jedoch aus dem dichten Eis heraus und haben freie Fahrt im offenen, ruhigen Wasser, was uns endlich wieder einmal eine ruhige Nacht ohne Stationsarbeit beschert.

Der Sonntag gleichbleibend diesig, neblig, beginnt zum Frühstück mit Stationsarbeit auf 4600 m Wassertiefe – zur Freude aller – wenigstens weiterhin bei glatter See. Die geschleppten Geräte sind hier fünf bis sechs Stunden "unterwegs", was Gelegenheit gibt, im Labor die bereits vorhandenen Proben und Daten einmal gründlicher in Augenschein zu nehmen oder auch den Sonntags-Nachmittags-Kaffee etwas länger auszudehnen. Nach dem Abendessen wird nach sechsstündigem "Ausflug" dann das Agassi-Trawl zurückerwartet; mehr als 12 Stunden ohne Schlamm wäre ja auch nicht auszuhalten!

Trotz Schlamm, Nebel, Schnee und Eisbergen, alle Fahrtteilnehmer an Bord sind auch weiterhin gesund und munter und lassen herzlich grüßen.

Im Namen aller Fahrtteilnehmer

Dieter K. Fütterer