

Artikel für 'Deutsche Schifffahrt'
Margret Grobe, 31. Aug. 2001

Erinnerungen einer Schiffskrankenschwester an die erste Arktisexpedition der
POLARSTERN im Sommer 1983

Zu wissen wie man Röntgenbilder per Hand entwickelt, Kopfplatzwunden näht, oder Amalgamfüllungen herstellt, gehört nicht unbedingt zu den Aufgaben einer Krankenschwester. Doch wenn man auf einem Forschungsschiff in die Polargebiete fährt, kann ein erweitertes medizinisches Handwerkszeug durchaus wichtig werden.

Meine Vorstellung in der Personalabteilung der Reederei war etwas einschüchternd, angesichts der gestrengen Fragen nach Hotelfachschule und Stewardessenbenimmregeln. Die universale Seefahrtsschwester für alle Fälle, Stewardess, Raumpflegerin, Assistenz für Forscher und Arzt im Wechsel, eine Herausforderung, auf die ich gerne bereit war mich einzulassen und die mir eine reizvolle, abenteuerliche Perspektive zu bieten schien. Aber was packt man in den Rucksack für dreieinhalb Monate Arktisexpedition? Natürlich auch den durch das Kleidergeld finanzierten dunkelblauen, engen geschlitzten Rock und eine weiße Uniformbluse mit Reedereilogo, nur zu tragen bei offiziellen Anlässen. Zusätzlich zur privat mitgebrachten Kleidung wartet an Bord ein Seesack mit allerlei polartauglichen Kleidungsstücken auf mich.

Vor der Abfahrt kam noch der Abschied bei der nahezu unwissenden Familie, das Seefahrtsschiff schon in der Tasche. Die erste Reaktion: "Kind das geht doch nicht; da fahren doch nur Männer mit!", konnte durch ein sachliches "Keine Sorge Mutter, es sind nur 100 Männer, aber auch 6 Frauen" relativiert werden. Die Oma, nur den Kopf schüttelnd, meinte: "Wenn du dat dan unbedingt wülst, dan do dat man, over dat segge ik die, wenn se up den Mond wüllt, do flüchst du over nich mit."

Mein Heuerschein mit Einstiegshafen Rendsburg rief allgemeine Verwirrung hervor, denn auch Landratten war bekannt, daß Rendsburg nicht an einer Küste liegt. Bei Ankunft wurde ich schnell belehrt, dass hier die ausrüstende Werft Nobiskrug am Nordostseekanal dem neuen Forschungsschiff mit dem wegweisenden Namen 'Polarstern' den letzten Schliff gab.

Die Ankunft der neuen rustikalen Schwester mit Birkenstocksandalen, Rucksack und Zopf löste als erstes beim Chief ein Schmunzeln aus. Neulinge werden in dieser kleinen Welt immer erstmal genau beäugt. Es folgte mein auf den ersten Blick nahezu aussichtslos erscheinender Versuch, mich auf dem Schiff zurechtzufinden. Der Erste Offizier sagte: "Wenn Sie fertig sind, kommen Sie einfach in die Messe." Das Schiff ist 118 m lang, 25 m breit, mit 7 Decks, 2 Messen, Kammern für über 100 Personen und 10 Labors, eine riesige Brücke, Hubschrauberhangar und -landeplatz, Containerluken und ein Maschinenraum mit 20 000 Pferden, alles verbunden durch lange Gänge, reichlich Platz um sich auf der Suche nach der Messe zu verlaufen. Die Besatzung war mit einigen Ausnahmen deutschsprachig; ich lernte schnell, dass die Wäscher aus China kommen und immer Max heißen und zu den Matrosen konnte ich zur Not erstmal Antonio sagen; sie stammten aus Spanien oder Portugal. Die Wissenschaftler waren international vertreten, aber da würden die meisten wohl Englisch sprechen.

Wenn man die Welt ohne finanziellen Aufwand sehen will, so muss man dafür arbeiten. Zum Spinnen von Seemannsgarn sucht man sich natürlich die schönsten und spannendsten Erlebnisse heraus. Im Gegensatz dazu besteht der Alltag auf einem Forschungsschiff für die Krankenschwester fast ausschließlich aus Dienstleistungen der einfachen Art und das sind Putzen und Servieren. Jeden Morgen um 5:30 Uhr wird man vom Wachgänger geweckt, und mit viel Glück bringt er einem einen Kaffee mit. Ein Arbeitstag dauert abzüglich einer Mittagspause 10-12 Stunden. Jede Woche hat sieben davon und eine Reise der Polarstern dauert bis zu 15 Wochen, in denen manchmal kein Hafen angelaufen wird. Da zeitweise rund um die Uhr auf dem Schiff gearbeitet wird, und damit auch immer etwas passieren kann, besteht, zusätzlich zum Tagesgeschäft, für die Schwester eigentlich ständig das Gefühl in Bereitschaft zu sein. Und jeden Tag die gleichen Gesichter (es sind ja nur ca. 100 verschiedene an Bord), manchmal wochenlang Nieselwetter, mit oder ohne Schnee, mit oder ohne Nebel. Wie sehr freut man sich da mal über den Besuch eines Eisbären oder über einen Landgang auf einer Eisscholle. Dem Leser sei aber versichert, daß traumhafte Landschaften, exotische Szenerien aus Licht, Wasser und Eis und die Eroberung von weitgehend unzugänglichen Gebieten der Polarregionen für eventuelle Eintönigkeiten voll entschädigen.

Ich erinnere mich noch gern an meinen ersten Kontakt mit dem Meereis. Der von der Reederei gefüllte Seesack mit ausreichend Kleidung auch für lange polare Nächte und Schneestürme mußte ja einen Sinn haben. Also wurde die Ausrüstung von einigen vollständig angelegt um ja der arktischen Kälte trotzen zu können. Aber im Sommer ist es auch in der Arktis nicht so kalt; folglich glich unser erster Ausflug eher einem 'Saunagang mit stark eingeschränkter Bewegungsfreiheit'.

Arbeiten in der Arktis bedeutet in dem Moment Gefahr, in dem man das Schiff verläßt. Eisbären sind uns aus Kinderbüchern in 'netter' Erinnerung, in der rauhen Wirklichkeit kommen sie gern in Schiffsnähe und können vom Deck gefahrlos für das Heimkino archiviert werden. Muß man allerdings das Schiff verlassen um auf dem Eis zu arbeiten, könnte sich der Eisbär zum gefährlichsten Raubtier der Erde entwickeln, schnell, neugierig, ausgestattet mit einem hervorragenden Geruchssinn und immer hungrig. Arbeiten auf dem Eis sind daher grundsätzlich nur in Verbindung mit einer großkalibrigen Bewaffnung oder unter Aufsicht eines Eisbärenwächters erlaubt. Die Brückenwache kontrolliert das Geschehen zusätzlich von oben. Ich selbst habe erfahren, wie Alarmrufe zur Übung von der Brücke auch gern genutzt wurden, um zu testen, wie schnell der eine oder andere in knietiefem Schnee laufen kann.

Etwa 40 Besatzungsmitglieder kümmern sich an Bord um die komplexen Funktionen des Schiffes, halten Forschungsgeräte ins Wasser und in die Luft, reparieren fast alles und sorgen auch für das leibliche Wohl. Die Küche mit den drei Köchen ist gerade auf langen Reisen ohne den Zugang zu frischem Obst und Gemüse besonders herausgefordert, um zu einer guten Stimmung an Bord beizutragen. In der Bar 'Zillertal' wird dann und wann mal ein Bier ausgeschenkt oder Geburtstag gefeiert. Der Schiffsarzt verwaltet die Getränke, denn - so hofft man natürlich - er hat ja sonst nichts zu tun. Neben der Bar sind der 'Blaue Salon' mit grünem Kachelofen und Bibliothek, die Sauna und das Schwimmbad auf diesem Schiff kein Luxus, wie von der Presse bei der Indienstellung beschrieben, sondern unabdingbar für die Erhaltung einer angenehmen und fruchtbaren Arbeitsatmosphäre über viele Wochen, die der Leistungsfähigkeit des Schiffes gerecht wird.

Dieses Forschungsschiff erlaubt interdisziplinäres wissenschaftliches Arbeiten, das ist seine Stärke. In von Fahrtabschnitt zu Fahrtabschnitt wechselnder Zusammensetzung führen bis zu 50 Wissenschaftler aller naturwissenschaftlichen Disziplinen und verschiedenster Nationen ihre Messungen und Beprobungen in Luft, Wasser und Meeresboden durch. Das leistungsfähige Schiff füllt sich im Laufe einer Reise mit Probenmaterial und Zahlen, die oft genug ausreichend Rohstoff bieten, um auch anschließend im heimischen Institut noch über Jahre Arbeit liefern zu können.

Die Polarstern arbeitet seit der Indienstellung 1982 im Südsommer in der Antarktis und im Nordsommer in der Arktis. Sie kam im Frühling von ihrer 18. Antarktisexpedition zurück und hat im Sommer 2001 zum 17. mal im europäischen Nordmeer und im Arktischen Ozean gearbeitet, 35 Expeditionen gegliedert in 140 Fahrtabschnitten und durchgeführt unter den unterschiedlichsten wissenschaftlichen Fragestellungen. Nach einer Grundüberholung in den letzten zwei Jahren wird sie der Wissenschaft für weitere 10 bis 15 Jahre erhalten bleiben. Jetzt ist sie eine gut gepflegte, alternde Dame mit viel Erfahrung und damit auch weiterhin eines der beliebtesten und leistungsfähigsten Forschungsschiffe weltweit.

Polarstern gehört dem Bundesministerium für Forschung und Technologie, wird vom Alfred-Wegener-Institut für Polar und Meeresforschung (AWI) betrieben und von Laeiz bereedert. Vorausschauend denkt die Direktion des AWI bereits jetzt über einen Neubau nach, der - gebaut und betrieben im europäischen Rahmen - auch mit einem Bohrturm ausgestattet werden soll, um den noch weitgehend unerforschten Meeresboden des Arktischen Ozeans zu untersuchen. Würde dieses Schiff gebaut - es hat den Planungsnamen "Aurora borealis" - könnte Polarstern sich verstärkt auf das Südpolarmeer konzentrieren.