



## Höllisch gut: Das Team der 23. Überwinterung



Foto: Ulf

**Adelie trifft Üwi:** Beim ersten gemeinsamen Meereisausflug wurden wir sofort von einer Gruppe neugieriger Adeliepinguine begrüßt. Diese zwei wollten unbedingt mit aufs Bild. Obwohl sie im Gegensatz zu den Kaiserpinguinen nicht mit uns überwintern, konnten wir den beiden netten Burschen ihren Wunsch nicht abschlagen.

### +++ Themen dieser Ausgabe +++ Themen dieser Ausgabe +++ Themen dieser Ausgabe +++

#### Who is Who

Zu sehen ist die neue ÜWI-Truppe schon auf dem Titelfoto. Aber wer ist nun wer? Und wer macht was? Und warum? Im **atka press** bleiben natürlich keine Fragen unbeantwortet. Das Team der 23. Überwinterung stellt sich vor. Und so gemischt wie unsere Truppe, so vielfältig ist auch die Art der Vorstellung.

Seiten 2 - 4

#### Russische Reisen

Alle Wege führen bekanntlich nach Rom, aber auch in die Antarktis gibt es einige. Ob modern und schnell per Flugzeug oder klassisch und beschaulich mit dem Schiff - welche ist die bessere Variante? In zwei Gruppen aufgeteilt testeten wir die verschiedenen Reiseangebote russischer Veranstalter.

Seiten 5 - 8

#### Logistische Leistung

Wie viele Brötchen essen Sie im Jahr? Und wieviel Liter Orangensaft brauchen Sie zum Runterspülen ihres Frühstücks? Darüber haben Sie sicher noch nie nachgedacht. Wenn der Supermarkt aber nur einmal pro Jahr öffnet, ist genaue Planung gefragt. Ein Rückblick zur Polarsternentladung.

Seiten 11/12

## EDITORIAL

### Liebe Leserinnen und Leser,

es allen Menschen recht getan, ist eine Kunst, die keiner kann. Diese Volkswisheit zeichnet sich nicht nur durch einen holprigen Reim aus, sondern besitzt auch ein gewisses Quäntchen Wahrheit. Gerade diese Wahrheit ist unser Problem, was aber nicht bedeuten soll, wir hätten im **atkaXpress** ein Problem mit der Wahrheit im Allgemeinen. Nein, es geht nur um diese spezielle. Wie sollen wir, also die neuen Üwis und damit gleichzeitig die neue Redaktion, unsere Zeitschrift thematisch gestalten, um Ihren Nerv möglichst punktgenau zu treffen? Obwohl es dazu keine weitergehenden Studien gibt, lässt sich aus dem Bauch heraus unsere Leserschaft in zwei Gruppen gliedern: Altleser (Ex-Üwis, interessierte Bürger und vielleicht sogar ein paar AWI-Mitarbeiter) und Neuleser (unsere Verwandten und Freunde zu Hause). Nun besteht das Risiko, entweder die eine Gruppe zu langweilen oder die andere zu überfordern. Vielleicht bekommen wir sogar beides hin.

Für den Anfang werden wir uns jedoch erst mal mehr um unsere Neuleser bemühen. Nein, liebe Altleser, diese Entscheidung richtet sich nicht gegen Sie. Es wird aber sicher vorkommen, das Sie über das eine oder andere Thema, welches wir aufgreifen, schon in einer früheren Ausgabe einen Bericht gelesen haben. Damit Sie sich nicht vernachlässigt fühlen, haben wir uns auch für Sie etwas Besonderes einfallen lassen. Ja, genau, es ist vielen sicher schon auf dem ersten Blick aufgefallen - der **atkaXpress** hat ein neues und moderneres Layout und passend dazu wurde auch der Name etwas modifiziert. Auch hier werden wir natürlich am Ball bleiben. Sollte sich zeigen, dass das Layout noch weiter verbessert werden kann (was allerdings wenig wahrscheinlich ist), dann machen wir das auch.

Jahrelang war der **atkaXpress** bei der Antarktisberichterstattung ein einsamer Vorreiter in der deutschen Medienlandschaft. Mittlerweile haben aber die Entscheider anderer Printprodukte begriffen, dass sich damit eine gute Auflage machen lässt und sind auf den fahrenden Zug aufgesprungen. Da Konkurrenz bekanntlich das Geschäft belebt, haben wir kein Problem damit. Und Sie können sicher sein: **atkaXpress**-Leser wissen noch mehr. Aber auch der Spiegellektüre können wir bedenkenlos zustimmen. Zwar waren einige Details und Zitate nicht ganz korrekt, aber die Geschichte war gut erzählt und animierte uns außerdem zu der Schlagzeile auf der Titelseite. Nur eine Frage bleibt für uns offen: Wenn das hier die Hölle sein soll, wie schön muss dann erst der Himmel sein?

Ihre **atkaXpress**-Redaktion

# Who is Who

Das Team der 23. Überwinterung in Wort und Bild

**Was müssen das für Menschen sein, die für 15 Monate ihre Partner und Freunde verlassen, ihre Arbeit aufgeben und Kino, Kneipe und Knöllchen ade sagen, um in die Antarktis zu gehen? Beneidenswerte, bewundernswerte oder bemitleidenswerte? Diese Frage können wir vielleicht in einem Jahr beantworten. Heute wollen wir uns erstmal vorstellen.**



Foto: Wolfgang

### Uwe Kapieske, Arzt und Stationsleiter

Man fragte mich, ob ich nicht etwas über mich selber schreiben könnte. Wie so immer gibt es erst mal eine kleine Pause im Kopf, dann fallen mir fundamentale Fragen ein, die ich letztens in einen Buch nachlesen konnte. Woher komme ich? Wohin gehe ich? Wer bin ich? Übrigens nachzulesen bei Ernst Bloch, wem's gefällt.

Aber ich will es nicht ganz so philosophisch machen, ich schau einfach auf meinen Pass und muss feststellen, dass ich existiere. Und zwar ganz offiziell bin ich ein Einwohner Deutschlands, geboren in Bielefeld, auch wenn ich mich nicht so an den Wald erinnere, wo Hermann der Cherusker meine so geliebten mediterranen Freunde in die Flucht geschlagen hat. In sehr frühen Jahren hat es mich dann aber in die Stadt der Gluckhenne verschlagen, wo ich meine Kindheit und die erste Zeit meiner Jugend verbrachte. Abgesehen von den normalen Streichen, die man in der Jugend ausheckt, und einem doch relativ klassischem Lebenslauf, den wir deutschstämmigen Erdenbürger zu durchlaufen haben - Schule, Schule, Schule etc. - gibt es da für Außenstehende nicht so viel zu berichten. Mit einem Abiturzeugnis in der Tasche

wäre ich doch schon gern Weltreisender geworden. Doch leider klingelte da wenig Kleingeld in der Tasche und nach einigen Irrungen und Wirrungen quer durch Europa wachte ich eines morgens in dieser wunderschönen Stadt Barcelona auf, welche mich so an einen Film von Fellini erinnerte, dass ich einem längeren Aufenthalt nicht widerstehen konnte. Ich lernte spanisch, aß spanisch, träumte spanisch, wachte auf und machte mein spanisches Abitur. Fragte dann nach, ob ich damit auch studieren könnte und bekam eine prompte Antwort - sie lautete „por supuesto“.

Damit war mein weiterer Lebensweg besiegelt. Er hieß Medizin mit all ihren Sonnen- und Schattenseiten. Im Studium ging es zwar anstrengend einher, aber doch habe ich die spanische Sonne sehr genossen. Der Schluss ist fast auch wieder klassisch, Arbeit, Arbeit, Arbeit, bis zur Erlangung von einigen Facharztabschlüssen, aber diesmal in Deutschland. Zwischenzeitlich natürlich immer wieder mit Freiräumen, auf die ich vielleicht in anderen Ausgaben des **atkaXpress** eingehen werde. Ansonsten liebe ich dies Eis, was noch so manch eine Idee hervorbringen wird. Also bis dann.



Foto: Wolfgang

### Felix Riess, Funker

Felix Riess, Jahrgang 1970, aus Hannover: Als Funker und Elektroniker auf der Neumayer Station kann ich meine Leidenschaft für die drahtlose Kommunikation und meine berufliche Ausbildung als Dipl.-Ing. Elektrotechnik (TU Darmstadt) gut miteinander verknüpfen.

Zu meinen Aufgaben gehören Betrieb und Instandhaltung der Funkstation ebenso wie die Betreuung der EDV und der elektronischen Geräte.



Foto: Alexander Günz

### Wolfgang Ramson, Stationsingenieur

Mein Name ist Wolfgang Ramson, ich wohne in Elmenhorst bei Rostock. In der kommenden Überwinterung bin ich als Stationsingenieur für die Pflege und Wartung der technischen Einrichtungen der Neumayer Station verantwortlich.

Mit 58 Jahren muss ich wohl der Älteste meiner Überwinterungsgruppe sein. So könnten vom Alter her, bis auf unseren Stationsarzt Uwe, alle meine Kinder sein.

Das Abitur und eine Facharbeiterausbildung zum Traktorschlosser bestand ich in der Mecklenburger Kleinstadt Malchin. Anschließend erlernte ich zusätzlich den Beruf des Schiffselektrikers auf der Werft in Wismar.

Meine jugendliche Abenteuerlust wurde schon früh geschürt durch Reiseberichte der zwanziger Jahre aus aller Welt, aufgestöbert in dem großen Bücherschrank meiner Oma Betty. Abenteuerlust und der Freiheitsdrang eines Jungen, Oma Betty und das Flair der Hafenstadt Wismar - es gab für mich nur noch eine Entscheidung für mein weiteres Leben - die Seefahrt!

Bei der Deutschen Seereederei Rostock durchlief ich alle Dienstränge vom Motorenhelfer bis zum Leitenden Ingenieur. In dieser Zeit habe ich auch meine Patente zum Schiffsingenieur erworben. In den Wirren der Nachwende wurde mir von der DSR gekündigt und ich erhielt, nach etlichen Bewerbungen mit Absagen bei großen deutschen Reedereien, eine neue Chance. Ich hatte das große Glück, nahtlos als Chiefengineer auf einem neuen, modernen Chemikalientanker der Hamburger Reederei J.T.Essberger einzusteigen. Hier war ich bis zum April des letzten Jahres tätig und bin sehr gerne bei dieser renommierten Reederei gefahren.

Nach fast vierzig Jahren Seefahrt auf fast allen Schiffstypen und Meeren dieser Welt erhielt ich das Angebot, Stationsingenieur auf der Neumayer Station in der Antarktis zu werden. Wieder packte mich die Abenteuerlust. Ich wollte auch noch in meinem Alter etwas Neues und so Einmaliges beginnen. Wie viele Menschen unserer Erde haben

jemals die Möglichkeit diesen Kontinent zu betreten, geschweige denn hier zu leben und zu arbeiten?

Fairerweise muss ich wohl noch etwas aus meiner Privatsphäre erwähnen. Würde man mich heute fragen, ob ich dieses Leben bis zu diesem Zeitpunkt noch einmal wiederholen möchte? Ein klares „Ja“!

Mein Leben als Seemann gestaltete sich nur deshalb so gerade und erfolgreich, weil an meiner Seite meine tapfere und verständnisvolle Ehefrau Hannelore steht. Mit ihr bin ich seit achtunddreißig Jahren verheiratet. Ohne diesen zuverlässigen Partner in der Ferne und auch zu Hause, wäre mein Weg vielleicht in völlig anderen Bahnen verlaufen.

Wie alle Jahre zuvor, wenn ich wieder an Bord musste, hat Hannelore für mich auch zu diesem Einsatz in der Antarktis noch einmal den „Seesack“ gepackt - in diesem Fall ist er aber eine Anzahl von vier Zarges-Expeditionskisten aus Aluminium. Diesmal erhielt ich ihren Segen für die sehr lange Trennung aber nur unter einer Bedingung: Ich habe ihr versprochen, beruflich sie und auch Mecklenburg niemals mehr zu verlassen.



Foto: Dietrich

### Bettina Bayer, Geophysikerin

```
#!/bin/auf/neumayer-f
# A 'Hello world, thats me' script, Jan.03
#++++++
```

```
set name = 'Bettina'
set surname = 'Bayer'
set slang = 'Swabian'
set soWhat = 'overwintering'
set toDo = 'physics'
set coll = 'der Dietrich'
set desire = 'kalten Füße'
```

echo "HELLO WORLD, THAT'S ME!  
Now I will proudly present you myself:  
My name is \$name \$surname, i schwätz  
perfäctlie \$slang and for the next \$soWhat  
period I am the woman doing passionately  
everything for \$toDo of the earth in the  
ice paradise. Together with my colleague  
\$coll, who has also \$slang roots, I'll  
manage the geophysical observatory. Mein  
Wunsch für unser Team: Keine \$desire!"



Foto: Michael Rampf

### Johannes Käsböhrer, Luftchemiker

Der Luftchemiker auf Neumayer ist eine seltene Spezies, denn so richtig studieren kann man diesen Berufszweig nirgendwo in Deutschland. Wie bei vielen „Polarforschern“ begann auch mein Weg in die Antarktis weit davon entfernt - Schule, Abitur und Zivildienst, danach ein Studium der Chemie in Ulm.

Zum Hauptstudium wechselte ich an die Universität Jena, wo ich mit einer Diplomarbeit zur Untersuchung katalytischer Keramiken mein Studium abschloss. Es folgten weitere vier Jahre als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Technische Chemie, in denen ich mich einerseits mit der Herstellung dünner keramischer Schichten, andererseits mit Untersuchungen zur Bildung von Ammoniak aus Stickstoff unter Bedingungen, wie sie in der Frühzeit unserer Erde vorherrschten, beschäftigte. Ein halbes Jahr später mit der Promotion in der Tasche war die Zeit reif für den Sprung in die große weite Welt.

Der geneigte Leser hat sicherlich schon festgestellt, dass das alles nichts mit Luftchemie zu tun hat. Ich auch! Trotzdem hatte ich mich Ende 2001, ohne mir die geringsten Chancen auszurechnen, am Alfred-Wegener-Institut in Bremerhaven für diese Stelle beworben.

Was letzten Endes den Ausschlag dafür gegeben hat, dass ich hier und heute auf dem phantastischen Ekströmschelfeis stehe weiss ich nicht. Zu Gute kam mir sicherlich die während meiner Ausbildung erworbene Vielseitigkeit. Fernab jeglicher Ersatzteillieferungen und Kundendienste wird es in der folgenden Überwinterung meine Aufgabe sein, das Spurenstoffobservatorium, kurz genannt die Spuso\*, am Leben zu erhalten und kontinuierlich Proben und Daten über den Zustand der Atmosphäre an Neumayer zu sammeln. Details dazu später, der Winter ist hier lang und finster.

\* Jaja, der Artikel stimmt nicht; aber so heisst es nun mal: das Spurenstoffobservatorium - die Spuso. Fragen Sie mich nicht warum, ich bin auch neu hier!



Foto: Alexander Guntz

**Mike Hänle, Koch**

Hallo, ich bin Mike, der Koch der 23. Überwinterung. Aus dem sächsischen Dittmannsdorf bei Freiberg stammend, verschlug es mich durch meine Liebe zur See schon vor einigen Jahren nach Rostock. Von da aus hatte ich das Glück, auf der seit 20 Jahren ersten in Deutschland gebauten Bohrplattform zu arbeiten, die ihre Erprobungsfahrten vor Norwegen absolvierte. Danach wechselte ich in den Fährbetrieb zwischen Rostock und Finnland, bis ich das außergewöhnliche und interessante Angebot bekam, für 15 Monate eine Überwinterungsmannschaft in der Antarktis zu verpflegen.



Foto: Bernd

**Ina Weber, Meteorologie-Technikerin**

Auch ich gehöre zum 10-köpfigen Überwinterungsteam. Ich bin Ina. Meine Heimat liegt im schönen Sachsen. Vier Jahre habe ich dann in Zittau verbracht, wo ich an der dortigen Hochschule studierte. Wahlweise bin ich nun aber nach München gezogen. Aber selbst dies war mir noch nicht südlich genug. An der Neumayer Station werde ich vorrangig dafür sorgen, dass die Ozonsonden ihren Weg in die Atmosphäre finden, und Bernd im Meteorologischen Observatorium unterstützen.



Foto: Ralf Brauner

**Bernd Konantz, Meteorologe**

Gestatten, Bernd Konantz. Mit meiner Kollegin Ina werde ich für den Zeitraum der Überwinterung das meteorologische Observatorium betreuen. Während dieser Überwinterung wird das Meteo-Team also aus zwei Personen bestehen. Warum? Nun, davon wird in einer der nächsten Ausgaben die Rede sein.

Nach dem Meteorologiestudium in Karlsruhe verstärke ich nun mit Bettina die Schwäbischfraktion dieser Überwinterungsgruppe. Aufgewachsen und wohnhaft in Oberndorf-Bochingen am Neckar (Koordinaten 48° 18' 03" N, 8° 37' 22" O) habe ich von unserer Üwi-Gruppe die kürzeste Anreise in die Antarktis hinter mich gebracht.

Da die Umgebung der Neumayerstation zum Ski fahren oder Skitourengehen zu flach ist, werde ich als ausgleichenden Sport wohl Langlauf oder Jogging betreiben.



Foto: Ralf Brauner

**Dietrich Lange, Geophysiker**

Wer bin ich?

Diese Frage haben sich auch schon Philosophen vor 2000 Jahren gestellt, an deren Namen ich mich nicht auf Anhieb erinnern kann.

Also: Ich heiße Dietrich Lange und bin Geophysiker. Meine offizielle Meldeadres-

se lautet Berlin, meine Wahlheimat. Die letzten Jahre studierte ich dort Geophysik und Geologie.

Hier auf Neumayer betreuen Bettina und ich zusammen die Geophysik. Neumayer ist für mich die ideale Kombination aus einer Reise, Geophysik und „Rumcomputern“. Das sind die drei Dinge, mit denen ich mich die letzten Jahre hauptsächlich beschäftigt habe, und Neumayer verbindet diese Dinge für mich auf sehr attraktive Weise.

Ansonsten spiele ich gerne Go, klettere auf einer Computertastatur und lese ab und an mit Freude ein schönes Buch. Maultaschen gehören zu einer meiner Lieblingsspeisen. Wie man an dieser Speise erkennen kann, habe ich lange Zeit im Schwabenland gelebt, und zwar in Ulm. Danach folgten, unterbrochen von einigen Auslandsaufenthalten, Studien in Göttingen und Berlin.



Foto: Ulf

**Ulf Müller, Elektriker**

Es gibt wohl nichts Schlimmeres, als über sich selbst zu schreiben. Zumindest für mich. Entweder untertreibt man maßlos oder steht als scheinbar eitler Sack, bar jeder objektiven Selbsteinschätzung, da. Auf meiner persönlichen Schreib-Unbeliebtheits-Skala liefert sich dieses Thema mit Urlaubspostkarten ein Kopf-an-Kopf-Rennen um den Spitzenplatz. Die Sache mit den Postkarten ist nun für das nächste Jahr erst einmal aus der Welt, womit wir auch schon beim eigentlichen Grund für meine Überwinterung sind. Ansonsten wäre noch zu sagen, dass der statistische Zenit meines Lebens schon greifbar nah ist und ich in den zurückliegenden Jahren so einiges gemacht habe. Unter anderem in Kraftwerken gearbeitet, was mich für meine jetzige Tätigkeit, die wohl keiner Erklärung bedarf, qualifiziert. Da ich auch schon als Journalist meine Brötchen verdient habe, wurde ich von meinen Mitwis zum ehrenamtlichen Redaktionsleiter des **atkaXpress** ernannt. Lobhudeleien für unsere gelungene Zeitschrift nehme ich wohlwollend zur Kenntnis.

# Hilfseinsatz auf hoher See

Überfahrt auf der Fedorov: Treibstoff für die Oldendorff und ruhiges Bordleben

**Die Antarktis macht es ihren Er-oberern nicht leicht. Unnahbar verschanzt sich die stolze Schönheit hinter Stürmen und haushohen Wellen. Viele der frühen Expeditionen erlitten schon bei der Anreise Schiffbruch. So riskant ist es zwar heute nicht mehr, ein Erlebnis aber allemal.**

Nach einem kurzen Aufenthalt in Kapstadt fuhren wir – acht von zehn Mitgliedern der Überwinterungsgruppe 2003 – am 6. Dezember voller Erwartungen mit dem russischen Eisbrecher Akademik Fedorov, der sich als rustikaler 20.000 PS starker Stahlkoloss erwies, Richtung Süden los. Schon bald lag das offene Meer vor uns. Für mich war es ein seltsames Gefühl, beim Auslaufen aus dem Hafen bei besten Wetterbedingungen den ehrwürdigen Tafelberg am Horizont langsam verschwinden zu sehen, wohl wissend, die kommenden 15 Monate bis März 2004 nur noch Eis und Schnee unter meinen Füßen zu haben. Die neuntägige Überfahrt von fast 4.400 Kilometern verlief durch die guten Wetterbedingungen ausgesprochen problemlos. Aufgrund der Erfahrungen unserer Vorgänger hatten wir uns alle auf eine schwerere Überfahrt eingestellt



Foto: Jo

**Bereit zum Auslaufen:** Die Akademik Fedorov im Hafen von Kapstadt

über den Horizont. Vereinzelt Robben verbrachten ihre Tage auf Eisschollen liegend, Sturmvoegel begleiteten uns weite Strecken, während die Nächte immer kürzer, und die Tage dafür immer länger wurden.

Das Bordleben verlief nach einem sehr geregelten Schema: vier Mahlzeiten am Tag versorgten uns mit mehr Kalorien,

als irgend jemand von uns jemals bei Spaziergängen an Deck hätte verbrauchen können. Die Kleiderordnung änderte sich fast täglich: während an den ersten Tagen noch Überwinterer in kurzen Hosen und im T-Shirt gesehen werden konnten, hielten kurze Zeit später Jeans und Sweatshirt Einzug, bis schließlich einige ihre gefütterten Tempex-Anzüge zum ersten Mal ausprobierten.

Abwechslung war

rar in diesen Tagen: die ersten Eisberge und Pinguine wurden noch enthusiastisch begrüßt und reichlich fotografiert. Nach kurzer Zeit ließ dieser Eifer nach, wir widmeten uns statt dessen den nachmittäglichen Filmvorführungen von DVD, mit englischer oder deutscher Tonspur, oder entschieden uns für ausführliche Besuche der Bordsauna oder des Tischtennisraums. Der fast tägliche Kontakt per Kurzwelle mit Volker, dem

Funker der Neumayer Station, hielt uns stets über die Neuigkeiten aus der Antarktis auf dem laufenden. Einige widmeten sich der Souvenirjagd: da wurden T-Shirts gegen Aufnäher und Anstecker gegen Briefumschläge mit Sonderstempel getauscht. Die Polarforschung produziert offensichtlich in vielen Ländern neben wissenschaftlichen Ergebnissen auch ein reichhaltiges Sortiment von Andenken.

Ein Höhepunkt der Überfahrt war die Betankung des deutschen Schiffes Magdalena Oldendorff auf offener See. Vor einem halben Jahr war das Versorgungsschiff auf der Rückfahrt nach Kapstadt im Packeis festgefroren. Erst am 9. Dezember wurde die Oldendorff mit einer Notmannschaft an Bord



Foto: Gernot Harimann

**Vom Eise befreit:** Die Magdalena Oldendorff geht nach der Treibstoffübergabe wieder auf Kurs Südafrika

und prophylaktisch ein Pflaster gegen Seekrankheit von unserem Uwe hinter das linke Ohr kleben lassen - es hat geholfen, oder aber der Glaube daran.

Nach 2.500 Kilometern sahen wir die ersten Pinguine auf ihren Eisschollen sitzen. Es ist mir unbegreiflich, wie diese Tiere mitten im Meer auf diesen Schollen überleben können. Ab und an tauchte ein Wal zwischen den Schollen auf und blies seine Wasserfontäne



Foto: Jo

**Mit voller Kraft:** Das leichte Treibeis ist für die Fedorov kein Problem



Foto: Jo

**Noch flugunfähig:** Zwei AN-2 Flugzeuge und ein Mi-8 Helikopter vor ihrer Montage auf dem Helideck der Fedorov

vom Eis wieder freigegeben. Da die Treibstoffvorräte der Oldendorff nicht mehr für die Rückfahrt nach Kapstadt ausgereicht hätten, legten wir am Vormittag des 11. Dezember längsseits an. Innerhalb weniger Stunden wurde der Treibstoff umbunkert, und die Fedorov nahm wieder Fahrt auf.

Von der russischen Besatzung sprach fast niemand englisch oder deutsch. Die zahlreichen russischsprachigen Durchsagen über das Bordlautsprecher-system vermochten nur wenige von uns sinnvoll zu interpretieren. Intensiver fiel dagegen die Kommunikation mit

war ein bewegender Anblick, das Schiff in die Bucht hineinfahren zu sehen. Die steil aufragende Schelfeiskante und die festgefrorenen Eisberge mit den Pinguinen trugen ihren Teil zu diesem Erlebnis bei. Nun sollte es aber noch mehrere Stunden dauern, bis sich der Eisbrecher auf das etwa zwei Meter dicke Eis hochschieben konnte. Zuerst mußte er sich eine gerade Kante brechen. An Bord befanden sich zwei Antonov-Flugzeuge innerhalb der Antarktis, die dann steuerbords abgeladen wurden. Danach wurden die Flügel montiert, und auf

dem Helideck bei dem Hubschrauber, der uns zu unserem neuen Zuhause bringen sollte, die Rotorblätter angeschraubt. Nachdem der Hubschrauber einen Probeflug absolviert hatte, wurden wir zu unserem neuen Zuhause „rübergewuppt“, wie manche hier zu sagen pflegt.

Von oben betrachtet sieht die Station aus wie eine Mondbasis

– jede Menge Container stehen in Reih und Glied abseits der zwei Treppentürme, welche die Eingänge zu unserer Station bilden. Unzählige Spuren der Fahrzeuge im Schnee verraten Bewegung und Dynamik. Unsere Vorgänger empfangen uns direkt am Hubschrauber. Nachdem das Gepäck ausgeladen war, blickten wir noch dem Helikopter hinterher. Einer herzlichen Begrüßung folgte eine Besichtigung der Station, die nun auch unser Wohnort für das nächste Jahr sein wird. Was uns wohl erwarten wird? Fortsetzung folgt!

□  
DIETRICH

Foto: Ulf

**Gelandet auf Neumayer:** Die neuen Überwinterer entladen die Mi-8

den anderen Fahrgästen aus: Wissenschaftler und Techniker aus Schweden, Finnland und Norwegen, die auf dem Weg zu ihren Forschungsstationen Wasa, Aboa und Troll waren. Sie interessierten sich sehr für unsere Projekte und berichteten auch bereitwillig von ihren Vorhaben.

In der Nacht vom 14. auf den 15. Dezember begegneten wir der Polarstern, die gerade auf dem Rückweg aus der Antarktis nach Kapstadt war und kurz zuvor am Nordanleger der Neumayer Station entladen wurde. Schließlich liefen wir nachts um drei in die Atka Bucht ein. Es

## Antarktisches Wörterbuch

In dieser Rubrik wollen wir Ihnen ohne Anspruch auf Vollständigkeit Begriffe aus unserer antarktischen Wahlheimat kurz erläutern.

### Luftspiegelung:



Foto: Ulf

**Tafeleisberg mit Dach:** Eine Luftspiegelung über der Atkabucht

Bei Luftspiegelungen handelt es sich um meteorologische-optische Erscheinungen. Diese sind auf starke bodennahe Abkühlungen oder Erwärmungen zurückzuführen. Die Lichtstrahlen werden abgelenkt und Gegenstände werden dabei am Horizont gespiegelt. Bei einer Luftspiegelung nach oben liegt die wärmere Luftschicht über der kalten (zum Beispiel über Wasser- oder Eisoberflächen). Liegt die kalte Luftschicht über der warmen, dann handelt es sich um eine Luftspiegelung nach unten.

Quelle: „Wetterkunde für alle“, Günter D. Roth

### Halo-Erscheinung um die Sonne:



Foto: Gernot Hartmann

**Aber Halo:** Auch dieses Wetterphänomen konnten wir im Januar beobachten.

Bei der Halo-Erscheinung handelt es sich ebenfalls um eine optische Erscheinung in der Atmosphäre. Es werden Ringe um die Sonne sichtbar, welche durch Brechung- und Beugung des Sonnenlichtes an Eiskristallen entstehen. Die Eiskristalle gehören wiederum zu schwacher, hoher Bewölkung (Cirruswolken).

# Nur Fliegen ist... anders

Kapstadt - Antarktis in sechs Stunden: Ein Erlebnis für alle Sinne

**Seit Jahren reisen die neuen Überwinterer per Schiff in die Antarktis. Doch auch auf dem eisigen Kontinent zieht die Moderne ein. Zusammen mit den Wissenschaftlern und Technikern der Kohnen Station und einigen Sommergästen jetteten Wolfgang und Ulf mal schnell vom südlichen Afrika zur russischen Station Novolazarevskaja. Die Tradition kam jedoch nicht zu kurz. Sie hat sogar einen Namen: IL-76.**

Nach drei erlebnisreichen Tagen in Kapstadt musste ich mich von dieser pulsierenden Weltmetropole mit ihrem markanten Tafelberg verabschieden.

Von hier sollte mich mein Weg in die Antarktis mit einem Aufenthalt auf der dortigen russischen Station Novolazarevskaja führen.

Ich traf mit den anderen Expeditionsteilnehmern für Neumayer und Kohnen kurz vor Mitternacht auf dem außerhalb von Kapstadt liegenden und schon menschenleeren Airport ein. Alle Imbissstände, Schalter und Boutiquen waren geschlossen



Foto: Wolfgang

**Einsteigen bitte:** Über eine schmale Gangway geht es an Bord.

– Langeweile und Müdigkeit breiteten sich auch in mir aus. Dann, gegen ein Uhr des 3. Dezember hieß es Einchecken.

Stolpernd und übermüdet ging es treppauf und treppab durch spärlich beleuchtete Hallen und Gänge des sich im Umbau befindlichen Flugplatzes.

Über ein außerhalb der offiziellen Terminals liegendes Gate betrat ich den Bus, der uns zur russischen IL 76 brachte.

Die Maschine lag fast im Dunkeln, nur die Signalstreifen auf der Kleidung des Flughafenpersonals leuchteten gespenstisch auf, wenn ein Lichtstrahl darauf traf. Drohend, mit etwas hängenden Flügeln, wie zum Absprung bereit, wartete das Ungetüm auf seine Endbeladung und auf mich.



Foto: Wolfgang

**Klassisch, robust, solide:** Die russische Crew hat im Cockpit der Iljuschin alles im Griff.

Fröstelnd, in der Kühle der Nacht, glitten meine Gedanken noch einmal zurück in die Heimat. Ich dachte an den Abschied von meiner Frau, meinen Freunden und von Mecklenburg. Mein Unterbewusstsein hatte mir wohl die Endgültigkeit meiner Entscheidung signalisiert, die Zivilisation für eine sehr lange Zeit zu verlassen und auf dem fremden, unfassbaren Kontinent Antarktis zu leben.

Mit meinen anderen Mitreisenden hangelte ich mich über eine schmale Gangway in den Bauch des Frachtflugzeuges. Mein erster Blick in das Innere des Vogels ließ meinen Atem stocken.

Stellen Sie sich vor, Sie betreten eine Röhre deren Wandung mit grobem Sacktuch, wie die Tür zum Sprechzimmer eines Arztes, abgepolstert ist. Von der Decke hängen die Flaggen verschiedener Nationen herab, die an ein Schiff erinnern, das zu einem hohen Feiertag über die Toppen geflaggt hat. An den Wänden sind ebenfalls Fahnen mit Logos verschiedener Firmen angeheftet.

Mein ungläubiger Blick fiel in den hinteren Teil des Rumpfes auf zwei grüne, original Dixie-Toiletten, die dort mit Ketten gesichert waren.

Immer noch, wie für Fallspringer und Soldaten einer Militärmaschine, waren alle Sitze gegenüberliegend an den Wänden angeordnet. Im vorderen Teil, vor einer Armaturentafel mit Manometern, Füllstandsanzeigen, Handgriffen und Hebeln, waren Getränke und Lebensmittel aufgestapelt. Es herrschte ein heilloses Chaos, bis jeder sein Gepäck und einen Platz ergattert hatte. Ich ließ die Sicherheitserläuterungen in einem mir unverständlichem Kauderwelsch aus Englisch und Russisch über mich ergehen. Die warmlaufenden Triebwerke erschwerten das Verständnis zusätzlich. Auch meine laxen Sprüche, Zeichen einer gewissen Unsicherheit, verstummten und mit mir warteten alle gebannt auf den Start.

Die Maschine rumpelte immer schnell-



Foto: Wolfgang

**Luxus pur:** Die Dixie-Toiletten (hinten) waren sogar mit Taschenlampe ausgerüstet.

ler werdend über die Piste. Das Motoredröhn steigerte sich fast bis zur Unerträglichkeit. Glücklicherweise waren an uns vorher Ohrstopfen ausgegeben worden. Sitzkissen mit Rückenteil hatte man leider vergessen! Nachdem die Iljuschin sicher vom Boden abgehoben hatte, lockerte sich die allgemeine Spannung.

Ich widmete mich jetzt wieder intensiv meiner Umgebung. An den Wänden fehlte teilweise die Verkleidung und ich konnte die darunterliegenden Kabel, Rohrleitungen und Seilzüge für die Steuerung erkennen. Unwillkürlich wurde ich an den Film mit Gert Fröbe „Die tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten“ erinnert. Dieser Einblick hinter die „Kulissen“ versetzte mich in tiefe Ehrfurcht vor dem Wunder der Technik. Bestärkt wurde ich darin noch, als ich später die Pilotenkanzel in Augenschein nahm. Aus der darunter liegenden Kanzel hatte man einen beeindruckenden Blick direkt in die Tiefe auf das Meer. Es fehlte nur noch der Navigator, um das Bild abzurunden. Beruflich habe ich schon so manches Kuriosum gesehen, dies war der Höhepunkt.

Nach einigen Stunden Flug konnte ich nicht mehr sitzen. Meine Beine und der Hintern schiefen ein, ich aber nicht. Die Sitze waren wohl nur für die Kämpfer der Roten Armee konzipiert, aber nicht für den angehenden Stationsingenieur der Neumayer Station.



**Anreiserouten:** Per Schiff bzw. Flugzeug zum weissen Kontinent



Foto: Wolfgang

**Unendliche Weiten:** Die IL-76 kurz nach der Landung auf der Piste von Novolazarevskaja.

Filme über die Antarktis und die neuesten Flugdaten wurden über ein Laptop auf eine extra dafür aufgestellte Leinwand projiziert. Ein Liegen am Boden und etwas Einduseln war auf meinem Sitzplatz nicht möglich. Andere im hinteren Bereich hatten es sich richtig gemütlich gemacht. Ab und zu regelte der Bordmechaniker die Lufttemperatur im Flugzeug per Hand nach. Entweder war es eisigkalt, oder der Schweiß perlte mir den Rücken herunter. Der Verzehr

von Sandwiches und Getränken ließ mich auch diese sechs Stunden Flug überstehen. Kurz vor der Landung herrschte plötzlich wieder dieses völlige Durcheinander. Jeder wühlte in seinem Gepäck herum, denn es musste die die Antarktisausrüstung angelegt werden. Der Temperaturunterschied zwischen Kapstadt mit plus 28 Grad und Novolazarevskaja mit minus 11 Grad betrug demzufolge 39 (in Worten neununddreißig!) Grad Celsius. Also hieß es raus aus den Sommerklamotten und hinein in die lange Unterwäsche, den dicken Rollkragenpullover, den roten Tempex-Overall, die Wollsocken und die gefütterten Lederstiefel. Nicht zu vergessen die plumpen, dick gefütterten Lederhandschuhe.

Um das Chaos zu vervollständigen, filmten die mitreisenden Kameralaute professionell aus jeder Einstellung und Lage diese Kostümierung.

Noch im Landeanflug startete die sich vornüber neigende Maschine mehrmals über der Landebahn mit aufheulenden Triebwerken durch. Währenddessen versuchten drei Mann des Bordpersonals, unter Aufbietung aller ihrer körperlichen Kräfte, die langsam verrutschende Fracht zu halten. Ich bewunderte diesen Optimismus.

Eine leichte Beklemmung legte sich auf alle Gemüter. Im Nachhinein erfuhr ich, dass der Pilot vor der Landung lediglich den Zustand der Piste aus Schnee begutachtet hatte. Sanft rollte das Flugzeug bis zum Stillstand aus.

Wie rote Termiten krabbelten wir aus dem Bauch der „Iljuschin 76“ und erstmalig setzte ich meinen Fuß auf Antarktika. Ein eisiger Wind blies mir stechend ins Gesicht und eine gleißende Helle umgab mich. Soweit das Auge reichte, bis zum Horizont eine weiße Ebene, nur unterbrochen durch einige entfernte Blechhütten des russischen Bodenpersonals. Ohne meine stark getönte Sonnenbrille aus der Ausrüstung hätte ich nichts erkennen können.

Unglücklicherweise ließ ich einen Handschuh fallen, der sofort vom starken Wind erfasst und weggetragen wurde. Nach etlichen Metern erreichte ich ihn wieder, aber die neue Freundin Antarktika hatte mich bis dahin eiskalt schmerzhaft in die bloße Hand gebissen.

Somit war unser Verhältnis von Anfang an klargestellt: ständige Aufmerksamkeit und Respekt. Zwei Bedingungen, die für den Fortbestand dieser Partnerschaft entscheidend sein werden. □

# Felsiges Eiland im Eis

Die russische Station Novolazarevskaja liegt in einer antarktischen Rarität

**Hab ich nun Glück oder Pech gehabt? Mit einem Schiff über den südlichen Polarkreis zu dampfen, noch dazu bei turmhohen Wellen (wenn man den abenteuerlichen Erzählungen verschiedener Antarktisfahrer trauen kann), wäre schon reizvoll gewesen. Entspannt an der Reling stehen und im Laufe der Tage allmählich von Cuba Libre zu Grog überwechseln. So zumindest meine Vorstellung von dieser Art der Anreise.**

Doch im nachhinein betrachtet hatte die schnelle Variante per Flugzeug einige wesentliche Vorteile. Zum einen den Flug an sich. Vom Sicherheitspersonal auf dem menschenleeren Flughafen in Kapstadt zum Hinterausgang begleitet, in ein Flugzeug zu steigen, das auf keiner Abflugtafel angezeigt wird: Das hat schon was. Und nirgendwo gibt es so viel Beinfreiheit wie in einer IL 76 Transportmaschine. Und so viel Improvisationstalent. Und solche Technik. Von diesem robusten Luftgefährt könnte man nun mit Fug und Recht auch ein robustes Flugverhalten erwarten. Weit gefehlt. Unmerklich, so als ob sie nur träge darauf wartete, bis sich die Erde unter ihren Rädern davondreht, hob die IL 76 vom Boden ab. Während des Fluges ließ sich nicht die kleinste Turbulenz in



Foto: Ulf

**Schwerter zu Pflugscharen:** In der Antarktis können Panzer auch mal sinnvolle Aufgaben erfüllen.

unserer Nähe sehen und zur Landung mussten weder die Tische hochgeklappt noch die Lehnen senkrecht gestellt werden. Beides wäre aber auch nicht möglich gewesen. Das Aufsetzen auf der Piste der russischen Station Novolazarevskaja, im antarktischen Jargon kurz Novo, war schließlich genauso sanft wie der Start. Zum ersten Mal in meinem Leben applaudierte ich dem Piloten für seine Leistung.



Foto: Ulf

**Im Schatten des Eises:** Die in der Schirmacher Oase liegende russische Station Novolazarevskaja.

Für den Weiterflug standen schon die Polarflugzeuge des AWI bereit. Da die beiden Dornier lediglich vier Personen oder Fracht transportieren können, mußte ein Großteil von uns einen mehrtägigen

Zwischenstopp auf Novo einlegen. Das Ausstauen der Maschine nahm noch mehrere Stunden in Anspruch und danach ging es zur 45 Minuten entfernten Station – 45 Minuten Fahrt im altbewährten russischen Panzer. Da die Fenster lediglich den Blick auf ein kleines Stück Himmel zuließen, beschränkten sich die Eindrücke der Fahrt im Wesentlichen auf die Inneneinrichtung des massiven Transportmittels und seiner Fahrgeräusche. Die allerdings waren

sehr präsent. Obwohl ich es nicht für möglich gehalten hätte, stieg nach einer Weile der Lärmpegel noch einmal kräftig an – wir hatten das Schelfeis verlassen und fuhren über Stein und Geröll. Novo befindet sich in einer so genannten Oase. Mit der gängigen Vorstellung von Oasen haben die antarktischen Pendant allerdings wenig gemein. Während fast der gesamte Kontinent mit Wasser in

Form von Schnee und Eis bedeckt ist, sind die Oasen hier kleine, karge und wasserarme Inseln aus Fels.

Die Schirmacher-Oase, in der neben Novo auch die indische Station Maitri liegt, ist eng mit der deutschen Antarktisforschung verknüpft. Benannt wurde sie nach dem Flugkapitän Richardheinrich Schirmacher. 1939 entdeckte Schirmacher die Oase mit seinem Flugboot Boreas, übrigens ebenfalls eine Dornier, während der deutschen Schwabenland-Expedition. Knapp einen Kilometer von Novo entfernt errichtete die DDR 1976 eine eigene Forschungsbasis in der heute weit verbreiteten Containerbauweise. Die Station erhielt später den Namen Georg Forster, nach einem Teilnehmer der Cook-Expedition

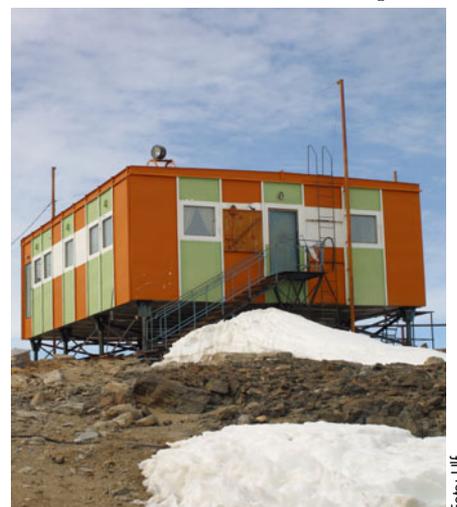


Foto: Ulf

**Zimmer mit Aussicht:** Wohnbaracke auf Novo.

von 1773. Die Forster Station wurde 1995 abgebaut.

Vor allem für einen Antarktisneuling ist der Anblick der Oase eher unspektakulär – ein Steinbruch von einigen Quadratkilometer Ausdehnung. Doch schon auf dem zweiten Blick wird man von dem Panorama gefangen. Auf der einen Seite türmt sich das Inlandeis mehr als hundert Meter hoch über die Oase, auf der anderen kündigt das Schelfeis vom relativ nahen Meer. Es erscheint absurd, dass das Eis nach seinem tausende Kilometer langen Weg durch die Antarktis gerade um dieses Fleckchen kargen Fels einen großen Bogen macht.

Doch die Bedeutung eines banalen graubraunen Steines wurde mir auch zu diesem Zeitpunkt noch nicht klar. Erst nach einigen Wochen oder Monaten, umgeben von strahlendem Weiß, wird ein Stein zu etwas ganz Besonderem und als kleine Reliquie in der Hosentasche herumgetragen oder auf dem Schreibtisch deponiert.

Wie das ewige Eis die Oase einschließt, scheint es auch die Zeit auf Novo eingefroren zu haben. Ich fühlte mich in die Frühzeiten der Polarforschung zurückversetzt: Männer mit wettergegerbten Gesichtern und beeindruckenden Bärten, die sich in einer spartanisch eingerichteten Messe die Zeit mit einem Schachspiel



Foto: Ulf

**Die Messe:** Hinter diesen Wänden verbergen sich Borschtsch und ein Schachbrett.

vertreiben. Obwohl sich die Besatzung redlich mühte, war der Station doch die finanzielle Situation von Mütterchen Russland anzusehen.

Wie es das ungeschriebene antarktische Höflichkeitsprotokoll und die eigene Neugier gebieten, statteten wir auch der benachbarten Station Maitri nach vorheriger Anmeldung einen Besuch ab. Nach einem vier Kilometer langen Fußmarsch wurden

wir von den indischen Überwinterern mit einer Freundlichkeit empfangen, die jedem Klischee entspricht. Zu Tee und Knabbergebäck, das wie Vogelfutter aussah und höllisch scharf schmeckte, tauschten wir Namen, Funktionen sowie Höflichkeiten und nach einem kurzen Stationsrundgang und etwas längerem Fototermin ging es wieder zurück nach Novo.

Auf ausgedehnten Spaziergängen lernte ich so ziemlich jeden Stein der Oase kennen und in den Nächten die erste große antarktische Herausforderung: Den Polartag. Klingt relativ harmlos, wenn aber um Mitternacht die Sonne mit voller Kraft durch das gardinenlose Fenster ins Auge scheint, ist es Schluß mit lustig. Fehlende Aufgaben und Duschen ließen

mir die Zeit dann doch etwas lang werden, und so war ich froh, als nach drei Tagen unser Weiterflug auf dem Plan stand.

Mit der Polar 2 ging es schließlich zur End-Station Neumayer. Auch hier erwartete mich wieder eine Überraschung: Die mittlerweile zehn Jahre alte Station ist wesentlich geräumiger und sieht neuwertiger aus, als ich mir das vorgestellt hatte. Mag sein, dass mein Aufenthalt auf Novo meine Objektivität etwas beeinflusste. Für mich stand zumindest schnell fest: Hier lässt es sich gut überwintern. □

Ulf



Foto: Ulf

**Bitte recht freundlich:** Besuch der indischen Station Maitri.

## Glossar

### Schwabenland-Expedition

Im Sommer 1938 begannen die Vorbereitungen für die letzte deutsche Antarktisexpedition vor dem 2. Weltkrieg. Neben wissenschaftlichen Forschungen standen vor allem wirtschaftliche und politische Interessen im Mittelpunkt. Die Expedition sollte Walfanggebiete erkunden und territoriale Ansprüche sichern. Die Schwabenland, ein schwimmender Flugzeugstützpunkt, wurde in sechs Wochen zum Expeditionsschiff umgebaut und stach am 17. Dezember 1938 von Hamburg aus in See. Mit an Bord waren die beiden Flugboote Boreas und Passat. Diese Flugzeuge starteten mit Hilfe eines Katapults, landeten im Wasser und wurden mit einem Kran wieder an Bord gehievt. Bei 4° 15' W und 69° 10' S startete am 20. Januar 1939 die Boreas zu einem ersten Fotoflug nach Süden. Bis zum 6. Februar wurden 11.600 Luftaufnahmen von einem 350.000 Quadratkilometer großen Gebiet gemacht, das dem Namen Neuschwabenland bekam. Diese Region ist ein Teil des heutigen Dronning Maud Land, in dem auch die Neumayer Station liegt.

# Das Boot mit dem Brot ist da

Shopping auf antarktisch: Einmal im Jahr, aber dann gleich tonnenweise

**Wie groß muss ein Einkaufswagen sein, wenn der Supermarkt nur einmal im Jahr geöffnet hat? Bei uns ist er 118 Meter lang, unbeladen mehr als 17.000 Tonnen schwer und hat 20.000 PS. Die Polarstern versorgt nicht nur die Neumayer Station mit Lebensmitteln, Ersatzteilen und Treibstoff, sondern hatte auch dieses Jahr wieder Ausrüstung für die Sommerkampagne und die Kohnen Station an Bord.**

Nur wenige Tage nach unserer Ankunft auf Neumayer stand schon das nächste Großereignis ins Haus – die Ankunft der Polarstern. Da die Eisverhältnisse günstig waren, erreichte unser Versorgungsschiff einige Tage früher als geplant die Atkabucht. Für die Technik bedeutete das jede Menge Arbeit: Die Rückfracht musste eingestaut, Container und Tanks vorbereitet und Schlittenzüge zusammengestellt werden. Und dann die Frage, wo legt die Polarstern an? In der Bucht oder am Nordanleger? Zugegeben, mir war zu diesem Zeitpunkt die Bedeutung dieser Frage noch nicht ganz klar.

Am 12. Dezember kam dann die Mitteilung von der Polarstern, dass ein Einlau-



Foto: Ulf

**Lautstarkes Geflatter:** Ein Hubschrauber setzt auf dem Helideck der Polarstern zur Landung an.

fen in die Bucht nicht möglich sei. Damit war klar, die Entladung erfolgt am Nordanleger. Die Vorbereitungen auf der Station gingen noch bis tief in die Nacht und am Freitag, dem 13. Dezember, war um

fünf Uhr Wecken angesagt. Nach kurzem Frühstück brach unser Konvoi von acht Pisten-Bullys auf.

Jetzt wurde mir auch schmerzhaft der wesentliche Nachteil des Nordanlegers



Foto: Ulf

**Schwerstarbeit:** Der Drehkran der Polarstern lädt Stahlträger auf einen Lastschlitten.



Foto: Wolfgang

**Tschüß, bis nächstes Jahr:** Die Entlademannschaft winkt der abfahrenden Polarstern...

bewusst: Die Fahrzeit von der Station ist doppelt so lang, rund zwei Stunden. Am Winterlager wurden die vorbereiteten Schlittenzüge angehängt, und gegen acht Uhr erreichten wir die Polarstern. Dort wartete man schon auf uns, und nach kurzer Begrüßung begann die Entladung. Container, Pisten-Bullys, Ski-dooos wurden vom Bordkran am Vorschiff auf bereitgestellte Schlitten oder auf der Eiskante abgesetzt, während am Heck über eine Schlauchleitung unsere Tanks befüllt wurden.

Nicht nur auf dem Schiff und der Eiskante herrschte eifrige Betriebsamkeit, auch in der Luft war viel Verkehr. Pausenlos knat-

## Was man so alles braucht

Auszüge der Lieferliste:

30 Container & 9 Containerschlitten  
 4,5 Tonnen Lebensmittel  
 15000 Liter Getränke  
 2 Pisten-Bullys  
 11 Skidoos  
 153.000 Liter Arctic Diesel  
 108.000 Liter Flugzeugtreibstoff JP 8  
 1.200 Liter Hydrauliköl  
 1 Flugzeugturbine  
 reichlich 8 Tonnen Stahlteile  
 11 Kilometer Kabel  
 6 Kilometer Rohrleitungen  
 80 Schlauchschellen  
 1 WIG-Schweißgerät  
 2 Schlosserhammer á 1000 g  
 150 Leuchtstofflampen  
 470 Radiosonden  
 120 Gasflaschen Helium für Wetterballone  
 2000 Einweghandschuhe  
 50 kg Putzlappen  
 8 Topflappen  
 15 Handfeger  
 30 Rollen Tesafilm  
 1 Holzbottich für die Sauna  
 40 Tischtennisbälle



Foto: Wolfgang

...und vom Peildeck des Forschungsschiffes wird der Abschiedsgruß erwidert.

terten die beiden Helikopter der Polarstern über unseren Köpfen und brachten Wissenschaftler zur Neumayer Station und auf dem Rückweg Besucher zum Schiff. Trotz des relativ ruhigen Wetters wurde es mit der Zeit doch etwas kühl, und so war das Zeichen zur Mittagspause sehr willkommen. Bot sie doch nicht nur Gelegenheit zum Aufwärmen auf der Polarstern, sondern auch zum interessanten Schiffsrundgang und natürlich zum Test der, wie sich zeigte, ausgezeichneten Bordküche.

Gegen 20 Uhr war der erste Entladetag beendet, und unser Konvoi machte sich wieder auf den Rückweg Richtung Neumayer Station. Diesmal mit vollen Schlitten im Schlepp. Hier angekommen nahm die Nachbereitung noch einige Zeit in Anspruch, und so fiel ich weit nach Mitternacht reichlich erschöpft ins Bett. Wenige Augenblicke später, kurz nach fünf Uhr, war die Nacht vorbei, und wir

nahmen nach dem Frühstück wieder Kurs auf dem Nordanleger.

Dieser Tag brachte mir gleich zwei neue Erfahrungen. Zum einen ist ein ordentlicher Frost wesentlich besser als Temperaturen an die null Grad. Dann wird der Schnee nämlich feucht und nach einer Weile sind auch gut gefettete Stiefel durchgeweicht und die Füße nass und kalt.

Zum anderen hatte ich am Pisten-Bully das erste Mal einen vollen Tankcontainer im Schlepp. Selbst mit 240 PS ist es nicht so einfach, die rund 25 Tonnen in Bewegung zu setzen. So ungefähr muss sein, wenn man mit einem Trabi einen ausgewachsenen Wohnanhänger (Marke: Fliegender Holländer) ohne Räder zieht.

Am späten Nachmittag war die Entladung schließlich abgeschlossen, und nach der traditionellen Punschparty auf dem Eis stach die Polarstern gegen 20 Uhr wieder in See. Vor ihr lag ein mehrwöchiges Forschungsprogramm im südlichen

Polarmeer und danach die Rückfahrt nach Bremerhaven mit Zwischenstopp in Kapstadt.

Und auch für uns war die Arbeit noch nicht beendet. Die beladenen Schlitten mussten noch zum Winterlager oder zur Station gebracht werden. In den folgenden Tagen wurden die für die Kohnen Station bestimmten Container und Treibstofftanks für die Traverse zusammengestellt, und parallel dazu begann das Ausstauen der Frachtcontainer.

Für die Zargeskisten von uns Neu-Üwis musste sich ein Platz in der schon gut gefüllten Station finden, die gelieferten Ersatzteile erfasst, mit der Bestellung verglichen und einsortiert werden und schließlich erforderte es noch einmal zwei Tage und die Mithilfe aller Stationsbewohner, die frischen und tiefgefrorenen Lebensmittel in die Kühlcontainer der Station umzuladen. □

# Das Wetter im Januar



Foto: Jo

**Im Monat Januar war das Wetter an der Neumayer Station sehr stabil.** Die Frontalzone bzw. die Polarfront lag weit im Norden, so daß die Tiefdruckgebiete in großer Entfernung an Neumayer vorbeizogen. Bei allgemein schwachen Winden hatten wir an Neumayer ungewöhnlich gutes Wetter, wie insbesondere aus den Sonnenstunden ersichtlich ist.

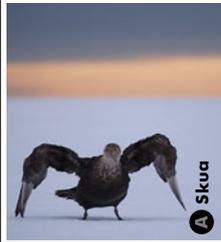
Tag	Stationsdruck	Tagesmittel.	Tagesmax.	Tagesmin.	Sonnenstunden	Maximalböe
1	983,1 hPa	-4,2 °C	-1,6 °C	-7,8 °C	2,4 h	11,2 m/s
2	983,5 hPa	-3,3 °C	-1,6 °C	-5,1 °C	0,1 h	15,3 m/s
3	988,2 hPa	-3,2 °C	-1,1 °C	-8,1 °C	6,0 h	11,5 m/s
4	993,8 hPa	-5,3 °C	-1,7 °C	-10,6 °C	24,0 h	10,9 m/s
5	991,8 hPa	-6,6 °C	-2,0 °C	-12,5 °C	23,9 h	5,0 m/s
6	995,5 hPa	-6,7 °C	-3,4 °C	-11,9 °C	17,8 h	9,1 m/s
7	999,9 hPa	-6,7 °C	-2,1 °C	-13,8 °C	22,0 h	8,1 m/s
8	997,2 hPa	-6,5 °C	-2,6 °C	-9,0 °C	12,6 h	9,3 m/s
9	994,0 hPa	-7,4 °C	-1,1 °C	-13,4 °C	16,9 h	8,9 m/s
10	992,7 hPa	-5,5 °C	-3,7 °C	-7,9 °C	0,0 h	9,4 m/s
11	994,7 hPa	-4,2 °C	-3,1 °C	-5,9 °C	1,1 h	11,7 m/s
12	999,5 hPa	-4,3 °C	-0,8 °C	-8,2 °C	18,9 h	7,5 m/s
13	996,3 hPa	-7,0 °C	-2,6 °C	-11,6 °C	21,8 h	10,4 m/s
14	986,4 hPa	-5,7 °C	-1,8 °C	-10,3 °C	22,7 h	10,7 m/s
15	995,1 hPa	-5,9 °C	-3,2 °C	-10,9 °C	9,5 h	10,4 m/s
16	996,9 hPa	-4,7 °C	0,7 °C	-13,1 °C	15,3 h	7,2 m/s
17	994,9 hPa	-4,0 °C	0,4 °C	-10,0 °C	20,2 h	6,7 m/s
18	998,9 hPa	-3,3 °C	-0,3 °C	-8,8 °C	19,8 h	4,5 m/s
19	1005,0 hPa	-4,7 °C	-0,6 °C	-9,8 °C	20,5 h	4,0 m/s
20	1002,4 hPa	-5,9 °C	-1,3 °C	-11,1 °C	23,9 h	4,4 m/s
21	995,5 hPa	-6,8 °C	-2,9 °C	-12,3 °C	7,5 h	5,8 m/s
22	987,5 hPa	-6,6 °C	-4,1 °C	-9,8 °C	14,5 h	8,3 m/s
23	992,8 hPa	-4,3 °C	-0,7 °C	-10,4 °C	13,8 h	7,2 m/s
24	991,3 hPa	-5,9 °C	-0,2 °C	-11,5 °C	20,7 h	6,6 m/s
25	989,8 hPa	-8,3 °C	-3,8 °C	-13,6 °C	22,6 h	6,0 m/s
26	990,3 hPa	-4,9 °C	-1,8 °C	-9,5 °C	5,9 h	6,8 m/s
27	989,5 hPa	-7,7 °C	-3,5 °C	-11,9 °C	22,5 h	12,2 m/s
28	981,9 hPa	-7,6 °C	-3,7 °C	-10,8 °C	19,6 h	12,7 m/s
29	980,8 hPa	-6,8 °C	-3,0 °C	-10,7 °C	15,7 h	10,3 m/s
30	978,9 hPa	-5,0 °C	-3,6 °C	-8,7 °C	5,3 h	11,6 m/s
31	977,6 hPa	-5,5 °C	-4,0 °C	-9,7 °C	4,6 h	7,6 m/s

# Spuren zum Glück

Cooler Rätsel mit exklusiven Preisen für unsere Leser

Die Lektüre des **atkaXpress** ist für jeden Leser ein Gewinn, und ab sofort können Sie mit dem **atkaXpress** auch wertvolle Preise gewinnen! Im Laufe des Jahres 2003 stellen wir Ihnen zwölf Fragen rund um die Neumayer Station und die Antarktis. Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir jeden Monat ein T-Shirt der 23. Überwinterungsmannschaft mit dem offiziellen Logo. Zusätzlich kommt jede korrekte Antwort in die große Lostrommel, aus der wir den Gewinner des Hauptpreises ziehen.

Wer uns also treu bleibt und jeden Monat mitmacht, hat am Ende des Jahres gleich die zwölffache Chance, einen echten Tempex-Polaranzug zu gewinnen, mit dem Sie in Deutschland garantiert Aufsehen erregen werden! Einsendeschluß ist jeweils der 7. des Monats, für das Quiz im **atkaXpress** Januar 2003 also der 7. März 2003. Einsendungen erbitten wir ausschließlich per



A Skua



B Kaiserpinguin



C Adellepinguin

eMail an [neumayer@awi-bremerhaven.de](mailto:neumayer@awi-bremerhaven.de). Der Name des Gewinners wird jeweils im Folgemonat im **atkaXpress** veröffentlicht, und den Gewinner des Tempex präsentieren wir in der Ausgabe Januar 2004! Zum Einstieg präsentieren wir Ihnen ein Bilderrätsel. Schauen Sie sich das Photo genau an, und beantworten Sie uns folgende Frage: Welcher der drei Kandidaten hinterlässt obige Spur?

## IMPRESSUM

Der **atkaXpress** wird herausgegeben von der Stiftung Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung.

### Redaktion:

Bernd Konantz  
Bettina Bayer  
Dietrich Lange  
Felix Riess  
Ina Weber  
Johannes Käßbohrer  
Mike Hänle  
Ulf Müller  
Uwe Kapiéske  
Wolfgang Ramson

### Verantwortlich:

Dr. Gert König-Langlo

Die Verwertung aller in dieser Publikation enthaltenen Abbildungen und Texte (auch auszugsweise) bedarf der schriftlichen Zustimmung der Redaktion.

Wir behalten uns vor, Leserbriefe (eMails) auch gekürzt zu veröffentlichen. Bitte teilen Sie uns mit, wenn Sie mit einer Veröffentlichung nicht einverstanden sind.

### eMail:

[neumayer@awi-bremerhaven.de](mailto:neumayer@awi-bremerhaven.de)

Der **atkaXpress** erscheint jeden 10. des Folgemonats. Änderungen des Erscheinungsdatums aus technischen Gründen vorbehalten.



Foto: Ulf

**Wir sind nicht allein:** Von ihrer Neugier getrieben, besuchen uns die Adellepinguine öfters an der Station.