



Eisbrecher, Tankschiff im arktischen Meer
Den weißen Fleck der Seefahrt erobern

MAXIM SHAMENSKI / SOWKONFLOT

SCHIFFFAHRT

Panamakanal am Nordpol

Das schwindende Arktis-Eis gibt neue Seerouten nach Asien frei. Diesen Sommer herrschte bereits reger Verkehr. Eine neue Klasse von Schiffen entsteht.

Sie hatten mit Packeis gerechnet, mit Eisbergen und Stürmen. Ein russischer Eisbrecher sollte den Frachter „MV Nordic Barents“ vor den Gewalten des arktischen Ozeans schützen.

Am Ende trieben nur zweimal ein paar lose Eisschollen vorbei. „Der Atomeisbrecher diente mehr der Dekoration“, berichtet Felix Tschudi, der Reeder des mit Eisenerz beladenen Frachters. In dieser Woche wird das Schiff nach einer 5700 Kilometer langen Passage durchs Eismeer im chinesischen Lianyungang einlaufen. „Und wir mussten keinmal anhalten“, sagt Tschudi zufrieden.

Teils mit viel Hoffnung, teils mit Argwohn haben Reeder, Politiker und Umweltschützer verfolgt, wie weit sich das Meereis in diesem Jahr Richtung Nordpol zurückgezogen hat. Stellt das Schrumpfen der Eiskappe schon bald die globalen Schiffrouten auf den Kopf?

Vor wenigen Wochen hatte bereits der russische Tanker „Baltika“ 70 000 Tonnen Gaskondensat vom russischen Murmansk durch die Arktis ins chinesische Ningbo geschippert, ebenfalls ohne Probleme. Der Transport über die Polarroute wird langsam zur Normalität. Asien ist Europa damit näher gerückt: Die Fahrtstrecke der „MV Nordic Barents“ vom norwegischen Kirkenes nach China etwa hat sich auf rund die Hälfte verkürzt. „Das hat uns 15 Tage auf See erspart“, sagt Tschudi.

Verwandelt sich das achte Weltmeer damit tatsächlich in einen „transarktischen Panamakanal“, wie der isländische Präsident Ólafur Ragnar Grímsson frohlockt? Denn der Klimawandel legt nicht nur die Nordost-, sondern auch die Nordwestpassage mitten durch die kanadische Arktis frei. In den hundert Jahren von

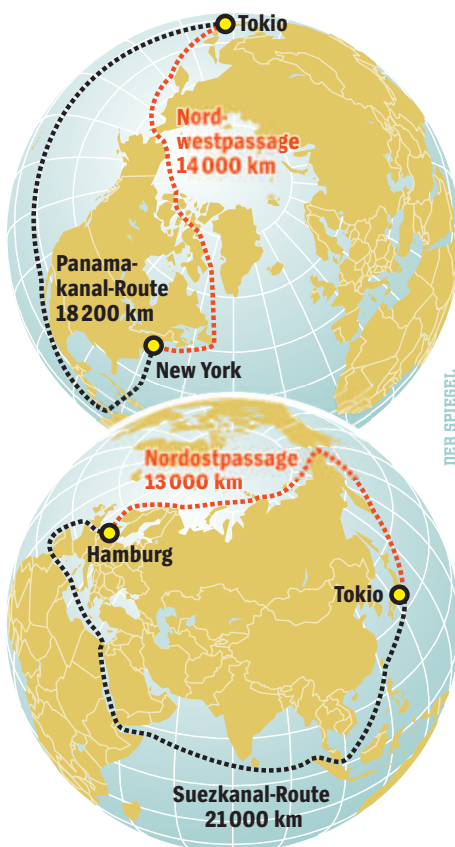
1906 bis 2006 quälten sich nur 69 Schiffe, vor allem Entdecker und Wissenschaftler, durch den nautischen Eistunnel. Im vorigen Jahr hat der kanadische Seerechts-Experte Michael Byers bereits 24 gezählt.

Schon wächst in den Ländern rund um den Polarkreis eine neue Flotte von Schiffen heran, mit denen der weiße Fleck der Seefahrt endgültig erobert werden soll. Ganz ohne Eisschutz werden die Hochseekähne nicht auskommen. „Selbst in den Sommermonaten muss man immer noch mit vereinzelter Eisflächen rechnen“, sagt der Klimaforscher Lawson Brigham, ehemals selbst Eisbrecher-Kapitän und jetzt Autor der wohl umfassendsten Studie über die neuen arktischen Seerouten.

Am ehrgeizigsten sind die Russen. Stolz präsentierten sie in der vergangenen Woche auf der Arktis-Konferenz in

Eisfrei nach Asien?

Mögliche Abkürzungen des Seetransports durch das Nordpolarmeer



DER SPIEGEL

Moskau ihre Pläne für zwei neue Atom-eisbrecher mit 16-Megawatt-Reaktoren. Dank eines verstellbaren Tiefgangs sollen sie auch im Flachwasser einsetzbar sein.

Zugleich haben die Rohstoff-Magnaten mit dem Bau eisbrechender Schiffe begonnen, die den Schatz aus Öl, Gas und Mineralien aus der Arktis schaffen sollen:

► Gazprom hat den ersten von zwei eisverstärkten Tankern für das Ölfeld Prirazlomnoye in Dienst gestellt. Der 260-Meter-Gigant kann sich durch anderthalb Meter dickes Eis malmen.

► Die Konkurrenz von Lukoil hat drei ähnlich konstruierte Schiffe bauen lassen, die Öl vom arktischen Offshore-Terminal in Warandey zum Weitertransport nach Murmansk bringen.

► Ebenfalls als Eisbrecher taugen die fünf Frachter des Bergbaukonzerns Norilsk Nickel.

Bislang allerdings erweist sich der abgeflachte Bug, mit dem sich diese Schiffe auf die Schollen schieben, im offenen Wasser als ungünstige Strömungsform. Die Phoenix-Reederei in Leer hat deshalb eine neuartige Bugform entwickeln lassen. Getestet wurde sie im Eiskanal der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt (HSVA). „Die Effizienz ist beeindruckend“, sagt Joachim Schwarz.

Der langjährige Forschungsleiter der HSVA will künftig zusammen mit russischen Forschungsinstituten Kapitänen den Weg durchs Eismeer weisen. „Auf Basis von Satellitendaten gibt es ständig Prognosen für die beste Fahrtrinne“, erklärt Schwarz. Interessant ist das nicht zuletzt im Frühjahr und im Herbst, wenn Kälte und Wind überraschend Eisbarrieren aufbauen.

Wegen ebendieser Unberechenbarkeit warnen Experten wie Brigham vor zu viel Euphorie. Er glaubt nicht daran, dass in Zukunft massenhaft Schiffe von Rotterdam nach Tokio über die nördliche Transitroute fahren werden. „Was hingegen wirklich zunehmen wird, ist der Abtransport der riesigen Rohstoffmengen aus der Arktis“, prophezeit er. Dringend benötigt würden deshalb Seenotkreuzer und Absaugschiffe, die havarierten Tankern rasch zu Hilfe kommen können.

Wie ernst diese Gefahr ist, zeigte sich im Juli vor den Neusibirischen Inseln. Zwei Tanker, im Verband mit einem Eisbrecher unterwegs, krachten ineinander, als das vorausfahrende Schiff wegen Eisgang bremsen musste.

Beide Tanker hatten 13 300 Tonnen Diesel geladen. Der Eigner, die Murmansk Shipping Company, spielte die Sache zum Rempler mit etwas Blechschaden herunter: Es sei „kein Notfall“ gewesen, lediglich eine ganz normale „Betriebssituation“.

CHRISTOPH SEIDLER, GERALD TRAUFFETTER