

Vergessene Helden Teil X

# Der erste Mensch am Nordpol

Wären die beiden ehrliche Abenteurer gewesen, hätten sich die Amerikaner Robert Peary und Frederick Cook ihr Gezanke sparen können: Denn keiner von beiden hatte 1909 den Nordpol wirklich erreicht, schon gar nicht als Erster, soviel gilt heute als erwiesen. Dummerweise wurde der Streit so laut ausgetragen, dass in Vergessenheit geriet, wer denn nun wirklich der erste Mensch am Nordpol war. Es war: Iwan Dmitrijewitsch Papanin. Er führte 1937, fast dreissig Jahre nach Peary und Cook, die Expedition N-1 an und driftete dabei so nahe am Nordpol vorbei, dass man sagen kann: Er war dort. Und das praktisch ohne körperliche Anstrengung.

Iwan Papanin wurde 1894 in Sewastopol geboren als Kind armer Eltern, der Vater war Matrose, die Mutter Näherin, drei seiner neun Geschwister überlebten die Kindheit nicht. Als Rotgardist leitete der gelernte Dreher zwei Jahre lang eine Panzer-Reparaturwerkstatt, schmuggelte anschliessend Waffen für die Partisanen und wurde schliesslich 1922

Kommissar der Hauptverwaltung Seetechnik und Seewirtschaft. Als Leiter der Zentralverwaltung für Post- und Fernmeldewesen kam er zum ersten Mal mit der Arktis in Berührung, 1932 wurde er zum Leiter der Polarstation in der Tichajabucht auf Franz-Joseph-Land ernannt. Dort kartografierte der stramme Kommunist die Inseln neu und entdeckte unter anderem magnetische Anomalien. Zwei Jahre später überwinterte er am Kap Tscheljuskin auf der Taymir-Halbinsel, erforschte das Wetter und heiratete seine Forscherkollegin Anna Viktorowna Fjodorow.

Papanins Aufstieg zum Helden der Sowjetunion begann, als das Politbüro 1936 beschloss, zum Anlass des 20-Jahr-Jubiläums der Oktoberrevolution eine Eisdrift-Station am Nordpol einzurichten – mit ihm als Expeditionsleiter.

Das Abenteuer beginnt am 21. Mai 1937: Eine Antonov-6 setzt die Teilnehmer auf 89°54' Nord 78°40' West aufs Eis, nur rund 20 Kilometer vom Nordpol entfernt. Weitere Flieger bringen zehn Tonnen Material, Zelte, Essen, Geräte, und als 17 Tage später die letzte Maschine startet, bleiben auf dem Eis zurück: Papanin, der Geophysiker und Meteorologe Jewgeni Konstantinowitsch Fjodorow, der Ozeanologe Pjotr Petrowitsch Schirschow und der



Iwan Dmitrijewitsch Papanin.

Funker Ernst Theodorowitsch Krenkel. Und Papanins Hund Freulich. Die Eisplatte, auf der sie sich befinden, ist 3200 Meter lang und 1600 Meter breit.

Ganze 274 Tage liessen sich die Forscher auf der Eisscholle treiben, bis sie am 19. Februar 1938 rund 2500 Kilometer entfernt an der Ostküste Grönlands vom Eisbrecher «Taymir» geborgen wurden. Da war die Eisscholle nur noch 30 Meter breit und weniger als 70 Meter lang und Papanin um 30 Kilogramm abgemagert.

Was die Männer auf dem driftenden Eis erforschten, war erstaunlich: Sie loteten die Meerestiefe aus und entdeckten einen Bergkamm auf dem Meeresgrund, dem sie auch gleich Bodenproben entnahmen. Sie massen das Wasser und entdeckten eine gegenläufige Strömung 100 Meter unter dem Wasserspiegel. Sie präzisierten die magnetische Deklination, mit deren Hilfe Magnetkompass funktionieren. Sie stellten mit Erstaunen fest, dass es auf dem Eis gelegentlich wärmer war als in Moskau. Sie

widerlegten Fridtjof Nansens Theorie, dass das nördliche Eismeer frei von tierischem Leben sei. Und sie waren die ersten Menschen, die so nahe am Nordpol standen.

Dafür wurde Papanin mit den höchsten Ehren ausgezeichnet, die die Sowjetunion zu vergeben hatte. Er wurde zum berühmtesten Prominenten seiner Zeit.

Einziger Wermutstropfen: Als im Februar ein Luftschiff auf der Kola-Halbinsel startete, um die Männer zu bergen, stürzte dieses ab, 13 Besatzungsmitglieder starben.

Papanin hingegen wurde zum Leiter der sowjetischen Forschungsflotte ernannt mit dem Auftrag, diese auszubauen, und lebte 20 Jahre an der Wolga als Leiter einer biologischen Station. Er starb 1986 im Alter von 91 Jahren in Moskau. Da war er schon fast in Vergessenheit geraten. Ein Eisbrecher, ein Kap auf der Taimyrhalbinsel, ein Bergzug in der Antarktis und ein Unterwasserberg im Pazifischen Ozean tragen heute seinen Namen. Die deutsche Übersetzung seiner Memoiren über die Drifteis-Expedition Nordpol-1, «Leben auf der Eisscholle», ist nur noch antiquarisch erhältlich.

Greta Paulsdottir

PolarNEWS

Belcolor  
Farbfoto

Mehr als 80 Format- und Material-Kombinationen  
**Poster / Boards**

Das Online-Bestellen von Postern und Boards ist kinderleicht. Einfach ein Bild auswählen, hochladen und Material und Format wählen.



Papier



Acryl



Forex



Alu-Verbund



Leinwand



Klebefolie



**www.belcolorfoto.ch**

Belcolor AG • Fachlabor für Farbfotos • Sonneggstrasse 24a • CH-9642 Ebnat-Kappel • Tel. +41 (0)71 992 61 61 • service@belcolorfoto.ch

100% sicher. 100% dicht.



Ihr Partner in der Region

7304 Maienfeld GR

[drytech-swiss.ch](http://drytech-swiss.ch) Tel. 081 300 40 90



**Drytech  
swiss**

Bauwerksabdichtung in Perfektion

# Wettlauf zum Südpol

Zum hundertsten Mal jährt sich diesen Dezember das letzte grosse Abenteuer in der Geschichte der Eroberung unserer Erde: Als erster Mensch stand Roald Amundsen am Südpol. Damit fing die Tragödie des Verlierers Robert Falcon Scott erst richtig an.



Siegerbild am Donnerstag, 14. Dezember 1911, 15 Uhr: Amundsen und seine Crew haben den Südpol erreicht.

Von Wolf Schneider (Text)  
Bilder: Scott Polar Research Institute / Fram Museum

Wenn ein englischer Gentleman gegen einen blossen Fachmann aus Norwegen verliert, so kann nur der Engländer der Sieger gewesen sein – zumal wenn er seine Niederlage mit einer Art Heldentod erklärt: Das war die Stimmung in Grossbritannien, als 1913 das Ergebnis des verrücktesten und tragischsten Wettlaufs der Weltgeschichte bekannt geworden war.

Einem unsichtbaren Fleck in unvorstellbarer Öde hatte er geglückt: dem südlichen «Durchstosspunkt» der Rotationsachse der Erde, kurz Südpol genannt.

Was ist ein Punkt? Per Definition nur ein ausdehnungsloses Gebilde. Haben denn Amundsen und vier Wochen nach ihm Scott ihren Fuss auf dieses Gebilde setzen können? Wahrscheinlich nicht.

Denn um bis zu zehn Meter entfernt sich der Punkt von seiner mittleren Position – zum Beispiel wenn ein Erdbeben den Planeten ein bisschen ins Schlingern bringt.

Amundsen nahm dafür 99 Tage auf Skiern im ewigen Eis in Kauf, Scott fast fünf Monate bis zu seinem Tod – von bis zu 60 Grad Kälte gebissen und von Schneestürmen bis zu 130 Stundenkilometern angefaucht; unter Leiden, Strapazen und hygienischen Verhältnissen, die die meisten Menschen kaum vier Tage lang ertragen würden; Scott und seine zwei letzten Männer nach einem Fussmarsch von 2400 Kilometern schliesslich im Zelt verhungerten und erfroren.

Da der «Fachmann» seine Expedition perfekt organisiert, der «Gentleman» aber bei der Vorbereitung leichtfertig gehandelt hatte, war dessen Leistung in der Tat die noch erstaunlichere – ein Weltrekord an Zähigkeit, Nervenstärke und Überlebenswillen. Doch keinen, der Scott kannte, wunderte es, dass er der Verlierer war, der Antarktis einfach nicht gewachsen.

## Eroberer-Stimmung

Gewaltig breitet sich der sechste, der bis dahin ignorierte Kontinent rund um den Südpol aus, grösser als Europa, unbewohnbar, zu nichts nütze und bis zu vier Kilometer dick mit Eis bepackt.

Etwa seit 1820 wurden seine Küsten zur Robbenjagd und zum Walfang angelaufen; von 1901 bis 1904 leitete der junge Captain Scott eine Antarktis-Unternehmung, die sich vor allem der Forschung widmete, als Kommandant des Expeditionsschiffs «Discovery».

Von dem aus drang ein Stosstrupp ein paar Hundert Kilometer auf den Eisschild vor. Scott selbst war dabei und der fünf Jahre jüngere Leutnant Ernest Shackleton. Sie mochten einander nicht, und in seinem Buch über die Fahrt deutete Scott an, dass Shackleton ein Versager gewesen sei.

Da war es für Shackleton ein Triumph, dass es ihm 1909 gelang, sich dem Südpol bis auf 156 Kilometer zu nähern – als Spitze einer neuen Expedition, an der Scott nicht teilnahm.

Im Jahr zuvor behauptete der amerikanische Arzt Frederick Cook, er habe den Nordpol erreicht. Gelogen, sagte sein Landsmann Robert Peary 1909 – erst ich habe es geschafft!

Welcher, oder ob keiner von beiden, ist bis heute umstritten. Damals glaubte man Peary, und Unruhe machte sich breit unter den Letzten, die hofften, sie könnten noch zu den Entdeckern gehören.

Der 36-jährige Roald Amundsen zumal war entsetzt: Von 1903 bis 1906 war ihm die seemannische Grosstat gelungen, die Nordwestpassage zu eröffnen, die bis dahin nur erhoffte Schifffahrtsroute um Kanada herum. Er bewältigte sie mit drei Überwinterungen im Eis – und unterstellte, dass der Nordpol jetzt eigentlich nur ihm gehören könne.

## Wenn, dann ein Engländer

Der vier Jahre ältere britische Kapitän Robert Falcon Scott aber sah England geschändet und sich selber bedroht: Ging es denn an, dass ein Amerikaner den Nordpol erobert hatte – herrschte das Britische Weltreich nicht über fast ein Viertel der Erde und über alle Meere sowieso? Also musste auf dem anderen Pol, dem ungleich schwerer erreichbaren, der Union Jack aufgepflanzt werden! (Der Mount Everest, später der «Dritte Pol» genannt, geriet erst 1921 ins britische Visier.)

«Ich bin der Meinung, dass nur ein Engländer zum Südpol gelangen sollte», schrieb Scott im September 1909. Shackleton, der gerade als Held der Antarktis gefeiert wurde? Nein, er, Scott!

In seinem Entschluss bestärkte ihn die Frau, die er 1908 geheiratet hatte: Kathleen Bruce, eine lebenslustige, leicht überspannte Künstlerin.

Scotts gründlichster Biograf, der britische Journalist Roland Huntford, behauptet von ihr, sie habe sich vorgenommen, einen Helden zu gebären, und dazu, natürlich, müsse der Vater sich als Held erweisen. «Du musst zum Südpol!», ermahnte sie ihn. «Es muss zu schaffen sein!»

Nun brauchte Scott vor allem zweierlei: Geld und Protektion. Mit seinem flotten Buch über die «Discovery» hatte er gut verdient, und Kathleen liess ihre Beziehungen spielen. Indem sich Scott zugleich der Popularität bediente, die sein Rivale Shackleton dem Unternehmen Südpol verschafft hatte, kam er gut voran. Für die Schiffsmannschaft gingen fast 8000 Bewerbungen ein.

Am 31. Mai 1910 wurde Scott von der Royal Geographical Society mit einem Festessen zur Antarktis verabschiedet. Ihr Präsident rühmte, «dass die Tugenden unserer Vorfahren, die dieses Weltreich schufen, weiter in uns leben». Am 1. Juni stach die «Terra Nova», ein alter Walfänger, in Portland Harbour an der Kanalküste in See, von Tausenden bejubelt; einem englischen Kapitän mit Polarerfahrung fiel die Menge der goldenen Tressen auf dem Deck der «Terra Nova» auf.

## Amundsens Trick

Scotts Schiff war da noch als einziges zur Antarktis unterwegs. Doch längst bereitete Amundsen sich auf einen Wettlauf vor. Schon im September 1909, als er von Scotts Südpol-Plänen hörte, hatte er sich zu diesem «Handstreich» entschlossen (so nannte er das

in seinen Erinnerungen). Öffentlich blieb er bei seiner Ankündigung, er wolle, da der Nordpol nun mal erobert sei, die Nordwestpassage noch einmal befahren, diesmal jedoch in umgekehrter Richtung, nach monatelanger Anreise um Feuerland herum.

Ein ganzes Jahr lang hielt er sein Vorhaben geheim, sogar von der Mannschaft, die er angeworben hatte, war nur sein Stellvertreter eingeweiht. In Grönland bestellte er aber schon mal 100 Schlittenhunde.

Hunde! Dass Amundsen sie souverän einsetzte und Scott sie missachtete, machte dessen Niederlage unvermeidlich und trug bei zu seinem Untergang.

«Hunde rauben dem Zug mit Schlitten viel von seinem Glanz», hatte Scott sich 1905 vernennen lassen – in einem Haus mit Dienern war er aufgewachsen, die Royal Navy hatte ihn geprägt. «Mit Hunden lässt sich nie die erhabene Vorstellung hervorrufen, dass eine Gruppe von Männern sich aufmacht, allen Strapazen und Gefahren aus eigener Kraft zu trotzen. In diesem Fall ist der Sieg würdiger erkämpft.»

Heroische, ein bisschen verblasene Gesinnung gegen Amundsens kühle Strategie! Und so liess Scott am 11. Dezember 1911, fünf Wochen vor dem Ziel, in der Tat alle Hunde umkehren, und zwölf Männer auf Skiern zogen drei Schlitten mit mehr als einer Tonne Material dem Südpol entgegen, und schliesslich zerrten drei Mann den letzten Schlitten bis zu ihrem Grab im Eis. Auch ohne den Wettlauf mit Amundsen hätten sie wohl nicht überlebt. »



Zu spät: Einen Monat nach Amundsen, am 18. Januar 1912, stehen Scott und seine Männer vor der norwegischen Flagge.

Aufgebrochen war Amundsen über ein Vierteljahr nach Scott, am 9. September 1910 – allerdings schon von Madeira aus, wohin er mit der «Fram» gefahren war. Als sie die Anker lichtete, rief Amundsen seine Männer zusammen und eröffnete ihnen: Ja, sie führen in Richtung Feuerland – aber dann nicht nach Norden zum Westeingang der Nordwestpassage, wie er es angekündigt hatte, sondern weiter nach Süden, um den Südpol zu erreichen.

Sie zu täuschen sei leider nötig gewesen, weil er befürchtet habe, die Regierung (der die «Fram» gehörte) könnte seine Pläne durchkreuzen. In die Totenstille hinein versicherte Amundsen, es handle sich um «einen verhältnismässig kleinen Umweg». Jetzt gehe es darum, die Engländer zu schlagen!

Da kam Jubel auf, und kein Mann machte vom Angebot des Kapitäns Gebrauch, das Schiff zu verlassen, die Heimreise werde ihm bezahlt. Körperlich überragte Amundsen sie alle, ein hagerer, knorriger, wortkarger Mann mit einer Adlernase und der Aura unumstösslicher Zuverlässigkeit.

Erst drei Wochen später, am 1. Oktober 1910, informierte Amundsens Bruder Leon in Oslo den König, mit der Bitte um Verständnis für die ungewöhnlichen Umstände.

Am 12. Oktober schliesslich hielt Scott auf der «Terra Nova» Amundsens Telegramm in der Hand: «Erlaube mir mitzuteilen, dass die „Fram“ zur Antarktis fährt.» Der Wettlauf war eröffnet.

## Einrichtung der Basislager

Scotts spontane Reaktion ist nicht überliefert. Ein Jahr später, kurz vor dem Aufbruch vom

Basislager zum Pol, schrieb er seinem Agenten in Neuseeland: «Mir ist die Komplizierung der Lage völlig klar, aber da jeder Versuch eines Wettlaufs für unsere Chance, den Pol überhaupt zu erreichen, tödlich sein könnte, habe ich entschieden, genauso weiterzumachen, als wenn Amundsen nicht hier unten wäre.» Das kann nur gelogen gewesen sein.

Den Platz fürs Basislager fand Scott am 4. Januar 1911 auf der Ross-Insel, am 14. Februar Amundsen an der Walfischbucht – beide am Ross-See, beide in Sichtweite der mehr als 30 Meter hohen Mauer des Schelfeises; etwa 740 Kilometer voneinander entfernt (also fast Nachbarn nach antarktischen Massstäben), Amundsen aber 110 Kilometer näher am Pol.

Es war Sommer auf der Südhalbkugel, es gab sogar ein paar frostfreie Mittagsstunden. Nun mussten die Vorräte ausgeladen, ein Winterquartier errichtet und möglichst rasch mit der Anlage der Depots begonnen werden: der Stützpunkte auf dem Weg zum Pol, im Abstand von etwa einer Marschwoche errichtet und mit Vorräten für eine Woche versehen – Lebensmittel, Reservekleidung, Paraffinöl für die Kocher und die Öfen, für die Hunde Seehundfleisch, für Scotts Ponys gepresstes Heu.

Zunächst jedoch sollte bei Scott die grosse Stunde der Schneeraupen, der Motorschlitten, schlagen. Von denen gab es schon ein paar in Kanada und Schweden – aber noch war ja selbst das Strassenauto ein pannenanfälliges Vehikel. Unerschrocken hatte Scott 1907, drei Jahre nach seiner Rückkehr von der «Discovery»-Expedition, die Denkschrift

«Das Schlittenproblem in der Antarktis – Menschen gegen Motoren» veröffentlicht, mit der These, die 2700 Kilometer zum Südpol und zurück seien weder von Menschen noch von Hunden als Zugkräften zu schaffen. 1908 fuhr er mit einem Motorschlitten durch Norwegens Berge und war begeistert. Aber als am 8. Januar 1911, vier Tage nach der Landung am Ort des Winterquartiers, die erste Schneeraupe ausgeladen wurde, brach sie durchs Eis und versank. Da waren's bloss noch zwei. Im März vertraute Dr. Edward A. Wilson, der Expeditionsarzt, einem Teammitglied dessen Tagebuch zufolge an: «Scott ist in einem fürchterlichen Zustand. Natürlich denkt er, dass Amundsen als Erster am Pol sein wird, wenn er nicht direkt Pech hat. Seine Expedition ist ruiniert.» Doch was immer Scott dachte: Die Arbeit ging weiter.

## Aufbruch

Erst einmal brach der lange Polarwinter herein. Über die dunklen Tage berichtet Scott in seinem Tagebuch: Aufstehen zwischen sieben und acht – Eis holen, zum Schmelzen fürs Teewasser, sogar zum Waschen: einen halben Liter pro Kopf und Tag. Nach den Hunden sehen (ein paar waren nun doch dabei) und nach den Ponys: 19 Pferdchen hatte Scott aus der Mandschurei kommen lassen, sie galten als besonders zäh, und 1908 hatten sie Shackleton gut gedient. Dann Frühstück bereiten (Porridge), Temperatur, Wind und Schneehöhe messen, Ponys spazieren führen, die Vorräte sichten und pflegen. Nach dem Abendessen wurde gelesen, geschrieben, «gewöhnlich bringt eine freundliche Seele das Grammophon in Gang».

Am 24. Oktober 1911 (dem April auf der Nordhalbkugel entsprechend) starteten die zwei verbliebenen Motorschlitten, als Vorhut für die ungeheure Reise, jeder mit anderthalb Tonnen beladen. Sie kamen 80 Kilometer weit – ein Achtzehntel der Entfernung zum Pol. Dann war bei dem einen eine Achse gebrochen und beim anderen ein Zylinder geplatzt.

Objektiv hatte Scott den Wettlauf damit schon verloren: Amundsen war elf Tage vor ihm gestartet, sein Weg war 110 Kilometer kürzer – und er verliess sich auf Schlittenhunde. Für Scott aber schlug nun die grosse Stunde der Ponys.

Ja, mehr ziehen als Hunde konnten sie. Doch im Schnee sanken sie tiefer ein, oft zerbrach die Eiskruste unter ihren Hufen und schnitt ihnen in die Beine. Bei jeder Rast verwandelte sich der Schweiß auf ihrem Körper in einen Eisfilm, sie mussten abgerieben und mit Decken geschützt werden. Für die Nacht musste man ihnen gegen den Eiswind einen Schneewall schaufeln.



Roald Amundsen. Gemessen an den erreichten Zielen seiner Expeditionen, gilt der Norweger als erfolgreichster Pionier der Arktis und Antarktis.



Robert Falcon Scott. Mit englischem Hochmut plante der Marine-Offizier seine Expedition falsch und erfror auf dem Rückweg vom Südpol.

Am 24. November liess Scott das erste Pony erschiessen, das zweite vier Tage später, am 1. Dezember das dritte – «den Hunden geopfert», schrieb er im Tagebuch, denn die brauchten Fleisch. Am 9. Dezember (39 Tage nach dem Aufbruch, 39 Tage vor dem Pol) wurden die letzten fünf Ponys noch zwölfstündig lang vorangepeitscht – und am Abend allesamt erschossen.

«Schlachthauslager» nannten die Engländer ihren Zeltplatz. «Dennoch ist heute Abend jeder vergnügt», steht in Scotts Tagebuch (Begründung fehlt). Mindestens einer sah das anders: «Wir gleichen einem besiegten, enttäuschten und untröstlichen Heer», schrieb der Norweger Trygve Gran. Als Ski-Experten hatte ihn Scott mitgenommen; Amundsens Leute brauchten keinen.

Nun hätte Scotts drittes Transportmittel zum Zuge kommen können, er hatte ja vorgesorgt: seine sibirischen Schlittenhunde. Mit solchen umzugehen wollte freilich gelernt sein: bis zu zwölf von ihnen sauber anschirren, dabei die Beissordnung zwischen ihnen beachten und sie immer aufs Neue motivieren. Amundsens Leute hatten das alle vorher lernen müssen; Scott hatte zusammen mit den Hunden zwei russische Hundeführer importiert.

Die wollte er sowieso nicht in der Spitzmannschaft haben, und so kehrten sie zusammen mit den Hunden am 11. Dezember um – zwei Tage nach dem Schlachtfest an den

Ponys. Für Scott war damit erreicht, was er 1905 geschrieben hatte: «In antarktischen Regionen geht nichts über den ehrlichen Gebrauch der Beine», nur Männer könnten das Erhabene leisten. Nun war das Erhabene vollends gesichert und der Wettlauf vollends verloren.

## Englischer Hochmut

Kann das dem Captain Scott verborgen geblieben sein?

Wer ihn nicht als völlig vernagelt einstufen will, hat eigentlich nur zwei Möglichkeiten, seinen Motiven gerecht zu werden: Entweder es rumorte in ihm etwas von jener heroischen Gesinnung, die sich durch die sichere Niederlage nicht irritieren lässt.

Oder er besass etwas von jener irrationalen Mischung aus Hochmut, Sportsgeist und Improvisationstalent, mit der Grossbritannien schliesslich halbe Kontinente unterworfen hatte, und empfand etwa dies: Wozu braucht ein Engländer Zugtiere und ein warmes Bett, wenn er siegen will? Engländer siegen auch frierend und zu Fuss!

Seine Männer mussten nun also je zu vier drei Schlitten ziehen, jeder mit 360 Kilogramm beladen, mehr als 90 Kilo pro Kopf. «Der Schlitten bricht einem das Kreuz», hielt einer fest. «Es ist die schlimmste Arbeit, die ich je verrichtet habe.» So schafften sie im Durchschnitt drei bis vier Kilometer pro

Stunde; wenn sie sich schrecklich plagten, auch mal 20 Kilometer am Tag – und plagten mussten sie sich, Scott trieb sie dazu, ja oft machte er eine Schau daraus, dass er der am wenigsten Erschöpfte war.

Amundsen dagegen rief regelmässig nach sechs Stunden zum Abspannen der Hunde und zum Zeltbau auf. Höchstens 35 Kilometer hatte seine Truppe dann geschafft, und bis zu 16 Stunden im Schlafsack gönnte er ihnen.

Bei Scott waren sogar die Schlafsäcke ein Problem. Er hatte sich dafür Rentierfelle aus Oslo kommen lassen, und die Felle ziemlich alter Tiere hatte man ihm angedreht. Amundsen wusste: Das Winterfell junger Tiere musste es sein, nur das haarte nicht, und in Lappland hatte er eingekauft. Bei den Engländern fielen schon im Winterquartier die meisten Haare von der Haut, und in den schrecklichen vier Monaten krochen Scott und seine Männer in Schlafsäcke, in denen oft der Schweiß der vorigen Nacht gefroren war – abends erst nach einer Stunde aufgetaut durch die Körperwärme.

## Der «Metzgerladen»

Der Marsch bei Tage war für beide Trupps, über die Strapaze hinaus, eine Qual für alle Sinne: Woche um Woche durch eine weisse Wüste ziehen, ohne Ende, ohne Schatten, ohne Farben, ohne Pflanze, ohne Tier, gequält von tausendfältig reflektiertem Sonnenlicht. »



Wo ist der Punkt? Amundsens Geograf prüft die Koordinaten immer wieder und definiert die Lage des Südpols mehrmals um.



Scotts Ponys erwiesen sich als nicht polartauglich. Sie sanken im Schnee ein, die Kälte spaltete ihre Hufe.



Amundsens gut trainierte Schlittenhunde hingegen waren für die Expedition die idealen Zugtiere.



Die «Terra Nova» von Scott ist im Packeis vertäut.



Amundsens polar-erprobte «Fram» mit vollen Segeln.

Kein Geräusch ausser dem Knirschen der Kufen und dem Pfeifen, dem Heulen des Windes, bei Amundsens dazu dem Gekläffe und Gehechel der Hunde. Keine Geräusche ausser abends die von ungewaschenen Männern, vom Paraffinöl-Kocher und von Pemmikan.

Pemmikan: Das war mageres, sonnengetrocknetes Rindfleisch, nach einem Rezept nordamerikanischer Indianer zerstampft und zerrieben, mit Beeren oder Erbsen vermischt und mit Fett versetzt. Gehärtet und in Ledersäcke gepresst, blieb er fast unbegrenzt geniessbar, und abends aufgewärmt war er zusammen mit Schiffszwieback das Grundnahrungsmittel beider Expeditionen. Dazu Trockenmilch und Schokolade; bei Scott ein bisschen Butter, Zucker und anfänglich das Fleisch der erschossenen Ponys; bei Amundsens das Fleisch der erschossenen Hunde.

Ja, eben das sollten seine Männer essen. Mit 52 Schlittenhunden und vier Schlitten waren die fünf Norweger am 20. Oktober aufgebrochen; nun, am 21. November, nachdem sich Menschen und Hunde zwölf Stunden lang 1500 Höhenmeter in ein Eisgebirge hinauf-

geschunden hatten, ordnete Amundsens an: 24 der inzwischen 42 Hunde sind zu erschiessen.

Das war so vorgesehen, ein erbarmungsloses Kalkül: Hunde brauchen Futter; es mitzuführen in Form von Seehundfleisch und Pemmikan kostet Platz und vergeudet Gewicht. Also nimmt man so viele Hunde mit, dass auf halbem Wege die einen den anderen zum Frasse vorgeworfen werden können.

«Wir hatten abgemacht, dass wir vor nichts zurückschrecken wollten, um unser Ziel zu erreichen», schrieb Amundsens. «Mit jedem Schuss verlor ein treuer Diener sein Leben. Die Stelle nannten wir „Metzgerladen.“» Und während die lebenden Hunde die toten verspeisten, bedrängte Amundsens seine Männer, ebenfalls Hundefleisch zu essen, das sei gut gegen Skorbut. Nach anfänglichem Ekel «genossen wir unsere guten Grönländer», konstatierte einer.

### Am Pol!

Vor den Norwegern dehnte sich alsbald das riesige Plateau, auf dem der Südpol liegen musste, 2800 bis 3000 Meter über dem

Meer. Am 8. Dezember schrien sie «Hurra!» und liessen die Fahne knattern: Shackletons Rekord gebrochen – nur noch 156 Kilometer bis zum Pol! Und Scott nicht zu sehen.

Mehr als 600 Kilometer muss er zurückgelegt haben, eine Strecke wie die von Hamburg nach München. Vier Tage lang hatte ein Schneesturm ihn ans Zelt gefesselt.

Der 9. Dezember war der Tag, an dem Scott die letzten Ponys schlachtete, der 11. der, an dem er seine Hunde heimschickte und die Niederlage damit unabwendbar machte.

Die Norweger schüttelten sich schon am 15. Dezember 1911 stumm die Hände: Das muss der Pol sein! Und eine englische Flagge war nicht in Sicht.

Amundsens dagegen blieb skeptisch, es war ja nicht leicht, den Punkt zu finden: Die Sonne umkreiste den Horizont Tag und Nacht in gleicher niedriger Höhe, einen Sternenhimmel gab es nicht, und das diffuse Licht erschwerte die Peilung noch mehr.

15 Kilometer weiter beschlossen die Norweger dann um 15 Uhr, dass dies der Südpol sei. Sie hoben die norwegische Fahne hoch, pflanzten sie ins Eis und assen sich voll mit Pemmikan und Schokolade.

Am Abend dieses 15. Dezembers kam Amundsens nach immer neuen Messungen zu dem Ergebnis, man sei vermutlich doch acht Kilometer vom Pol entfernt.

So setzte er am nächsten Morgen drei seiner Männer in Marsch: Sie sollten in drei verschiedenen Richtungen jeder 18 Kilometer weit vom Zelt wegfahren, dort eine Schlittenkufe mit einer Fahne in den Schneerammen «und auf diese Weise unseren Lagerplatz einkreisen», damit der Pol auch bestimmt innerhalb des Kreises lag.

Im Laufe des Tages befand Amundsens, der Pol müsse noch zehn Kilometer weiter liegen; am 17. Dezember korrigierte er sich neuerlich um etwa drei Kilometer. Dort errichteten die Norweger ein zweites Zelt, mit einer Grussbotschaft an Captain Scott. Ein britischer Wissenschaftler hat schliesslich ermittelt: Immer noch um 1,5 Kilometer hatte Amundsens den Pol verpasst.

Der Durchstosspunkt der Erdachse ist eben weder mit dem Fernglas noch unter dem Mikroskop zu sehen.

### Scott kommt zu spät

Scott war, als die fünf Norweger mit den letzten 16 Hunden den Rückweg antraten, mit immer noch zwölf Männern unterwegs und 30 Tage vom Pol entfernt. Die keuchenden Schlittenzieher bewältigten an einem Tag, dem 20. Dezember, 38 Kilometer – manche offenbar immer noch mit einem Rest Hoffnung, sie könnten den Wettlauf gewinnen.

Zwei Tage später schickte Scott vier von ihnen an die Küste zurück.

Weihnachten gab es Rosinen zum Pemmikan und danach einen Plumpudding für die letzten acht. Scott behauptete im Tagebuch, «sehr heiter» habe er über alles gesprochen. Zum ersten Mal scheinete das Ziel wirklich in Sicht, sie kämen überraschend schnell voran; er betete nur um gutes Wetter.

Silvester tranken sie in 2800 Meter Höhe «eine Extratasse Tee», liessen ihr Ölflöchen «eine Extratasse Tee», liessen ihr Ölflöchen bullern und sassen in ihren Schlafsäcken «so warm wie frisch geröstetes Brot», zeichnete Scott auf.

Am 3. Januar 1912 registrierte er auf dem Inlandeis 3100 Meter über dem Meer, es seien nur noch 280 Kilometer bis zum Pol. Drei weitere Männer schickte er heim. Nun waren es noch fünf: neben Scott Captain Lawrence Oates, Dr. Wilson, Bootsmann Edgar Evans (ein Universal-Handwerker) und Leutnant Henry R. Bowers, bewundert als der Zäheste von allen.

10. Januar, Scotts Tagebuch: Reservkleidung hat keiner mehr. «Wenn das so weitergeht, halten wir's nicht aus. Der Rückweg wird auch nicht besser sein.»

Und dann am 16. Januar: «Das Furchtbare ist eingetreten! In gehobener Stimmung brachen wir auf. Aber nach der zweiten Marschstunde entdeckten Bowers' scharfe Augen etwas, das er für ein Wegzeichen hielt. Das Herz klopfte mir zum Zerspringen. Eine weitere halbe Stunde verging – da erblickten wir eine schwarze Flagge, an einer Schlittenkufe befestigt – Schlittengleise, Skispuren – Amundsens ist der Erste am Pol! An Ruhe war in dieser Nacht nicht zu denken. Alles, was uns einfiel, endete mit dem furchtbaren „Zu spät!“. Und als es still wurde im Zelt, brüteten wir über die finstere Vorstellung: Uns graut vor dem Rückweg!» Und dazu hatten sie allen Grund.

### Aus der Traum

17. Januar: Morgens minus 22 Grad, am Pol sind sie noch nicht gewesen, 12 Kilometer ziehen sie südwärts. «Hier ist nichts zu sehen – nichts, was sich von der schauerlichen Eintönigkeit der letzten Tage unterscheidet.» Jeden Abend schreibt Scott, im Schlafsack sitzend. «An diesen entsetzlichen Ort haben wir uns hergeschleppt – und nicht einmal die Ersten sind wir gewesen!»

Doch noch am selben Tag rühren sich die Überlebensinstinkte: Nach einem reichlichen Mittagmahl mit einem Stück Schokolade «und dem komischen Geschmack einer Zigarette», die Dr. Wilson zur allgemeinen Überraschung anbieten kann, fühlen sich die fünf, wenn Scott recht hat, «ganz behaglich. Nun auf zum Heimweg und einem verzweifelten Kampf.»

18. Januar: Drei Kilometer weiter finden die Engländer Amundsens Zelt, mit der Einladung, sich der herumliegenden Ausrüstungsstücke zu bedienen, und dem Wunsch «für eine gesunde Heimkehr».

Scott pflanzt den Union Jack auf, hinterlässt einen Zettel, dass auch die Engländer hier gewesen seien, und die fünf fotografieren einander.

Am Abend notiert Scott: «Ja, wir haben dem Ziel unseres Ehrgeizes den Rücken zugekehrt, und vor uns liegen 1500 Kilometer»



Scotts Kettenfahrzeuge waren zu schwer und pannenanfällig. Eines versank im Meer, die beiden anderen hatten Motorschäden.

schweren Schlittenziehens – lebt wohl, ihr Träume!»

### Schlechte Aussichten

Mindestens 1000 Kilometer davon haben sie noch bewältigt auf ihrem Todesmarsch; nun nicht mehr mit der Alternative, dass sie auf das Ziel allenfalls hätten verzichten können, sondern ums nackte Leben kämpfend – und dies nicht nur im alten Trott von Plage, vereisten Schlafsäcken und Pemmikan, sondern noch dazu mit frostzerfressenen Gesichtern, erfrorenen Fingern und Zehen und schlimmeren Stürmen, als man um diese Jahreszeit – dem Spätsommer der Antarktis – hätte erwarten sollen. Mehr als diese fünf haben Menschen nie geleistet und kaum je erduldet. Einer starb auf halbem Wege; einer suchte den Opfertod.

Noch am 18. Januar machen sie sich von Amundsens Zelt weg auf den Weg nach Norden – zunächst offenbar mit frischer Energie, denn am 19. schaffen sie fast 34 Kilometer, mit einem Segel auf dem Schlitten, in das der Südwind bläst.

23. Januar: minus 30 Grad in 3100 Meter Höhe, Windstärke 7. Dr. Wilson sieht, dass die Nase von Evans erfroren ist.

24. Januar: «Ein Orkan zwang uns am Mittag, in die Schlafsäcke zu kriechen.»

26. Januar: Vor Scott liegen noch wenigstens 1000 Kilometer bis zur Küste – Amundsen und seine vier Männer haben mit zwölf Hunden das Winterlager an der Bucht der Wale erreicht.

Nur 40 Tage waren die Norweger unterwegs, vom Triumph beflügelt, begünstigt von Amundsens perfekter Vorratswirtschaft und von verhältnismässig mildem Wetter.

### Wer meldet zuerst?

Und doch ist Amundsen noch immer ungeduldig. Er erinnert sich an den erbitterten Kampf



Die Routen der beiden Expeditionen. Amundsens Basislager war über 100 Kilometer näher am Südpol.



In Amundsens Basislager Framheim Village war man bestens eingerichtet. Kam eine Robbe vorbei, mussten die Männer nicht weit zur Jagd gehen.

um die Anerkennung, den Frederick Cook und Robert Peary 1909 über das Erstrecht am Nordpol geführt haben; und so wartet er auf dem Schiff nach Neuseeland nervös auf die erste Chance, der Welt mitzuteilen, dass er der Sieger am Südpol ist: das Telegraphenam – bevor Robert Scott etwas anderes behaupten, mindestens aber die Aufregung der Weltöffentlichkeit absorbieren könnte. Scott dachte nicht anders: Sein Tagebucheintrag vom 17. Januar («Nun auf zum Heimweg und einem verzweifelten Kampf») enthielt ursprünglich den Zusatz: «... einem verzweifelten Kampf, die Nachricht als Erster zu überbringen». Der wurde im Dienst seines Nachruhms von einem unbekanntem Imagepfleger gestrichen.

Noch etwas hatte Amundsen mit Scott gemein: Ihren wissenschaftlichen Auftrag nahmen beide nicht sehr ernst. Ein Leutnant Prestrud von der «Fram» hatte mehrfach geäußert, wissenschaftliche Erkenntnisse seien eigentlich wichtiger als der Wettlauf zum Pol – was Amundsen so ärgerte, dass er noch nach der Rückkehr an die Bucht der Wale sagte, «nicht für eine Million» hätte er am Pol der Zweite sein wollen.

Scott betreibt seinerseits unvermeidlich «Wissenschaft»: das tägliche Messen und Registrieren des Wetters, dazu die Beschaffenheit eines unbekanntem Kontinents. Warum er aber einen ganzen Tag des katastrophalen Rückwegs, den 8. Februar, darauf verwendet, 16 Kilogramm an Gesteinsproben einzusammeln und den Schlitten damit zusätzlich zu belasten, das ist umstritten. «Um als Märtyrer der Wissenschaft dazustehen!», schreibt sein kritischer Biograf Roland Huntford. Ein anderer: «Um dem Bootsmann Evans einen

Ruhetag zu gönnen: Nach der Nase sind dem mehrere Finger erfroren, die Nägel lösen sich, die Wunden eitern.» (Das eine Motiv schliesst das andere ja nicht aus.)

### Es wird immer schlimmer

Neun Tage später, am 17. Februar, bleibt Evans hinter dem Schlitten zurück. Sie finden ihn mit aufgerissenem Pelz kniend im Schnee und schleppen ihn ins Zelt.

«Er erwachte nicht wieder», heisst es in Scotts Tagebuch. «Furchtbar, einen Kameraden so verlieren zu müssen! Aber immer noch ein Glück, dass die entsetzlichen Aufregungen so endeten. Mit einem Schwerkranken reisen zu müssen, hätte für uns alle den Tod bedeutet.» So haben die anderen noch ein bisschen länger zu leben: vier Wochen Captain Oates, fast sechs Wochen die letzten drei.

Am 18. Februar finden sie ihr «Schlachthauslager» wieder und mästen sich an Ponyfleisch. Doch am 20. gibt Scott zu Protokoll: «Es geht schrecklich langsam. Wir sind nicht mehr so leistungsfähig wie zu Anfang, und die Jahreszeit schreitet fort.» Sie schaffen nur noch ein bis zwei Kilometer in der Stunde und höchstens zehn Kilometer am Tag.

Am 24. Februar erwartet sie der nächste Schock: «Wir erreichten das Depot am Vormittag und fanden die Vorräte in guter Ordnung – nur zu wenig Öl!» In den Kanistern ist das Paraffinöl von vier Litern auf einen geschrumpft – eine unter Polarforschern längst bekannte Reaktion auf extreme Kälte. Scott hatte das auf der «Discovery» selbst erfahren, es auf den Korkverschluss geschoben und für diesmal Schraubverschlüsse mit Lederabdichtung bestellt; luftdicht waren die »

# Energizer®

## ULTIMATE LITHIUM

### Für aussergewöhnliche Leistungen



Heiner Kubny  
Fotograf, ist von Pinguinen fasziniert, reiste 23-mal in die Antarktis, verwendete Energizer Ultimate Lithium bei -40°C



Die langlebigen AA und AAA Batterien der Welt in High-Tech Geräten

- **Leistungsstark:** halten bis zu 8-mal länger in Digitalkameras\*
- **Extrem:** hervorragende Leistung auch bei Temperaturen von -40°C bis +60°C
- **Leicht:** 33% leichter als eine Alkali-Batterie der gleichen Grösse
- **Haltbar:** 15 Jahre lagerfähig

## Experience the Energy

\*Im Vergleich zu herkömmlichen AA und AAA Alkali-Batterien. Ergebnisse können je nach Kamera variieren. Verbrauchte Batterien der Verkaufsstelle zurückgeben.

Kanister nicht, anders als die von Amundsen. Das bisschen Öl benötigen die vier zum Kochen; zum Heizen ist bald nichts mehr da. 26. Februar: morgens minus 33 Grad – ungewöhnlich für den antarktischen August. Die erfrorenen Zehen von Captain Oates sind brandig geworden; anderthalb Stunden braucht er, um sich die Stiefel anzuziehen.

3. März: «Oft war der Sturm so heftig, dass wir den Schlitten nicht von der Stelle brachten. Gott steh uns bei! Diesen Strapazen sind wir nicht gewachsen.» Wo bleiben die Hunde? Scott hatte sie am 11. Dezember doch mit der Weisung zurückgeschickt, dass sie ihnen entgegenkommen sollten!

5. März: Zweimal kippt der Schlitten um. Oates hinkt.

6. März: Oates sitzt auf dem Schlitten und lässt sich ziehen. «Er ist ein schreckliches Hemmnis geworden», schreibt Scott.

8. März – draussen in der Menschenwelt jubiliert die «New York Times»: «Die ganze Welt ist jetzt entdeckt!» Amundsen hat also, nach 41 Tagen bangen Wartens, den zweiten Sieg errungen: auch mit der Nachricht der Erste zu sein. Norwegen ist begeistert, England verstört. Sollte Scott wirklich verloren haben? Norwegens Diplomaten weisen darauf hin, dass ihr Land zurzeit in Grossbritannien unbeliebt sei; von einer Vortragsreise Amundsens nach England sei abzuraten. Und wo bleibt Scott?

### Keine Hoffnung mehr

Scott bleibt im Eis, noch mal drei Wochen kämpfend bis zum letzten Atemzug. Am 10. März fragt Captain Oates den Dr. Wilson, ob er eine Überlebenschance habe. «Natürlich musste Wilson sagen, dass er das glaube. In Wahrheit gibt es keine mehr.» Und: «Unsere Kleider sind so vereist, dass wir sie kaum noch an- und ausziehen können.» Aber ihren Schlitten zerren sie weiter.

14. März: minus 43 Grad – mittags! Am 16. macht Oates den Vorschlag, ihn in seinem

Schlafsack zurückzulassen. Die drei anderen widersprechen, pflichtgemäss. Nach einer weiteren schlimmen Nacht aber sagt Oates: «Ich will mal rausgehen. Vielleicht bleibe ich eine Weile.» Und er hinkt aus dem Zelt.

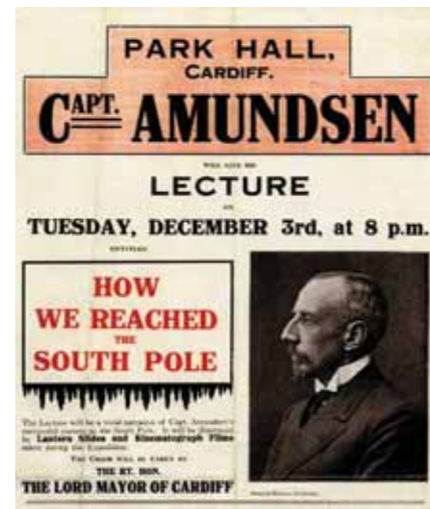
Da sind sie noch drei: Scott, Bowers, Dr. Wilson. Drei Tage quälen sie sich weiter; vom 20. März an verlassen sie «wegen eines wütenden Orkans» das Zelt nicht mehr. «20 Kilometer bis zum nächsten Depot!», seufzt Scott. Am 22. März: kein Öl mehr – kaltes Essen noch für zwei Tage. Scotts rechter Fuss ist erfroren. «Wir haben beschlossen», kritzelt er, «eines natürlichen Todes zu sterben. Wir wollen zum Depot marschieren und auf unserer Spur zusammenbrechen.»

Aber wollen das wirklich alle drei? Oder hoffen Wilson und Bowers noch, Scott würde als Erster sterben und sie könnten weiterziehen? Darüber hat es Spekulationen gegeben. Das Opium, das Dr. Wilson am 11. März vorsorglich verteilt hat, nehmen sie jedenfalls nicht. Der Schneesturm wütet weiter.

Zwischen dem 23. und dem 28. März enthält das Tagebuch keinen Eintrag. Vermutlich schreibt Scott seine merkwürdige «Botschaft an die Öffentlichkeit» und seine Abschiedsbriefe, an Freunde, an die Familien seiner Kamerade. «Schickt dieses Tagebuch meiner Frau», hat er geschrieben und dann «Frau» durchgestrichen: «Witwe».

### Scotts letzte Botschaft

Die «Botschaft», die siebeneinhalb Monate später aus dem Zelt geborgen wird, beginnt mit dem starken Satz: «Die Ursachen unseres Scheiterns liegen nicht in fehlerhafter Organisation, sondern darin, dass wir in allem Pech hatten.» Die Versorgung sei perfekt organisiert gewesen, und sie wären unversehrt zurückgekommen «ohne das erstaunliche Versagen (failure!) des Mannes, den wir für den kräftigsten hielten: Edgar Evans. Er starb eines natürlichen Todes, aber er liess uns erschüttert zurück.»



Werbeplakat: Amundsens Vortragsreise nach seiner Rückkehr wurde zum Publikumsrenner.

Die schlimmste Überraschung jedoch sei das Wetter: schrecklichere Kälte als je in dieser Jahreszeit und dazu der Sturm, der sie zuletzt im Zelt festgehalten habe. Kein Mensch habe je einen solchen Monat durchgemacht wie ihren letzten. Und trotzdem würden sie's geschafft haben, wäre nicht auch noch Captain Oates ausgefallen und hätte nicht das Öl in den Depots gefehlt – ein Mangel, für den er nicht hafte.

«Aber ich bereue diese Reise nicht», schrieb Scott. «Sie hat gezeigt, dass Engländer sich in jeder Not behaupten, einander helfen und dem Tod mit derselben Seelenstärke entgegengehen wie in vergangenen Zeiten ... Hätten wir überlebt, würde ich eine Geschichte von der Zähigkeit, der Standhaftigkeit, dem Mut meiner Kameraden erzählen können, die das Herz jedes Engländers bewegt hätte. Nun müssen diese groben Notizen und unsere Leichen genügen.»

Am 29. März 1912 greift Scott zum letzten Mal zum Bleistift. Seit acht Tagen wirbelndes Schneegestöber – und somit absolut keine Chance, das Depot zu erreichen. «Auf

Besserung können wir jetzt nicht mehr hoffen. Aber wir werden bis zum Ende aushalten. Der Tod kann nicht fern sein. Es ist ein Jammer, aber ich glaube nicht, dass ich noch weiter-schreiben kann. Um Gottes willen – sorgt für unsere Angehörigen!»

### Posthumer Ruhm

Scotts Männer im Standquartier auf der Ross-Insel mussten die Polarnacht tatenlos verstreichen lassen. Am 29. Oktober endlich brach ein Suchtrupp auf; am 12. November fanden sie das von Schnee zugedeckte Zelt, mit den drei Leichen in ihren Schlafsäcken. Sie nahmen Wertsachen, Briefe und Scotts Tagebuch an sich, errichteten über dem Zelt eine Schneepyramide und setzten ein Kreuz aus zwei Skiern darauf.

Aber es dauerte noch einmal drei Monate, bis die Welt von Scotts Tod erfuhr. Am 10. Februar 1913 erreichte die «Terra Nova» Neuseeland, und ihr Kapitän gab das Telegramm auf, das England und die halbe Welt erschütterte. «Man muss lange zurückgehen in der Geschichte britischer Entdeckungen, um auf eine Katastrophe dieses Ausmasses zu stossen», schrieb die «Times» am 13. Februar – und nun begann, zwischen englischem Hochmut und tröstlicher Legende, der Grossversuch, aus dem Verlierer den eigentlichen Heros zu machen.

«Wir stehen bei Captain Scott und seinen Helden in ewiger Schuld», schrieb die «Daily Mail», und grandioser als der selbst gewählte Tod des Captain Oates sei nichts in der Geschichte englischen Heldentums. Die «Times»: «So sind Menschen beschaffen, die Weltreiche aufbauen, und solange ein solcher Geist in uns lebt, werden wir das Empire erhalten können, das unsere Väter geschaffen haben.»

Dazu Pressestimmen wie die: Amundsen habe sich einfach den beschwerlichen, also den noblen Weg erspart, und ein «Wettlauf» habe gar nicht stattgefunden: «War es denn Scotts Auftrag, an einem Marathonlauf teilzunehmen?» Ein ehemaliger Präsident der Royal Geographical Society – Clements R. Markham – verkündete: «Wenige Ereignisse lassen sich in Hoheit und Leid mit diesem Ende im Schweigen des Schnees vergleichen.» Der Sekretär der Gesellschaft äusserte geradeheraus sein Bedauern, dass ein «Professioneller» den Sieg errungen habe – das äusserste Gegenteil also eines Gentlemans.

Unbestreitbar hätte Scott als lebendig heimgekehrter Verlierer kein auch nur annähernd so überschwängliches Echo hervorgerufen. Respekt hätte man ihm bezeugt, ihn getröstet, vielleicht ihm einen Orden verliehen – gewiss aber auch ihn peinlich befragt, warum er sein



Scotts Grab in der Antarktis: Das Zelt, in dem er starb, wurde mit Eisbrocken zugedeckt, ein Kreuz erweist ihm die letzte Ehre.

heldenhaftes Unternehmen so stümperhaft gemanagt hatte.

Daraus leitete Roland Huntford 1979 den Verdacht ab, Scott habe den vielleicht noch möglichen Weitermarsch zum nächsten Depot verweigert, eigens um seinen Opfertod zu inszenieren – und sich für sein vielfältiges Versagen nicht rechtfertigen zu müssen. Ausschliessen lässt sich das nicht.

Eine plausible Deutung lautet: Selbst die schier unglaubliche Zähigkeit der letzten drei musste einmal an ihr Ende kommen – und sterbend gewährte sich Scott den Trost, an seiner Legende zu weben. «Wir werden sterben wie Gentlemen», hiess es in einem seiner Abschiedsbriefe. Wirksamer hätte man der öffentlichen Meinung seines Vaterlandes nicht zuarbeiten können.

### Und Amundsen?

Amundsen, der zum Nordpol wollte und sich mit dem Südpol tröstete, bezwang von 1918 bis 1920 auch noch die Nordostpassage (den Seeweg um Sibirien herum). Den Nordpol konnte er 1926 mit einem Luftschiff wenigstens überfliegen. 1928 startete er mit einem Wasserflugzeug zur Rettung des italienischen Polarforschers Nobile, dessen Luftschiff im Eis zerschellt war. Nobile lebte noch 50 Jahre lang; Amundsen stürzte ab und ist verschollen.

Dicht beim Südpol steht heute die Amundsen-Scott-Station, 6000 Quadratmeter auf hydraulischen Stelzen, von 150 Wissenschaftlern und Technikern bewohnt. Die Mutigsten rennen aus der Sauna, um den geographischen Südpol zu besuchen, nackt in Gummistiefeln. [Polarnews](#)

Wolf Schneider, 86, war Leiter der Hamburger Journalistenschule und veröffentlichte 29 Bücher zum Thema deutsche Sprache. Nebenbei widmet er sich historischen Themen.



Der Text ist dem Magazin GEOkompakt Nr. 22 – «Abenteuer Expedition» entnommen. Erhältlich in ausgewählten Buchhandlungen oder im Webshop unter [www.geowebshop.de](http://www.geowebshop.de)



«Der Schlitten bricht einem das Kreuz»: Je vier von Scotts Männern zogen einen 360 Kilo schweren Schlitten.

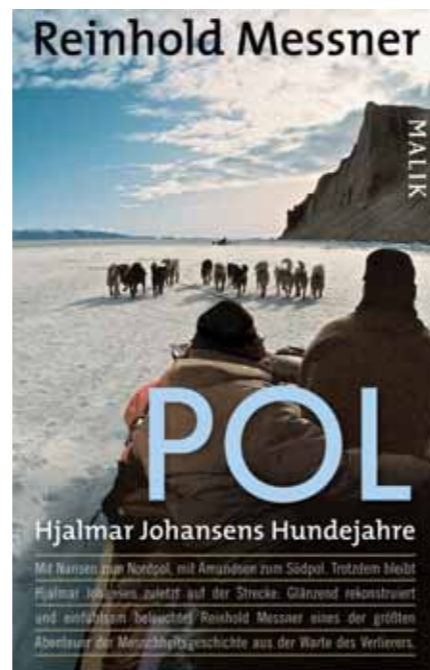
## Aus neuer Sicht beschrieben

Nach unzähligen Büchern über sich selber und den Yeti fühlt sich der Extrembergsteiger Reinhold Messner in seinem neuen Buch in den Expeditionsteilnehmer Hjalmar Johansen hinein: Leichtfüssig erzählt und gut dokumentiert entwickelt der Autor ein berührendes Psychogramm des glücklosen Abenteurers.

«Ein tapferer, umgänglicher Mann, ein guter Kamerad, treuer Freund, so aufrichtig und natürlich, bescheiden und schweigsam, eine Seele, die keinen Verrat kannte.» So beschrieb der Polarforscher Fridtjof Nansen seinen Expeditionsteilnehmer Hjalmar Johansen. Alles Eigenschaften, die auch einen Mann wie Reinhold Messner, Bergsteiger-Pionier und Arktis-Durchquerer, beeindruckten. Deshalb widmet er sich in seinem neuen Buch «Pol – Hjalmar Johansens Hundejahre» ausschliesslich der Biografie von Johansen, in seiner Zeit der beste Turner und Skisportler Norwegens. Messner beschreibt in Ich-Form, wie Hjalmar 1893 bis 1896 mit Fridtjof Nansen beim Versuch scheitert, auf Skiern den Nordpol zu erreichen, und wie er 1911/1912 im Team von Roald Amundsen zum Südpol unterwegs ist. Johansen

stellt Entscheide Amundsens in Frage und wird von seinem Chef zurück ins Basislager geschickt. Der treue Helfer geht beide Male leer aus, den Ruhm ernten andere. 1913 erschoss sich Johansen in einem Park in Oslo, er war 45 Jahre alt. Messner stützt seine Erzählung gut dokumentiert auf Tagebücher verschiedener Expeditionsteilnehmer und hält sich dadurch streng an die historischen Fakten. Die Ich-Form erlaubt es dem Autor, einen Menschen zu beschreiben, von dem er selber tief beeindruckt ist. Ein spannendes, kurzweilig zu lesendes Buch mit vielen Original-Bildern der beschriebenen Expeditionen. Nicht nur für Pol-Freunde ein Vergnügen. Einziger winziger Makel: Das Buch-Cover geht komplett am Inhalt vorbei.

Christian Hug



Reinhold Messner: «Pol – Hjalmar Johansens Hundejahre». Malik-Verlag, 301 Seiten.

## «Baby» geht mit Maxi spazieren

Ein kurioses Bild regt zum Nachdenken an. Über den Umgang der Menschen mit wilden Tieren – gestern und heute.

Gefunden im eben erst erschienenen Bildband «70er» (Aura-Verlag) des Luzerner Fotografen Emanuel Ammon, das in spannenden Bildern den Zeitgeist der 1970er-Jahre in der Schweiz dokumentiert: Tierpflegerin Maxi Niedermeyer führt den Eisbären «Baby» des Circus Stey in Rothenburg an der Leine spazieren. Neugierige Kinder folgen dem ungleichen Paar – was für eine Attraktion! Das Bild entstand 1976 und zeigt, wie unbedarft man Tiere damals zur Schau stellte und wie unvorsichtig man die Wildheit eines Eisbären und von Raubtieren allgemein falsch einschätzte. Auch wenn der Eisbär «Baby» hiess: Ein Schlag mit seinen Pranken

hätte genügt, und seine Pflegerin hätte selber einen Pfleger gebraucht. Wie gefährlich Eisbären auch in freier Wildbahn sind, zeigte der Angriff eines Bären auf ein Zeltlager englischer Jugendliche vergangenen August in Spitzbergen: Obwohl die Lagerleiter bewaffnet waren, verletzte das Tier zwei Jugendliche und zwei Gruppenleiter und tötete einen Jugendlichen. Der Eisbär wurde schliesslich erschossen. Zuletzt war auf Spitzbergen im Jahr 1995 ein Mensch am Rand von Longyearbyen von einem Eisbären getötet worden.

Christian Hug



Eine aus heutiger Sicht bizarre Attraktion: Zirkus-Eisbär auf Dorfspaziergang, 1976.

### IMPRESSUM

Auflage: 50'000

#### Herausgeber

KubnyArt  
Ackersteinstr. 20  
8049 Zürich  
Tel. +41 44 342 36 60  
Fax +41 44 342 36 61  
Mail: redaktion@polar-news.com  
Web www.polar-news.com

#### Redaktion

Heiner Kubny  
Christian Hug  
Rosamaria Kubny

#### Blattmacher

Christian Hug  
6370 Stans

#### Korrektorat

Riccardo Caravina, Sarnen

#### Layout

Hug Design  
Sadia Hug  
Petit-Vivy  
1783 Barberêche

#### Druck

Vogt-Schild Druck AG  
Gutenbergstrasse 1  
4552 Derendingen

#### Anzeigen

Kubny Art  
8049 Zürich  
Tel. +41 44 342 36 60  
Fax +41 44 342 36 61  
Mail: redaktion@polar-news.com

#### Mitarbeiter dieser Ausgabe

Priska Abbühl  
Peter Balwin  
Greta Paulsdottir  
Wolf Schneider  
Christoph Höbenreich

## Zwischen Fotoapparat und Pinsel

Eigentlich ist Karl-Heinz Hug Fotograf. In der Malerei entdeckt der Profi aber neue Möglichkeiten, seine Umwelt in Bildern festzuhalten. Aus der Spannung zwischen dem Festhalten des Moments und dem kreativen Arbeitsprozess entsteht Malerei und FotoArt – auch Bilder von arktischen Regionen aus der Vogelperspektive.

Als freischaffender Tier- und Werbefotograf ist Karl-Heinz Hug aus Barberêche im Kanton Freiburg oft auf Reisen unterwegs. Aus dem Flugzeug betrachtet er dann die Welt von oben und ist immer wieder fasziniert von den Formen und Farben, die sich tausende von Metern unter ihm offenbaren.

«An einem schönen Sonntag vor vier Jahren habe ich zu Hause das Malset hervorgeholt, das meine Frau vor langer Zeit gekauft, aber nie gebraucht hatte, und habe einfach angefangen zu malen», erzählt Karl-Heinz. Mit seiner Frau meint er übrigens Sadia, die Grafikerin von PolarNEWS. Im Gegensatz zur Fotografie sei die Malerei nicht das Einfangen eines Moments, sondern eine Entwicklung, ein Arbeitsprozess, «in den ich oft bis in die Nacht tief versunken bin». Sein erstes Bild war ein Portrait von Imo, seinem Schäferhund.

Karl-Heinz fand sehr schnell Gefallen an der Malerei, «weil man beim Malen immer an einen Punkt kommt, wo man nicht mehr weiter weiss». Dann muss er das Bild ruhen lassen, bis die zündende Idee kommt. Das dauere manchmal Tage, manchmal Monate. «Beim Fotografieren kann man sich zwar ausführlich vorbereiten, das Fotografieren selbst passiert aber im Moment, danach ist nichts mehr veränderbar», erklärt Karl-Heinz.

Neben Tierportraits fing er an, die Eindrücke von den Flügen umzusetzen. So entstand auch das Bild «Sibirien»: «Ich war auf dem Rückflug von Tokyo nach Zürich, und auf zehn Kilometern Höhe sah ich dieses Land in seiner schönsten Pracht.»

Seine Eindrücke von Sibirien hat er dann aber nicht mit Pinsel und Farbe auf eine Leinwand gebracht, sondern die digitale Fotografie mit mehreren Computerprogrammen bearbeitet und schliesslich im Grossformat auf Dibond gedruckt. FotoArt nennt er diese Form von Kunst.

Inzwischen zeigt Karl-Heinz seine Werke an Ausstellungen und bietet sie zum Verkauf an.

www.artoogel.ch/artist.php?I=1170730635



«Sibirien», FotoArt auf Dibond, 200x100 Zentimeter.



«Polar». Acryl auf Leinwand, 190x190 Zentimeter.

Rosamaria Kubny

# Abenteuer Antarctica

Ein kritischer Überblick über das heutige Expeditionswesen  
und die sportliche Erschliessungsgeschichte der Antarktis.

Die Freiheit, die Extrembergsteiger und Antarktis-Abenteurer meinen: Der Berg ist aus eigener Kraft bezwungen, die Aussicht über das Dronning-Maud-Land ist überwältigend.

Von Christoph Höbenreich  
(Text und Bilder)

Das erste Fahrzeug des Konvois schiebt ein Radargerät an einem langen Auslegerarm vor sich her. Mit diesem Gerät können verborgene Gletscherspalten entdeckt werden. Auch wenn wir sie mit freiem Auge nicht erkennen, an unserem vereinbarten Abholungspunkt wimmelt es nur so von Spalten. So

bleiben die Fahrzeuge dann auch vor einem unsichtbaren, mehrere dutzend Meter tiefen und drei Meter breiten Spalt, der mit einer dicken Pressschneeschicht bedeckt ist, stehen. Für Skiläufer sind diese Spalten kein Problem, aber für Fahrzeuge doch ein Risiko. Die erste österreichische Expedition nach Dronning-Maud-Land, die ich im November 2009 leitete, geht zu Ende. Nirgendwo sonst ragen derart imposante Türme und Pfeiler

aus den horizontalen Eismassen Antarcitas. Mit Ski und selbst gezogenen Pulkaschlitten durch die südpolare Eiswüste und Gebirgswelt zu reisen, war anstrengend und meditativ zugleich.

Nur auf der letzten Etappe unserer Expedition am nördlichen Ausläufer der Berge kamen in mir zwiespältige Gefühle auf. Als ich nämlich die Fahrzeuge und die herumstehenden Menschen erspähte, mischte sich neben die

Freude über das Wiedersehen nicht nur Wehmut über das Ende unserer Skireise: Die Fahrzeuge wirkten auf mich vielmehr wie Fremdkörper, die die Harmonie des Eises störten. Bei ihrem Anblick verlor ich das Gefühl, in der Wildnis zu sein, und fühlte mich mit einem Schlag zurück in die Zivilisation versetzt.

Gemeinsam mit den Expeditionsteilnehmern Paul Koller und Karl Pichler gelang es, auf

150 Kilometern Gehstrecke zahlreiche Gipfel von Bergen und kleinen Nunataks zu besteigen. Wir stiessen im Holtedahl-Gebirge in ein Gebiet vor, in dem vor uns noch nie Bergsteiger waren, und lernten diesen Teil der Antarktis im wahrsten Sinne als eine «Wundervolle» Welt kennen. Hier gibt es keine Wege, Spuren oder sonstige Zeichen von Menschen. In Dronning-Maud-Land ist der Mythos der Terra incognita noch überall spürbar. Und

was gibt es Schöneres, als unbekannte Gebirge und unbestiegene Berge zu erkunden? Eine Möglichkeit, die in den Alpen Bergsteiger zuletzt im 19. Jahrhundert hatten. Den von uns erstbestiegenen Bergen gaben wir dann in Übereinstimmung mit den einschlägigen Richtlinien zur Namensgebung in der Antarktis Namen wie «Österreichspitze», «Steirerturm», «Gipfel der Stille», «Kamelbuckel» oder «Galileoberg».

## Mit Vollgas durch die Antarktis

Anfangs war ich über den Einsatz der Fahrzeuge für unsere Abholung nicht sehr erfreut. Nicht nur aus ökologischen Gründen, sondern auch deshalb, da ein Land, das man mit dem Auto bereisen kann, seinen Mythos und Abenteuerwert verliert. Doch meine Skepsis – zumindest was die Umweltfrage betrifft – wich ein wenig, als ich sah, wie sauber diese modernen Fahrzeuge gegenüber den oft jahrzehntealten Kettenfahrzeugen der Forschungsstationen sind, welche Ölsuren im Eis hinterlassen und sprichwörtlich Tonnen an Diesel verblasen.

Die Toyotas wurden in Island eigens für solche extremen Wintereinsätze adaptiert und mit dicken Ballonreifen samt Spikes ausgerüstet. Durch sie wurde es möglich, auch die modernen «Wettläufe zum Südpol» durchzuführen. In den letzten Jahren fuhren mehrmals Allradfahrzeuge zur Unterstützung dieser Rennen rund 2200 Kilometer von der Novo-Airbase bis zum Südpol und wieder zurück. Bis zu 80 km/h erreichen die Fahrer auf dem ebenen Polarplateau. Lediglich Sastrugifelder, das sind Gebiete mit sturmgefrästen Eiswellen, die einem erstarrten Meer gleichen, zwingen bisweilen zu Schritttempo.

Die moderne Technik hat ein neues Zeitalter des Transportwesens in Antarctica eingeläutet, dessen erste Versuche bis in die goldene Ära der Eroberungsexpeditionen zurückreichen. Bereits Ernest Shackleton versuchte auf der Nimrod-Expedition 1907-09 Kraftfahrzeuge einzusetzen, hatte dabei jedoch wenig Erfolg. Auch Robert Falcon Scott glaubte 1911 irrtümlicherweise, durch die Leistungsfähigkeit seiner Ketten-Autos den Wettlauf gegen Roald Amundsen und seine Schlittenhunde gewinnen zu können.

Und die kreative Technik des grossen Polarforschers Alfred Wegener, der in Grönland schon 1930 propellerbetriebene Schlittenfahrzeuge einsetzte, wurde 2010 im Zuge der Moon-Regan-Transantarctic-Expedition angewendet: Diese raste mit Allradfahrzeugen und einem dreiköpfigen Propellerschlitten in einer «Rekordzeit» von 303 Stunden von der neuen Landebasis am Union Glacier über den Südpol bis nach McMurdo. Und dann wieder retour. »

Polarabenteurer sehen solche Unternehmungen jedoch als Rückentwicklung oder Sackgasse, haben sie ja mit sportlicher Herausforderung und Naturerlebnis wenig zu tun.

Ob Amundsen, der mit seinen Begleitern am 14. Dezember 1911 als erster Mensch den Südpol erreichte, zu ahnen gewagt hat, dass der Südpol einmal bequem mit Allradfahrzeugen just for fun befahren wird?

Was würde er wohl sagen, wenn er wüsste, dass die USA 2006 sogar den 1450 Kilometer langen South Pole Highway, eine durchgehende Piste von der Ross-See bis zum Südpol, fertiggestellt und damit die neu errichtete Amundsen-Scott-Station durch eine Nabelschnur mit der Hauptbasis McMurdo am Kontinentalrand verbunden haben?

Auch wenn polartaugliche Flächenflugzeuge wie Twin-Otter, Basler DC-3, Hercules C-130 oder Iljushin IL-76 angesichts der riesigen Dimensionen des Kontinents wohl nie gänzlich durch Fahrzeuge ersetzt werden, so werden die Allradfahrzeuge in den kommenden Jahrzehnten der touristischen Erschliessung des Kontinents kräftig Vorschub leisten. Ein behutsamer Einsatz auf bestimmten Routen am Polarplateau wird dabei zu verkraften sein.

In den Gebirgen verhindern ohnehin die gefährlichen Spaltenzonen, dass hier Fahrzeuge kreuz und quer herumdüsen. Es bedarf

jedoch besonnener Köpfe, den Fahrzeugeneinsatz in der Antarktis zu beschränken, sonst zerstört der moderne Polartourismus letztlich genau das, was er sucht: Den Wildnischarakter dieser einzigartigen, abgechiedenen Welt.

### Auf den Spuren von Helden

Die moderne Fahrzeugtechnik und Fluglogistik ermöglichen heute die touristische Erschliessung des Südpols. So werden Skilast-degree-Reisen durchgeführt, also auf die letzten ein, zwei oder drei Breitengrade (1° = 111 Kilometer Gehdistanz) reduzierte Skitouren bis zum Pol, aber auch Ballonfahrten, Marathons oder sonstige «Extremabenteurer» am südlichen Ende der Welt.

Eine ebenso clevere wie erfolgreiche Geschäftsidee hatte vor wenigen Jahren ein britischer Reiseveranstalter, indem er für gegeneinander antretende Teams mehrtägige Skirennen als «Wettläufe zum Südpol» organisiert. Von Fahrzeugen und Kamerateams begleitet, mit nicht allzu schwer beladenen Schlitten ausgerüstet (Proviand und Brennstoff wird ja nur für kurze Zeit benötigt) sowie zu einem Halbzeit-Zwischenstopp samt obligatorischem Medical check verpflichtet, kämpfen sich die Teams vom Flugzeuglandeplatz irgendwo am Polarplateau im abgesicherten und objektiv relativ gefahrlosen Bereich so schnell wie möglich durch die Eiswüste bis zum Pol.

So auch zum Jahreswechsel 2010/11, als sich ein österreichisches und ein deutsches Team bestehend aus je vier Personen im Auftrag der nationalen Fernsehanstalten ORF und ZDF bemühten, als Erstes die Ziellinie am Südpol zu erreichen. Für die modernen Rennläufer (darunter Ausdauersportler, Soldaten und ein Olympiasieger von Weltruhm, aber allesamt unerfahrene Polargänger) war es sicher die Reise ihres Lebens und eine extrem anstrengende Tour.

Die Naturverhältnisse sind ja heute immer noch die gleichen wie anno 1911/12. Und es ist eine respektable sportliche Leistung, eine Distanz von knapp 400 Kilometern in elf Tagen zu marschieren. Doch sonst hatte die moderne Veranstaltung – ohne diese diskreditieren zu wollen – mit der historischen Expedition kaum etwas gemein.

Amundsen und Scott starteten seinerzeit mit ihren Untergebenen nicht nur an der gegenüberliegenden Seite des Kontinents von der Küste des Ross-Eisschelfes und hatten bis zum Pol eine Distanz von knapp 1500 Kilometer und die gleiche Strecke wieder retour zurückzulegen. Sie stiessen vor allem in völlig unbekanntes Terrain und absolutes Neuland vor. Ihr Erfolg und selbst ihre heile Rückkehr waren mehr als ungewiss, wie es sich bei Scott bekanntlich tragisch bewahrheitete.

Dass die moderne Ausrüstung, die leichten Kunststoffschlitten, die sturmstabilen Zelte, die schnell trocknende, winddichte und warme Polarkleidung, die Hochleistungsbenzinkocher und die ebenso schmackhafte wie energiereiche Nahrung heute völlig andere Voraussetzungen bieten, liegt ohnehin auf der Hand.

### Chance verpasst

Allein schon der Blick auf die Navigationsgeräte verzerrt jeden Vergleichsmaßstab. Sind heute alle Positionsdaten auf Knopfdruck vom GPS abrufbar, so mussten die Pioniere täglich ihre Position mühsam mit Sextanten bestimmen und mittels Tabellen errechnen. Und auch wenn der finanzielle und logistische Aufwand dafür enorm ist, aber Satellitentelefone und Allradfahrzeuge ermöglichen eine Evakuierung von jedem Punkt des Rennens. So konnte schliesslich auch ein verzweifertes Mitglied des österreichischen Teams bequem in eines der Begleitfahrzeuge einsteigen, als sich durch Unachtsamkeit leichte Erfrierungen an seinen Fingern abzeichneten.

Ist das eine würdige Hommage an den Wettlauf der historischen Kontrahenten? Wie würden Amundsen und Scott wohl reagieren, wenn sie wüssten, dass ihrer grossartigen Pionierleistungen zum Hundert-Jahr-Jubiläum durch ein teures Publicity-Projekt



Peinliche Veranstaltung: Die Fernseh-Show «Wettlauf zum Südpol» gab ein völlig falsches Bild der Antarktis wieder.

erinnert werden sollte, das bestenfalls Unterhaltung und Re-Kreation, nicht jedoch eine Expedition und schon gar nicht ein Vorstoss in etwas Neues war? 99 Jahre nach den dramatischen Entdeckungsreisen am Südpol diente die Antarktis einem für das Fernsehen geschickt in Szene gesetzten Sportevent als medienwirksame Bühne und der Mythos des Südpols als Marketing-Booster. Den modernen Wettbewerb aber in Verbindung mit dem zu setzen, was Amundsen oder gar Scott erlebt und durchgemacht haben, gerät zum Gegenteil einer Würdigung.

Viele Polarexperten sind sich einig: Das grosse Südpol-Jubiläum wäre die sprichwörtliche Jahrhundertchance für eine grossartige Pionierexpedition gewesen, die sich durch besondere Kreativität auszeichnet oder wirklich an der Grenze der menschlichen Leistungsfähigkeit und vor allem mit dem Risiko zu scheitern durchgeführt wird. Damit wäre es vor allem auch möglich geworden, einer breiten Öffentlichkeit das moderne polare Expeditionswesen seriös nahezubringen, das in seiner Königsklasse auch heute noch durchaus Parallelen zu den historischen Unternehmungen der Vergangenheit aufweist. Doch 2011/12 rüsten sich schon die nächsten Unerschrockenen für den Anpfiff zum nächsten «Race to the Pole». The show must go on!

In Zeiten, in denen selbst in der Antarktis durch Satellitenfernerkundung fast jeder Ort bekannt und kartiert ist, richtet sich der Blick nicht mehr auf geographisches Neuland, sondern vielmehr zurück auf die Zeiten der wahren Pioniere. Deren Ideen, Versuche und Erfolge lassen angesichts der Ungewissheiten und Entbehrungen, denen sie ausgesetzt waren, kalte Schauer über den Rücken laufen. Annähernd «auf den Spuren» von Amundsen und Scott waren 2006 ein briti-



Bild: Will Steger

6400 Kilometer mit Hundeschlitten in sieben Monaten: Die Mitglieder der «Transantarctica»-Expedition 1989/90 während einer Pause.

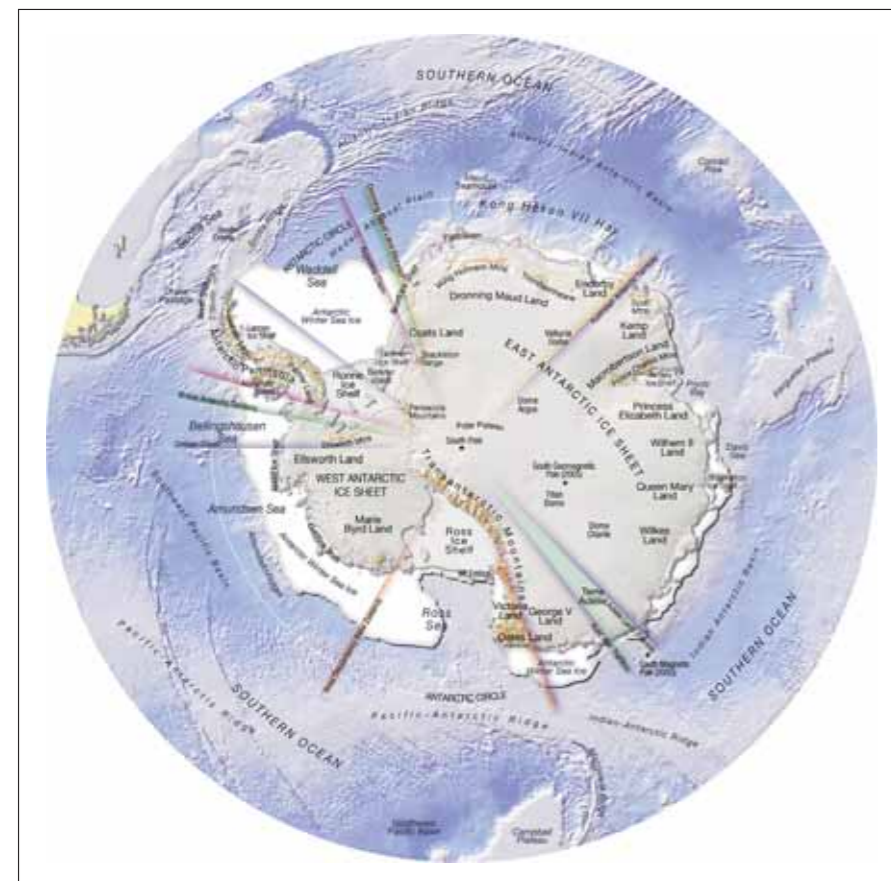
sches und ein norwegisches Team (letzteres unter der Führung von Rune Gjeldnes) im Rahmen einer BBC-Dokumentation, um die beiden historischen Expeditionen mit Originalausrüstung, -nahrung und -taktik so authentisch wie möglich nachzuvollziehen.

### Auch das Wie entscheidet

Einziger Wermutstropfen: Aufgrund des Hundeverbots in der Antarktis konnte lediglich ein imaginärer «Südpol» auf dem grönländischen Inlandeis auf einer gleich langen Route und unter sehr ähnlichen Naturverhältnissen bezwungen werden. Die Erkenntnisse der Extremabenteurer waren erstaunlich und lassen höchsten Respekt vor den Mühsalen der historischen Eroberer zollen. Heute geht es bei sportlichen Polarexpeditionen längst nicht mehr um «Eroberungen» oder gar die Befriedigung nationaler

Interessen, sondern vielmehr um persönliche Ziele und alpinistische oder skiläuferische Herausforderungen. Dass dabei bisweilen bei manch einem sogar die Idee aufkommt, «Weltrekorde» aufstellen zu wollen, so als ob man Expeditionen mit Wettkämpfen auf normierten Rennbahnen vergleichen könnte, darf nicht verwundern und ist im Zirkus medienwirksamer Inszenierungen im Wettlauf um die Gunst ahnungsloser Grosssponsoren wohl leider nur allzu naheliegend.

Bei Polarläufen ist die zurückzulegende Distanz ein entscheidendes Kriterium. Der übliche Startpunkt für die meisten Südpolgeher liegt heute am Kontinentalrand des Ronne-Eisschelfes beim Hercules Inlet, immerhin rund 1130 Kilometer vom Pol entfernt. Dass der Startpunkt des TV-Events «Wettlauf zum Südpol» irgendwo mitten am »



Der Südpol im Zentrum des Kontinents Antarctica ist das Ziel aller Polarträume. Der Mount Vinson befindet sich am nördlichen Rand des Ellsworth-Lands.



Fehl am Platz: Touristen rasen mit modernsten Allrad-Fahrzeugen über die Weiten des ewigen Eises.

Polarplateau lag und mit dem Flugzeug erreicht wurde, relativiert die tatsächlichen Anforderungen dieses Projektes auch im Vergleich zu ernstzunehmenden modernen Südpolexpeditionen.

Da der Südpol an sich ja «nur» ein mathematischer Punkt auf der Erdoberfläche ist beziehungsweise durch die Rotationsachse der Erde bestimmt wird, fokussieren sich Leistungsexpeditionen zunehmend auf eine Durchquerung des Kontinents. Dabei gibt es unterschiedliche Ansätze, je nach dem, welche Route gewählt wird und ob beispielsweise die Schelfeiskante oder der landseitige Beginn eines Eisschelfes als Kontinentalrand gewertet wird, wie es Reinhold Messner und Arved Fuchs beim Ronne-Eisschelf oder Cecilie Skog und Ryan Waters beim Ross-Eisschelf definierten.

Sind die Unterschiede in den zurückzulegenden Gehdistanzen aber noch relativ leicht einsichtig, führen Ethik- und Stilfragen bei polaren Leistungsexpeditionen (ebenso wie beim Spitzenalpinismus) beinahe ins Esoterische und können fast nur mehr von Insidern richtig beurteilt werden.

Die allgemeine Öffentlichkeit hingegen kann die feinen, aber entscheidenden Stilunterschiede in der Regel kaum bis gar nicht mehr differenzieren: «unguided» oder «guided» (von einem Profi geführt), «unsupported» oder «supported» (bei der Fortbewegung unterstützt, zum Beispiel durch Windkraft, Hundeschlitten oder Motorfahrzeuge) sowie «unassisted» beziehungsweise «unsupplied» oder «assisted» beziehungsweise «supplied» (Hilfe von

aussen, zum Beispiel durch Luftunterstützung oder Depots).

Schuld an der kollektiven Orientierungslosigkeit sind aber die Aktiven bisweilen selbst, denn immer wieder lässt auch ihre eigene Berichterstattung (bewusst?) zu wünschen übrig. Wird der Einsatz von Zugschirmen oder Versorgungsflügen meist noch erwähnt, wird von den «Exploren», wie sich Polreisende gerne nennen, vielfach in der öffentlichen Darstellung zum Beispiel geschickt unterdrückt oder ganz verschwiegen, dass sie von Profis geführt wurden.

So als ob das an ihrem «Ruhm» kratzen würde. Den modernen Polarführern kommt aber heute wohl eine ebenso wichtige Rolle für Erfolge zu wie den Sherpas bei Mount-Everest-Expeditionen. Und wie können schliesslich die Leistungen eines Messners, Stegers, Ouslands oder Gjeldnes' verstanden werden, wenn schon verkürzte Wettrennen oder andere touristische Unternehmungen als «das letzte grosse Abenteuer der Menschheit» dargestellt werden?

### Transantarctica

Eine der spektakulärsten und für mich persönlich die schönste Antarktis-Expedition aller Zeiten war die «Transantarctica» 1989/90. Dem internationalen Team unter der Leitung von Will Steger (USA) und Jean-Louis Etienne (F) mit Victor Bojarski (UdSSR), Geoff Somers (GB), Keizo Funatsu (JP) und Qin Dahe (China) gelang mit drei Hundeschlittengespannen und 18 Depots die längste jemals durchgeführte Antarktis-Transversale. Sie führte von der

Spitze der Antarktischen Halbinsel am Vinson Massiv vorbei, über den Südpol und die Station Vostok bis zur Station Mirnyi in der Ostantarktis: Unvorstellbare 6400 Kilometer in sieben Monaten. Ein phantastisches Abenteuer, das seinesgleichen sucht.

Die erforderliche Logistik war gross angelegt. Es wurden nicht nur ein Jahr vorher 14 Tonnen Hundefutter und Nahrungsmittel auf der geplanten Route deponiert, sondern während der Expedition erschöpfte oder kranke Hunde zur Erholung ausgeflogen und durch frische ersetzt. Aufgrund der enormen Strecke war es sogar notwendig, bereits im Polarwinter und unter härtesten Witterungsbedingungen aufzubrechen.

Erstmals gelang es, den Kontinent ohne Motorfahrzeuge zu durchqueren – und das gleich auf der denkbar längstmöglichen Route. Und es war auch die letzte Expedition, die sich noch konventionell mit Sextanten anstatt mit der gerade aufkommenden Satellitennavigation orientierte, was eine ganz besondere Qualität des Abenteuers darstellte.

Die «Transantarctica» verfolgte aber nicht nur ein herausragendes sportliches Ziel, sondern schuf auch Bewusstsein für die grossartige Vision eines «Welparks Antarctica», der der gesamten Menschheit gehören sollte. Die «Transantarctica» ist jedoch nicht mehr wiederholbar. Das 1991 erlassene Umweltprotokoll zum Antarktisvertrag erlaubt nämlich keine Schlittenhunde am Kontinent mehr. Dass das Umweltprotokoll die eleganten Hundeschlittengespanne aus den Zeiten der Entdecker gerade aus Gründen des Umweltschutzes – und zwar zum Schutz der einheimischen Tierwelt vor übertragbaren Krankheiten – verbietet, ist zwar verständlich. Es erscheint mir aber doch irgendwie ironisch, dass dagegen Motorfahrzeuge aller Art zulässig sind.

Die traditionsreiche Ära der Entdeckung des Kontinents mit den Hundeschlittengespannen ist jedenfalls seit Anfang der 1990er-Jahre endgültig vorbei und damit ein grossartiges und für die beteiligten Wissenschaftler und Abenteurer ebenso spannendes wie emotionsvolles Kapitel der Erforschung des Kontinents.

### Mit dem Wind über das Eis

In den letzten Jahren war ein Trend festzustellen, wonach anstelle des klassischen und zermürbenden «man-haulings» (das Schlittenziehen aus eigener Kraft war bereits für Scott das Ideal britischen Sportgeistes) lange Distanzen auf dem Polarplateau mit Hilfe von lenkbaren Windsegeln zurückgelegt werden, mit denen sich die Polarreisenden mit dem Pulkaschlitten im Schlepptau über das Eis ziehen lassen. »

## «SSP KÄLTEPLANER AG; DIE FIRMA FÜR LÖSUNGEN IM KÄLTBEREICH»



SSP | KÄLTEPLANER.CH

Bittertenstrasse 15 | CH-4702 Oensingen | Tel +41 62 388 03 50  
mail@kaelteplaner.ch | www.kaelteplaner.ch



### Textor

Christian Hug  
Bahnhofstrasse 1  
6370 Stans

079 668 95 18  
christian-hug@bluewin.ch

Ideen, Beratung, Konzepte, Begleitung  
Texte, Broschüren, Bücher, Reden

Reinhold Messner und Arved Fuchs waren 1989/90 die Ersten, die diese modernen Kites mit Erfolg in ihrer 92 Tage dauernden, 2450 Kilometer langen Transversale in der Antarktis einsetzten. Die Expedition begann aufgrund logistischer Probleme bereits jenseits des Kontinentalrandes beim Ronne-Eisschelf und führte über den Südpol bis zur neuseeländischen Scott-Station an der Ross-See auf der anderen Seite des Kontinents. Der Bergsteiger und der Seemann liessen zwei Depots einrichten, um ihre Nahrungsmittel- und Brennstoffvorräte ergänzen zu können. Zum ersten Mal gelang eine derart lange Durchquerung in Antarctica ohne unmittelbare Hilfe von Fahrzeugen oder Schlittenhunden nur mit Ski, Pulkaschlitten und Zugschirmen.

Alain Hubert und Dixie Dansercoer haben die Segeltechnik dann im Südpolarsommer 1997/98 auf ihrer legendären und mit wissenschaftlicher Akribie vorbereiteten, 3924 Kilometer langen Durchquerung des Kontinents von Dronning-Maud-Land über den Südpol bis zur US-Polarstation McMurdo perfektioniert. Mit speziellen Powerkites legten die beiden Belgier die bis dahin zweitlängste Distanz auf dem Kontinent in nur 99 Tagen zurück. Sie erreichten dabei Tagesetappen von bis zu 271 Kilometern. Ein grosser Triumph wahren Abenteuergeistes!

Erstmals gänzlich auf jede Hilfe von aussen oder selbst eines Partners verzichtete bereits ein Jahr zuvor, 1996/97, der Norweger Børge Ousland, der als der König der Polarläufer schlechthin anzusehen ist. Ihm gelang mit Hilfe von Kitesegeln die erste Solo-Ski-durchquerung des Kontinents von der Schelfeiskante bei Berkner Island über den Südpol bis zur Ross-See: 2845 Kilometer in nur 64 Tagen, also im Schnitt über 44 Kilometer

pro Tag – und das ohne Versorgung aus der Luft oder durch Depots. Eine herausragende Leistung an der Grenze der physischen und psychischen Leistungsfähigkeit, die richtungsweisend für die nachfolgenden Hochleistungsexpeditionen sein sollte.

Moderne Polarathleten lernten von ihren Vorläufern und steigerten die zurückgelegten Distanzen. Den Norwegern scheint dabei das polare Skilaufen in die Wiege gelegt zu sein. Immer wieder haben die wohl leistungsstärksten Polarläufer der Welt grosse Marksteine an den Polen gesetzt, wie Fridtjof Nansen, Roald Amundsen, Erling Kagge, Børge Ousland oder Rune Gjeldnes, der 2005/06 eine sagenhafte Rekorddistanz von 4804 Kilometern von Dronning-Maud-Land über den Südpol und entlang des Transantarktischen Gebirges nach Viktorialand bis in die Terra-Nova-Bucht in nur 90 Tagen zurücklegte. Im Schnitt also über 53 Kilometer am Tag. Es ist die längste Skireise, die je ein Mensch in der Antarktis unternommen hat. Und das alleine!

### Einsatz mit Ehre

So ist es auch nicht verwunderlich, dass der bislang letzte grosse Erfolg in der Antarktis ebenfalls eine norwegische Handschrift trägt und neuerdings zudem weiblich ist. Der Norwegerin Cecilie Skog und dem Amerikaner Ryan Waters gelang 2009/10 das erste «unassisted unsupported crossing» des Kontinents von Berkner Island über den Südpol bis zum Fusse des zerrissenen und gefährlichen Axel-Heiberg-Gletschers, der den Beginn des Ross-Eisschelfs und damit das Ende des Kontinents markiert.

Hier wurden sie per Flugzeug abgeholt. Die beiden schafften über 1800 Kilometer in 70 Tagen, wobei sie auf die Nutzung der Windkraft verzichteten und den Kontinent

erstmals ausschliesslich aus eigener Kraft durchquerten. Ohne jegliche physische Hilfe legten sie im Schnitt 25 Kilometer pro Tag zurück.

Dieser Stil gilt als die höchste Form des polaren «by fair means». Viele sehen nämlich die Verwendung von Zugschirmen ähnlich wie ein Segelboot bei einem Ruderbootrennen. Die zähe Norwegerin verwirklichte damit den grossen Traum ihres Ehemannes Rolf Bae, der 2008 bei einer gemeinsamen Expedition zum K2 ums Leben kam. Übrigens hält seit dem 13. Januar 2011 auch ein Norweger den «Weltrekord» auf der üblichen Skirennstrecke Hercules Inlet-Südpol: Der durchtrainierte Christian Eide rannte in einer Spitzenzeit von 24 Tagen, 1 Stunde und 13 Minuten, also mit einem Tagesschnitt von über 47 Kilometern, mit seinem Schlitten zum Pol.

Es wird somit nicht nur der olympischen Devise «schneller, höher, weiter» gefrönt. Auch die immer weitere Reduktion der Mittel ist an den Polen ein Entwicklungstrend: Gelangen die Durchquerungen zuerst mit Traktorenzügen (Vivian Fuchs und Edmund Hillary, 1957/58) und Skidoos (Ranulph Fiennes, Charles Burton und Oliver Shephard, 1980/81), dann wie dargestellt mit Hundeschlitten und mit Hilfe von Windsegeln, so gilt heute das Scottsche «man-hauling» als spartanischste und damit sportlich anstrengendste Form des Eisreisens.

### Neue Ziele – neue Erfolge

Neue Expeditionserfolge werden mit Spannung erwartet. Offen ist zum Beispiel noch die erste komplette Durchquerung des Kontinents «unassisted unsupported» zur Gänze von einer bis zur anderen Schelfeiskante und vielleicht auch gleich noch solo. Dieses extrem schwierige Unterfangen könnte derzeit vielleicht noch als eines der tatsächlich «letzten grossen Abenteuer der Menschheit» am Südpol gelten.

Es macht sich aber bereits eine neue Generation von Polarabenteurern auf, sich ihre eigenen, ambitionierten Ziele an den Ende der Erde zu suchen und diese in ihrem eigenen Stil anzugehen, der durch Können und eine gewisse Leichtigkeit des Seins besticht: Allen voran die beiden Kanadier Sarah (24) und Eric McNair-Landry (26), deren Eltern Matty McNair und Paul Landry zu den erfahrensten und besten Polarführern der Welt gehören. Sie sind im grönländischen Iqaluit mit Schlittenhunden aufgewachsen, kiten seit Teenagertagen und haben als

Cecile Skog und Ryan Waters (im Bild Waters auf dem Axel-Heiberg-Gletscher) schafften die erste «unassisted unsupported» Zu-Fuss-Durchquerung des Kontinents 2010.



Bild: Cecilie Skog



Bild: McNair/Norhwind

Sarah und Eric McNair Landry zeigen, was die junge Generation der Polarabenteurer im Eis drauf hat.

Jugendliche bereits Grönland durchquert, am Südpol als perfektes Team auf fast schon spielerische Weise neue Massstäbe gesetzt und zuletzt mit Ski und Zugschirmen auch die berühmte Nordwestpassage bewältigt. Aber egal ob extreme Solo-Skidurchquerungen, Kite-Expeditionen, pionierhafte Entdeckungsreisen und Vorstösse in alpines Neuland oder Skitouren auf verkürzten Rennstrecken im Rahmen kommerziell veranstalteter Events: Antarctica bietet genug Spielraum für alle und wird seine Anziehungskraft, die schon Männer vom Schlege eines Shackleton, Amundsen oder Scott in ihren Bann gezogen hat, auch für die heutigen Abenteuerreisenden mit all ihren unterschiedlichen Zielen, Motiven und Ansprüchen nicht so schnell verlieren. Ich würde mir dabei lediglich wünschen, dass die wahren sportlichen Leistungen der modernen Polarathleten und die wirklich innovativen Expeditionen, die dem Geist der Pioniere folgen, nicht noch mehr ins Abseits der öffentlichen Wahrnehmung rutschen und nur mehr Medienshows Gehör und somit Sponsorgelder zur Realisierung finden.

### Der Berg ruft

Die alpinistische Entdeckungsgeschichte der Berge Antarcitas begann mit den Abenteurern, die sich einst mit Hunden und später mit Propellerflugzeugen aufgemacht haben, die hohen Drei- und Viertausender zu besteigen. Heute suchen die weltbesten Spitzenalpinisten waghalsige Kletterrouten an

schwierigsten Wänden und Pfeilern des Dronning-Maud-Lands oder der Antarktischen Halbinsel. Und dann gibt es natürlich die Masse der Bergsteiger, die vor allem ein Ziel haben: Den Mount Vinson, mit 4892 Meter der höchste Gipfel des Kontinents. Erst nachdem alle Achteausender längst bestiegen waren, wurde der schwer zu erreichende Gipfel des Vinson Massivs am 18. Dezember 1966 im Rahmen einer Expedition des American Alpine Club von Barry Corbet, John Evans, Bill Long und Pete Schoening erstmals bestiegen. Danach blieb es noch Jahre lang ruhig. Der Hype um den Bergriesen begann erst Mitte der 1980er-Jahre.

Die amerikanischen US-Dollar-Millionäre Dick Bass (Besitzer des Snowbird Ski Resorts) und Frank Wells (Präsident der Walt Disney Company) lösten mit ihrem Buch über ihren Traum der Seven Summits (die Besteigung des jeweils höchsten Berges aller sieben Kontinente) einen gigantischen Bergreiseboom aus, der sie selbst am meisten überrascht hat. Bass und Wells bezahlten Top-Alpinisten, sie auf die begehrten Gipfel zu führen.

1983 engagierten sie Chris Bonington und Rick Ridgeway für den Mount Vinson. Es war die erst dritte Besteigung des Berges und damals noch eine echte logistische Pionierleistung. Den Berg überhaupt zu erreichen, war damals viel schwieriger, als ihn zu besteigen. Sogar Reinhold Messner wollte teilnehmen. Er wurde jedoch ausgebootet, da

er den Amerikanern sonst als erster Mensch – und «richtiger» Alpinist – den Ruhm der Seven Summits weggeschnappt hätte.

Um die Vollendung der Seven Summits entstand ein beinhardter Wettlauf, der durch Pat Morrow noch angeheizt wurde. Der ambitionierte kanadische Alpinist führte mit der Carstens Pyramide in Australozanien (statt dem Mount Kosciusko in Australien) eine andere, heute allgemein gültige geographische Seven-Summits-Liste und sollte sie auch als Erster vollenden.

Der begnadete Polarpilote Giles Kershaw und der Outdoorspezialist Martyn Williams, dem mit Morrow gleich auch die erste Skiabfahrt vom Mount Vinson gelang, gründeten die «Adventure Network International». Das erste private Flugunternehmen beförderte fortan betuchte Alpinisten in die Antarktis und ermöglichte über zwei Jahrzehnte auch sämtliche private Südpolexpeditionen.

Gab es noch in den späten 1990er-Jahren nur eine Handvoll mutiger Bergreiseveranstalter weltweit, die den Mount Vinson für ihre Kunden anboten, so sind es heute viele Dutzend. Die Seven Summits begründeten eine regelrechte Bergreiseindustrie rund um den Globus. Tausende Alpinisten und Bergreisende sind dem Charme der Idee erlegen, den jeweils höchsten Berg jedes Kontinents zu besteigen. Die Sammlung aller sieben in den verschiedensten Kulturkreisen und Klimazonen gelegenen Berge ergibt ja ein faszinierendes Reiseprojekt für Gipfelsammler. So erstaunt es nicht, dass sich auch »



## Mit PolarNEWS zum Nordpol einzige deutschsprachige Expedition 2012

18. Juli - 2. August 2012

PolarNEWS organisiert eine aussergewöhnliche Expedition mit dem stärksten Eisbrecher der Welt zum geografischen Nordpol. Verlangen Sie bei uns das Spezialprogramm unter:

[www.polar-reisen.ch](http://www.polar-reisen.ch)

T +41 (0)44 342 36 60

Der Mount Vinson (Gipfel rechts im Bild) ist mit 4892 Metern der höchste Berg der Antarktis und somit einer der Seven Summits.

am Mount Vinson mittlerweile jedes Jahr weit über 100 Bergsteiger tummeln. Und das nur in der kurzen Sommersaison von November bis Ende Januar.

Der Mount Vinson avancierte zu dem am häufigsten besuchten und bestiegenen Berg des Kontinents, sieht man einmal vom 230 Meter hohen Ausflughügel Observation Hill nahe der US-Polarstation McMurdo ab. Ich hatte vor zehn Jahren das Glück, zwei Mal die kleine US-Polarbasis Vinson Basecamp am Fusse des Berges leiten zu dürfen und den Bergriesen fünf Mal zu besteigen. Damals kamen lediglich ein paar Dutzend Bergsteiger.

### Die Faszination bleibt

Die antarktische Stille und Ruhe schenken mir einige der intensivsten Erfahrungen meines Lebens. Seitdem hat sich aber am Berg viel getan. Die abenteuerlichen Zeiten, in denen man als einzelner Basecamp-Manager in diesem gewaltigen Massiv teilweise auf sich alleine gestellt war (ich einmal sogar 12 Tage am Stück), sind vorbei.

Seit der Übernahme der Pionierorganisation durch «Antarctic Logistics and Expeditions» wurde das Vinson Basecamp ausgebaut und mit mehreren Personen besetzt und auch das legendäre Landungs- und Ausgangslager bei den Patriot Hills durch ein neues und witterungsbegünstigteres am Union Glacier ersetzt. Am Mount Vinson selbst legt man

seit 2007 die «Normalroute» nicht mehr über die von Eisschlag bedrohte Headwall zum Vinson-Shinn-Sattel, sondern über einen steilen, aber objektiv sicheren Eishang entlang der Vinson-Westwand, wo Fixseile angebracht werden.

All das hat dem Berg nichts von seiner Faszination genommen. Das Glück auf diesem exklusiven Berg und die Ausblicke über die Ellsworth Mountains zu geniessen, lässt nach wie vor jedes Bergsteigerherz jubilieren!

Nur wenige Alpinisten machten sich aber bisher auf, die Gebirge Antarctica abseits des imageträchtigen Vinson-Massivs zu erforschen: Zu aufwändig die Logistik, zu hoch die Kosten, zu unbekannt die Bergwelt. Antarctica umfasst eine schier unüberschaubare Anzahl noch unbestiegener Berge: Vom Dach des Kontinents in der Sentinel Range über die einsamen Züge des Transantarktischen Gebirges, die schwindelerregenden Felstürme des Dronning-Maud-Lands und die komplexen Schönheiten der Antarktischen Halbinsel bis hin zu dem sturmumtosten Gipfeln des subpolaren Inseljuwels Südgeorgien im Südatlantik.

Die spektakulärsten und bizarrsten Berge des Kontinents sind in Dronning-Maud-Land zu finden. Erst eine Handvoll der Gipfel wurde von insgesamt knapp drei Dutzend Alpinisten bestiegen, darunter so bekannte Namen und Spitzenbergsteiger wie Robert Caspersen

und Ivar Tollefsen (1994 und 2006), Conrad Anker, Alex Lowe und Jon Krakauer (1997), Alain Hubert, Andre Georges und Ralf Dujmovits (2000), Cestmir Lukes (2000), Mike Libecky (2003 und 2006) oder Stefan Siegrist mit Thomas und Alex Huber (2008 – siehe PolarNEWS Nummer 9).

Die Pioniere unternahmen aber nicht nur grossartige kombinierte Eis- und Felstouren. Einigen der besten Kletterern der Welt gelangen sogar schwierigste Big-Wall-Klettereien unter den wohl härtesten Kletterbedingungen der Erde – an Bergen mit so klingenden Namen wie Ulvetanna (Wolfszahn), der auch als das Matterhorn der Antarktis gilt, Holtanna (Hohlzahn) oder Rakekniven (Rasierklinge).

Wertvolle Pionierarbeit leistete auch der Australier Damien Gildea, der über Jahre hinweg immer wieder in die Sentinel Range reiste, um die höchsten Berge zu besteigen und neu zu vermessen. Das alpinistische Potenzial des sechsten Kontinents wurde gerade erst entdeckt und bietet Neuland noch für ganze Generationen abenteuerhungriger Alpinisten.

*PolarNEWS*

*Christoph Höbenreich, 43, ist promovierter Geograph und Sportpädagoge im Tirol. Er verbrachte auf 13 Expeditionen und Polarreisen über einhalb Jahre in Eis und Schnee der Arktis und Antarktis und gilt als Österreichs polarerfahrester Berg- und Skiführer.*

Fast täglich aufdatiert, finden Sie auf unserer Website die neusten Nachrichten aus den Gebieten rund um den Südpol und den Nordpol, Blogs, Bilder und natürlich sämtliche Ausgaben von PolarNEWS.



Besuchen Sie uns deshalb immer wieder und so oft sie möchten auf

[www.polar-news.ch](http://www.polar-news.ch)

# PolarNEWS an den Ferienmessen

Bald ist es wieder soweit: Ab Januar heissen die Ferienmessen Aussteller, Gastländer und Besucher willkommen. In Luzern, Bern, Zürich, Basel und St. Gallen können Abenteuer- und Reiselustige am PolarNEWS-Stand Ferienluft schnuppern.

Alle lieben Ferien und Reisen. Und wer sich früh genug informieren und planen will, führt sich die ganze Angebotspalette verschiedener Anbieter zu Gemüte. Auf diese Weise garantiert man sich im voraus schon ein unvergessliches Urlaubserlebnis. Ob Golfen, Wandern, Surfen oder baden und relaxen. Ja warum nicht mal ein berauschendes Trekking oder eine abenteuerliche Reise in unberührte Gebiete? Vielleicht auch nur mal schnuppern, was es so gibt! Die Ferienmessen inspirieren die Besucher und schicken ihre Sinne schon im Januar auf Reisen.

Auch PolarNEWS wird wieder mit einem Stand vertreten sein. Wir bieten Ihnen vor Ort die Möglichkeit, sich über unsere Reisen ausführlich zu informieren. Oder Sie besuchen den Vortrag von Heiner Kubny und erfahren Wissenswertes über das Thema Arktis/Antarktis.



Am PolarNEWS-Stand der Ferienmessen zeigen die Kubnys auch grossformatige Fotografien aus ihrem langjährigen Schaffen.

## Hier ist PolarNEWS dabei:

Travel Expo Luzern vom 6. bis 8. Januar 2012  
Ferien Bern vom 19. bis 22. Januar 2012  
Fespo Zürich vom 26. bis 29. Januar 2012

Ferienmesse Basel vom 3. bis 5. Februar 2012  
Ferienmesse St. Gallen vom 10. bis 12. Februar 2012

Weitere Informationen zu den Messen unter [www.polar-reisen.ch](http://www.polar-reisen.ch)

Christian Hug

# Werner Breiter ist Schweizer Meister

Gleich mit zwei Preisen wurde Werner Breiter vom PolarNEWS-Filmteam am jährlichen Swiss Movie, dem Wettbewerb der Schweizer Amateurfilmer, ausgezeichnet – mit einer Dokumentation über Tschukotka.

...and the winner is: Werner Breiter! Unser Mann an der Kamera sahnte am Swiss Movie mit seinem Film «Tschukotka – Das erstarrte Land» den ersten Preis in der Kategorie Dokumentarfilme ab. Fernsehmoderatorin Sabine Dahinden begründete das Urteil der Jury bei der Preisübergabe: «Schon im ersten Augenblick lässt mich der kalte Wind auf der Tonspur schauern und zieht mich mitten hinein in Tschukotka, das erstarrte Land. Es dominieren Weiss und Blau. Schnee und Eis.» Somit ist Werner offiziell Schweizer Meister der nicht professionellen Dokumentarfilmer. Damit nicht genug: Werner erhielt auch den Spezialpreis für aussergewöhnliche Kamera. Entstanden ist der Film während einer von PolarNEWS durchgeführten Tschukotka-

Expedition im April letzten Jahres. Es war Werners allererste Reise in eine Gegend, wo minus 35 Grad herrschen. Doch die Kälte hinderte ihn nicht daran, mit einem scharfen Auge die Essenz dieses Landes auf Film zu bannen. Wir gratulieren herzlich!

Der 30-minütige Film ist zu sehen unter [www.polar-news.ch/filme/polarnews-filme/387-chukotka-das-erstarrte-land.html](http://www.polar-news.ch/filme/polarnews-filme/387-chukotka-das-erstarrte-land.html)

Christian Hug

Werner Breiter holte sich neben Gold für den besten Schweizer Amateur-Dokumentarfilm auch den Sonderpreis für aussergewöhnliche Kamera.



PolarNEWS



Wir zeigen Ihnen den Weg ins Paradies.

**Ferien.**  
Die Messe für Ferien und Reisen

19. – 22. Januar 2012  
Messeplatz Bern  
Do/Fr 13 – 20 Uhr, Sa/So 10 – 18 Uhr  
[www.ferienmesse.ch](http://www.ferienmesse.ch)

**FESPO.**  
Die grösste Messe für Ferien und Reisen

26. – 29. Januar 2012  
Messe Zürich  
Do/Fr 13 – 20 Uhr, Sa/So 10 – 18 Uhr  
[www.fespo.ch](http://www.fespo.ch)

**Basler Ferienmesse.**  
Die grosse Messe für Ferien und Reisen

3. – 5. Februar 2012  
Messe Basel  
Fr 13 – 20 Uhr, Sa/So 10 – 18 Uhr  
[www.baslerferienmesse.ch](http://www.baslerferienmesse.ch)



Messebau

Beschriftung

Display

[www.ingenti.ch](http://www.ingenti.ch)