



Fuchs auf dem Weg zu den Thiel-Bergen: Vor sich das Grauen von 120 Tagen Schlittenschleppen, 120 Tagen im brennenden

„Der letzte Trip auf Erden“

Wilhelm Bittorf und Ulrich Jaeger über Reinhold Messner und Arved Fuchs in der Antarktis (II)

Auf seinem ersten Achttausender starb sein Bruder Günther. Eine Eislawine begrub ihn beim Abstieg vom Nanga Parbat, als der vorausgehende Reinhold Messner die Gefahrenstelle schon passiert hatte. Das war 1970. Messner war 25, sein Bruder zwei Jahre jünger.

Auf seinem zweiten Achttausender, dem Manaslu in Nepal, wurde der aufstrebende Bergbezwinger beim Abstieg vom Gipfel in einbrechender Nacht von einem Schneesturm überfallen: Der österreichische Alpinist Franz Jäger, Messners Begleiter bis kurz vor dem Gipfel, verirrt sich in den tosenden Schneewirbeln ebenso wie sein Landsmann Andi Schlick, der von der Suche nach Franz Jäger nicht mehr zurückfand. Reinhold Messner dagegen ent-

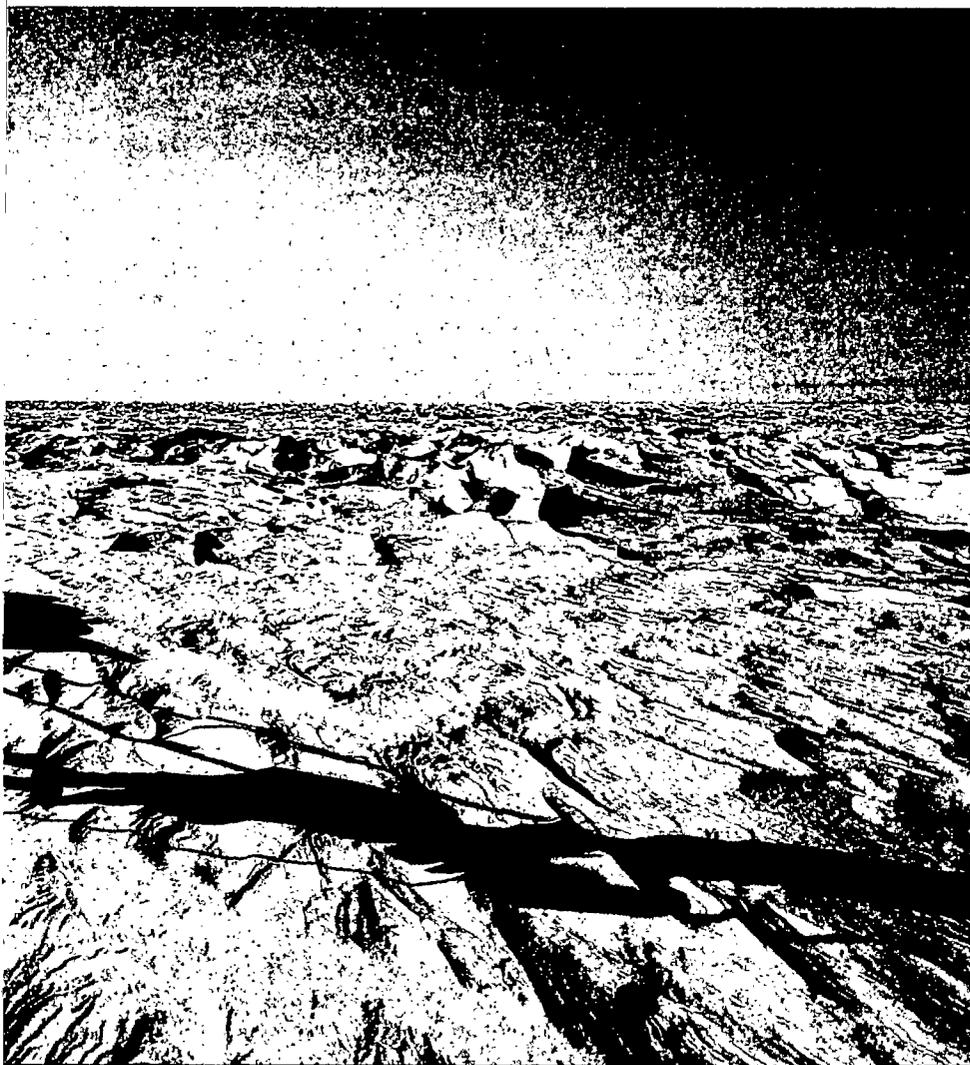
deckte das Zelt des Hochlagers nach langem Suchen auf eigene Faust und war gerettet.

„Voller Trauer“, schrieb er, „ließen wir zwei unserer Kameraden im Eis des Manaslu zurück.“ Doch unverwandt bestieg Reinhold Messner, eine nach der anderen, die höchsten Wölbungen der Erdkruste, Muttergottheiten in den Augen der Einheimischen, während die Liste der Verschütteten und Verschollenen, der Gestürzten und Gescheiterten immer länger wurde.

Er hat den zerfetzten Leib eines jungen Neuseeländers gesehen, der fast 1000 Meter tief vom Ama Dablam, dem heiligen Berg der Nepalesen, herabgestürzt war: „Ein fürchterlicher Anblick.“ Und ihm sind „in den letzten Jahren fast an jedem Achttausender ‚Tote begeg-

net“, berichtet er – Tote, die mit gefrorenen Augen und von der Kälte konserviert an den Flanken der Riesen liegen, vor Erschöpfung gestorben in ihren bunten Monturen, halb von einer Schneewehe bedeckt oder in den zerschissenen Resten eines Biwakzelts kauern.

Messners härteste Konkurrenten in der internationalen Extremtourenbranche fielen Mann für Mann den Gefahren und Martern zum Opfer, denen sie sich so begierig preisgaben: Erst Naomi Uemura, der japanische Everest-Mann und Nordpolfahrer, der 1984 ohne Spur am Mount McKinley in Alaska verschwand – er wollte diesen ohnehin kältesten Berg der Erde im finstersten Winter bewältigen. Dann Jerzy Kukuczka, der hartnäckige Kletterer aus Polen, der am dichtesten an Messner herange-



Eiswind, 120 Tagen ohne Nacht

rückt war, weil er als einziger anderer Mensch alle 14 Achttausender erstiegen hatte.

Doch vor zwei Monaten stürzte Kucuczka tödlich vom Berg Lhotse, dem mächtigsten Nachbarn des Mount Everest (Bild: „Messners schärfster Rivale starb im Himalaja“). Vom Willen getrieben, Reinhold zu übertreffen, hatte er versucht, die unbezwungene, weil äußerst gefährliche Südwestwand des Lhotse zu klettern – die Wand, an der Messner erst im Frühjahr 1989 als Leiter einer Expedition renommierter Bergmensch aufgeben mußte: Die Risiken durch Steinschlag und Eislawinen schienen mit fortschreitender Jahreszeit nicht mehr berechenbar.

Aber Reinhold Messner lebt. Nicht unverdient, wie er meint, trotz seines rastlosen Bestrebens, Kopf und Kragen zu riskieren. Denn er sei, sagt er, „eben auch sehr vorsichtig“ und besitze „ein Radar“ für Gefahren. Wie ein leichtfüßiger Schlafwandler oder wie ein Slapstick-Komödiant, der wie durch Magie allen geöffneten Gullis und herabfallen-

den Blumentöpfen ausweicht, so schien dieser außergewöhnliche Mann Jahr um Jahr den prasselnden Felsbrocken, den Lawinen und Eisspalten zu entgehen, von denen andere erfahrene Alpinisten erschlagen, erstickt und verschlungen wurden.

Am Nanga Parbat 1970 erfroren ihm bis auf den kleinen alle Zehen seines linken Fußes und mußten, blauschwarz verfärbt, abgenommen werden; die beiden ersten Zehen rechts sind teilamputiert. Doch danach ging er ungeschoren durch Lebensgefahren und Gesundheitsrisiken (durch Sauerstoffmangel vor allem), die selbst für unerschrockene Bergsteiger ein Alptraum sind und für jeden Normalmenschen unweigerlich Wahnsinn und Tod bedeuten würden. „Er ist mir wie der Bote eines fast vergessenen zäheren Menschenschlags aus Jägern und Prärieläufern erschienen – großmütig, ohne Furcht, mit einem gefräßigen Lächeln und dem Kreislaufsystem eines Steppenwolfs“, schrieb James Salter, ein amerikanischer Bewunderer Messners.

Aber Salter hat nicht erlebt, was Ulrich Jaeger und Kameramann Jürgen Bolz vom Südwestfunk erlebt und festgehalten haben, als sie Reinhold Messner und Arved Fuchs zum Startpunkt ihrer Fußreise durch die Antarktis begleiteten. Am 13. November war die zweimotorige Twin Otter der Kanadier von Adventure Network bei dem Camp Patriot Hills losgeflogen, um die beiden Männer 230 Kilometer entfernt am 82. Breitengrad Süd abzusetzen.

Die Maschine war vollgestopft mit den Proviantschlitten von Fuchs und Messner, mit gestapelten Kartons voll Hundefutter und mit vier Schlittenhunden, von denen einer, gut einen Zentner schwer, mit seelenvoll hochgerollten Augen versuchte, sich quer über Reinholds schmalen Schoß zu legen. Denn nach dem Absetzen der beiden Polarläufer sollte die Otter noch die kuriose Husky-Expedition von Will Steger und Jean-Louis Etienne mit Nachschub und erholten Tieren versorgen.

Das Motorengeräusch ließ nach, die Maschine begann zu sinken. Das Gesicht von Arved Fuchs wurde noch um einige Nuancen bleicher. Doch er spielte mit einem Husky, der ihm unbedingt das Ohr ablecken wollte, und schien sich dadurch abzulenken und zu beruhigen.

Reinhold Messner aber wurde von einer unkontrollierbaren Unrast erfaßt. Immer hastiger blickte er für immer weniger Sekunden erst aus seinem Fenster und reckte sich dann zum gegenüberliegenden. Er konnte nichts sehen als die „stumme, winddurchfegte Unermeßlichkeit“, von der Captain Scott schrieb. Immer geängstigter wendete er den Kopf hin und her, wie ein Rehbock, der von einem Fangeisen gepackt worden ist und einen Ausweg sucht, das Gesicht entgeistert, die Augen schreckgeweitet. Erst als Pilot Brydon Knibbs bald darauf die Gleitkufen der Twin Otter krachend auf die hartgefrorene Kruste der Eiswüste setzte, kam Reinhold Messner wieder zu sich.

Arved Fuchs, der hinter seinem Partner saß und mit sich und dem Husky beschäftigt war, merkte nichts davon. Doch die Symptome waren unverkennbar: Der „erste unter den Bergsteigern aller Zeiten“ (wie ihn der amerikanische Expeditionsleiter Jim Whittaker nannte) hatte einen Angstanfall, einen Zustand akuter innerer Panik erlitten.

Messner selbst hat über diese fast psychologischen Schübe großer Furcht und Verzweiflung oft geschrieben und gesprochen, wenn sie in seiner Schilderung auch eigenartig verschwommen und abstrakt blieben.

Aber in der Otter am 82. Breitengrad, vor Beginn eines 2400 Kilometer langen Langstreckenlaufs durch die menschenfeindlichste Wildnis des Erdballs, konnte es wenig Zweifel geben: Reinhold Messner, mehr noch als der schwerblütigere

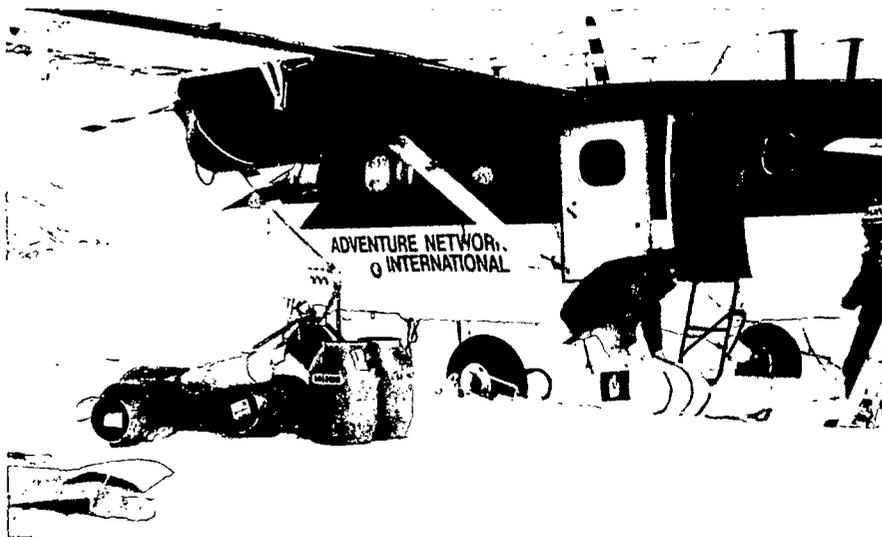
Norddeutsche Fuchs, wurde überwältigt vom schieren nackten Grauen vor den Torturen, die auf sie warteten. Vor 120 Tagen ohne Nacht. Vor 120 Tagen im brennenden Eiswind. Vor 120 Tagen Schlittenschleppen, 120 Tagen im Zelt auf schutzloser Ebene – weit mehr, als beide Männer, selbst der Nordpolfahrer Fuchs, je an einem Stück durchgestanden haben. Und Grauen davor, daß es keine Umkehr mehr für sie gab.

Nein, es sah nicht gut aus für den Herrn der Achttausender. Welcher Wechsel vom alle Sinne fesselnden Klettern auf den Dächern der Welt zum „elenden Dahinkriechen einer Ameise“ (seine Worte) in unabsehbarer Weite. Messner, von eher zarter Gestalt, hatte Mühe, den Schlitten mit fast 85 Kilo Startgewicht vom Fleck zu ziehen. Er mußte sich auf dem trockenen Treibschnee ins Geschirr werfen wie ein Husky, um in Gang zu kommen: Messner, der Schneeleopard, als Schlittenhund.

Arved Fuchs, groß und breit, schwerer als sein Schlitten, hatte es ein wenig leichter mit der Last und kam mit seinen 36 Jahren zunächst weniger mühselig voran als sein 45jähriger Gefährte. Und



Messner auf dem K-2 (1979): „Ein Radar für Gefahren“



Beladen der Twin Otter in Patriot Hills: Proviant für einen 2400-Kilometer-Lauf

wer in den ersten zehn Tagen des Marsches über Funk die beredsam geschilderten Leiden des nicht mehr jungen Messner vernahm, konnte nur glauben, daß der König der Berge in der Antarktis seine Meisterin gefunden hat. Er verzweifelte an ihren frostigen Furchen („Sastrugi“ genannt). Er rieb sich auf an ihrer rauhen Haut. Er biß sich die Zähne aus an ihrem glitzernden Panzer.

Aus seinem Tagebuch (das aus österreichischen Schulheften „5 mm kariert“ besteht):

19. 11. 89. Die Lage ist ziemlich beschissen. Wir marschieren 3 Std. lang,

bei minus 14 Grad immer gegen den Wind, der sich zum Sturm auswächst. Als wir das Zelt aufbauen, haben wir Mühe zu verhindern, daß es uns zerreißt.

21. 11. Sechs Stunden marschiert – oft ohne Sicht, wir tappen im weißen Nichts wie im Dunkeln, und zudem mit beschlagenen Brillen. Es ist zum Verzweifeln. Aber kein Mensch ist ohne Hoffnung. Wir erst recht nicht.

23. 11. Sturm den ganzen Tag über. Wir bleiben, wo wir sind, obwohl es schwierig ist hocken zu bleiben, wenn ich an die enorme Wegstrecke denke, die



Marschhindernis „Sastrugi“: An den

vor uns liegt . . . Der Wind läßt langsam nach. Im Zelt Geruch von Küche und feuchten Klamotten. Es ist gemütlicher, als ich es mir daheim ausgemalt habe.

Am nächsten Tag (irreführende Bezeichnung – es ist immer Tag, immer Abend und Morgen mit langen Schatten) gingen sie mehr als sechs Stunden mit dem besten Tempo bisher, Messner immer voraus. Es war soweit: Sein Kör-

per, strapaziert und gefordert, begann sich aus dem gemeinen Alltagszustand zu erheben. Begann aufzusteigen in einen höheren, ja exaltierten Zustand vermehrter Kraft, Ausdauer und „Leidensfähigkeit“ (Messners Wort).

Ein Gefühl von Vitalität und Selbstvertrauen erwärmte ihn, das viele Extrembergsteiger und Polfahrer, Arved Fuchs eingeschlossen, kennen und suchen. Doch nur unter den Anstrengungen und Entbehrungen ihrer Touren können sie diese besondere Art ekstatischer Empfindung erreichen – ähnlich wie Mönche im Mittelalter, die sich kasteiten, bis sie Engel hörten und Marienerscheinungen sahen.

Arved Fuchs hielt mit, aber nicht seine Füße. Sie waren „an Hacke und Ballen wund oder blutunterlaufen. Es schmerzt ihn jeder Schritt. Wir müssen sie verarzten“ (Messners Tagebuch, 24. 11.). Fuchs selbst gab seinem „Schuhwerk“ die Schuld, das er aber offenbar nicht gründlich genug eingelaufen hatte.

Eine kritische Situation: Einer kann nicht mehr oder nicht mehr so schnell, wie es notwendig wäre oder wie der andere wünscht. Es geht nicht ums Leben wie bei der Scott-Expedition 1912, als Titus Oates auf erfrorenen, schwärenden Füßen nicht mehr laufen konnte und aus dem Zelt hinaus in den Kältetod kroch mit den legendären Abschiedsworten: „Ich geh' bloß mal raus und könnte eine Weile weg sein.“

Aber es geht für Messner und Fuchs um das Gelingen ihres Unternehmens, und das könnte die Beziehung zwischen beiden Männern auf ernste Proben stellen – eine Beziehung, die erstaunlich unproblematisch verlaufen ist, seit sie jeder auf Umwegen von den Antarktisplänen des anderen erfuhren und sich zusammaten. „Beide waren sich auf Anhieb sympathisch“, sagt Sabine Stehle, Reinholds Lebensgefährtin. „Sie verstehen sich, obwohl sie wenig miteinander reden.“

Messner kehrt gegenüber dem Norddeutschen nicht

„den Bauern“ (also den Boß) heraus (wie bei seinen Südtiroler Bergkameraden), obwohl er das Geld für die Expedition beschafft hat. Und Fuchs läßt sich, bei allem Respekt vor Reinhold, auf seine gelassen-dröge Art die Butter nicht vom Brot nehmen.

Er behielt die Ruhe, als Messner gegenüber Ulrich Jaeger beklagte, „wir könnten ohne die Fußschäden 30 und mehr Kilometer am Tag gehen“, nicht sechs Stunden marschieren, sondern „achteinhalf“. Auch hätte es dann der beiden Ruhetage an den Thiel-Bergen (7. und 8. Dezember) nicht bedurft, an denen sie Arveds Füße (Größe 48) mit Salben und Bandagen gepflegt haben, ohne sie freilich heilen zu können.

Fuchs versicherte seinem Gefährten in Thiel, er werde ohne Rücksicht auf Füße und Schmerzen zum Pol gehen: jeden Tag sechs Stunden reine Laufzeit und zwölf Seemeilen (gut 22 Kilometer). Ohne Ruhetage würden sie dann binnen fünf Tagen einen Breitengrad (60 Seemeilen, 111 Kilometer) überwinden und zum 1. Januar 1990 am Pol sein.

Auch betrachte er, so Fuchs, diesen Fahrplan nicht bloß als Konzession an seine Füße. Es sei auch für Reinhold das Beste; denn auch Reinhold könne seine Kilometerfresser-Ambitionen nicht ohne Verschleiß an Füßen, Knöcheln und Gelenken austoben. Kraftreserven zu schonen, sich nicht zu früh zu verausgaben, sei jetzt das allerwichtigste.

Reinhold Messner bekannte, daß auch er „den Verschleiß beim schnellen Gehen“ fürchte, und akzeptierte den Fahrplan. Am 9. Dezember sind sie von ihrem Rastplatz an den Thiel-Bergen wieder aufgebrochen. Bis zum 10. Dezember abends legten sie exakt 24 Seemeilen gleich 44 Kilometer zurück. Am 11. und 12. zusammen 25 Seemeilen.

An den beiden folgenden Tagen steigerten sie sich auf 28 Seemeilen (also 14 täglich) und bis 16. Dezember abends auf 14,5 Seemeilen gleich 26,9 Kilometer pro Tag.

★

Das hölzerne Erinnerungskreuz für den Südpol-Märtyrer Scott schimmerte im orangefarbenen Licht der Polarsonne, als vier zerbeulte Raupenschlepper kreischend stoppten. Elf vermummte Gestalten sprangen aus den Schlepperkabinen und fielen einander mit heiserem Triumphgeheul um den Hals. Elf Männer mit stinkenden Wollklammotten am Leib, mit verfilzten, eisverkrusteten Bärten, mit frosterfressenen Lippen und blutunterlaufenen Augen torkelten in das Blitzlichtfeuer der versammelten Reporter und das Tschingdara einer Militärkapelle . . .

SPIEGEL-BERICHT ÜBER DIE ERSTE DURCHQUERUNG DER ANTARKTIS, MÄRZ 1958

Warum sollte ein Mensch einen Schlitten über den gigantischen Block aus Fels



Messner, Fuchs im Flugzeug*: Akute Panik



glitzernden Panzern die Zähne ausgebissen

* Auf dem Flug zum Startpunkt.



Polarforscher Amundsen am Südpol (1911): Es zählte nur ...

und Eis ziehen, der sich über die Unterseite der Erdkugel wölbt? Warum sollte er das tun, wenn er doch ein beheizbares Kettenfahrzeug oder sonst ein knatterndes Schneemobil benutzen – oder gleich fliegen könnte?

In der heroischen Zeit der Polarforschung, vor 1914, nahmen die Expeditionen auf ihren Schiffen Zugtiere von der Nordhalbkugel mit in die Antarktis, Eskimohunde vor allem, aber auch sibirische Ponys; denn auf dem Eiskontinent gibt es weder Eisbären noch sonst ein landgängiges Säugetier, nur Schwimmvögel (Pinguine) und Meeressäuger (Robben, See-Elefanten). Wenn der letzte Hund geschlachtet, das letzte Pony von seinem Elend erlöst war, zogen die Männer ihre Schlitten selber und hatten, oft bis zum qualvollen Ende, nur noch ein Futterproblem: ihr eigenes.

Beim Wettlauf zum Südpol 1911/12 zwischen dem Polarzonen-Profi Roald Amundsen aus Norwegen und dem britischen Seeoffizier Robert Falcon Scott spielten Stiefeln keine Rolle. Es zählte nur, wer 90 Grad Süd zuerst erreichte, ganz gleich wie. Amundsen gewann mit einem ganzen Monat Vorsprung, weil er und seine Norweger resolut auf ein Riesenrudel Schlittenhunde setzten und glänzende Skiläufer waren.

Captain Scott dagegen experimentierte halbherzig mit Hunden und Ponys, sorgte nicht dafür, daß seine Leute gut auf Langlaufbrettern zurechtkamen, und vermurkte die Transportfrage so heillos, daß er und seine Begleiter schon 600 Kilometer vor dem Südpol ihren Proviant Schlitten selber schleppen mußten und auf dem Rückweg zugrunde gin-

die übrigen Huskies und ihre rücksichtslos erfolgsorientierten Herren zu verteilen.

Mit 86 Hunden zogen die Norweger los. Mit 11 kamen sie in ihren Stützpunkt Framheim zurück; die aber, beteuerte Amundsen, seien „gesund und munter“ gewesen. Hätte er alle 86 Tiere zum Pol und zurück durchfüttern wollen, hätte die Fahrt gar nicht angefangen. Dann hätten die Schlitten so schwer mit Hundefutter beladen sein müssen, daß die Meute sie nicht einen Meter weit hätte zerran können. Oder die Norweger hätten Jahre damit verbringen müssen, genügend Nahrungsdepots an der Route zum Pol anzulegen.

Doch die Fahrt mit den todgeweihten Huskies und die Reise der todgeweihten Männer der Scott-Expedition – das waren verwegene selbstmörderische, winzige Vorstöße von tapferen Ameisen, die das Eis-Imperium nur noch furchterregender erscheinen ließen in seiner Übermacht. Erst die Technik vermochte die Antarktis zu beugen: die Verbrennungskraftmaschine, das Flugzeug, der Funkverkehr.



... wer 90 Grad Süd zuerst erreichte: **Schlittenteam der Scott-Expedition**

gen. Scotts Tagebuch, Ende März 1912: „Wir werden schwächer, und das Ende kann nicht weit sein. Es ist schade, aber ich glaube nicht, daß ich noch mehr schreiben kann.“

Roald Amundsen siegreiche Reise aber wäre heute nicht mehr denkbar; denn sie war nur möglich durch den vorgefaßten grimmigen Entschluß, fast alle mitgenommenen Schlittenhunde unterwegs zu töten und als Frischfleisch an

Richard Byrd, der Amerikaner, flog 1929 zum Südpol, ohne dort zu landen, und wieder zurück, mit zwei Zwischenstopps an vorbereiteten Treibstoff-Depots. Er brauchte 16 Stunden. Captain Scott war bis zu seinem letzten Zeltplatz 142 marternde Tage unterwegs.

Lincoln Ellsworth, US-Millionenerbe, und sein Pilot Hollick-Kenyon überquerten 1935 die Antarktis in einer einmotorigen Northrop auf einer 3700 Ki-

lometer langen Route, und das Wort Abenteuer bekam eine neue Definition. Abenteuer war das, was passierte, wenn die Technik versagte. So mußten die Flieger die letzten 200 Kilometer zu ihrem Ziel, dem Camp Little America, zu Fuß und mit Schlitten gehen wie heute Messner und Fuchs, weil ihrer Flugmaschine der Treibstoff ausgegangen war.

Auf groteske Weise zeigte 1939 eine deutsche Expedition, wie Technik plus Eroberungswahn der Nazis die menschliche Einstellung zur antarktischen Natur pervertierte. Die Deutschen kamen unter dem Protektorat von Hermann Göring mit einem Dampfer, der den gemütlichen Namen „Schwabenland“ trug und zwei Flugboote vom Typ Dornier „Wal“ an Bord hatte. Nur dreimal machten Expeditionsmitglieder Exkursionen auf das Eis vor der Küste, die sich östlich der Weddell-See entlang dem 70. Breitengrad erstreckt – 2200 Kilometer vom Südpol entfernt.

Die Ausflügler fingen fünf arglos herbeiwatschelnde Kaiserpinguine. Ansonsten beschränkte die Expedition sich darauf, mit ihren per Dampfkatapult abgeschossenen Flugbooten bis zu 600 Kilometer tief in die Antarktis vorzudringen. Mit Luftbildkameras filmten die Schwabenländer die vielen Berge, die hinter der Küste aus dem Eis ragen, und die weiße Wüste weiter drinnen, die sie „Neuschwabenland“ nannten und auf eigenwillige Weise für das Deutsche Reich in Besitz nahmen: Sie warfen laut Auskunft des Expeditionsleiters Alfred Ritscher „alle 20 bis 30 Kilometer entlang der Flugstrecke einen aus Aluminium gefertigten Pfeil“ aus dem Fenster ihres Wals.

Diese Pfeile waren anderthalb Meter lang und sollten (das hatte man getestet) auch festes Eis 30 Zentimeter tief penetrieren. Am Hinterende trugen sie eingravierte Hakenkreuze.

Anderthalb Jahre nach dem Ende deutscher Weltmachtillusionen stürmte das triumphierende Amerika 1947 den tiefgefrorenen Süden mit 13 Kriegs- und Versorgungsschiffen, einem ganzen Fluggeschwader und 4700 Mann.

Im einbrechenden Kalten Krieg wollte Präsident Harry Truman den Russen demonstrieren, daß die U.S. Navy in den rauhesten Regionen der Erde operieren kann, also auch vor der langen arktischen Küste der Sowjetunion. „Hochsprung“ hieß das Kennwort des Unternehmens, das „die Technologie des Krieges in die Antarktis“ brachte, wie ein von *Readers' Digest* publiziertes Buch über den Eiskontinent nicht ohne Stolz vermerkt.

Knapp ein Jahrzehnt nach der „Operation Highjump“ wurde die Antarktis dann zum angemessenen Ort für einen ersten kalten Friedensschluß zwischen Washington und Moskau. Die Amerikaner konzidierten den Sowjets Forschungsstationen an der Küste und am Kältepol (den milderen geografischen Südpol besetzten sie selbst) des letzten Erdteils – und sie taten dies sogar gegen den Unmut ihrer australischen Freunde.

Aber die Technologie blieb kriegerisch. Ihre Erfinder und Benutzer wurden zu Feinden der antarktischen Umwelt, die sie mit allen Mitteln zu erobern und in Schach zu halten versuchten. Doch das sah man noch nicht so in den fortschrittsfreudigen fünfziger Jahren, als die Antarktis zum erstenmal auf dem

Landweg von Küste zu Küste durchquert wurde.

Ein englischer Geologe, Vivian Fuchs (seine Vorfahren kamen aus Thüringen), organisierte mit viel staatlicher Hilfe ein ungemein aufwendiges Unternehmen, das im südlichen Sommer von 1957/58 elf Männern aus Großbritannien und Neuseeland ermöglichen sollte, „die letzte große Landreise der Geschichte“ zu machen: So hatte der frühe Polsucher Ernest Shackleton die Durchquerung der Antarktis sehnsüchtig genannt; er selbst war mit diesem Vorhaben gescheitert, weil sein Schiff 1915 vom Packeis zerquetscht wurde.

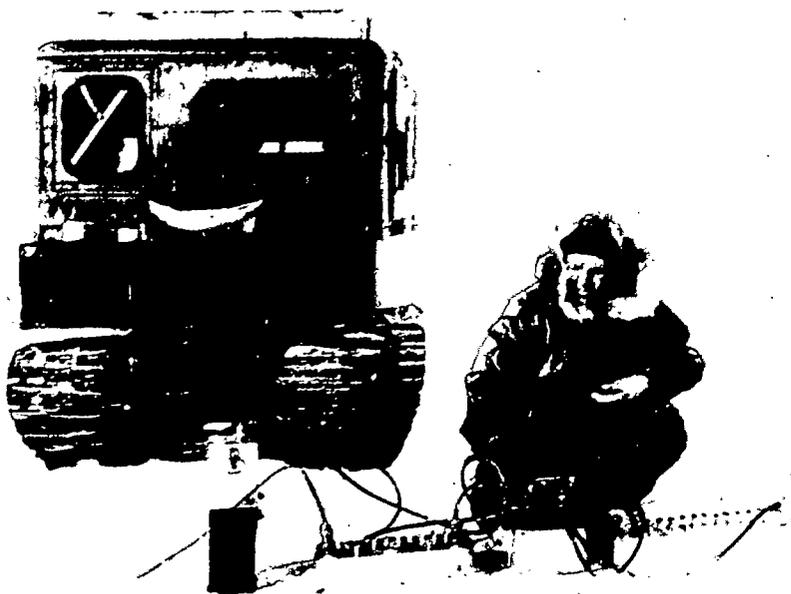
Aber wie ganz anders sah die Reise aus, als Shackleton sie sich vorgestellt hatte. Vivian Fuchs und seine Crew saßen auf dröhnenden Kettenfahrzeugen, die „Schneekatzen“ („Sno-Cats“) hießen, von schweren Chrysler-V-8-Motoren angetrieben wurden und heizbare Kabinen hatten. Und wenn die vier „Cats“ mit rasselnden Raupen über das Eis brausten, glich die Szene eher einer vom Frost gebissenen Panzeroffensive als einer klassischen Polarfahrt.

Meist jedoch kamen sie nur mühsam voran, aufgehoben von technischen Pannen und Eisspalten, die den tonnen schweren Fahrzeugen (und ihren Insassen) übel zusetzten. Am Pol traf Vivian Fuchs auf Sir Edmund Hillary, den Everest-Erstbesteiger, der vom Ross-See her mit einer motorisierten „Unterstützungsgruppe“ voluminöse Treibstoffdepots für Fuchs angelegt hatte.

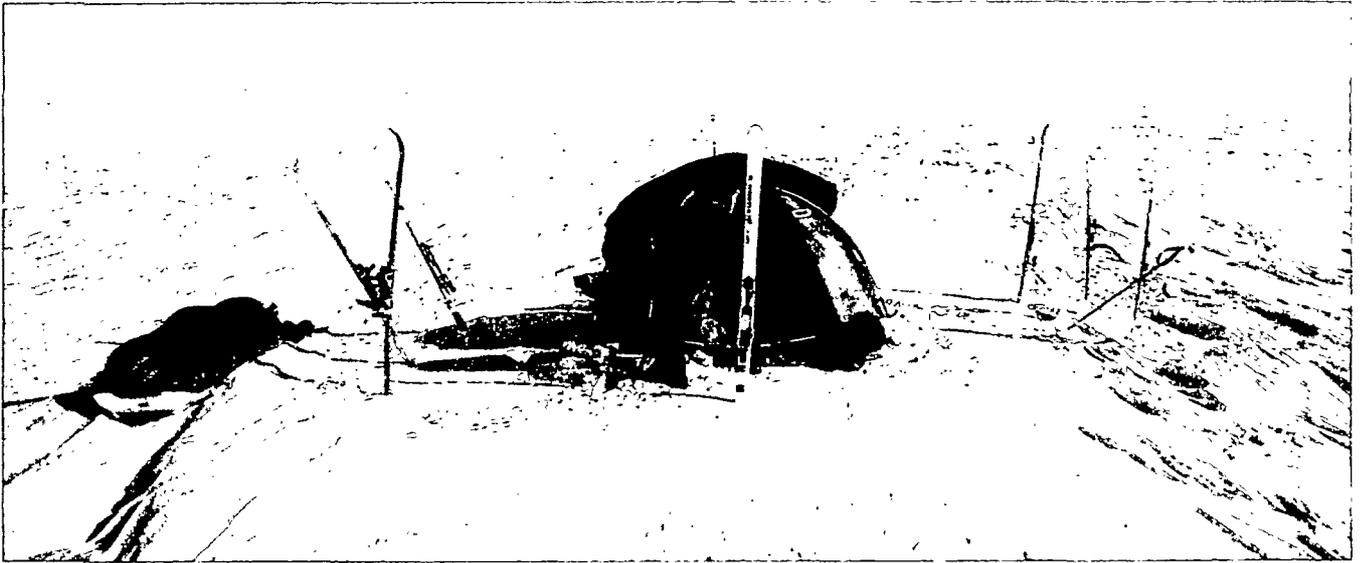
Als die Schneekatzen-Reiter am 2. März 1958 in der amerikanisch-neuseeländischen Basis an der McMurdo-Bucht eintrafen und von eigens eingeflogenen Journalisten empfangen wurden, hatten sie 3472 Kilometer zurückgelegt und dafür 99 Tage gebraucht.

Aber: „Alles, was die technische Zivilisation auf dem Eiskontinent tut, wird zu einer Karikatur dieser Zivilisation.“ Dieser Satz, kürzlich von dem amerikanischen Umweltschützer Michael Parfit geschrieben, galt auch schon für den Raupenschlepper-Trip des Vivian Fuchs. Denn welchen Sinn konnte es haben, eine Reise in die unberührten schweigsamen Weiten der Antarktis zu unternehmen, wenn die Reisenden dabei fast ständig im Lärm und Gestank ihrer rollenden Blechkästen gefangen sind? War es nicht idiotisch, sich durch die frischeste, sauberste Luft auf Erden zu bewegen und sich dabei, wie die Sno-Cat-Fahrer, Vergiftungserscheinungen durch die eigenen Motorabgase zuzuziehen?

„Wenn du dich nur mit Motorfahrzeugen, Hubschraubern und Flugzeugen in der Antarktis fortbewegst, wie alle die Wissenschaftler hier unten, dann bist du auch nur so ein trauriger Autotourist, der in seiner Kapsel hockt und von sei-



Snowmobil am Südpol (1958): Mit Technik die Antarktis bezwungen



Messner-Fuchs-Lager in der Antarktis: „So etwas freiwillig tun, um sich, weiß der Teufel wofür, zu bestrafen“

ner Umgebung nichts spürt“, sagt Reinhold Messner. „Wer die Arktis oder Antarktis intensiv erleben will“, meint Arved Fuchs, „der muß weit weg vom Flugzeug und vom Schneemobil; auch wenn wir Flugzeuge brauchen, um ins Eis zu kommen.“

Den Eiskontinent auf die ganz harte Tour zu machen, um mehr davon zu haben – auf diese masochistische Genießersformel waren vor Messner und Fuchs schon zwei junge Engländer, Robert Swan und Roger Mear, und der Kanadier Gareth Wood gekommen.

Sie wollten das vom Maschinenzeitalter vertriebene Abenteuer der frühen Polarfahrer zurückholen, indem sie auf Maschinen verzichteten. Analog zum Marathonlauf, wo Menschen ja auch bis zum Umfallen rennen, obwohl sie ein Taxi nehmen könnten, beschlossen sie, „auf den Spuren von Scott“ mit selbstgezogenen Proviantschlitten von McMurdo/Cape Evans aus zum Südpol zu laufen. Distanz: 1420 Kilometer.

Am 3. November 1985, genau 74 Jahre nach Scott, zogen die drei los, ächzend unter der Schlittenlast; denn sie hatten Proviant bis zum Pol, weil sie sich nicht neumodisch aus der Luft versorgen lassen wollten. Sie gingen sogar ohne Funkgerät, weil sie „dieselbe Isolation empfinden“ wollten wie Scott und seine Männer, die auf ihrem Todesmarsch auch nicht um Hilfe rufen konnten.

Um so beißender die Ironie, daß diese donquichottischen Abenteuersucher nach 640 Kilometern, in vermeintlich tiefster Einsamkeit, am Fuß der Transantarktischen Gebirgskette auf eine Gruppe amerikanischer Geologen stießen. Die Wissenschaftler waren per Flugzeug für einige Tage dort abgesetzt worden, um Gesteinsproben zu sammeln, und bewirteten die drei seltsamen Wanderer mit Steak und Pommes.

Am 70. Tag ihrer Reise (Scott hatte 78 Tage gebraucht) erreichten Swan, Mear und Wood den südlichen Drehpunkt des Planeten Erde mit der seit 1957 dort installierten amerikanischen Station und dem Schild „Welcome to the South Pole“. Aber in moderner Inkonsequenz ersparten sie sich den schwierigsten Teil von Scotts Expedition, den Rückmarsch. Zu erschöpft, um ans Weitergehen auch nur zu denken, ließen sie sich mit dem verachteten Flieger nach McMurdo zurückbringen – erfüllt mit noch größerer Bewunderung als zuvor für die verzweifelten Leistungen von Scott und seinen Männern.

Gleichviel: „Was Robert Swan mit seinen Gefährten gemacht hat, war die längste polare Reise mit reinem Manhauling* seit den heroischen Zeiten“, erklärt Arved Fuchs, der in diesem Jahr Robert Swan zum Nordpol „gemanhault“ hat. Fuchs und Messner aber haben vor, auf ihrem jetzigen Kurs durch die Antarktis noch fast 1000 Kilometer mehr als Swan zu bewältigen.

Es wäre mit 2400 Kilometern das längste Manhauling bisher. Bei Captain Scotts längster und letzter Reise ging das Schlittenziehen bis zum Ende über knapp 2200 Kilometer.

Ernest Shackleton, Scotts Rivale um die Gunst des englischen Publikums, war der nächstbeste Selbstschinder. Bei seinem Versuch, den Südpol schon 1909 zu erreichen, mußte er mit seinen drei Gefährten wegen Proviantmangels nur 180 Kilometer vor dem Ziel umkehren. Von Skorbut befallen, mit steifen Gelenken, schwarz geschwollenem Zahnfleisch und verbrannten Gesichtern erschienen sie ihren Kameraden in der Küstenbasis „wie Schreckgespenster aus der Hölle“. Sie

* „Manhauling“ kommt aus der englischen Marinesprache und bedeutet, daß Lasten nur mit Maneskraft fortbewegt werden.

hatten ihren Schlitten ziemlich genau 2100 Kilometer weit gezogen.

Schon vor 1914 galten die Polarfahrer mit ihren selbstgewählten Martern und ihrer Leidenschaft als faszinierende Gegensätze zu einer Zivilisation, die vom Streben nach „allzu großer Bequemlichkeit“ (wie Scott es nannte) beherrscht war. Heute, in einer noch perfekteren Komfortwelt genügen Reinhold Messner die Achtausender nicht mehr. Gemeinsam mit Arved Fuchs will er sich an den größten und härtesten Ausdauerleistungen messen, die Menschen je vollbracht haben.

Daß man nicht richtig im Kopf sein muß, um sich auf so etwas einzulassen – dieser Verdacht ist auch Fuchs nicht fremd. Er, der Seemann, hat Verständnis für die bewegte Selbstanklage eines maritimen Extremtouristen, des englischen Atlantikruderers John Ridgway; sie läßt sich leicht auf die Antarktis übertragen:

In dieser entsetzlichen Sturmnacht, die nur noch aus schneidender Gischt und heranheulenden Wassermassen bestand, fragte ich mich, ob wir nicht kranke, traurige Sonderlinge sind, die so etwas freiwillig auf sich nehmen, um sich, weiß der Teufel wofür, zu bestrafen.

★

Unter der festgezurrtten Plane auf dem Schlitten von Arved Fuchs liegt ein roter Apparat, der wie ein Sprechfunkgerät aussieht, nur ohne Mikro. Es sendet auf einer gleichbleibenden Frequenz ein Signal in den Weltraum, der noch kälter ist als die Antarktis. Dort wird das Signal in mehr als 800 Kilometer Höhe von einem von zwei Satelliten aufgefangen, die sich in kreisrunder Umlaufbahn nordsüdlich um den Globus drehen.

Mit einem Kniff namens „Dopplerverschiebung“ kann der Satellit den Sender auf Arveds Schlitten orten und

die entsprechenden Daten an das Rechenzentrum der französischen Raumfahrtbehörde CNES in Toulouse übermitteln; denn die Franzosen waren es, die zusammen mit der amerikanischen Nasa das ingenieure Ortungssystem „Argos“ entwickelt haben. Mit ihm kann man nicht nur einsame Eiswanderer via Weltraum verfolgen, sondern die Züge der Robben, die Wanderungen der Eisbären, die Reisen der Wale, die Rennen der Segeljachten – jedes Objekt („Plattform“), an dem man einen mehr oder minder großen Argos-Sender anbringen kann.

Fuchs und Messner haben den Sender am Thiel-Depot übernommen, anstelle ihres kleinen 10-Watt-Radios, das auf größere Distanz bei der Kälte nicht funktioniert und mit stärkeren Batterien versehen werden soll. So meldet nun CNES in Toulouse alle zwei Tage über Fernschreiber die Position von Messner und Fuchs nach Punta Arenas. An Hand dieser geographischen Koordinaten können wir, die SPIEGEL-Redakteure, das Weiterkommen der beiden von den Thiel-Bergen in Richtung Pol verfolgen, ihren Weg hinauf auf das mehr als 3000 Meter hohe Polplateau, auch ihr Schnellerwerden von einer Positionsmeldung zur nächsten.

Aber der Sprechfunk mit den beiden ist lahmgelegt – mit ihrem Argos-Sender können sie nur vorgegebene, kodierte Notrufe senden. Am letzten Montag morgen zeigten die gemeldeten Koordinaten (87 Grad 3 Minuten Süd; 88 Grad 7 Minuten West), daß Messner und Fuchs sich am Sonntag, dem 17. Dezember – entgegen ihrer Planung – nicht vom Fleck gerührt haben.

Sind die Füße Arveds schlimmer geworden, wurde dadurch der Halt erzwungen? Bei den verschlechterten Wetterbedingungen auch im Inneren der Antarktis ist es eher wahrscheinlich, daß ein Blizzard die beiden Polwanderer bei Sichtweite null im Zelt festgehalten hat. 24 Stunden waren wir im unklaren.

Doch dann, am Dienstag morgen, kam aus Toulouse die positive Meldung vom Montag abend: 87 Grad 9 Minuten 19 Sekunden Süd. Arved Fuchs und Reinhold Messner sind an diesem Morgen wieder weitergewandert und haben 16 Seemeilen (29,6 Kilometer) geschafft. Jetzt ist der Pol noch genau 300 Kilometer entfernt.

Im übernächsten Heft

Entscheidung am Südpol: Haben Messner und Fuchs Aussicht, die andere Seite der Antarktis rechtzeitig zu erreichen? – Die Hoffnung auf Rückenwind und Segelhilfe – Wer holt die beiden aus dem Eis?

Romane

Blühende Knospe

Eine neue Geschenkidee beflügelt in den USA die Leselust: die persönliche Love-Story aus dem Computer.

Zwei Wochen vor dem Hochzeitstag stieß Dan Rich, 33, auf die rettende Kleinanzeige. Zum Ehejubiläum konnte der Ingenieur aus Sunnyvale, Kalifornien, seine Frau Dianne, 30, mit einem prallen Liebesroman überraschen. Das Lust-Werk brachte, wie Rich versichert, „neuen Schwung ins Bett“ des kalifornischen Ehepaares.

„Paradise Dream“, so der Titel der schwülstigen Love-Story, war nur auf den ersten Blick ein gewöhnliches Buchpräsen – beim zweiten Hinsehen geriet die beschenkte Leserin in Wallung: Geschildert wurde eine wilde Romanze am heißen Strand von Waikiki, und alle Leidenschaften („Endlich zog er Dianne in seine starken Arme“) rankten sich um sie, Mrs. Rich, und ihren Ehemann.

„Autor“ der maßgeschneiderten Schnulze im Schmuckeinband war ein Personalcomputer, gefüttert mit den persönlichsten Daten der Eheleute. 150 Dollar pro Exemplar kosten die Romanzen aus dem Rechner, die der Kleinverlag Swan Publishing in Los Angeles in zwei Grundversionen – „Paradise Dream“ oder „Our Love“ – anbietet. Rechnergestützte Love-Stories – die Geschenk-Literatur der Zukunft?

Die Idee zum Liebesroman aus dem Computer verdankt Verlagschefin Eve-

lyn Brown, 32, einem amerikanischen Standard-Werk für Möchtegern-Autoren. Beim Durchblättern von „How To Write a Romance and Get It Published“ kam der Hobby-Programmiererin der Gedanke, daß kreativer Computereinsatz das Niveau des Genres nicht merklich absenken würde.

„Eine Menge Herzblut“ ließ die findige Geschäftsfrau daraufhin in zwei Vorlagen fließen, deren Erzählmuster eng an den Empfehlungen des Ratgebers orientiert ist: In den ersten drei Kapiteln erblüht die Liebeslust, die nächsten drei Abschnitte bringen das Liebesleid, und bis zum zehnten Kapitel hat das Herz den Schmerz besiegt – ein Ablauf, der sich mit einem handelsüblichen Schreibprogramm und standardisierten Textbausteinen gut noch weiter automatisieren ließ.

Nach dem Prinzip gängiger Serienbrief-Software entwickelte die Kleinverlegerin dann ein Steuerungsprogramm, das die High-Tech-Prosa den Kunden buchstäblich auf den Leib schreibt. Das Ergebnis: ein Werk, das laut Verlagsgarantie jeweils „einmalig auf der Welt“ ist.

Denn die Textvorlage enthält Leerstellen, die das Programm mit den persönlichen Merkmalen der Romanhelden auffüllt. Zusätzlich können die Leser noch einen Epilog bestellen, der ihr zukünftiges Zusammenleben als Traumpaar beschreibt. Jeweils nur zehn Minuten dauert es, dann fällt die fertige Schnulze aus dem Laserdrucker.

Wer sich und seine Liebe in den Swan-Werken wiederfinden will, muß zunächst einen zweiseitigen Fragebogen ausfüllen („Wie war Ihr erster Kuß: leidenschaftlich, süß, sexy oder unschuldig?“). Die Antworten gibt Evelyn



Love-Story-Verlegerin Evelyn Brown: High-Tech plus Herzblut