

Der Porsche kommt

Ohne Hilfsmittel und ohne Versorgungsdepots schafften drei Südtiroler den 1400-Kilometer-Marsch über das grönländische Inlandeis.

Bevor sich der Hubschrauber-Pilot zum Rückflug nach Mestersvig in seinen Sitz schwang, drehte er sich noch einmal zu Robert Peroni um und schrie ihm durch das Dröhnen des Rotors zu: „Sie sind ein Verrückter, Sir, jawohl, ein Verrückter.“ Und gemessen an dem, was sie in den folgenden drei Monaten erleben sollten, lag er mit seiner Diagnose gar nicht so verkehrt. Niels Smit, der Polizeidirektor von Grönland, jedenfalls hätte Peronis Trupp „mit Gewalt an dem Wahnsinn gehindert“, wenn er rechtzeitig davon erfahren hätte.

Zu Fuß durch Grönland, noch dazu an der Stelle, wo es am breitesten ist, das geht nicht, weil es gegen die Naturgesetze ist. Dafür hätte Niels Smit noch vor ein paar Monaten seine Hand ins Feuer gelegt. Aber er hat umdenken müssen. Bisher galt als erwiesen: Die größte Entfernung, die ein Mensch auf dem Inlandeis ohne Schlittenhunde und ohne Versorgung von außen zurücklegen kann, liegt bei 500 Kilometern. Mehr ist nicht drin in der menschlichen Physis. Denn für den arktischen Wanderer gelten die gleichen ergonomischen Gesetze wie für alle anderen energieautonomen Fortbewegungsmaschinen.



Rekordbrecher Schrott, Peroni
„Sie sind ein Verrückter, Sir“

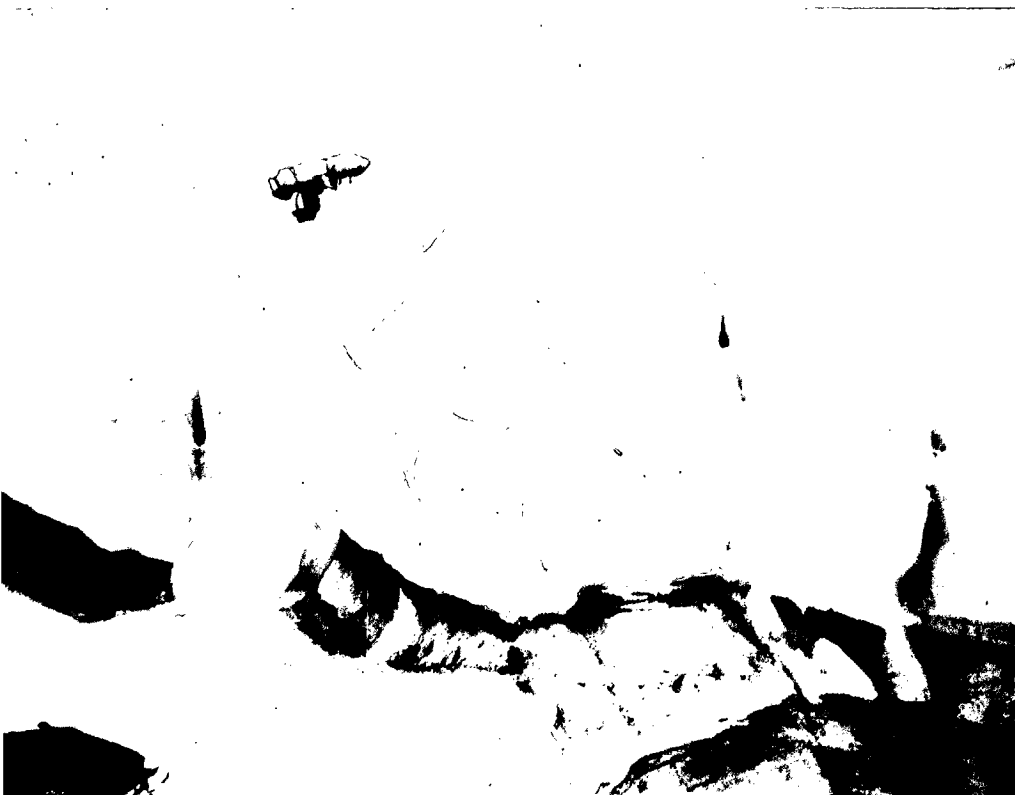
Die Leistungsgrenze errechnet sich aus Energiebedarf und Anfangsbelastbarkeit. Ein Flugzeug fliegt so weit, wie der Sprit reicht, den es vom Boden in die Luft kriegt. Und ein Grönland-Reisender schafft es aus eigener Kraft nur so weit, wie die Lebensmittel reichen, die er in der Startphase mitschleppen kann. Eben 500 Kilometer.

Alle, die bisher diese magische Grenze zu Fuß überschritten, wurden unterwegs aus der Luft versorgt, oder sie hatten vorher Depots angelegt. Oder sie hatten Hunde als Lastenschlepper und als Nahrungsmittelreserve dabei.

Die drei Südtiroler Bergsteiger Robert Peroni, 39, Pepi Schrott, 32, und Wolfgang Thomaseth, 33, hatten nichts von

* Am Ostrand der Inlandeis-Kappe (rechts); an einer Gletscherspalte (unten Mitte); mit Segelschlitten (unten rechts).

Schlittentransport auf dem Gletscher: Mathematische Gleichung



Südtiroler Arktis-Expedition auf Grönland*





Wie ein Vogel, der aus dem Wasser steigt und die Tropfen abschüttelt"





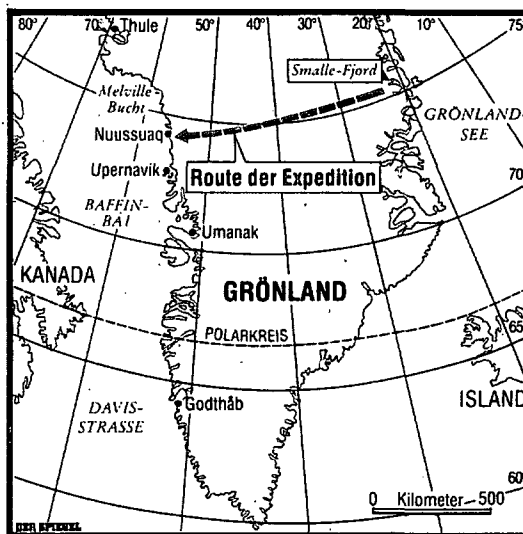
Grönland-Durchquerer Thomaseth, Peroni, Schrott*: „Innere Textur verändert“

allem. Sie hatten nicht einmal ein Funkgerät für den Notfall. Sie marschierten in 88 Tagen vom Smalle-Fjord im Nordosten Grönlands zur Melville-Bucht zwischen Thule und Upernavik, im spitzen Winkel über den 74. und 75. Breitengrad hinweg, von 22 Grad, 30 Minuten bis 56 Grad, 6 Minuten westlicher Länge. Rund 1400 Kilometer in knapp drei Monaten auf der Nordtransversale, für die die legendäre Wegener/Koch-Expedition mit Pferden volle zwei Jahre gebraucht hatte. „Das ist, wenn man es wie einen Leichtathletik-Rekord einordnet, wie hundert Meter in fünf Sekunden“, sagt Peroni.

Aus der naturwissenschaftlichen Perspektive gesehen, hat die Expedition lediglich das Resultat eines Versuchs unter Laborbedingungen bestätigt. Die Teilnehmer hatten ein Abenteuer in eine mathematische Gleichung gefaßt. Und die Gleichung ging auf, obwohl sie ein paar gefährliche Unbekannte enthielt, mit denen sie vorher nicht gerechnet hatten.

Die Determinante sieht so aus: Ein kräftiger Mann kann bei wechselnder Schneelage einen Schlitten von höchstens hundert Kilo Anfangslast ziehen, wenn die Last kontinuierlich abgebaut wird. Vom Bruttogewicht entfallen, wenn man nichts Überflüssiges mitführt – und schon ein Hosenknoß zuviel ist überflüssig –, rund 40 Kilo auf Schlitten und Ausrüstung.

Peroni und seine zwei Kameraden kamen mit knapp zwei Dritteln davon aus, indem sie statt herkömmlicher Werkstoffe zur Herstellung von Schlitten und Ausrüstung, wo es ging, Titan verwendeten: Zeltstangen, Eispickel, Kochgerät, das OP-Besteck zum Amputieren erfro-



rener Finger und Zehen, alles war aus Titan. Auch die Schlitten. Titan ist weniger porös und daher gleitfähiger als andere Metalle. Deshalb kann man einen Titanschlitten schwerer beladen als einen „Nansen-Gleiter“, wie er sonst von Arktis-Expeditionen benutzt wird.

Auch am Essen kann man sparen. Nach der gültigen Norm der Weltgesundheitsorganisation (WHO) benötigt der menschliche Organismus 6000 bis 7000 Kalorien täglich, um in arktischem Klima ständig Höchstleistungen zu bringen. Doch die WHO-Norm gilt für normal verdauliche Standardnahrung mit einem hohen Anteil von Ballaststoffen, die wieder ausgeschieden werden.

Den drei Eiswanderern reichten weniger als 3000 Kalorien am Tag. Sie lebten von Biosorbin MCT, einer hoch vitamin-

* Vor dem Rückflug nach Kopenhagen.

und proteinhaltigen Kraftnahrung mit einer auf fast das Doppelte gesteigerten Energieausbeute. Biosorbin MCT enthält fast keine Abfallstoffe. Es besteht aus leicht verdaulichen Fetten, die direkt in die Blutbahn übergehen.

Der Magen läßt die Nährbrühe in wenigen Minuten passieren. Deshalb entfällt ein Teil der Verdauungsarbeit, für die bei extremer Kälte bis zu 50 Prozent der aufgenommenen Kalorien verwendet werden. Mit ihrer Superkraftnahrung brauchte der Körper nur halb soviel Nahrung wie gewöhnlich.

Und weniger Nahrung – das hieß weniger Last sowie größerer Aktionsradius.

„Das Zeug“ (wie sie es nannten) gab es in zwei Geschmacksvarianten: Banane und Geflügelcreme. Drei Löffel Biosorbin in den Blechbecher, heißes Wasser drauf und fertig. Es entsprach den schlimmsten Visionen pulverisierter Ernährung. Aber es macht dauerhaft satt.

Sie hatten an alles gedacht. Sie hatten sich selbst und die Ausrüstung im Windkanal und im Kühlbunker durchgetestet. Jeder hatte vorsorglich seinen Blinddarm entfernen lassen. Sie schlossen

einen – freilich vom Notar als sittenwidrig verworfenen – Vertrag, in dem sie auf den Beistand der Kameraden verzichteten für den Fall, daß sie unterwegs krank werden oder sich schwer verletzen sollten. Doch daß ein Mensch von nackter Angst gepackt wird, wenn die letzte Brücke zur Außenwelt abgebrochen ist, wenn er hinter sich den Nordatlantik weiß und vor sich anderthalbtausend Kilometer Eiswüste, daran hatten sie nicht gedacht.

Krise Nummer eins kam gleich am ersten Tag.

Sie mußten die Schlitten zu dritt einzeln über die Gletscherspalten tragen. Einmal fiel Pepi Schrott in eine Gletscherspalte. Er fing sich nur, weil er blitzartig seine Arme ausbreitete. Gegen Mitternacht hatten sie 100 Meter geschafft, 100 Meter in zwölf Stunden. Sie waren so erschöpft, daß sie sich zum Schlafen einfach auf ihre Schlitten warfen. So mühsam hatten sie es sich nicht vorgestellt.

Am nächsten Tag schafften sie drei Kilometer in 16 Stunden, an den folgenden Tagen jeweils zwischen anderthalb und drei Kilometer.

In Wolf Thomaseth wuchs die Gewißheit, daß die Expedition im Nichts enden würde. Diese Furcht sollte ihn auf dem ganzen langen Marsch nicht mehr loslassen.

Thomaseth war aus Abenteuerlust mitgezogen. Er wollte die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit kennenlernen. Dieses Ziel hatte er schon nach ein paar

Tagen erreicht. Alles, was danach kam, war für ihn reine Qual.

Am zehnten Tag wurden die Gletscherspalten seltener. Am zwölften Tag erreichten die drei auf der Höhe von tausend Metern das Inlandeis – nach einem Zehn-Stunden-Tag und elf Sechzehn-Stunden-Tagen. Es ging weiter bergauf. Doch die Steigung verteilte sich auf über 80 Kilometer. Reine Routine-plackerei.

Drei Tage lang mußten sie biwakieren, weil sie gegen einen Sturm nicht ankamen, der mit knapp hundert Kilometern pro Stunde aus Nordwest blies. Aber an den übrigen Tagen legten sie bis zu 14 Kilometer zurück. Nur die Segel, von denen sie sich Marscherleichterung versprochen hatten, taugten nichts. Sie schlugen immer wieder um, weil der Wind zu stark war.

Es war ein lebensgefährliches Experiment. Einmal riß eine Bö Thomaseth das Tau aus der Hand, mit dem er den Mast gehalten hatte. Der Sturm blies den Schlitten drei Kilometer vor sich her, bevor er in einer Schneewehe stecken blieb. Das war der letzte Tag, an dem sie die Segel setzten.

Am 30. Tag nach dem Abmarsch erreichten sie das Hochplateau. Von nun an marschierten sie in gerader Linie aufs Ziel zu: Igdlulik, das Eskimodorf am Nuussuaq-Fjord. Sie kamen jetzt zügig voran. Aber sie zogen noch zuviel Gewicht auf den Schlitten. Das Zelt hatte durch den hartgefrorenen Tau Gewicht angesetzt. Weil sie gut im Zeitplan lagen, entschied Peroni am 36. Tag, 30 Kilo Lebensmittel zurückzulassen.

Die Reserven lagen noch deutlich über der Toleranzgrenze, die sie sich vor dem Start gesetzt hatten. Doch Thomaseth mißverstand den Entschluß als Auftakt zur Kapitulation. Er warf sich hin und schrie: „Jetzt ist es aus. Du hast dich verrechnet. Wir können nur erfrieren oder verhungern.“

Peroni hatte sich nicht verrechnet. Dennoch wäre seine Kalkulation nicht aufgegangen, wenn die Natur sich verweigert hätte, meint Thomaseth: Eine Woche schlechtes Wetter und der Kalorienfahrplan wäre zusammengebrochen.

Am meisten peinigte sie die Stille. Kein Laut, kein Lebewesen. Und jeden Tag die gleiche Schneewüste, keine Erhebung, nichts als die trostlose Ebene mit dem ewig geraden Horizont, der nie näherkam. Einmal sahen sie hoch über sich einen Schwarm Zugvögel. Es war ein großes Erlebnis.

Auch in Pepi Schrott wuchs die Unsicherheit. Man kann noch so sehr davon überzeugt sein, daß man auf dem rechten Weg ist. Irgendwann braucht man eine Bestätigung. Peroni konnte sich seine Bestätigung mit dem Sextanten verschaffen. Die zwei anderen aber mußten glauben, was Peroni ihnen erzählte. Schrott entschloß sich zum Vertrauen. Thomaseth glaubte nicht. Zwei-, dreimal setzte er sich einfach in den Schnee und wollte

sterben, so daß sie ihn mit Gewalt zum Weitergehen bewegen mußten.

Nach vier Wochen hatte Peroni die ersten Halluzinationen. Er bildete sich ein, sie würden verfolgt. Er hörte Autohupen hinter sich. Zwei-, dreimal blieb er unvermittelt stehen, legte den Finger an die Lippen und flüsterte: „Hört ihr, der Porsche kommt. Er ist wieder hinter uns her.“

Dann kam der 62. Tag. Als sie morgens aufstanden, zeigte das Thermometer 40 Grad unter Null. Dazu ein scharfer Wind. In der Nacht war ein Meter Neuschnee gefallen. Was schlimmer war: Nach Peronis Rechnung befanden sie sich auf dem 49. Längengrad, genau an der Stelle, wo sich auf der Landkarte das Hochplateau der Melville-Bucht zuzuneigen beginnt. Aber das Plateau dehnte

Felsvorsprung hoch über dem Ort vorausgelaufen. Sie sahen von fern, wie er die Arme ausbreitete, als wolle er zum Flug über das Tal ansetzen. Aber dann drehte er sich langsam um und begann zu schreien. Er brüllte wie ein gefangenes Tier in der Falle: „Ich habe es gewußt“, schrie er: „Wir haben uns verlaufen. Es ist vorbei.“ Dann sahen es auch die zwei anderen: Das Dorf war leer.

„Es war ein fürchterlicher Schock“, sagt Peroni. „Diesmal konnte ich mich auch nicht mehr beherrschen.“ Sie hatten nur noch Verpflegung für einen Tag. Und bis zum Nachbarort Nuussuaq auf der anderen Seite des Fjords hätten sie mindestens fünf Tagesmärsche benötigt. Natürlich kann der menschliche Organismus mühelos ein paar Fastentage verkraften. Aber nicht, wenn er zwölf



Abenteurer Schrott auf selbstgezimmertem Floß: „Wie 100 Meter in fünf Sekunden“

sich weiter bis zum Horizont, auch am 63. und 64. Tag.

Am 65. Tag war Peroni davon überzeugt, daß entweder die Karte oder seine Positionsberechnungen nicht stimmten. Und so, wie er die Zuverlässigkeit des Geodätisk Institut in Kopenhagen einschätzte, nahm er an, daß sie sich verlaufen hatten. Nach 65 Tagen im Eis drohte auch Robert Peroni in einer Psychokrise zu versacken. Doch er ließ sich nichts anmerken.

Am 70. Tag wurde das Gelände abschüssig. Peroni hatte sich nicht geirrt. Am 80. Tag tauchte, zwei Tagesmärsche entfernt, der erste Felsen auf. Sie waren durch. Thomaseth setzte sich in den Schnee und vergrub stumm das Gesicht in den Händen. Es war sein Geburtstag. Zur Feier des Tages gab's eine Extra-Tagesration Biosorbin-Banane.

Am 85. Tag gegen Mittag erreichten sie Igdlulik. Thomaseth war bis zu dem

Stunden täglich Hochleistung bringen soll.

Ihre Kräfteerserven waren verbraucht. Die Haut hing ihnen in Fetzen von den Füßen. Nasenspitzen und Fingerkuppen waren von Erfrierungen gezeichnet. Sie hatten keine Zeit mehr für Umwege. Sie mußten da durch.

Aber vorher mußten sie Nahrung beschaffen. Erst fischten sie Algen aus dem Meer. Doch das glitschige, zähe Zeug war nicht genießbar. Außerdem konnten sie die Hände nicht länger als drei, vier Sekunden im eiskalten Wasser halten.

Nachmittags schoß Thomaseth einen jungen Seehund. Es war ein Fest. Zum erstenmal seit drei Monaten hatten sie wieder etwas Festes zwischen den Zähnen. Sie konnten endlich wieder kauen.

Tags drauf brachen sie nach Nuussuaq auf. Sie hatten sich aus Benzinfassern,

Brettern und Stricken ein primitives Floß gebaut und eines der Segel gesetzt, die sie auf dem Hochplateau nicht hatten gebrauchen können.

Der erste Mensch, dem sie nach 88 Tagen begegneten, war ein junger Eskimo. Peroni ging auf ihn zu, fuhr mit dem Zeigefinger der rechten Hand quer über die Handfläche der linken und sagte: „Kaladlit Nunât, öst, west, ski . . .“ Das hieß soviel wie: „Wir sind auf Skiern von Osten nach Westen durch Grönland (Kaladlit Nunât) gelaufen.“

„Radio“, sagte der Mann. Er hatte die Aufrufe des grönländischen Rundfunks gehört, die Ankunft der drei Wanderer sofort nach Godthåb zu melden. Die drei Forscher hatten in Kopenhagen feierlich erklären müssen, daß sie für den Fall des Scheiterns ihrer Expedition auf eine Rettungsaktion verzichteten. Aber die Dänen waren trotzdem in Sorge. Zwei Wochen bevor die Expedition Nuussuaq erreichte, war ein dreiköpfiges italienisches Team in Umanak erfroren aufgefunden worden.

Im Laden der Königlich Grönländischen Handelsgesellschaft stopften sie sich, weil nichts anderes auf Lager war, mit Keksen voll. Es war eine Freßorgie. Sie übergaben sich, aßen wieder und übergaben sich wieder. „Es war animalisch“, sagte Peroni. Nach drei Monaten im Eis reduziert sich alles auf die zwei einzigen wichtigen Grundbedürfnisse, auf Essen und Schlafen.

Was hat das Unternehmen gebracht? Keine Frage, Wolf Tomaseth, Pepi Schrott und Robert Peroni haben die Grenzen menschlicher Leistungsfähigkeit neu trassiert. Sie haben herausgefunden, wie groß die Maschen eines grönländtauglichen Anoraks sein müssen, damit er Körperausdünstungen von innen nach außen durchläßt, aber nicht Wind von außen nach innen. Und auch das Patent für die Thermo-Hose mit den selbstschließenden Lamellen für den Stuhlengang unter erschwerten Bedingungen wird Bestand haben. Aber war das den Aufwand wert?

Peroni: „Nein, das wäre es nicht, wenn es alles gewesen wäre.“

Was denn noch?

In Peroni hat sich die „innere Textur“ verändert, sagt er. Er habe heute ein anderes Verhältnis zu trivialen und zu höheren Werten, sagt er, zum Essen und Trinken, zu Religion und Tod. Es mache ihm allerdings Mühe, das neue Bewußtsein auf seinen Alltag daheim in Bozen abzustimmen.

Und er würde wieder losziehen, wenn er einen Mäzen und ein neues Team fände. Er hat sich frei gefühlt „wie ein Vogel, der aus dem Wasser aufsteigt und die Tropfen abschüttelt“.

Wolf Tomaseth hat das Gegenteil empfunden. Er sagt, er habe sich während des ganzen Marsches wie ein Gefangener gefühlt.

Freiheit ist auch eine Frage der Perspektive.

AUTOMOBILE

Wer war's?

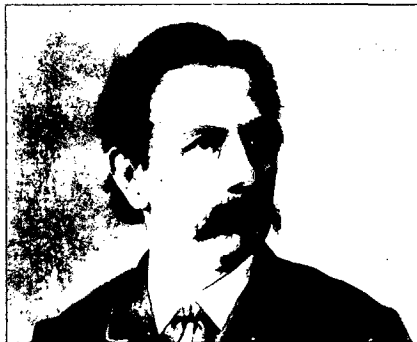
Kurz vor dem 100. Geburtstag des Automobils ist Streit ausgebrochen um seine Urhebererschaft.

Wie alt ist das Auto? Dem vielgeliebten und vielgeschmähten Fortbewegungsmittel steht der 100. Geburtstag ins blecherne Haus – aber wann?

Die Franzosen haben 1984 zum Jubiläumsjahr erklärt; im Juni fangen sie an zu feiern. Ein Jahr später erst zelebrieren die Briten, noch ein Jahr später die Deutschen.

„Die verlässliche Geschichtsschreibung will es“, verkündete schon letzten Monat ein Sprecher der Daimler-Benz AG mit ärgerlichem Unterton der internationalen Presse auf dem Autosalon in Genf, „daß der Nachweis für das erste funktionsfähige Automobil nicht 1884 oder 1885, sondern 1886 geführt wurde.“ Daher werde die älteste Automobilfabrik der Welt „in einem Festakt am 29. Januar 1986 das Jubiläumsjahr einläuten“.

Aber wer wäre zu feiern? Rund 100 Jahre nach der Erfindung des Automobils gerieten die Automanager wegen



Auto-Erfinder Benz
„Zwei Urväter die Ehre“

dieser Frage derart ins Hadern, daß der Kraftwagen zu einer Art Kaspar Hauser des Transportwesens wurde: Er hat eine nebulöse Herkunft und nimmt, jedenfalls häufig, ein gewaltsames Ende.

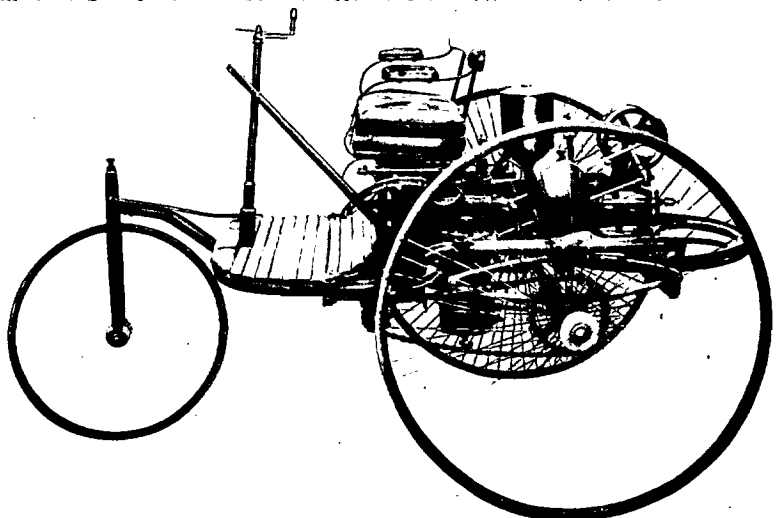
Für die Deutschen ist klar: Carl Benz und Gottlieb Daimler sind's gewesen. So etwa sehen es auch die Briten, nur möchten sie genauer sein: Obwohl Carl Benz für seinen Motorwagen sein „Deutsches Reichs-Patent 37435“ am 29. Januar 1886 erhalten habe, müsse 1885 als Jubiläumsjahr gelten – denn schon damals hätten Benz (mit seiner dreirädrigen Kraftdroschke) und Daimler (auf seinem hölzernen Motorrad mit seitlichen Stützrädern) erste Testfahrten gemacht.

Dagegen versuchen die Franzosen – die Russen haben überraschend noch keine Ansprüche angemeldet – aus der „verlässlichen Geschichtsschreibung“ die Luft abzulassen.

Durch den Fund eines Packens von vergilbten Dokumenten glaubt ein gewisser Georges Ageon beweisen zu können, sein französischer Landsmann Edouard Delamare-Deboutteville sei der wahre Auto-Erfinder. Schon 1883, mithin mindestens zwei Jahre vor den Deutschen, habe Delamare-Deboutteville mit einer Benzinmotorkutsche Probefahrten unternommen.

„Ha“, mokierte sich ein Mercedes-Manager, „die feiern einen Wagen, der kaum drei Meter gerollt und dann explodiert ist.“ Ganz so schlimm war es wohl nicht. Die Geschichte der Technik berichtet, der Wagenrahmen sei unter dem Gewicht eines vom damals üblichen Leuchtgasbetrieb auf „Petroleumgas“ umgebauten Motor-Schwergewichts zusammengebrochen. Der Erfinder verlor die Lust.

Obwohl sich kein stichhaltiger Beweis für erfolgreiche Probefahrten fand, griff der „Automobile Club de France“ Ageons Fund auf. Da kein Auto des Erfinders existierte, gab der Verein – nach den vorgelegten alten Zeichnungen



Patent-Motorwagen von Benz (1886): „Das Automobil Nr. 1“