

Antarctica Discovery

Mit dem Postschiff Richtung Südpol

Text: Frank Hoffmann

Fotos: Frank und Gerdi Hoffmann

Uns ist speiübel. Die Kabinenwände scheinen sich zu bewegen. Vor dem runden Bullauge wechselt weiße Gischt mit bleigrauem Himmel. Der Fußboden kommt uns entgegen, um sich kurz darauf wieder nach unten zu entfernen. Ein Zustand zwischen Achterbahn und Expresslift! Wir können uns an Momente in unserem Leben erinnern, in denen es uns bedeutend besser ging. Ist das jetzt nur Seekrankheit oder spielen auch die vielen Gläschen Sekt eine Rolle, denen wir am gestrigen Silvesterabend so fleißig zugesprochen haben?

Im argentinischen Städtchen Ushuaia hatten wir uns erst gestern eingeschifft. „Fin del Mundo“ nennt man die Siedlung – „Ende der Welt“. Hier im südlichen Patagonien bläst nur noch der Wind und das Thermometer klettert selbst jetzt in den Hochsommermonaten Dezember und Januar selten über 18 Grad.

Kurz nachdem wir an Bord auf ein neues Jahr angestoßen hatten, hieß es dann „Leinen los“ und die „Nordnorge“ begann ihre Expeditionsreise Richtung Südpol. Normalerweise versteht die Nordnorge ihren Liniendienst auf der Postroute entlang der norwegischen Küste. Für ein paar Wochen im Jahr jedoch schippern die 11 000 Bruttoregistertonnen auf die andere Seite unseres Erdballs, um mit Gästen an Bord Erkundungsreisen in die Antarktis zu unternehmen.

Abgründiges Elend

Augenblicklich rollt und stampft das Postschiff durch die aufgepeitschte, meterhohe Brandung der berühmten Drake-Passage. Dieses Meer, vom Engländer Sir Francis Drake auf seiner zweiten Erdumrundung mit der „Golden Hind“ von 1577 bis 1580 entdeckt, gehört zu den stürmischsten Gewässern der Welt.

„Für abgründiges Elend, gib mir einen Sturm, den Mast eines Segelschiffes und einen Anfall von Seekrankheit“ – so geschrieben in das Tagebuch eines Mitgliedes von Scotts Expedition zum Südpol.

Der Speisesaal der Nordnorge ist heute Morgen nur sehr übersichtlich besetzt. Das voluminöse Frühstücksbüfett kann auch uns nicht wirklich locken. Wir beginnen den ersten Tag des neuen Jahres mit einem trockenen Brötchen. Am Nachmittag überquert das Schiff die Antarktische Konvergenz. Der Ozean südlich davon unterscheidet sich vom nördlichen Teil sehr deutlich in Salzgehalt, Dichte und Temperatur. Auch das Wasser ist jetzt hier wesentlich ruhiger und aus so manchem Gesicht schwindet nun auch der grünliche Schimmer. Zum abendlichen Dinner jedenfalls sind schon wieder fast alle Plätze besetzt.



Eisberge in Sicht

Die Nordnorge schiebt ihre 123 Meter Länge durch Nebelbänke. Dick verhummt stehen wir an Deck. Graue Albatrosse und Sturmvögel begleiten das Schiff. Da, plötzlich sehen wir in der Ferne den ersten Eisberg auftauchen. Kapitän Arnvid Hansen steuert dicht darauf zu. Beeindruckend gleitet das etwa 30 Meter hohe graublau gebaute Gebilde an Backbord vorbei. Wenig später ein strahlend weißer Eisberg auf der Steuerbordseite. Wie befrachtete Passagiere stehen die Pinguine dort drüben und wundern sich wohl über den brummenenden schwarzen, roten, weißen Eisberg gegenüber.

Der Nebel hat sich gelichtet. Da und dort tauchen schneebedeckte Inseln auf. Wie wir erfahren, handelt es sich um die Südshetland-Inseln, ein Archipel am nördlichen Ende der antarktischen Halbinsel. 540 Kilometer lang zieht sich diese Inselkette entlang und setzt sich aus vier Gruppen zusammen: Clarence- und Elephant Island; King George- und Nelson Island; Greenwich-, Livingston- und Deception Island sowie der Smith- und Low-Insel.



Nur 14473 Kilometer nach Warschau

Wir quälen uns in die obligatorisch vorgeschriebenen Schwimmwesten. Fast sieht es so aus, als würden die Rettungswesten bei manchen Passagieren genau das Gegenteil ihrer eigentlichen Funktion verrichten. Statt sich vor dem Ertrinken zu retten, droht sich beim Überziehen so mancher mit Gurten und Schnallen vorzeitig zu erwürgen. Die dicke polarmäßige Kleidung darunter dient nicht gerade synchron gelenkter Beweglichkeit. Auf den in Regalen gestapelten schweren Gum-



mistiefeln sind mit weißer Farbe wenigstens die Größen aufgemalt.

Wir rüsten uns im Frachtdeck für unseren ersten Ausflug ins ewige Eis. Über eine steile und schlingende Treppe besteigen wir die knallroten Polarzirkelboote. Die schweren Zodiac-Schlauchboote mit starken Außenbordmotoren entfernen sich schnell von unserem schwimmenden Expeditions-Hotel. Nach kurzer und sehr feuchter Fahrt betreten wir zum ersten Mal antarktischen Boden. Wir landen am steinigen Strand der Admiralty-Bucht auf King-George-Island. Hier am jetzt im Sommer schneefreien Point Thomas liegt die polnische Arctowski-Forschungsstation. Quietschgelb ducken sich die Baracken und Wohncontainer unterhalb des gletscherbedeckten Hangs.



Zwischen einem Walgerippe haben die polnischen Forscher einen eindrucksvollen Wegweiser errichtet. Nach Warschau zeigt er 14473 Kilometer an. Aber auch die Entfernung nach Tokio, Moskau, New York oder Berlin kann man ablesen. Dabei ist es im Winter oder bei den meist schlechten Wetterverhältnissen hier oft nicht mal möglich, zum anderen Ufer der Bucht zu gelangen.



Mühevoll entledigen wir uns der Gummistiefel und besuchen die urgemütliche Station. Neben den unzähligen Bildern und Wimpeln, mit denen der holzvertäfelte Gemeinschaftsraum geschmückt ist, vervollständigen noch der Plastik-Weihnachtsbaum und bunte Silvestergirlanden die Dekoration. Die Polen haben es sich in kuscheligen Sesseln und auf dem breiten Sofa bequem gemacht und freuen sich über den Besuch der neugierigen Gäste.



Im Winter arbeiten hier etwa 20 Forscher. Im Sommer, wie jetzt, sind etwa 65 Mitarbeiter unterzubringen und zu verköstigen. In ihrer Freizeit besuchen die Polen manchmal, wenn es das Wetter erlaubt, die Kollegen in der kleinen US-amerikanischen Feldstation für Ornithologie. Cobacabana heißt dieses Camp, weil es an einem der wenigen eisfreien Strände steht, wo die Sonne manchmal ankommt und gemütliche Badewassertemperaturen von 2 bis 3 Grad plus im Meer gemessen werden. Also alles in allem fast wie in Rio!



Auf einer kleinen Wanderung entlang der Küste sehen wir die Antarktische Schmiele, eine Grasart, und das kleine Nelkengewächs *Colobanthus quitensis*. Beide nicht höher als 5 bis 10 cm und damit schon die größten und am weitesten entwickelten Pflanzen der Antarktis. Ansonsten haben nur Algen, Moose und Flechten eine Chance, auf den wenigen im Sommer eis- und schneefreien Stellen zu gedeihen.

Spannender für uns ist die Beobachtung einer Gruppe See-Elefanten, die sich dösend in einer Sandkuhle aneinander drängen.

Überall liegen riesige Walknochen am Strand verteilt und neugierig kommen die schwarzen Adéliepinguine auf uns zu.

Neko Harbour

Neko Harbour, eine kleine geschützte Bucht des antarktischen Festlandes, wurde 1899 von einer belgischen Expedition entdeckt und später nach dem norwegischen Walfangschiff, das dieses Gewässer zwischen 1911 und 1924 befuhr, benannt. Das kleine orangefarbene Gebäude, das wir schon von Bord aus erkennen können, ist eine Notfall-Hütte.

Mit unseren Polarzirkel-Booten gelingt auch hier, nach dem Manövrieren zwischen unzähligen kleinen Eisschollen, die Anlandung an der tief verschneiten Küste. Gewaltig ragt hinter einer vieltausendköpfigen Brutkolonie der Eselspinguine eine weiße Gletscherwand auf. Tiefblau funkeln die meterhohen Spalten. Wir stapfen durch tiefen, verharschten Schnee. Ein bräunlich schimmernder Fels entpuppt sich bei näherer Betrachtung als schlafende Weddell-Robbe. Von uns lässt sich das Tier nicht stören. Träge öffnet die Robbe ein Auge, gähnt gelangweilt, kuschelt sich wieder in ihr Schneebett und gibt sich weiter ihren Träumen hin.

Viel Spaß lösen die Eselspinguine bei uns Besuchern aus. Lustig watscheln sie auf ihren, von ihnen in den Schnee „gebauten“ Straßen den Berg hinauf zu den Nestern. Ab und zu rutscht eines der possierlichen Kerlchen aus und fällt auf den leuchtend roten Schnabel. Bergab geht's auch schon mal auf dem Bauch. Viel geschickter sind die befrackten Gesellen im Wasser. Wie Blitze schießen sie an uns vorbei, springen geschickt aus den Wellen oder gar ans meist steile, vergletscherte Ufer.

Regen auf Cuverville-Island

Eine der größten Eselspinguin-Kolonien der Antarktis beobachten wir auf Cuverville Island.



Die Anlandung mit den Schlauchbooten gestaltet sich hier wegen der unzähligen Brucheisstücke etwas schwierig. Zudem hat noch ein Dauerregen eingesetzt.

Nachdem sich das Wetter bei den bisherigen Landausflügen zum Teil sogar ein wenig sonnig verhielt, sind wir gnädig und hadern nur ein ganz klein wenig.

Gegen Kälte und Wind sind wir gerüstet, aber mit Regen hat kaum jemand gerechnet.

„Doch, doch“ versichern uns Expeditionsleiter Tomas Holik und seine Assistentin Anja Erdmann, „jetzt im Sommer regnet es hier oft“. Und das sollten wir auch auf der weiteren Reise noch zu spüren bekommen. Eigentlich ist die Antarktis eines der niederschlagärmsten Gebiete der Erde – ja eine Wüste. Für die Küsten jedoch trifft im antarktischen Sommer eine Drei-Drittel-Regel das Wettergeschehen ganz gut, wonach hier mit einem Drittel Sonnenschein zu rechnen ist, einem Drittel mit der typisch geschlossenen Wolkendecke und einem verbleibenden Drittel, von dem man sich überraschen lassen sollte, wenn es eben nicht regnet.

Die Temperaturen liegen auf unserer Reise zwischen 0 und 5 Grad Plus, die jedoch durch den fast ständigen Wind von uns als sehr viel kälter empfunden werden. Also wettermäßig alles im grünen Bereich, bestätigt Anja und Tomas nickt.

Gummistiefel statt Abendkleid

Sauber geht es an Bord zu. Besonders nach den Anlandungen werden, zurück an Bord, Gummistiefel und oft genug auch ein Teil der Hose abgeduscht und desinfiziert. Keine Keime oder Krankheiten sollen durch anhaftenden Vogelkot auf andere Inseln oder Plätze weitergetragen werden.

Die praktischen knallroten Anoraks mit der Aufschrift „Antarctica Discovery“, die alle Passagiere tragen, sind ein Geschenk der Reederei. Aber das ist bis auf die obligatorische Schwimmweste im Schlauchboot auch schon die einzige kleidertechnische Angelegenheit, um die sich die Hurtig-Reederei kümmert. Nicht wie auf anderen Schiffen wird hier am Abend ein Jackett oder gar Smoking erwartet. Auch das kleine oder lange Schwarze für die Dame ist hier völlig fehl am Platz. Genau wie auf der norwegischen Postschifflinie geht der Passagier mit der Nordnorge auch hier in der Antarktis ganz leger auf Reisen. Statt Schlips und Kragen sind ein Fleece-Pullover und bequeme Sportschuhe an Bord eher angesagt.

Die Küche ist bodenständig nordisch. Viel Fisch, leckere Aufläufe, Gebratenes und Gesottenes von Schwein, Lamm und Rind, raffinierte Desserts und bunte, frische Salate verwöhnen uns Reisende und lassen uns schon immer auf die nächste Mahlzeit freuen. Schnickschnack wie Mitternachtsbüfets, Orchideengebinde auf den Tischen und Abendrevuen sucht der Antarktisfahrer hier vergebens. Dafür unterhält man die Gäste mit lehrreichen Lichtbildervorträgen zum Thema Ornithologie, Biologie und Geologie der Antarktis. Die einmalige Naturkulisse, die draußen am Tag und in der hellen kurzen Nacht vorüberzieht, hält uns so wieso ständig in Atem.



Mal ein norwegisches Bier oder einen Wodka mit original Gletschereis, das man sich vom Landgang mitgebracht hat, am Abend mit neuen Bekannten an Bord in der gemütlichen Bar genossen, ziehe ich einer aufgesetzten „Kreuzfahrt-Revue“ allemal vor. Und meine Frau auch. Obwohl die dann schon mal eher auf ein Glas Rotwein schießt – und das bei original norwegischen Alkoholpreisen!

Tiefgefrorene Märchenlandschaft

Ein absoluter Höhepunkt unserer Tour ist die Fahrt der Nordnorge durch den Lemaire-Kanal. Nur etwa 100 bis 1600 Meter breit, zieht sich der Sund elf Kilometer zwischen der Booth-Insel und dem antarktischen Festland hin. Die Fahrt durch diese Meerenge gehört zu den spektakulärsten Schiffspassagen der Welt. Die schneebedeckten Flanken der bis zu tausend Meter aufragenden Berge und der steilen Abbruchkanten der Gletscher muten wie eine tiefgefrorene Märchenlandschaft an.

Da wir die Passage zweimal befahren, haben wir die Möglichkeit, dieses Naturschauspiel während zweier ganz unterschiedlicher Wettersituationen zu erleben.

Waren wir heute Morgen noch bei Nieselregen und tief hängenden Wolken in eine bedrohlich anmutende Landschaft eingefahren, so erleben wir jetzt am Nachmittag eine weiße, glitzernde Schneelandschaft unter





azurblauem Himmel und gleißendem Sonnenschein. Waren am Morgen sogar einige Flocken gefallen und nur wenige beherzte Passagiere dick verhüllt und frierend an Deck, so sonnen sich jetzt einige Stunden später alle auf den Sonnendecks, so dass die Liegestühle knapp zu werden beginnen. Gegen Mittag erreichen wir bei $65^{\circ} 14'$ Süd und $64^{\circ} 13'$ West den südlichsten Punkt unserer Reise. Geschlossenes Eis versperrt der Nordnorge die Weiterfahrt. Selbst ein Besuch auf der ukrainischen Forschungsstation Verdnadsky muss abgesagt werden. Dichte Eisschollen lassen eine Anlandung mit unseren Polarzirkel-Booten nicht zu. Trotzdem kreuzen wir mit den kleinen roten Booten zwischen malerischen, schwimmenden Eisskulpturen, die von schneeweiß bis zum glasklaren Kristall in allen bläulichen Schattierungen leuchten. Pinguine und ganze Gruppen von Krabbenfresser-Robben benutzen die Eisgebilde als günstige Fahrgelegenheit.



Neumayer-Kanal und Port Lockroy

Zwei bis maximal vier Kilometer breit windet sich die etwa 30 Kilometer lange Seestraße des Neumayer-Kanals durch das Palmerarchipel und damit wieder durch eine der schönsten und eindrucksvollsten Landschaften der antarktischen Halbinsel. Während unserer Durchfahrt schiebt sich die Nordnorge ganz nah an weiten Gletschern und hohen Eisabbrüchen vorbei. Auch hier ziehen sich die steilen, vereisten Bergflanken bis zu 1000 Metern hinauf. Haarscharf manövriert das Schiff oft um tonnenschwere, meterdicke Eisschollen.



Westlich der Wiencke-Insel, noch im Palmerarchipel, fahren wir gegen Abend in die Bucht von Port Lockroy ein. Geschützt wird der etwa 800 Meter lange Naturhafen durch zwei beeindruckende, schneeweiße Gletscherfelder und dem Jougla Point, einer langgestreckten felsigen Landzunge.

Vermutlich war es ein französisches Dampfschiff, das die Bucht im Februar 1904 zum ersten Mal als geschützten Ankerplatz nutzte. Der Kapitän gab der Bucht den Namen des damaligen französischen Marineministers Edouard Lockroy, der diese Expedition unterstützte.

Später nutzten die Wal- und Robbenfangschiffe Port Lockroy als sicheren Hafen. Selbst die großen Fabrikschiffe machten an den eisernen Ringen fest, die man dazu extra am felsigen Ufer angebracht hatte.

Auf einer winzigen Insel inmitten der Bucht besuchen wir mit unseren Schlauchbooten die ehemalige britische Forschungsstation Bransfield House. 1962 aufgegeben, wurde die Station 1996 wieder in Stand gesetzt und im Antarktisvertrag zur historischen Stätte erklärt. Heute beherbergt sie unter anderem ein winziges Museum.

Pinguine und Pin-Up-Girl

Rund um die schwarz-roten Baracken von Bransfield House befindet sich auf den glitschigen Klippen die Brutkolonie einiger hundert Eselspinguine. Zum Teil versinken wir fast bis zu den Knöcheln im Morast, der sich zum größten Teil aus herabgespülten Exkrementen der Pinguine zusammensetzt. Im Slalom klettern wir zwischen den neugierigen Frackträgern zur Station hinauf. Mit hoch aufgereckten Schnäbeln schimpfen die Vögel in den bleigrauen Himmel. Dort oben kreisen die Skua-Raubmöven, die es auf die Eier und Brut der Pinguine abgesehen haben. Ihnen gelten auch die drohenden Rufe aus der Brutkolonie. Von uns lassen sich die lustigen Pinguine, die zum Teil auf ihren steinernen Nestern hocken, in keinsten Weise stören. Völlig ungefährlich sind auch die etwa taubengroßen, blütenweißen Scheidenschnäbel. Diese Vögel haben sich ausschließlich die frischen



Ausscheidungen der Pinguine auf den Speiseplan geschrieben. Und wie wir beobachten können, scheint es ihnen zu schmecken.

Die einzige weibliche Gesellschaft, mit der sich die Briten auf ihrer Station hier zufrieden geben mussten, war Marilyn Monroe. Allerdings nur ungeliebt, aber lebensgroß mit Ölfarbe auf eine Tür gepinselt. Leicht geschürzt und mit Schmolllund kann man das Pin-Up-Idol Tausender amerikanischer GIs und einiger weniger Polarforscher aber einwandfrei erkennen. Die Dauer des langen Überwinterns, zu einer Zeit, als dies nur richtigen Männern vorbehalten war, muss doch oft sehr einsam gewesen sein.

Schwarzer Schnee auf der Vulkaninsel

Zum Überwintern nutzte das Ehepaar Wilts 1991 mit ihrer Stahl-Segelyacht eine ganz andere Stelle in der Antarktis. Einen relativ sicheren Ankerplatz bietet die innere Bucht der Deception-Kraterinsel. Wie ein riesiges Hufeisen liegt die fast kreisrunde, etwa 14 Kilometer Durchmesser große Insel in der oft sturmtumtosten Bransfieldstraße.

Durch „Neptuns Blasebalg“, eine schmale Gasse im Kratertrand von nur etwas mehr als 200 Meter Breite schiebt sich unser Schiff in die Caldera des noch aktiven Vulkans. Auf der Steuerbordseite passieren wir das Wrack eines britischen Walfängers, der hier am Neujahrsabend 1957 auf Grund lief, um in der engen Passage einem argentinischen Marineschiff auszuweichen.

Unsere Nordnorge liegt nun ruhig auf dem Kratersee. Nur 190 Meter sind es hier bis zum Grund. Schwarzgrau umgibt uns das Ringgebirge des Vulkans. Selbst auf dem Gletschereis liegt eine dicke Ascheschicht. Der Vulkan meldet sich alle paar Jahre mit mehr oder minder schweren Eruptionen. Auch heiße Quellen am Ufer zeugen von der geothermischen Aktivität dieser Insel.

So ziemlich die einzigen Farbkleckse in der kohlefarbenen Landschaft sind unsere Landeboote und die knallroten Anoraks der Besucher, die wie winzige Punkte an den fünfhundert Meter hohen Bergflanken fast verloren gehen. Ganz Mutige baden in den heißen Quellen – nicht jedoch ohne vom Expeditionsteam einen Aquavit für danach versprochen zu bekommen.

Einige von uns erforschen die zerstörte Walfang- und Forschungsstation, die 1969 kurz nach einem Wiederaufbau erneuten Vulkanausbrüchen zum Opfer fiel. Es regnet in Strömen. Die Einzigen, die daran Freude haben, sind ein Dutzend Skua-Raubmöven, die in einer großen Regenwasserpfütze ihr Gefieder sorgfältig reinigen. Es ist schließlich heute am 5. Januar ein absoluter antarktischer Hochsommertag mit fünf Grad Plus und nur zehn Knoten Windgeschwindigkeit.

Die Halbmond-Insel

Besseres Wetter – ja sogar Sonnenschein und blauer Himmel – erwartet uns bei unserem Landgang auf Half Moon Island. Von wei-



tem schon sehen wir das zu bizarren Fels-türmen geformte Gestein. Bis hinauf in die steilsten Hänge nisten Tausende von Zügelpinguinen. Auch Skuas, Riesensturmvögel und Dominikanermöven haben die Felsen als Brutplatz entdeckt. Durch tiefen, verharschten Schnee suchen wir unseren Weg. Seeschwalben attackieren uns mit Sturzflügen, wenn wir ihren Gelegen zu nahe kommen. Zum ersten Mal auf unserer Reise können wir in zahlreichen Pinguin-Nestern die kleinen grauen Küken beobachten. Ganz ungeniert watscheln Eselspinguine durch die Kolonie der Zügelpinguine. Ganz so als wollten sie den Vettern einen Besuch abstatten. Meistens jedoch stehen sie an einem unbeaufsichtigten Nest ein Steinchen, um es hunderte von Metern zur Vervollkommnung ihrer eigenen Brutstätten zu tragen. Da und dort sonnen sich faule Weddellrobben im Schnee.

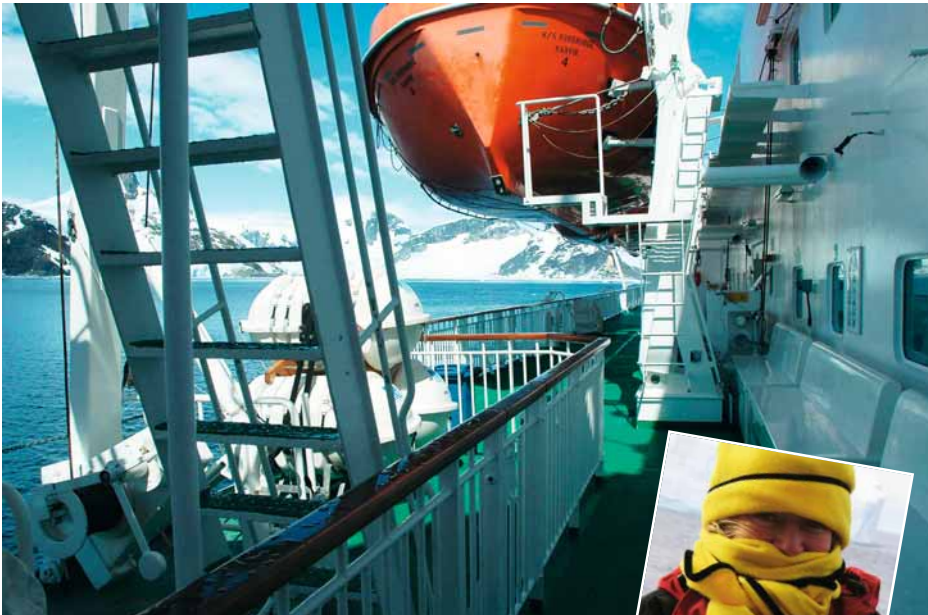
Etwa in der Mitte des Inselhalbrunds sehen wir in der Ferne die argentinische Sommerstation Teniente Camara, die bereits im Jahre 1953 aufgebaut wurde. Der Anstrengung eines Spazierganges durch den noch immer hohen und verharschten Schnee nach dort möchten wir uns nicht unterziehen, zumal die Station im Augenblick nicht besetzt ist. Die Felsen oberhalb des Lagers sind bewaldet – mit vier bis fünf cm hohen Strauchflechten.

Wir wandern bis zum jenseitigen Strand der Halbmond-Insel. Auch hier auf den faust- bis kopfgroßen Kieseln stehen Pinguine Spalier. Unser Blick geht über die glasklare Meeresstraße, auf der helle Eisberge leuchten, hinüber zum weiß vergletscherten Livingston Island.

Wettlauf zum Südpol

Drei Namen, die mit der Antarktis und deren Erforschung unbedingt verknüpft sind, dürfen natürlich nicht unerwähnt bleiben: Da ist zunächst einmal Ernest Shackleton, der auf seiner Expedition von 1907 bis 1909 dem Südpol bis auf 180 Kilometer nahe kam und dann mangels Vorräten umkehren





musste. Von 1914 bis 1916 wollte Shackleton, nachdem der Südpol von Amundsen erobert war, die ruhmreiche Pioniertat der Antarktis-Durchquerung wagen. Sein Schiff, die Endurance, wurde jedoch bereits im Frühjahr 1915 von den Eismassen der Weddellsee eingeschlossen und nach neun Monaten bange Wartens vom ungeheuren Druck der Schollen zermalmt. Sechs weitere Monate verbrachte die 28-köpfige Mannschaft noch auf dem Eis, bevor sie mit Booten Elephant Island erreichte, wo jedoch auch keine Aussicht auf Rettung bestand. Von hier segelte Sheckleton mit fünf Männern durch die Drake-Passage zum 1300 km entfernten Südgeorgien, das er nach 16 Tagen erreichte. Von hier aus gelang es erst im vierten Versuch, den Rest der Mannschaft von Elephant Island im August 1916 zu retten.

Als Wettlauf zum Südpol kann man die Expeditionen des Norwegers Roald Amundsen und des Engländer Robert Scott bezeichnen. Beide Kontrahenten erreichten die Antarktis Anfang 1911. Während der Norweger auf eine kleine Mannschaft setzte und etwa 100 Schlittenhunde einsetzte, reiste Scott mit einem gewaltigen Tross. Seine Polexpedition zeichnete sich durch unrealistische Planung aus. Am 14. Dezember erreichte Amundsen den Südpol mit fünf Männern auf Skiern und Hundeschlitten. 33 Tage danach gelangte Scott zum Pol und konnte doch nur noch die norwegische Flagge entdecken. Auf den Rückmarsch zur Küste starben er und seine Männer an Entkräftung.

Nur einfach schön ...

Die tief stehende Sonne blendet grell durch das Bullauge in unsere Kabine. Schlaftrunken schaue ich auf die Uhr. Es ist 5 Uhr in der Frühe. Durch das kleine Fenster sehe ich eine „Eisrevue“ ohnegleichen. Schnell springe ich in die warme Kleidung, raffe die Fotoausrüstung zusammen und bin wenige Minuten später auf dem Außendeck. Das Panorama, das sich mir bietet, ist fast unbeschreiblich: Unter einem strahlendblauen Himmel glitzert blaugrün das Meer. In der Ferne leuchtet das vergletscherte Festland und um uns herum treiben Eisberge von gigantischen Ausmaßen. Etwa 20 bis 30 Meter ragt das gleißende Eis in die Höhe. Die Kantenlänge der treibenden Schollen beträgt zum Teil mehrere hundert Meter. Die Nordnorge durchkreuzt die Weddellsee und die Eismassen hier sind Bruchstücke der Schelfeisante. Behutsam sucht Kapitän Hansen eine sichere Fahrrinne zwischen den oft schiffshohen Eisblöcken.

Wie eine kleine Oase wirkt eine flache Eisscholle mit einer plötzlichen Vielfalt an Leben in dieser Eis- und Wasserwüste. Dutzende von Krabbenfresser-Robben lagern hier im Sonnenschein. Daneben stehen Adéliepinguine und trocknen ihr schwarzweißes Gefieder. Beim Näherkommen unseres Schiffes erhebt sich ein Riesensturmvogel in die Lüfte.

Überall beobachten wir jetzt, wie vielhundertköpfige Pinguinschwärme durch das eiskalte Wasser schießen, um alle paar Augenblicke wie kleine schwarze Delphine aus den Wellentälern zu springen. Später begleiten zwei Buckelwale unser Schiff und pflügen zusammen mit uns die See. Über eine Stunde tauchen sie immer wieder – einmal rechts, einmal links – vor dem Bug auf. Wie feiner Wasserdampf steht dann nach dem Auftauchen ihr Blast für Sekunden in der Luft. Kurz vor dem Abtauchen recken die Wale ihre gewaltige Fluke in die Höhe und verschwinden fast lautlos in der kalten Tiefe.

„Männer gesucht für gefährliche Reise bei schneidender Kälte, langwährender Dunkelheit, ständiger Gefahr und kleinem Gehalt. Sichere Rückkehr zweifelhaft. Bei Erfolg Ruhm und Ehre ...“

Mit dieser Zeitungsanzeige warb der Antarktisforscher Sir Ernest Shackleton einst die Teilnehmer seiner Expedition an.

Ruhm und Ehre haben wir heute nach unserer Reise ins ewige Eis kaum mehr zu erwarten, aber wir tragen Bilder im Herzen von einer unberührten weißen Schönheit, die uns niemand im Leben mehr zu nehmen vermag.

