

weniger zuverlässig ist als die Ballonfahrt. Bei ihrem Rückmarsch kalkulierten die Männer die Eisdrift nicht mit ein. Sie schleppten zuviel Gewicht auf den Schlitten mit, ließen Unwichtiges nicht zurück und luden fortlaufend zusätzlichen Ballast in Form von Proben auf. Die schlechte Ausrüstung erschwerte den drei Männern den Fußmarsch und die Fahrten in ihrem Segeltuchboot. Ihre Ernährung war unzureichend, der Platz für das Winterlager denkbar ungünstig gewählt. Aus all diesen Umständen ergab sich auch die zwangsläufig gebrochene Willenskraft.

1911–1912 – *Captain Robert Falcon Scott* stellt militärischen Gehorsam an erste Stelle. Alles ist planbar und bestens durchdacht – fast alles.

„Ich bin der Meinung, dass nur ein Engländer zum Südpol gelangen sollte.“³³

Robert Falcon Scott

Scott hielt ja bekanntermaßen nicht viel von Shackleton, benötigte ihn aber bei der *Discovery*-Expedition 1901–1903. Dass Scott Shackleton neben anderen als Idiot deklarierte, machte sein Menschenbild deutlich. Er war über das schlechte Vorankommen frustriert und konnte Shackletons unverblühte Art nicht vertragen. Schon damals kam es zwischen den beiden Männern zum Bruch.³⁴

Scott gestattete auch 1911–1912 auf der *Terra Nova* naturgemäß keine Freiheiten. Die Leute mochten Scott nicht besonders. Nichts als Regeln und Dienstvorschriften. Scott hat die Mannschaft jeden Tag das Deck schrubben lassen, auch wenn das Wasser sofort zu Eis froh.³⁵ Die Gebräuche der Navy hielt er stets streng ein, Verbrüderung zwischen Offizieren und den Männern vom Unterdeck untersagte er. Mit diesen Männern sprach Scott selbst kaum, außer bei Inspektionen. Bei diesen, oder auch beim Appell an Bord, ließ er die Männer so lange still stehen, bis ihre Füße beinahe erfroren. Selbst seine Offiziere ließ er im Unklaren über Ziele und Aufenthaltsdauer bei der Expedition.³⁶ *Captain* Scott war immer dann in

Hochform, wenn alles planbar war und wie gewollt lief. Ging aber ein gut ausgedachter Plan schief, war er mit seinem Latein am Ende. Bei seiner „erfolgreichen“ Südpolexpedition kam er mit seinen Gefährten am 17. Januar 1912, vierunddreißig Tage nach dem Norweger Roald Amundsen, am Ziel seines Lebens an.³⁷ Dorthin hatte Scott, Wilson, Bowers, Evans und Oates noch die Hoffnung getrieben. Für den Rückweg dürfte sie die schreckliche Enttäuschung über den verlorenen Wettlauf innerlich gebrochen haben. Der belastende Gedanke, dass sie es möglicherweise nicht zurück zum Schiff schaffen würden, war allgegenwärtig. Die fünf Männer kämpften sich gegen die Zeit und die knappen Vorräte in den Depots zurück. Sie litten bei einem quälenden und aussichtslosen Rückmarsch enorm, um nur elf Meilen vom nächsten rettenden *One Ton*-Depot entfernt zugrunde zu gehen. Scott, Wilson und Bowers harrten machtlos Ende März 1912 neun Tage in einem Schneesturm gefangen aus. Sie warteten bei schwindendem Brennstoff und zur Neige gehender Nahrung in ihren Schlafsäcken auf den Tod.³⁸ Nachdem schon am 17. Februar 1912 Evans an Skorbut und Erschöpfung gestorben war und am 18. März 1912 Oates freiwillig das Zelt verlassen hatte, um zu sterben.³⁹

In der Öffentlichkeit schienen Scotts verhängnisvolle Fehler niemals existent gewesen zu sein. Amundsens Leistung hingegen zählte nicht. Scott führte seine Expedition aus mehreren Gründen in die Sackgasse. Warum kam es zu jener erstklassigen Tragödie, bei der Scott und seine treuen Gefährten ihr Leben verloren?

- Die Polgruppe war mit vier Mann geplant. Unmittelbar bevor sich die letzte Begleitgruppe von Scotts Vierer-Polgruppe trennte, entschied Scott, zu fünft weiterzuziehen. Sein wohl schwerwiegendster Fehler. Alles, die Depots, das Zelt, der gemeinsame Schlafsack, die Brennstoffvorräte und die Skiausrüstung waren nur für vier Männer ausgelegt. Dies musste unweigerlich zu großen logistischen, schlaf- und ernährungsbedingten Problemlagen führen.
- Scott entschied sich für eine Bekleidung aus Stoff, anstatt sich an den Überlebenstechniken der Inuit zu orientieren und Fellkleidung zu ver-

wenden. Er verwendete Marinezelte, die keine eingnähte Bodenplatte besaßen. Diese ließen sich in Stürmen nur unter größten Schwierigkeiten aufstellen und waren nie wirklich dicht.⁴⁰

- Wahl der Transportmittel: *man-hauling* – das britische Programm. Immerhin war es eine wahrhaft britische Methode, nach dem frühen Verenden der Ponys die Schlitten selbst zu ziehen. Nachdem sich ja auch die Motorschlitten mit Ketten, ähnlich einem Raupenfahrzeug, als nicht praktikabel erwiesen hatten. Sie versagten nach insgesamt 50 Meilen endgültig.⁴¹
- Die erschöpften Männer schleppten bis zuletzt 16 Kilogramm Gesteinsproben mit.⁴² Teilweise ließen sie deswegen Nahrungsmittel und Brennstoff zurück, da das Gewicht zu hoch gewesen wäre.
- Scotts Führungsstil: Er hatte das Wissen und die Erkenntnis für sich gepachtet. Als ihm seine Männer beim Hinweg vorschlugen, das *One Ton-Depot* aus Sicherheitsgründen weiter in den Süden zu verlegen, schmetterte er das sofort ab. Letztendlich war dadurch jede Chance vertan, dieses rettende Depot zu erreichen.
- Scott und seine Begleiter litten ständig unter Brennstoffmangel. Die Männer fanden in ihren Vorratslagern im Eis immer wieder Kanister, die nur zu einem Drittel mit Petroleum gefüllt waren. Das Paraffinöl verdunstete in der trockenen Luft oder lief durch undichte Schraubverschlüsse an den Behältern aus. Deren Dichtungen schrumpften in der extremen Kälte enorm. Ein Phänomen, das Scott bereits bei seiner ersten Expedition beobachtet hatte, dem er aber nicht weiter Beachtung schenkte.⁴³
- Ende Februar und Anfang März 1912 fiel das Thermometer um minus 20 Grad Celsius tiefer als sonst in diesen Monaten üblich. Die Männer benötigten in diesem frühen Wintereinbruch viel mehr Brennstoff als geplant, um sich aufzuwärmen und ihre Kleidung aufzutauen. Durch die Minustemperaturen jenseits von 45 Grad Celsius trugen sie entsetzliche Erfrierungen davon. Die Schneeoberfläche glich bei diesen Witterungsbedingungen rauem Wüstensand und erschwerte das Schlittenziehen zusätzlich.⁴⁴
- Widersprüchliche Befehle Scotts vereitelten es den Unterstützungs-

teams am Rückmarsch zu ihm und seinen verbliebenen Begleitern vorzudringen und sie zu retten. Eigentlich sollten ihnen Schlittenhundegespanne entgegenkommen, jedoch diese dabei die Huskys nicht aufs Spiel setzen, falls sie für einen weiteren Vorstoß zum Südpol noch gebraucht würden. Bis auf dreißig Meilen fuhren die Gepanne an den letzten Lagerplatz Scotts heran. Sie warteten, hinterließen Vorräte und fuhren zurück, um keinesfalls die Hunde zu gefährden.⁴⁵

- *Captain* Robert Falcon Scott wurde selbst ein Opfer der tradierten Strukturen der britischen Kriegsmarine, die ihren Angehörigen den bedingungslosen Befehlsgehorsam einbläute.⁴⁶ Aus Erfahrungen und Fehlern zu lernen, vermittelte ihm die Kadettenanstalt von Dartmouth nicht, nur das falsche Selbstverständnis, dass ein Untertan Ihrer britischen Majestät überall in der Welt zurechtkommt. Scotts Persönlichkeit und seine starre Ausbildung ergab eine tödliche Mischung für sein Unternehmen.⁴⁷ Scott und seine Männer verloren dadurch das Rennen zum Südpol und ihr Leben.⁴⁸

Die englische Nation, bewegt durch Scotts Tagebücher, konnte einen Helden ehren und sich in dessen Aufzeichnungen ergehen. Die heroische Schilderung der unendlichen Schinderei der fünf Männer deckte alle peinlichen Fragen gnädig zu. Dies verhinderte eine Diskussion über die unzureichende Führungsqualität und die Männer, die mangels Training ihre norwegischen Skier nicht richtig benutzen konnten.

Scotts Fähigkeiten hinterfragen heute viele. Im kritischsten Werk über ihn sucht der britische Polarforscher sogar den Tod im Zelt, um aus der Niederlage noch eine Art Sieg zu machen.⁴⁹ Scott verfügte bei seiner Expedition weder über Optimismus noch über Geduld, obwohl er zweifellos sehr mutig war.⁵⁰ Nach der Ansicht Reinhold Messners hat sich Scott von Shackletons Leistung in den Tod treiben lassen. Er musste ihn um jeden Preis schlagen. Durch diese Männerrivalität zwischen den beiden ist er bis in den Tod gegangen.⁵¹

Angebracht erscheint eine Unterscheidung von Scott und Shackleton. Scotts Ziel war es, unbedingt zum Südpol zu kommen, während Shackleton stets lebend hin- und zurückkommen wollte. Shackleton hat es im

Frühjahr 1909, 97 Meilen vom Pol entfernt, schlichtweg vorgezogen zu überleben, anstatt berühmt zu werden.

1911–1914 – Douglas Mawsons-Expedition endet in einer Katastrophe. Er geht allein, mit sich ablösenden Fusssohlen ins Leben zurück.

Mawson nahm 1907–1909 an Shackletons zweiter Antarktis-Expedition an Bord der *Nimrod* teil. Er erreichte den magnetischen Südpol und bestieg als einer der ersten Menschen den *Mount Erebus*. Douglas Mawson führte 1911 die erste australische Antarktis-Expedition und entdeckte die nach seinen Begleitern benannten *Ninnis-* und *Mertzgletscher*. Zu dritt waren sie unter großem Zeitdruck auf dem Rückweg zur rettenden Hütte und dem wartenden Schiff. Aber schon bald verlor die Gruppe Leutnant Ninnis. Er stürzte mitsamt seinem Hundegespann, dem stärksten und besten der Expedition, und fast allen Expeditionsvorräten inklusive ihres Zeltens in eine Gletscherspalte und verschwand⁵². Daraufhin wurde Dr. Xaver Mertz immer stiller und schwächer. Er konnte nicht einmal mehr von selbst in seinen Schlafsack kriechen und nahm verhungert, beziehungsweise an einer Lebensmittelvergiftung leidend, seine Umgebung nicht mehr wahr, bis er starb.

Nachdem Mawson auf tragische Weise seine beiden Gefährten verloren hatte, war er auf sich allein gestellt. Er war allein, allein in einem Land, in dem Einsamkeit so schwer wog wie ein gigantisches Leichentuch. Allein, ohne seine Kameraden, mit sehr wenig Nahrung und fast ohne Hoffnung im Herzen, stellte er sich der großen Aufgabe des Rückweges.⁵³ Es wäre so einfach gewesen, aufzugeben und nicht weiterzukämpfen.

Legendär ist sein einsamer Marsch über 25 Tage zurück zur Basis. Mawson überlebte einen verhängnisvollen Sturz in eine Gletscherspalte nur knapp. Es gelang ihm, am Schlittenseil aus dem Gletscher herauszuklettern. Er litt so sehr an Skorbut, dass sich seine Fußsohlen ständig ablösten und er sie mit Kleiderfetzen an seinen Füßen festbinden musste, um weiterwanken zu können. Das Unmögliche schaffend und die Ausgangsbasis

schließlich erreichend, hatte dort das auf ihn wartende Expeditionsschiff, die *Aurora*, bereits abgelegt. Er war gezwungen, bis ins Frühjahr 1914 erneut in der Antarktis zu überwintern. Die *Aurora* kaufte dann Shackleton dem denkbar knapp mit dem Leben davongekommenen Mawson ab.

1913–1914 – Die Ausrüstung der *Karluk*-Expedition ist mangelhaft, das Schiff ungeeignet, die Mannschaft unerfahren. Zudem verlässt sie ihr Expeditionsleiter.

Im Sommer 1913 startete eine kanadische Expedition unter dem Kommando von Vilhjalmur Stefansson, um die Arktis zwischen der nördlichsten Küste Kanadas und dem Nordpol zu erforschen. Robert Barlett war der *Captain* auf der *Karluk*. Das Schiff, ein maroder Walfänger, befand sich bald im Packeis gefangen. Die Mannschaft, vorher in aller Eile zusammengewürfelt, war somit in einen Überlebenskampf verstrickt.⁵⁴

Im September 1913 überließ Expeditionsleiter Stefansson die Besatzung mitsamt *Captain* Barlett sich selbst.⁵⁵ Er wollte Karibus jagen und startete eine eigene Landvermessungsexpedition. Mit vier Männern, zwei Schlitten voller Proviant und Munition beabsichtigte er, sollte nichts Unvorhergesehenes passieren, in zehn Tagen wieder beim Schiff zu sein. Doch erst 1916* erschien er wieder in der Zivilisation, als wäre nichts gewesen, und ging als Soldat in den Ersten Weltkrieg.⁵⁶ Auf dem Schiff hinterließ er ein Führungsvakuum, welches niemand auffüllen konnte. Die eigensinnigen Mitglieder stellten ihre Bedürfnisse über jene einer gemeinsamen Problemlösung. Andere zu belügen, betrügen und bestehlen war normal. Das Schiff sank im Januar 1914 in einer besonderen Zeremonie. Alle mussten von Bord, außer *Captain* Barlett. Er spielte auf dem Grammophon Platten. Jede gespielte Platte warf er anschließend in das Kombüsefeuer.⁵⁷

* Andere Quellen meinen, Stefansson kam erst 1918 aus der Arktis zurück, nachdem ihn alle, selbst die kanadische Regierung, für tot gehalten hatten (aus: NIVEN, Jennifer: „Packeis. Das Drama der kanadischen Polarexpedition von 1913“, S. 431).

Die Schiffbrüchigen konnten sich auf *Wrangel Island* retten. Im März 1914 brach *Captain* Barlett mit dem Inuit Kataktovik auf, um für die restliche erschöpfte Mannschaft Hilfe zu holen. In siebenunddreißig Tagen legten sie rund 700 Meilen zurück und erreichten somit Sibirien. Von dort aus konnten sie Hilfe organisieren. Mittlerweile brach auf *Wrangel Island* das totale Chaos aus. Der Heizer Breddy bestahl seine Kameraden, einige von ihnen fanden ihn kurz darauf erschossen auf.⁵⁸ Andere hingegen starben an banalen Krankheiten. Zudem hatten die Zurückgebliebenen Barletts letzte Anweisung einfach vergessen. Sie hätten sich auf *Rodgers Island* mit dem Rettungsschiff treffen sollen. So rettete erst im September 1914 der Schoner *King and Winge* gerade noch neun Überlebende aus dem Eis. Für jene elf Besatzungsmitglieder, die in der arktischen Einsamkeit starben, hatte das Verhalten des Expeditionsleiters tragische Konsequenzen.

Die Expedition der *Karluk* und die Fahrt der *Endurance* finden fast zeitgleich statt.

Gerade das letzte, der *Endurance*-Expedition zeitlich sehr nahe Beispiel ist einen Vergleich wert. Die Ergebnisse der *Karluk*-Expeditionen und des *Endurance*-Abenteuers hätten nicht unterschiedlicher sein können. Die Art, wie die beiden Führungsverantwortlichen mit ihrer jeweiligen Situation umgingen, war ungefähr gleich weit voneinander entfernt wie die beiden Pole, die sie zu erreichen anstrebten.

Shackletons Expedition kämpfte mit den gleichen Problemen des Eises, der Kälte der Nahrungsmittelknappheit.⁵⁹ Ja sogar des Schiffsverlustes. Nur das Ergebnis des Überlebenskampfes war ein gänzlich anderes.

Sonderposition überlebender Expeditionen.

Erinnerungswürdig erscheint in der Gegenüberstellung zum Handeln anderer Forscher Shackleton vornehmlich als Retter seiner Mannschaft