

Buchbesprechungen / Book Reviews

Barry Scott Zellen (ed.): The Fast Changing Arctic – Rethinking Arctic Security for a Warmer World. University of Calgary Press, 2013, 410 pp., 110 maps, paperback (ISBN 978-1-55238-646-0) 41.95 USD; also available as a free open access book at <www.uofcpress.com>

Wissenschaftler, die in den arktischen Regionen forschen, erleben bereits den Wandel zu einer wärmeren Arktis. Vor wenigen Monaten erschien die von Barry Scott Zellen herausgegebene Zusammenstellung von Beiträgen namhafter Autoren aus den USA, Kanada, Norwegen, Dänemark und Finnland, aber auch aus China und Australien. Darin wird deutlich, dass sich Verantwortliche in den verschiedensten Universitäts-, Forschungs- und Regierungsnahen Institutionen seit mindestens zehn Jahren mit der Tatsache beschäftigen, dass sich die arktischen Lebensräume dramatisch verändern. Die Konsequenzen sind für Wissenschaftler zu spüren, aber für die Menschen, die in den zirkum-arktischen Regionen leben, ändern sich tradierte Lebensweisen. Die besonders empfindlichen arktischen Ökosysteme haben möglicherweise nicht genügend Zeit, sich auf die schnellen Veränderungen einzustellen. Hinzu kommen die Auswirkungen eines zunehmenden Schiffsverkehrs, sowohl von kommerziellen Frachtschiffen als auch von Kreuzfahrtschiffen.

Das fast 400 Seite dicke Buch ist in vier Großkapitel unterteilt. Im ersten Teil *Arctic Climate Change: Strategic Challenges and Opportunities* stecken vier Beiträge den Rahmen ab (*The Fast-Changing Maritime Arctic*, von Lawson W. Brigham; *Can We Keep Up with Arctic Change?* von Alun Anderson; *“Politization“ of the Environment: Environmental Politics and Security in the Circumpolar North* von Lassi Kalevi Heininen; *Conceptualizing Climate Security for a Warming World: Complexity and the Environment-Conflict-Linkage* von Daniel Clausen und LTJG Michael Clausen, USCG). Im zweiten Teil geht es ebenfalls in vier Beiträgen um *Cooperation and Conflict: Paths Forward (Cooperation or Conflict in a Changing Arctic? Opportunities for Maritime Cooperation in Arctic National Strategies* von Ian G. Brosnan, Thomas M. Leschine und Edward L. Miles; *Energy and the Arctic Dispute: Pathway to Conflict or Cooperation?* von Nong Hong; *Maritime Boundary Disputes in East Asia: Lessons for the Arctic* von James Manicom; *Babysteps: Developing Multilateral Institutions in the Arctic* von Maj. Henrik Jedig Jørgensen). Im Teil *Regional Perspectives* stellen sieben Beiträge die Sichtweise von Europa und des hohen Nordatlantiks (1), von Nordamerika (2) sowie Russland (4) vor. Im vierten Teil *Concluding Observations* geht Barry Scott Zellen auf *Stability and Security in a Post-Arctic World: Towards a Convergence of Indigenous, State, and Global Interests at the Top of the World* ein. Alle Autoren werden kurz vorgestellt.

Brauchen wir also mehr Regeln für das Miteinander in diesem riesigen, dünn besiedelten, klimatisch außerordentlich verletzlichen Gebiet? Barry Scott Zellen geht diese provokante

Frage an, indem er an die Zeit des Kalten Krieges erinnert. Auch damals ging es quasi um Leben oder Tod, vielleicht des gesamten Planeten. Die Strategien von damals sollten neu gedacht und auf die neue Herausforderung aktualisiert werden. Er plädiert dafür, die Entwicklung positiv als Herausforderung zu sehen, um proaktiv Lösungsmöglichkeiten zu suchen. Dazu müssen sich alle, die die Arktis nutzen, in ihr leben, in ihr forschen, tatsächlich (neue) Regeln setzen, deren Einhaltung auch überwacht werden muss. Zellen geht natürlich vor allem auf das gewachsene Selbstbewusstsein der arktischen Inuit-Völker in Alaska und Nordkanada sowie Grönland ein. Aber auch in Skandinavien, Russland und China gibt es indigene Völker, die ein Recht auf ihr Land haben. Er geht auf die *Circumpolar Inuit Declaration* ein, die am 18. April 2009 von einer Inuit-Delegation aus Grönland, Kanada, Alaska und Russland während einer Sitzung des Arctic Councils in Tromsø, Norwegen, vorgestellt wurde. Diese Deklaration fordert die Einbeziehung der indigenen Völker der Arktis in alle politischen und kommerziellen Entscheidungen. Abschließend macht Zellen noch einmal deutlich, wie sehr es auf den Standpunkt ankommt. Sehen wir die Veränderungen in der Arktis als Krise oder als historische Gelegenheit für einen „Arktischen Frühling“?

Wer sich nicht nur für die (natur-)wissenschaftliche Erforschung der Arktis interessiert, sondern auch die aktuellen Entwicklungen verfolgt, findet in diesem Buch eine Fülle von Informationen und Argumenten aus verschiedensten Blickwinkeln. Zumindest sollte es in jeder Handbibliothek von Forschungsgruppen stehen, die in der Arktis tätig sind.

In diesem Zusammenhang möchte ich auf den Vortrag von Karin Lochte, Direktorin des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung hinweisen, den sie während der 25. Internationalen Polartagung der DGP 2013 in Hamburg gehalten hat (Polarforschung 82: 141-143). Sie ging auf die Zukunft der Polarwissenschaften ein und wies darauf hin, dass sich die Bandbreite der wissenschaftlichen Forschungen in der Arktis erweitern wird, z.B. um Ingenieur-, Medizin-, Rechts- und Wirtschaftswissenschaften. Sie forderte uns auf, uns vorzustellen, wie die Polarregionen beispielsweise in 20 Jahren aussehen würden und sprach davon, dass es bereits ein BMBF-Papier „*Arctic Strategy: Rapid Changes in the Arctic. Polar research in global responsibility*“ gibt. Ein komplizierter Pfad führt im Internet dorthin; er beginnt bei www.scar-iasc.de und führt unter News mit Datum 31.10.2013 „Leitlinien deutscher Arktispolitik“ ins Auswärtige Amt. Forschung in der Arktis bleibt eine Herausforderung, auch – oder gerade – weil es wärmer wird.

Monika Huch, Adelheidsdorf

Historisches und Aktuelles zu Kaiser Franz-Josef-Land

Die letzten Jahre brachten eine größere Anzahl von historischen Berichten und Quellen zutage, die alle mit der Entdeckung von Kaiser Franz-Josef-Land im Zuge der österreichisch-ungarischen Nordpolarexpedition von 1872/1874 im Zusammenhang stehen. Als Nachlasswalterin von Carl Weyprecht, dem Entdecker von Kaiser Franz-Josef-Land und einem der Begründer der internationalen Polarforschung, seien diese Werke in Form einer Sammelanzeige vorgestellt.

Heidi v. Leszczynski, Frankfurt am Main

Elling Carlsen: Aufzeichnungen von der österreichisch-ungarischen Polarexpedition 1872-74 (Franz Josef Land).

Übersetzt und herausgegeben von Frank Berger und Hallvard Stangeland, Frankfurt am Main/Oslo 2010, 170 S. (Books on Demand GmbH, Norderstedt, ISBN 978-3-8391-4609-5)

Bei dem vorliegende Tagebuch handelt es sich um die deutsche und englische Übersetzung einer Schrift von Elling Carlsen, die bereits 1875 in Tromsø unter dem Titel „Optegnelser fra den oesterriske-ungarske polarekspedisjon 1872-74 (Frans Josefs Land)“ erschienen war. Elling Carlsen (1819-1900) bestieg im Juli 1872 als letzter Mann das Expeditionsschiff „Admiral Tegetthoff“ und er ging am 8. September 1874 auch als erster von Bord. Carlsen war der älteste Teilnehmer der Expedition und verfügte über die bei weitem größte Erfahrung in polarer Schifffahrt. Unter anderem war er der Entdecker des Überwinterungsplatzes von Willem Barentsz aus dem Jahr 1596/1597. Carlsen war Träger des Ritterkreuzes des St. Olafs-Ordens. Er war als Eismeister und Harpunier verpflichtet worden und versah neben den Offizieren Brosch, Krisch, Orel und Lusina den meteorologischen Beobachtungsdienst. Das Tagebuch geht vom 19. September 1872 als das Schiff schon im Eis festgefroren war, bis zum 8. September 1874, der Ankunft in Tromsø. Carlsen nahm an jedem Tag einen Eintrag vor, der oft aber nur aus einer Bemerkung, der Temperatur und der Windstärke und -richtung bestand. Die Aufzeichnungen sind nüchtern, sachlich und überwiegend emotionslos. Dennoch stellen sie ein interessantes, wenn auch nicht allzu ertragreiches Dokument zum Verlauf dieser bedeutenden Expedition dar. Schlicht in Ausstattung und Druck, gehört die vorliegende Form von Elling Carlsons Tagebuch dennoch zum Kanon der österreichischen Polarliteratur.

Heidi v. Leszczynski, Frankfurt am Main

Enrico Mazzoli & Frank Berger: Eduard Ritter von Orel (1841-1892) und die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition mit seinem Rückzugstagebuch von 1874.

Prima Edizione, Triest 2010, 160 S., 47 Abb., softcover (ISBN 978-88-96940-38-9) € 14,00

Schiffsfähnrich Eduard Orel war im Rang der vierthöchste Teilnehmer der Polarexpedition von 1872/1874. Am 12. April 1874 stand er zusammen mit Oberleutnant Julius Payer und Matrose Antonio Zaninovich auf dem 82. Breitengrad und war damit einer der drei Menschen, die dem Nordpol bisher am nächsten kamen. Geboren 1841 in Neutitschein in Mähren, wurde er 1861 in Triest als See-Eleve eingeschifft. Er avan-

cierte bald zum Linienschiffsfähnrich, wurde aber in den Personalunterlagen als zu gutmütig, bescheiden und nachsichtig bezeichnet, was sein Fortkommen verhinderte. Nach der Polarexpedition wurde er Verwalter des Schlosses Miramar bei Triest, wo er 1892 erst 51jährig verstarb. In Familienbesitz hat sich sein Rückzugstagebuch des Jahres 1874 in Form von 45 maschinenschriftlichen Blättern erhalten. Dieses Rückzugstagebuch, zeitlich vom 20. Mai bis zum 10. September 1874 reichend, ist im vorliegenden Werk abgedruckt.

Die Tageseintragungen dieser äußerst strapaziösen Unternehmung sind sehr ausführlich. Sie erzählen nicht nur die sachlichen Umstände des im Prinzip hoffnungslosen Marsches sondern auch die psychischen Belastungen, denen die Teilnehmer ausgesetzt waren. Sensible Bemerkungen verschlüsselte Orel durch Benutzung der Stenographie. Dabei schimmern die Spannungen innerhalb der Mannschaft durch, deren Ursprung im Verhalten von Julius Payer lag. Insgesamt ist das Rückzugstagebuch von Schiffsfähnrich Eduard Orel eine wertvolle Ergänzung der originalen Teilnehmerberichte dieser Polarexpedition.

In einem anderen Kapitel werden die Tagebücher anderer Teilnehmer erwähnt und beurteilt. Dabei handelt es sich um das Tagebuch des Bootsmanns Pietro Lusina (Erschienen 1874), das Expeditionstagebuch des Eismeisters Elling Carlsen (s.o., erschienen 1875), das Tagebuch des auf der Reise verstorbenen Maschinisten Otto Krisch (erschienen 1875), den wirkungsmächtigen Bericht von Oberleutnant Payer (erschienen 1875), die Erinnerungen des Jägers Johann Haller (erschienen 1959) und das Rückzugstagebuch von Kommandant Carl Weyprecht (erschienen 2008). Damit existieren insgesamt sieben Expeditionsberichte der Teilnehmer; hinzu kommt neuerdings die Kenntnis einer achten Quelle, einem gedruckten Tagebuchauszug des Heizers Josef Pospischill.

Dem gesamten Buch ist eine 30-seitige Biografie Eduard Orels vorangestellt, von Enrico Mazzoli aus Familienunterlagen, archivalischen und gedruckten Quellen sorgfältig recherchiert. Die 47 qualitativ guten Abbildungen zeigen unter anderem das Geburtshaus Orels mit zugehöriger Gedenktafel, Gemälde von seiner Hand, persönliche Dinge wie sein Fernglas und sein Wirken auf Schloss Miramar.

Heidi v. Leszczynski, Frankfurt am Main

Petr W. Boyarskiy: Franz-Josef-Land. Inseln und Archipel der russischen Arktis.

Paulsen Editions, Moskau 2013, 676 S., 768 Abb. (ISBN 978-5-98797-077-5) 2000 Rubel, in russischer Sprache.

Dieses Werk und die bereits erschienenen gleichartigen Bücher über die Inseln Nowaja Semlja und Waigatsch erschienen im 2005 gegründeten Buchverlag des 1950 geborenen schwedischen Pharma-Milliardärs, Geschäftsmanns, Philanthropen und Forschungsreisenden Frederik Paulsen. Paulsen Editions publiziert wissenschaftliche, populärwissenschaftliche und fiktionale Literatur über arktische und antarktische Themen mit Schwerpunkt auf der russischen Arktis. Dementsprechend finden sich im Verlagsprogramm Reiseberichte von Forschungsreisenden, wissenschaftliche Monographien, Bücher über Eisbrecher und arktisches Flugwesen.

Bei dem vorliegenden Werk handelt es sich um nichts weniger als die gewichtigste und bedeutendste Publikation, die je über Kaiser Franz-Josef-Land erschienen ist. Es ist das Ergebnis der Prospektionskampagnen 1990, 1992, 2005, 2007 und 2009 des großen polaren Erschließungsunternehmens „Meeresarktische Komplex-Expedition“ (MAKE), das seit 1990 von Petr W. Bojarskiy mit großem Erfolg durchgeführt wird. Dieses Buch hat als ein Anlass auch den 140. Jahrestag der Entdeckung von Kaiser Franz-Josef-Land durch die österreichisch-ungarische Nordpolarexpedition unter Carl Weyprecht. Das im Folgenden Gesagte gilt in ähnlicher Weise für die Bände über Nowaja Semlja (Moskau 2009, 409 S.) und Waigatsch (Moskau 2011, 575 S.). Das vorzustellende Buch, wie die Vorgängerbände auch, ist thematisch zweigeteilt.

Der erste Teil, genau 400 Seiten im Umfang, behandelt das kulturelle Erbe auf Kaiser Franz-Josef-Land, also die Auswirkungen menschlichen Daseins auf den Inseln des Archipels. Diese Inselgruppe ist sicher eines der am wenigsten besuchten Gebiete dieses Planeten. In vier Kampagnen gingen russische Polarwissenschaftler seit 1990 jedweden Spuren menschlicher Aktivität nach und haben diese auf das präziseste dokumentiert. Am Anfang des Werks steht eine Chronik (S. 17-147) der menschlichen Aktivitäten auf dem Archipel, begonnen mit der Entdeckung von 1873 bis zur letzten Forschungsexpedition der Jahre 2010 und 2011. Der Augenblick der Entdeckung, das Betreten des neuen Landes, die Erreichung des nördlichsten Punktes durch Oberleutnant Payer und die spätere Rettung durch ein russisches Schiff werden aus zahlreichen Auszügen teilweise neu publizierter Tagebücher der Teilnehmer dargestellt (S. 148-193). Dem schließen sich 30 Kurzbiografien von Forschern an, die an der Erforschung der Inselgruppe maßgeblich beteiligt waren (S. 194-223).

Der in den Augen der Rezensentin wertvollste Abschnitt des Buches thematisiert die Hinterlassenschaften der Erschließungsgeschichte von Kaiser Franz-Josef-Land (S. 224-416). Auf 25 Inseln der Gruppe dokumentierte Boyarskiy mit seinem Team in sorgfältigster archäologischer Arbeitsweise alle Spuren menschlicher Präsenz. Die meisten dieser Komplexe sind in Karten sowie mit Zeichnungen und Fotos der Funde dargestellt. Einige dieser Plätze seien genannt: Die Grabstätte von Otto Krusch auf der Wilczek-Insel, Kap Tegetthoff mit dem Basislager der Wellman-Expedition von 1898/1899, die beiden Camps der Baldwin/Ziegler-Expedition von 1901/1902 auf der Alger-Insel, die Station von Frederick Jackson bei Kap Flora auf der Northbrook-Insel, wo am 17.6.1896 Nansen eintraf, das Eira-Haus von Benjamin Leich-Smith auf der Bell-Insel, die deutsche Wetterstation „Schatzgräber“ von 1943/1944 auf der Alexandra-Insel, das Steinhaus auf Kap Heller, wo 1899 Bernt Bentsen starb, der Überwinterungsplatz von Fridtjof Nansen und Hjalmar Johansen nahe Kap Norwegia auf der Jackson-Insel, die von Payer, Luigi Amadeo von Savoyen und Fiala aufgesuchte Teplitzbucht an der Rudolfinsel. Diese polararchäologische Erschließung bildet geradezu einen Reiseführer zur Entdeckungsgeschichte des Archipels wobei die touristischen Besucherströme sich bislang noch im überschaubaren Rahmen bewegen.

Der zweite Hauptteil des Buches (S. 417-555) gilt der physikalisch-geographischen Charakteristik der Inselgruppe. Behandelt werden deren geologischer Aufbau, die Geomorphologie, die Geoökologie, das Klima, die Glet-

scherverhältnisse, die Binnengewässer, die Böden sowie die gleichermaßen spärliche Vegetation und Fauna von Kaiser Franz-Josef-Land.

Den Schluss dieses Werks bilden neun kleinere Beiträge zu Querschnittsthemen. Eine Aufstellung und Erklärung der Toponyme, ein Namensregister, ein geographisches Register, Überlegungen zur historischen Kartografie, die Navigationsausrüstung sowie sozialpsychologische Bemerkungen über das Verhalten der Entdecker unter den extremen Bedingungen. Eine Bestandsaufnahme der bisherigen MAKE-Kampagnen beschließt diesen gewichtigen und wertvollen Beitrag zu diesem nördlichsten Landgebiet Europas. Leider wird dieses bedeutende Werk durch die Sprachbarriere kaum Eingang in die deutsche und internationale Polarforschung finden.

Heidi v. Leszczynski, Frankfurt am Main

Enrico Mazzoli: Carl Weyprecht. Nel 150° anniversario della nascita. Luglio Editore Triest 2013, 432 S., SW-Abb. (ISBN 978-88-6803-043-8) € 24,00

Äußerer Anlass für diese Biografie Carl Weyprechts (1838-1881) ist die 150. Wiederkehr seines Geburtstags. Geboren 1838 in Darmstadt im Großherzogtum Hessen, trat er im April 1856 in den Dienst der österreichischen Kriegsmarine, wo er 1868 als Linienschiffsleutnant seinen höchsten Rang erreichte (Teil I des Buchs). 1871 befuhr er mit Oberleutnant Payer drei Monate lang die Spitzbergensee und 1872 war er Kommandant der österreichisch-ungarischen Nordpolar-Expedition, die 1873 Kaiser Franz-Josef-Land entdeckte (Teil II). Seit 1874 widmete sich Weyprecht der Organisation der internationalen Polarforschung, die sich mit der Durchführung des Ersten Internationalen Polarjahres 1882/1883 fest in den Geowissenschaften etablierte (Teil III).

Am Anfang sei auf den größten Nachteil des Buches hingewiesen: Es liegt nur in italienischer Sprache vor, deren Kenntnis unter den Beteiligten an der Polar- und Meeresforschung eher begrenzt ist. Der Autor, Triestiner, Alpinist, promovierter Politologe und Oberstleutnant der kommunalen Polizei, war bereits Mitarbeiter eines früheren biographischen Werkes über Carl Weyprecht (s. Polarforschung 77, 2007, S. 127-128) in Form einer Briefedition. Mit der vorliegenden Biographie ist Enrico Mazzoli eine reflektierte und sachlich ausgewogene Darstellung gelungen, die alle Aspekte des kurzen Lebens von Carl Weyprecht berücksichtigt.

Der erste Teil beschreibt den Werdegang eines österreichischen Marineoffiziers. Für seine Ausbildung durchlief er mehrere Stationen auf Kriegsschiffen. Bald zum Schiffsführer befördert diente er zeitweise unter dem Kommando von Wilhelm von Tegetthoff. Die Lektüre von August Petermanns Geographische Mittheilungen weckte in ihm die Leidenschaft zur Erforschung des „offenen Polarmeeres“. Hochdekoriert als Seeheld nach der Schlacht von Lissa 1866 befuhr er noch im gleichen Jahr zur Unterstützung des Kaisers Maximilian von Mexiko die Karibik, wo er beinahe tödlich erkrankte. Als möglicher Teilnehmer der Ersten und Zweiten Deutschen Polarexpedition sah er sich ausgebootet und war stattdessen mit Küstenaufnahmen in Dalmatien befasst.

Der zweite Teil ist jener Großtat gewidmet, die Weyprechts zeitgenössischen Ruhm begründete. Dank des Engagements von Graf Hans Wilczek, einem der einflussreichsten Männer im Österreich seiner Zeit, wurden binnen weniger Monate die Mittel für eine große Polarexpedition eingeworben. Ihr Ziel war die Verfolgung des warmen Golfstroms bis zum offenen Polarmeer, die Umfahrung Sibiriens im Norden, wobei im günstigen Fall ein Abstecher zum Nordpol erwogen wurde, das Erreichen der Beringsee und die endliche Ankunft in Kalifornien. Drei Jahre sollte die Unternehmung dauern. Bekanntlich fror das Expeditionsschiff schon nach wenigen Tagen für immer ein, mit zwei Überwinterungen im Eis und der Entdeckung von Kaiser Franz-Josef-Land. Dank der besonderen Führungsqualitäten Weyprechts gelang im Spätsommer 1874 der Rückzug mit den Booten über das Eis zum offenen Meer und die Rettung der Männer durch ein russisches Schiff. In diesem zweiten Teil sind einige Kapitel zu ausführlich dargestellt, denn sie referieren nur die weithin bekannten Einzelheiten dieser Polarexpedition.

Der dritte Teil ist von besonderem Wert in Hinblick auf die Historie der internationalen Polarforschung. Weyprecht nutzte den Schwung seiner Berühmtheit für sein großes Vorhaben: Die Errichtung zirkumpolarer Messstationen, finanziert durch die Nationen der „gebildeten“ Welt, für die Dauer eines Jahres. Hartnäckig, von vielen Rückschlägen getroffen, setzte er seine ganze schwindende Energie in dieses Vorhaben. Als das Projekt endlich 1882/1882 mit gutem Erfolg realisiert wurde war Weyprecht schon tot. Mazzoli geht an dieser Stelle über das Ableben Weyprechts hinaus und behandelt die österreichische Polarstation auf Jan Mayen, als deren Leiter Weyprecht vorgesehen war. Zum Abschluss verfolgt der Autor die Fortentwicklung der Initiative und Gedanken Weyprechts bis zum Internationalen Polarjahr 2007/2009.

Heidi v. Leszczynski, Frankfurt am Main

Edition Erdmann

Unter diesem Namen werden seit etlichen Jahren historische Reiseberichte herausgegeben. Zu den bereits über 150 existierenden Titeln sind kürzlich drei weitere Titel (als Nachdruck bzw. Neuauflage) erschienen, die sich jeweils mit Polarforschungsthemen befassen. Es handelt sich um die Bücher:

- Erich von Drygalski: *Zum Kontinent des eisigen Südens*. Verlag Georg Reimer, Berlin 1904, 668 S.
- Sir Ernest Shackleton: *South – The story of Shackleton's last expedition 1914-1917*. William Heinemann, London 1919, 380 S.
- Alfred Wegener. Mit Beiträgen von Johannes Georgi, Fritz Loewe und Ernst Sorge: *Mit Motorboot und Schlitten in Grönland*. Velhagen & Klasing, Leipzig 1930, 192 S.

Für den modernen Leser und Wissenschaftler, sind die Hintergründe der historischen Expeditionen nicht immer ohne weiteres erkennbar. Fragen beziehen sich dabei hauptsächlich auf drei Bereiche. Zunächst sei der zeitgeschichtliche Hintergrund organisatorisch-institutionelle und finanzielle Aspekt erwähnt, dann die Sinnfrage: Welches sind die wissenschaftlichen Ziele der Expedition? Und drittens können heute die technischen und logistischen Bedingungen nicht mehr als allgemein bekannt vorausgesetzt werden.

Um das Verstehen dieser Hintergründe zu erleichtern, lässt der Verlag die Herausgabe seiner Nachdrucke von anerkannten Fachleuten begleiten.

Erich von Drygalski: Zum Kontinent des eisigen Südens – Die erste deutsche Südpolarexpedition 1901-1903. Edition Erdmann, Marix Verlag Wiesbaden 2013, 366 S. (ISBN 978-3-86539-856-7) 24,00 €

Für Drygalskis Bericht über die erste deutsche Antarktisexpedition 1901-1903 zeichnet Cornelia Lüdecke als Herausgeberin. Sie hat auch die Kürzungen vorgenommen, denen gut die Hälfte des Textes zum Opfer gefallen ist. In der Tat ist Drygalskis Originalwerk eine sehr detailreiche Schilderung, so dass die Reduktion des Textes denjenigen Lesern entgegenkommen dürfte, die sich zunächst über die wichtigsten Ereignisse der Expedition einen Überblick verschaffen möchten.

Drygalski stellt die Wissenschaftler, die Offiziere und die Mannschaft des Polarforschungsschiffes „Gauss“ vor, macht dann einige Angaben zu Letzterem, bevor er den eigentlichen Reisebericht beginnt. Er rechtfertigt auch die Routenwahl dieser mit erheblichem Aufwand konzipierten Expedition (S. 99). Nach dem Besuch des Kerguelen-Archipels, auf dem eine mit fünf Personen besetzte Beobachtungsstation etabliert wird, geht es direkt nach Süden. Man hofft hier auf einen unterstützenden Strom und träumt insgeheim von einer Transpolar drift mit einem Wiedereintreten in den Südatlantik im Bereich des Weddellmeeres. Die Routenwahl entpuppt sich allerdings als wenig glücklich. Auch der sich immerhin bis 70 °S erstreckende Südeinschnitt, die Prydzbucht (Amery Basin) wird knapp verpasst.

Schon Ende Februar 1902 ist absehbar, dass sich die „Gauss“ aus der Umklammerung des sich verdichtenden Meereises im Gebiet 66° S, 90° E vor Winteranfang nicht wieder befreien kann. Und noch im März 1902 stößt eine Hundeschlittenexpedition nach Süden vor bei der ein einzeln stehender Basaltkegel entdeckt wird. Dieser 370 m hohe Gaussberg (66°48' S, 89°11' E) wird im Laufe des Jahres 1902 noch mehrfach aufgesucht. Während der Überwinterung werden meteorologische, ozeanographische und geomagnetische Daten aufgenommen und u.a. die Bodenfauna des Meeres beprobt.

Es vergeht fast genau ein Jahr, bevor die „Gauss“ wieder manövrieren kann. Drygalski unternimmt energische Versuche die antarktische Küste nach Westen zu verfolgen. Aber man muss bald erkennen, dass die Saison schon zu weit fortgeschritten ist, um gewünschte Zielgebiete zu erreichen. Ein Rückzug nach Südafrika, verbunden mit einem erneuten Vorstoß in der folgenden Saison, ist eine vernünftige Entscheidung.

Im Juni 1903 läuft man Simonstown (30 km von Kapstadt) an. Aber statt, wie von Drygalski geplant und von den meisten Wissenschaftlern gewünscht, von hier erneut nach Süden zu dampfen, wird die Expedition von der Reichsregierung zurück beordert (S. 319). Kiel wird am 24.11.1903 erreicht. Aber damit nicht genug, das Spezialschiff „Gauss“ wird kurze Zeit später verkauft und so einer deutschen Polarforschung das wichtigste Instrument entzogen. In der öffentlichen Wahr-

nehmung in Deutschland wird die Expedition zurückhaltend beurteilt und speziell an den Leistungen der englischen Expedition unter Robert F. Scott (1868-1912) gemessen. Drygalski ist allerdings der Auffassung, alles erreicht zu haben was sich erreichen ließ (S. 359).

Über Art und Schwerpunkt der Kürzungen des Originalwerkes gibt die Herausgeberin im Vorwort Auskunft. Interessant ist, dass auf die Übernahme der Abbildungen aus dem Original verzichtet wurde. Stattdessen hat Frau Lüdecke Bildmaterial des Geographischen Instituts der Universität München sowie anderer Institutionen und aus privaten Quellen verwendet. Auch wenn die Wiedergabe der Abbildungen grundsätzlich durch die verwendete Drucktechnik beschränkt ist, verleihen die zum Teil noch nie publizierten Abbildungen der Ausgabe einen erheblichen Reiz, der zweifellos auch von Kennern gewürdigt werden wird. Diesbezüglich unterscheidet sich die neue gekürzte Ausgabe auch wesentlich von der, die der Brockhausverlag, Leipzig 1989, 200 S. mit einem Nachwort von Hans-Peter Weinhold (Hrg.) publiziert hat.

Bemerkenswert ist das Vorwort der Herausgeberin, die mit größter Sachkenntnis das Entstehen und den Hintergrund dieser klassischen Expedition ausleuchtet – allein schon ein Grund, sich diese wohlfeile Ausgabe anzuschaffen.

Reinhard A. Krause, Bremerhaven

Ernest Shackleton: Südwärts – Die Endurance Expedition 1914-1917. Neu übersetzt von Axel Monte, Edition Erdmann, Marix Verlag Wiesbaden 2014, 448 S., 25 SW-Abb. u. Karten (ISBN 978-3-86539-863-5) € 24,00

Auch das zweite oben angeführte Werk, Sir Ernest Shackletons (1874-1922) „South“, wurde unter der Mitarbeit von Cornelia Lüdecke herausgegeben, die dazu eine 21 Druckseiten starke Einleitung beigesteuert hat. Diese Ausgabe ist eine kleine Sensation. Zunächst sei hervorgehoben, dass es sich um nichts weniger als um eine Neuübersetzung von „South“ handelt; Rezensent gesteht gerne, dass er zuvor stets das englische Original, aber nie eine deutsche Übersetzung benutzt hat, schlicht deswegen, weil eine solche nicht nachzuweisen war. Jedenfalls ist die vorliegende Übersetzung von Axel Monte, die die erste vollständige Übersetzung von „South“ sein soll, aus dem Blickwinkel des Rezensenten gut gelungen; beachtlich auch die z.T. kenntnisreichen Fußnoten.

Ein paar Worte zu dem Buch selbst, über dessen Grundlagen und Umstände seiner Entstehung Frau Lüdecke interessante Einzelheiten präsentiert. U.a. schreibt sie: Schon Anfang 1917 hat Shackleton, er hielt sich damals in Neuseeland und in Australien auf, ... *in bewährter Manier dem Ghostwriter Saunders sein Buch diktiert, sich dann aber nicht mehr weiter darum gekümmert. Dieser Umstand erklärt nicht nur den uneinheitlichen Schreibstil, die Wiederholungen im Text und die vielen ergänzenden Zitate aus den Tagebüchern, sondern auch die manchmal unterbrochene Chronologie der Ereignisse.* Auch wenn sich die Logik der Beziehung zwischen dem erprobten Ghostwriter und den aufgeführten Textmängeln nicht ohne weiteres nachvollziehen lässt, „South“ ist unter literarischen Aspekten zweifellos inhomogen. Eine zwanglose Erklärung findet dieser Mangel in den Begleitumständen

des Ersten Weltkrieges und man muss akzeptieren, dass alle, auch „der Boss“, andere Sorgen hatten, als ein gutes Buch zu schreiben. Das heißt aber nicht, dass es quälend wäre den Text zu lesen. Eher ist das Gegenteil zutreffend, „Südwärts“, so der Titel der deutschen Übersetzung, ist in weiten Teilen ein gut zu lesendes, spannendes Opus.

Allerdings ist der Titel „South“, vorsichtig ausgedrückt, nichtssagend und wenig hilfreich („Südwärts“ – southbound trifft die Sache jedenfalls besser). Das Buch beschreibt das Scheitern einer Expedition, die eine Querung des antarktischen Kontinents zum Ziel hatte (offizielle Bezeichnung: Imperial Trans-Antarctic Expedition). Diese Expedition besteht aus zwei Teilen. Der Plan ist, den zwei Jahre zuvor von der zweiten deutschen antarktischen Expedition unter der Leitung von Wilhelm Filchner (1877-1957) entdeckten inneren Teil der Weddellmeeres aufzusuchen und von dieser Position eine Querung des Kontinents möglichst via Pol bis zum Rossmeer durchzuführen. Dazu sollten auf der Strecke vom inneren Rossmeer (Mc Murdo Sound, 77°40' S) bis mindestens zum Fuß des Beardmore-Gletscher (83°45' S) Depots angelegt werden, eine unverzichtbare Voraussetzung zur Verwirklichung der Antarktisquerung. Die Schilderung dieser Expedition („Aurora“-Expedition) nimmt in „South“ 100 Seiten ein (von 347 Seiten ohne Appendix und Apparat).

Aber die Grundvoraussetzung des Expeditionsplans kann nicht erfüllt werden. Die Weddellmeer-Gruppe erreicht nicht ihren geplanten Ausgangspunkt auf dem Filchner Schelfeis. Das Expeditionsschiff „Endurance“ wird durch Eispressungen vernichtet. Nach fast sechsmonatiger Driftfahrt auf dem Meereis werden am 11. April 1915 in Sichtweite von Clearence und Elephant Island (S. 182) die Boote zu Wasser gelassen. Nach einer nicht ungefährlichen Überfahrt beginnt man einige Tage später sich auf Elephant Island (61° S, 66° W) einzurichten. Zusammen mit Kapitän Frank Worseley (1872-1943) und vier weiteren Leuten gelingt es Shackleton in einem Beiboot die 715 sm lange Strecke bis zu der Insel Südgeorgien (54°15' S, 34°45' W), auf der sich mehrere Walfangstationen befinden, zurückzulegen. Erst nach vielen weiteren Hindernissen und Abenteuern kann er Monate später die 22 Kameraden von Elephant Island abbergen.

Die Umdeutung der Geschichte des Scheiterns dieser Doppelexpedition in ein Heldenepos ist allerdings weniger der Rezeption von „South“ geschuldet, als vielmehr dem globalen Bestseller von Caroline Alexander 1998: „Die Endurance“. Von der „Aurora“, dem Schiff mit dem das tragische Schicksal der Rossmeer-Gruppe verknüpft ist, erfährt man in diesem Buch nichts. Bei dieser Unternehmung mussten tragischerweise drei Männer ihr Leben lassen.

Frau Lüdecke gibt auch zu diesem Teil des Unternehmens detaillierte Hintergrundinformationen, wobei sie ihren Text mit Angaben zur letzten Expedition Shackletons ausklingen lässt, der am Ort seines Todes, in Grytviken auf Süd Georgien, seine letzte Ruhe fand.

Es gibt nur einen kleinen Wermutstropfen, der der obigen Lobeshymne auf die Herausgabe von „Südwärts“ beizugeben ist: Nicht mit in das Buch aufgenommen wurden die beiden kurzen Anhänge des englischen Originals der Autoren James

Wordie (1889-1962) und Shackleton. Es wäre hinreichend gewesen, die Anhänge in Englisch anzufügen. Aber unabhängig von dieser Mäkelei gibt es nur ein Fazit: Für jeden, der sich für die Geschichte der Polarforschung interessiert, ist es ein Muss, diese Übersetzung in seiner Bibliothek einen prominenten Platz zuzuweisen.

Reinhard A. Krause, Bremerhaven

Alfred Lothar Wegener: Mit Motorboot und Schlitten in Grönland – „Deutsche Grönland-Expedition Alfred Wegener“. Edition Erdmann, Marix Verlag Wiesbaden 2013, 256 S. (ISBN: 978-3-86539-866-6) € 24,00

Ein Polarwerk besonderer Art ist Alfred Wegeners (1880-1930) Buch „Mit Motorboot und Schlitten in Grönland“ an dem die drei Physiker Johannes Georgi (1888-1972), Fritz Loewe (1895-1974) und Ernst Sorge (1899-1946) beteiligt sind. Das Buch wird eingeleitet durch den bekannten Wegener-Biographen Ulrich Wutzke, der weniger auf die Umstände der Buchentstehung eingeht, sondern hier einen Abriss des Wegenerschen Lebens gibt.

Als Wegener 1928 mit seinen drei Gefährten nach Westgrönland aufbricht, hat er bereits dreieinhalb Jahre an den unterschiedlichsten geographischen Orten dieser faszinierenden Insel zugebracht. Der unmittelbare Anlass seiner neuerlichen Rückkehr lässt sich angeben. Ein Kollege hatte ihm von erfolgreichen Messungen der Dicke alpiner Gletscher mit seismischen Methoden berichtet – eine Methode, die sich offensichtlich auch auf das grönländische Inlandeis anwenden lässt. Von dieser neuen Möglichkeit Gebrauch machen zu können, war zweifellos reizvoll, aber nur einer von vielen Punkten, die Wegener als Forschungsprogramm im Rahmen einer umfangreichen Denkschrift darlegt (den vollständigen Text der Denkschrift vgl. z.B. J. Georgi „Im Eis vergraben“ ab 5. Auflage 1936).

Der wichtigste Punkt, die Voraussetzung für viele andere Messprogramme und Aktivitäten, ist jedoch die Einrichtung von drei Stationen auf einer Breite um 71° N. Eine der Stationen soll an der Ostküste, im Gebiet des Scoresbysund die anderen in der Mitte und am Westrand des Inlandeises errichtet werden. Das Material für zwei Expeditionen, immerhin eine Gesamtmasse von über 100 t, muss also von der Westküste auf das Inlandeis geschafft werden. Das Inlandeis hat aber, abgeschirmt durch ein mehr oder weniger ausgeprägtes Küstengebirge, in seinem Randgebiet eine Höhe um 1000 m über dem Meeresspiegel. Der Aufstieg auf dieses Niveau ist nur an den Stellen möglich, an denen Eiskörper die Gebirgsformationen passiert haben und bis in die Nähe des Meeresspiegels vorgezungen sind.

Es gilt also, solche Gletscher aufzufinden, die einen vom Wasser aus gut zu erreichenden, möglichst spaltenfreien, nicht zu steilen Aufstieg ermöglichen, bevor man überhaupt an die Realisierung der Expedition denken kann.

Die Suche nach einem praktikablen Aufstiegsweg zum Inlandeis ist somit die zentrale Aufgabe der Expedition von 1929. Dafür kommt ein Küstenareal von beinahe drei Breitengraden in Betracht. Um ein derartig großes Gelände abzu prüfen, ist ein

solides Boot unumgänglich. Wegener lässt für diesen Zweck in Dänemark ein vergleichsweise schlankes, 10 m langes geklinkertes Boot mit Kajüte und Takelage bauen, die „Krabbe“, in die ein acht PS leistender Glühkopfmotor eingebaut ist. Dieser verleiht dem Schiffchen immerhin eine Geschwindigkeit von sechs Knoten. Das ausgeprägte Eigenleben des „Dan Motors“, das häufig zu humorigen Bemerkungen Anlass gibt, aber in der Anfangsphase der Expedition manches Problem aufwirft, kann nur einer zügeln, nämlich Johannes Georgi. Tatsächlich werden mit dem Boot bis zum Ende der Expedition 2.100 sm zurückgelegt (S. 245).

Die umfangreichen und anstrengenden Erkundungsfahrten kommen Anfang Juli zu einem Ende. In einem Fjord, den die Grönländer Kamarujuk (helle Bucht) nennen (S. 108), beschließt man einen kurz vor dem Ufer endenden Gletscher zu begehen, von dem man aber nicht genau erkennen kann ob er direkt aufs Inlandeis führt. Nach 14stündigem Fußmarsch kommen Georgi und Löwe *mit der überraschenden Nachricht zurück, daß der Gletscher ein unmittelbarer Ausfluss des Inlandeises sei und eine brauchbare Aufstiegslinie darstelle.* Bei dieser Feststellung bleibt es, und in der Folge wird dieser Gletscher genutzt, um Gerätschaften und Proviant (2.000 kg, davon 200 kg Sprengstoff und 530 kg Hundefutter) in das Randgebiet des Inlandeises zu transportieren. Dieses ist eine aufwendige Aktion, die nur durch die Hilfe zahlreicher Grönländer erfolgreich bewältigt wird. Ziel dieser Anstrengungen ist die Durchführung einer größeren Hundeschlittenexkursion samt wissenschaftlichen Messungen auf dem Inlandeis. Die Kapitel, die den Aufstieg und die anschließende erfolgreiche 209 km lange Reise schildern, die sich bis zu einer Höhe des Inlandeises von 2.500 m erstreckt (31.8.1929 S. 182), gehören zu den spannendsten des Buches. Hier nur so viel: Respektvoll sind die diffizilen Arbeiten zur Bestimmung der Eisdicke, die im Wesentlichen von Sorge und Löwe durchgeführt werden (S. 162). 50 km vom Randgebiet wird die Mächtigkeit des Inlandeises zu 1.200 m gemessen, ein Ergebnis, das als beispiellos empfunden und von Wegener gebührend kommentiert wird (S. 167). Die Hundeschlittenfahrten (Sorge und Loewe machen eine Fahrt nach Norden, Wegener, Georgi und der Grönländer Johann reisen nach Osten) werden glücklich beendet. Aber auf dem finalen Abschnitt der Unternehmung kommt es noch zu einem ersten Zwischenfall: Die „Krabbe“ bekommt Eis in die Schraube, die daraufhin unbrauchbar wird. Aber das erprobte Wissenschaftlerquartett hat Glück im Unglück – die Disko Bucht kann mit günstigen Winden durchsegelt, und die gefährliche Einfahrt nach Godhavn im Dunkeln bewältigt werden.

Selbstkritisch hinterfragt Wegener seine Leistungen und die Erfolge und Abenteuer der Expedition und kann dann konstatieren: *Aber wundervoll war es gewesen, dies spannende Leben voller Kampf und Arbeit.*

Ausklingend einige Anmerkungen: Den eigentlichen Erkundungsfahrten lässt Wegener eine sich bis 150 km vom Aufstiegs punkt erstreckende Handschlittenreise auf das Inlandeis vorangehen, die den vier Reisenden äußerste Anstrengungen abverlangt (S. 45-83). Diese Tour ist aber nicht nur eine wichtige Lektion für die Neulinge der arktischen Reisetchnik, sondern dient insbesondere der Erprobung der Bekleidung, der Zelte und anderer wichtiger Ausrüstungsgegenstände.

Nicht ganz verständlich ist die Gestaltung des Titelblattes des Nachdrucks. Erstens lautet im Original der Name des Verfassers Alfred Wegener und zweitens fehlen die im Original deutlich aufgeführten Namen der Mitautoren. Der Zusatz „Lothar“ der im Nachdruck gegeben wird, ist historisch auch nicht korrekt, da Wegener diesen zweiten Namen bei seinen eigenen Publikationen nie benutzt.

Der Umstand, dass die für das Verständnis des Buches so wichtige Kurskarte, nicht beigegeben, sondern um 20 % vergrößert in den Vorsatz verbannt wurde, ist gegenüber dem Original ein Vorteil.

Ein besonderer Reiz des Buches besteht nach Auffassung des Rezensenten auch darin, dass an vielen Stellen die Wechselwirkung mit der einheimischen grönländischen und dänischen Bevölkerung thematisiert wird. Tobias Gabrielsen (1878-1945, Porträtfoto S. 36), der, wie Wegener, Teilnehmer der Mylius Erichsen-Expedition in Nord-Ost-Grönland 1906-1908 war, übernimmt jeweils die „Krabbe“, wenn sich die Wissenschaftler auf „Landexkursionen“ befinden. Johann Davidson (Lebensdaten. nicht ermittelt, 1929 ca. 40jährig, Porträtfoto S. 173) ist der wichtigste Mann beim Vorstoß ins Inlandeis mit Hundeschlitten im August-September 1929.

Eine weitere Bemerkung sei noch gestattet. Kaum jemand weiß, dass die Originalausgabe seinerzeit mit einem mehrfarbigen, von einem nicht ermittelten Künstler entworfenen Schutzumschlag erschien, der nur schwer nachweisbar ist.

Ein paar Worte zur Ausstattung, die mehr oder weniger alle drei Werke betreffen: Bestechend sind der Ganzleinenband mit Rückenprägung, die gute Bindung, das gute Papier, der klare Satz. Leider weniger überzeugend ist die Qualität der Fotos.

Reinhard A. Krause, Bremerhaven

Jost Auf der Maur & Martin Riggenbach: Xavier Mertz, verschollen in der Antarktis – Das Tagebuch, Die Bilder. Echtzeitverlag Basel, 2013, zwei Bände in Schuber; Bd. 1 Das Tagebuch, 154 S.; Bd. 2 Die Bilder, 192 S., über 100 doppel-seitige Bilder, 2 historische Karten. (ISBN: 978-3-905800-74-6) 58,00 SFr.; 48,00 €

Als Einleitung zum Band 1 schreibt Jost Auf der Maur einen Brief an Xavier Mertz (1882-1913). Mertz war der erste Schweizer in der Antarktis, aber diese Tatsache ist so gut wie vergessen. Er war Alpinist und Schifahrer und übte den Beruf eines Advokaten aus. Mit seinem finanziellen Hintergrund war er in der Elite der Baseler Gesellschaft angesiedelt. Warum er an der Australasian Antarctic Expedition (AAE) teilnahm und warum der Expeditionsleiter Douglas Mawson (1882-1958) ihn angeworben hat, ist nicht eindeutig zu klären. Mertz war für die Schiausrüstung und die grönländischen Hunde verantwortlich aber auch für die Verschiffung der physikalisch-meereskundlichen Ausrüstung die ein Geschenk des monegassischen Prinzen, des Fürsten Albert I, war. Auf der Maur beschreibt einige Motivationen der Expeditionsteilnehmer die als typisch für die „Heroic Age“ angesehen werden. Mertz schien alle diese Anforderungen zu erfüllen. Auf der Maur gibt auch Einblick in die zwischenmensch-

lichen Verbindungen wie etwa die Freundschaft zwischen Mertz und dem jungen Offizier, Belgrave Edward Sutton Ninnis (1887-1912) welche schon in der Anfangsphase der Expeditionsvorbereitungen begonnen hat. Beide arbeiteten auch die meiste Zeit zusammen.

Als die „Aurora“ am 27. Juli 1911 auslief nahm Mertz seinen ersten Tagebucheintrag vor (S. 17/18). Danach folgt die Beschreibung der Familie Mertz in Basel und Xaviers Kindheit bis zur Aufnahme in das Expeditionsteam. Die genauen, fast minutiösen, Ausführungen zeigen von gewissenhafter und detailgetreuer Forschung um das Leben von Mertz nachzuzeichnen. Die Quellenlage ist mehrmals lückenhaft, aber Auf der Maur ist hier sehr gewissenhaft und erdichtet nicht „Lückenfüller“. Er ist weit davon entfernt Mertz als einen bloßen Abenteurer auszuweisen.

Mertz schreibt sehr ehrlich in seinem Tagebuch über die Verhältnisse an Bord und während des Aufenthaltes in der Antarktis. Er fühlt sich manchmal nicht recht wohl unter den „Engländern“ und versucht sich anzupassen oder vergleicht Verhalten und Erfahrungen der Seeleute und Bergsteiger um selbst in dieser Gruppe seinen Platz zu finden: „[...] *Seekrank wurde ich zum Glück nicht. Darauf habe ich im Stillen einen Stolz. Die Engländer müssen nicht glauben, dass wir Schweizer gar keine Seeleute sein können. [...] In den Bergen braucht es schwindelfreie Leute, doch auf See desgleichen.*“ (S. 27)

Mertz wird jedoch nicht nur in seinen Tagebucheinträgen, die im Text abgehoben gedruckt sind, zitiert sondern auch seine Briefe die er am Weg von London bis in die Antarktis schrieb, werden herangezogen um ihn in seinem Umfeld vorzustellen. Er macht Fotoaufnahmen auf der Überfahrt von England nach Hobart, er versucht sich einzugliedern, er arbeitet und studiert geologische, meteorologische und kynologische Literatur. Sein größtes Hindernis ist die Sprache. Er selbst vermerkt, dass seine Fehler im Englischen so „blöd“ (S. 36) seien, dass sie als Witz wirken und das der Grund für Hänseleien sei. Mertz hilft an Bord aus wo Hilfe gefragt ist, wie etwa als Heizer als dieser wegen Fieber ausfiel.

In Hobart angekommen, wurde das Schiff überholt. Die Expeditionsteilnehmer treffen ein und alles ist in Bewegung um die letzten Vorbereitungen durchzuführen. Nach dem Auslaufen von Hobart war die erste Station Macquarie Island. Hier nahm die Expedition beinahe ihr Ende, doch das Schlimmste konnte abgewendet werden. Es wurde sichtbar wo die Probleme lagen wie etwa in der Überladung des Schiffes. Am 29. Dezember 1911 schreibt Mertz von der Sichtung der ersten Eisberge. Die Ereignisse nach dem Erreichen auf Cape Denison sind sehr anschaulich ausgeführt und Auf der Maur gibt detaillierte Einblicke in die sozialen Gegebenheiten innerhalb der Männergesellschaft an solch einem abgeschiedenen und unerbittlichen Ort. Es wird aber auch auf vorhandene Missstände in der Organisation eingegangen. Es wird nicht angeklagt oder „schlecht gemacht“, die Situation wird nüchtern erwähnt und stellt somit einen weitreichenden Kontext her der der Unternehmung ein vollständigeres Bild verleiht.

Das letzte Kapitel ist mit der Überschrift „Verloren im Eis“ versehen. Die Anstrengungen dieser Schlittenreise sind unermesslich. Die ständigen Winde, die überladenen Schlitten und

das gnadenlose Gelände durchzogen mit Gletscherspalten machen den drei Teilnehmern das Leben schwer. Mawson, Ninnis und Mertz kämpfen auch gegen die Zeit. Ihre Rückkehr wird bis spätestens 15. Januar 1913 erwartet aber das Terrain ist schwerer zu durchreisen als angenommen. Die ersten Hunde werden erschossen um für ihre Artgenossen als Nahrung zu dienen. Die Kalorienzuteilung für die drei Männer stellt sich ebenfalls als unzureichend heraus. Am 18. November geht das Messrad kaputt und die Entfernung kann nun nicht mehr abgelesen werden. Ohne diese Vorrichtung musste die Wegstrecke mit dem Theodoliten und der genauen Uhrzeit ausgerechnet werden. Mertz machte Eindruck auf Mawson durch seine fast unerschöpfliche Leistungsfähigkeit. Das Fortkommen war mühsam. Ninnis litt an einer Entzündung an der Hand die ihn nicht mehr schlafen ließ vor lauter Schmerzen. Mawson litt an neuralgischen Schmerzen der unteren linken Gesichtshälfte. Auch die Hunde sind am Ende ihrer Kräfte. Man entschließt sich nur noch zwei Schlitten zu gebrauchen. Die Ladungen waren ungleich verteilt. Den Schlitten den Ninnis Hunde ziehen mussten, war mit dem Großteil der Nahrungsmittel beladen. Der 13. Dezember 1912 war ein sonniger Tag, alles schien gut zu verlaufen. Es war jedoch der Tag an dem Ninnis in eine Gletscherspalte einbrach und sein Leben verlor. Für Mertz war dies ein Schock, war Ninnis doch sein einziger wirklicher Freund während der letzten Monate gewesen. Der Schlitten war ebenfalls verloren und mit ihm die Lebensmittel und ein Großteil der Ausrüstung. 507 km von Cape Denison entfernt hatte diese Unternehmung kaum eine Chance zu überleben. Die Empfindungen die Mertz zu diesem Zeitpunkt hatte, sind auf den zwei einzigen Originalseiten seines Tagebuches erhalten und geben ein erschütterndes Zeugnis seiner tiefen Trauer (s. Lucas & Lean 2012, Polar Record 49: 297-306). Mit dem Wenigen was ihnen noch geblieben war, versuchten Mawson und Mertz ihre Fahrt wieder aufzunehmen. Ihre Anstrengungen waren enorm und trotz der schwindenden Kräfte legten sie eine beachtliche Strecke zurück. Alles was sie noch mitführten, konnte manchmal sehr zweckentfremdet verwendet werden. Das Gepäck wurde aber weiter reduziert und unter anderem auch die gesamte Fotoausrüstung mit samt den bisher gemachten Aufnahmen zurückgelassen. Am 25. Dezember waren sie noch 258 Kilometer von der Hütte in Cape Denison entfernt. Am 28. Dezember erschoss Mertz den letzten Hund der sie bis dahin begleitet hatte und zu dem Mertz eine besondere Beziehung hatte. Mertz wurde stiller und schwächer. Am 1. Januar 1913 macht er die letzte Eintragung in seinem Tagebuch. Mawson ist hin und hergerissen zwischen dem Weiterkommen und der Rücksicht auf Mertz. Die Situation wird immer prekärer. Am 8. Januar 1913 stirbt Mertz. Mawsons ist immer noch 160 km von der Basisstation entfernt.

Im Anhang wird Mawsons einsamer Weg kurz dargestellt. Der medizinische „Verdacht“ wird diskutiert, der in einer Vitamin A Vergiftung zu suchen sei. Aber auch der Seelenzustand von Mertz nach dem Tod seines Freundes und dem Ende seiner Hunde, die in einer solch unerbittlichen Gegend immer wieder ein emotionaler Anker für die Männer waren, wird als mögliche Todesursache zusätzlich zu den schier unmenschlichen Anstrengungen diskutiert. Ein weiterer Abschnitt beschäftigt sich mit der Todesnachricht, dem Mertz-Gletscher und dem Tagebuch und dessen Verbleib. Es ist nur noch eine unpräzise ausgeführte Abschrift des Tagebuchs erhalten wenn man die beiden Originalseiten damit vergleicht. Der Luft-

schlitten und ein Meteoritenfund nahe Cape Denison, der als erster Fund seiner Art in der Antarktis anerkannt ist, wird ebenfalls festgehalten. Der letzte Teil des Anhangs ist mit kurzen Biographien der Expeditionsteilnehmer ergänzt.

Das kurze Leben von Xavier Mertz ist hier in eindrucksvoller Weise dargestellt und in einen umfassenden Kontext eingebettet. Die Ereignisse sind erzählerisch spannend ausgeführt. Es ist nur bedauerlich, dass nicht das gesamte Tagebuch als solches wiedergegeben ist. Somit ist der Titel „Das Tagebuch“ ein wenig irreführend.

Band 2 ist den Bildern gewidmet die von Frank Hurley (1885-1962) und Xavier Mertz stammen. Martin Riggbach gibt einen kurzen Überblick über die Entdeckung des antarktischen Kontinents. Er stellt als Gegenstück die Entdeckung Grönlands durch den Schweizer Alfred de Quervain dar die zur gleichen Zeit stattfand als Mertz bereits in der Antarktis war. Beide Orte bestehen nur aus Eis, so die ernüchternde Schlussfolgerung. Weiters gibt er einen kurzen Überblick der Entwicklung der Fotografie. So erfahren wir auch, dass Sir John Franklin als erster Polarforscher die Fotografie als Mittel einsetzte. Allerdings ist nicht mehr viel davon erhalten weil dies Franklins letzte Unternehmung war. Doch Riggbach sieht dies als Beginn der Reisefotografie. Triebfeder dieser Art von Fotografie hatte private, kommerzielle und militärische Hintergründe. In relativ kurzer Zeit haben sich verschiedene Verfahren der Fotoherstellung entwickelt, doch bis zu der Australasian Antarktischen Expedition waren die Verfahren schon recht gut auch von Amateuren zu gebrauchen. Mertz hat in seiner Bewerbung zu dieser Expedition sogar angegeben: „*Photographiere seit rund zehn Jahren*“ (S. 337). Mertz beginnt schon auf der Überfahrt von London nach Tasmanien seine Bilder zu entwickeln um sie vor seiner Abreise ins Eis noch nachhause schicken zu können. Mawson selber sieht in der Fotografie eine Möglichkeit seine Geschichten zu „visualisieren“ um damit die angespannte finanzielle Lage zu lindern, die mit der Expedition verbunden war. Riggbach erzählt auch von Frank Hurley und seiner ausgeprägten künstlerischen Veranlagung wenn es um Motive in der Fotografie geht.

Die Bilder in diesem Band sind chronologisch angeordnet. Trotz der anstrengenden Aufbauarbeiten der Hütten und wissenschaftlichen Einrichtungen auf Cape Denison werden viele Bilder aufgenommen um die Ereignisse festhalten. „*Ab jetzt beginnen die Grenzen zwischen Dokumentation, Arrangement und Inszenierung zu zerfließen*“ (S. 340) Die bekannten Bilder die während eines Orkans aufgenommen wurden, sind orchestriert trotz der widrigen Umstände. Hier geht Riggbach ins Detail um auf die Qualität der Aufnahmen aufmerksam zu machen. Selbst die Entwicklung der Bilder ist fast so abenteuerlich wie die Expedition selbst.

Während Hurley oft großen Aufwand betrieb und daher künstlerische Fotos schaffte, hat Mertz mehr an dokumentarischem Wert vorzuweisen (S. 343). Vor allem auf den Schlittenreisen fotografierte Mertz und hinterlässt so wertvolle Zeugnisse der Ereignisse. Die Bilder werden noch Gegenstand heftiger Debatten sein; der größte Anteil der Mertzschen Bilder befindet sich heute in der State Library of New South Wales in Sydney, Australien, da Mawson diese für seine Expeditionsberichte verwendet hat nachdem die Kommunikation zwischen ihm und Hurley eine negative Wendung nahmen.

Die Bildlegenden und die Einteilung der Bilder sind nach der Einführungen zu finden mit genauen Angaben der Größe und dem Aufbewahrungsort der Originale.

Die beiden Bücher werden in einer Kartonverpackung geliefert und diese enthält zusätzlich noch zwei Karten in sehr guter Qualität. Die Karten sind auf einem Bogen Papier abgedruckt wobei eine die „Australasian Antarctic Expedition of King George V Land“ zeigt und eine „Regional Map showing the area covered by the Australasian Antarctic Expedition 1911-1914“. Die Beschreibung der Karten mit Übersetzung der Angaben folgt auf Seite 350 des zweiten Bandes. Es wird auch noch eine chronologische Liste der Fahrten des Expeditionsschiffes „Aurora“, angefügt (S. 351).

Die beiden Bücher sind sehr wertvolle Beiträge zur Geschichte der Antarktis weil sie einem kaum bekannten Teilnehmer gewidmet sind und von der Hervorhebung der üblichen Charaktere abweicht. Mertz wird nicht als Schweizer Held gefeiert. Sein privates und historisches Umfeld ist gut miteinander verwoben und gibt ein umfassendes Bild der Zeit der ersten Antarktisexpeditionen und der Männer die an der Gestaltung dieser Geschichte mitwirkten. Xavier Mertz war einer von ihnen. Der einzige Kritikpunkt ist der Titel des ersten Bandes wie oben erwähnt. Selbst wenn jemand mit der Geschichte der Polarforschung vertraut ist, geben diese beiden Bände interessante Einsichten in diese Materie.

Ursula Rack, Christchurch

Noack, G.: Antarktis – Abenteuer Wissenschaft. Ein Lausitzer im ewigen Eis.- REGIA Verlag, Cottbus, 2014, 358 S., 2 Kartenskizzen im Anhang (ISBN 978-3-86929-250-2) € 19,95

Gerold Noack, Geodät und heute Professor an der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg, war der Leiter der letzten Überwinterermannschaft auf der Antarktisstation „Georg Forster“. Im Buch beschreibt er episodenhaft seine Eindrücke und Erlebnisse bei der Vorbereitung und auf der von Oktober 1990 bis März 1992 dauernden Expedition. Einsatz und Programm der nur vierköpfigen deutschen Gruppe wurden letztmalig vom Zentralinstitut für Physik der Erde in Potsdam geplant und ausgerichtet. Das Alfred-Wegener-Institut übernahm im Verlauf der Expedition deren Betreuung und die Gruppe wurde vom „FS Polarstern“ am Expeditionsende abgeholt. Die in der Schirmacheroase (Dronning Maud Land) seit 1976 bestehende DDR-Station ist nach dieser Expedition nur noch für Saisonarbeiten genutzt und 1996 im Rahmen eines deutsch-russischen Projektes zurückgebaut und entsorgt worden.

Das Buch beschreibt in sehr gut lesbarer Weise die Gedanken und Empfindungen der fern von der Heimat arbeitenden Ostdeutschen, die einerseits die enormen Veränderungen daheim registrieren, andererseits aber von den konkreten alltäglichen Gegebenheiten ihrer polaren Umgebung geprägt werden. Noack reflektiert dies anekdotenhaft mit einem hintergründigen Humor. Er beschreibt den einfach strukturierten regelmäßigen Tagesablauf der Überwinterer, bei dem die Arbeit sich als das beste Mittel gegen Depression in der Polarnacht erweist. Dabei ist die Gruppe immer wieder Situ-

ationen ausgesetzt, die neue und untrainierte Handlungen erfordern. Das beginnt beim Backen von Frühstücks- oder gar Geburtstagskuchen, setzt sich fort im Finden einer Route bei der Erstbesteigung des über 3000 m hohen Mt. Ritscher und endet bei der Bergung eines in eine Gletscherspalte gerutschten Kettenfahrzeuges. Der Autor verschweigt dabei nicht die Fehlversuche der Beteiligten, die – in Anlehnung an einen geografischen Begriff der Antarktis – ihre Station als „Pol der relativen Unzulänglichkeit“ beschreiben. Die Überwinterer sind gezwungen immer wieder Neues auszuprobieren und Gerold Noack tut dies mit Freude sowohl in der Arbeit als auch in der Freizeit, in der er Dunkelkammer und Billardtisch kennen und schätzen lernt. Erfolge und Misserfolge seiner Vermessungsarbeiten werden geschildert, die in von ihm nicht erwartetem Maße wetterabhängig sind. Sehr eindrücklich sind die Beschreibungen von Schneesturm oder von Naturschauspielen wie Polarlichtern, Farben des Himmels oder seltenen Wetterereignissen.

Von historischem Interesse sind die Funkkontakte der Vorgängergruppe zur deutschen „Damenmannschaft“ der „Georg von Neumayer Station“, die Noack während seiner ersten Antarktissaison miterlebte. Für seine Vorgänger waren diese Gespräche der sonntägliche Höhepunkt der Woche und betrafen alle Dinge der Arbeit, des Alltags und die zu erwartenden neuen Umstände in der ehemaligen DDR.

Nach der Abreise der Altüberwinterer, von denen ein Teil die Wende in der DDR nur durch Radio, Briefe und Fernschreiben erlebt hatte, finden sich die vier verbleibenden Deutschen zusammen. Die Aufgaben, aber auch besonderen Eigenschaften jedes Einzelnen werden beschrieben. Obwohl sie einander vorher kaum gekannt haben, entwickelt sich eine gut funktionierende Mannschaft. Sehr humorvoll werden die stets wiederkehrenden Redewendungen einzelner Protagonisten zitiert.

Einen breiten Raum nimmt die Beschreibung des Zusammenlebens der „Bevölkerung“ der Schirmacheroase ein, die sich aus Indern, Deutschen und Einwohnern der ehemaligen Sowjetunion – keinesfalls nur Russen – zusammensetzte. Die drei benachbarten Stationen „Georg Forster“, „Novolazarevskaya“ und „Maitri“ beherbergen Menschen unterschiedlicher Rasse, Religion und Kultur, die miteinander nicht nur auskommen, sondern sich ergänzen, im Alltag wie in Notlagen helfen und dadurch einander bereichern. Dabei lässt uns der Autor in indische Kochtöpfe und russische Seelen schauen. Gut nachvollziehbar ist seine Unsicherheit in fremden Sprachen, die eine gute Vorbereitung beispielsweise von offiziellen Reden erfordert. Nationalfeiertage werden gemeinsam begangen, Geburtstage gemeinsam gefeiert, Schlittenzüge zur Versorgung der Stationen gemeinsam geplant und ausgeführt. Als Höhepunkt der internationalen Beziehungen wird ein gemeinsamer Wochenendausflug der drei Stationsleiter in das „Domik“ genannte deutsche Häuschen im Westteil der Oase geschildert. In Klausur sprechen sie dort nicht nur über die Probleme ihrer Stationen, sondern kochen, wandern und philosophieren miteinander wie alte Freunde.

Zwischen den Schilderungen einzelner Begebenheiten wird der Leser über naturwissenschaftliche und historische Fakten informiert. Der Autor nennt nicht nur Daten aus Geologie, Geografie oder des Klimas, sondern erklärt in sehr anschauli-

cher Weise die Ursachen für die von ihm beschriebenen Phänomene wie zum Beispiel die Himmelsmechanik mit ihren von Milanković entdeckten Zyklen als Grund der langzeitlichen Veränderung der Sonneneinstrahlung auf der Erdoberfläche oder verschiedene Formen von Gletscherspalten als Folge unterschiedlichen Fließens von Eis. Kleine Wiederholungen dabei sind dem Verfasser nachzusehen, wie auch eine Inhomogenität bei der Transliteration russischer Namen, die in der Nachauflage einheitlich geschrieben werden sollten.

Beigefügt sind dem Buch biografische Informationen, Meinungsäußerungen der Mitüberwinterer, Tabellen zum zeitlichen Ablauf und zu den Expeditionsteilnehmern, zahlreiche Farbbildungen sowie zwei orientierende Kartenskizzen. Es ist dem Werk eine 20jährige Reifezeit anzumerken, die aber nichts an der Frische der Schilderungen ändert. Es wird sicherlich Polarforscher besonders interessieren, die die Schirmacheroase bereist oder gar selber dort gearbeitet haben. Die flüssige Schreibweise macht es aber für jedermann sehr gut lesbar und ermöglicht einen Einblick in den Alltag des „Abenteurers Wissenschaft“.

Diedrich Fritzsche, Potsdam

Gerard, Vern: With Hillary at Scott Base – a Kiwi among the penguins. Bateson Publishing Ltd., Wellington, New Zealand, 2012, 147 p +XVI p, illustrated, softcover, (ISBN 978-1-877520-07-5) £ 29.00

Vernon (Vern) Bruce Gerard, geboren 1924, gehörte 1957 als einziger Physiker der Gruppe von Neuseeländern an, die erstmals auf der für das Internationale Geophysikalische Jahr neu errichteten Station „Scott Base“ in der Antarktis überwinterte. Leiter dieser Mannschaft war Edmund Hillary. Gerard schildert die Wahl des Stationsstandortes, der ursprünglich bei „Butter Point“ auf dem Kontinent gegenüber von Ross Island geplant war. Wegen der Meereis-Situation 1957 konnte das Expeditionsschiff „Endeavour“ nicht nahe genug an diesen Platz heran kommen. Der endgültige Standort, „Pram Point“ genannt, lag nur 3 km entfernt von der US-amerikanischen Station „McMurdo“, beide auf Ross Island gelegen. Dadurch war größere logistische Unterstützung durch die Nachbarn möglich als ursprünglich geplant. Die Amerikaner halfen den „Kiwis“ wo immer möglich. Sie schlugen einen Bauplatz vor und planierten diesen. Gegenseitige Besuche waren häufig, insbesondere im Polarwinter. Kenner der Geschichte der ehemaligen Antarktisstation „Georg Forster“ der DDR werden an deren Verhältnis zur sowjetischen Nachbarstation erinnert.

Im Buch beschreibt Gerard in 19 Kapiteln seine Expeditionserlebnisse und spätere Gedanken hierüber wobei er auf Tagebuchaufzeichnungen zurückgreift. Der Text entstand weitgehend vor über 50 Jahren und wurde vom Autor 2011 und 2012 überarbeitet. Zu dieser Zeit lebten noch sieben der 23 ehemaligen Expeditionsteilnehmer. Neben der Errichtung von „Scott Base“ bestand eine der wesentlichen Aufgaben der Neuseeländer darin, eine geeignete Route in Richtung Südpol zu finden, auf der Route Versorgungsdepots anzulegen und so die Commonwealth Trans-Antarctic Expedition (TAE) unter Vivian Fuchs zu unterstützen. Dieser Aufgabe widmete sich Edmund Hillary schon während des Stationsbaus 1956/57. Im Sommer 1957/58 entscheidet Hillary am letzten planmä-

ßigen Depot weiter bis zum Pol zu gehen, was mit modifizierten landwirtschaftlichen Traktoren der Firma „Ferguson“ erfolgt und sich in den Augen der Medien als Wettrennen zum Pol Fuchs gegen Hillary gestaltet das Hillary für sich „entscheidet“. Die Neuseeländische Expedition ist damit nach Amundsen und Scott die Dritte, die diesen Punkt auf dem Landwege erreicht. Mit der Durchquerung Antarktikas wurde Shackletons Plan der „Endurance“-Expedition verwirklicht.

Ein Problem der Neuseeländer bestand darin, einerseits eine Forschungsstation im Rahmen des Internationalen Geophysikalischen Jahres (IGJ) zu errichten und zu betreiben, wofür lediglich fünf Wissenschaftler und Techniker vorgesehen waren, andererseits einen Teil der Logistik für die TAE zu sichern. Das führte zu sehr unterschiedlichen Herangehensweisen, einer eher militärischen der teilweise aus Kriegsveteranen bestehenden Logistikgruppe und einer auf wissenschaftliche Untersuchungen ausgerichteten. Während des IGJ sollten auf „Scott Base“ Beobachtungen auf den Gebieten Polarlicht, Geomagnetismus, Ionosphäre, Seismologie und Meteorologie erfolgen. Hillary übernahm die Leitung beider Gruppen, obwohl er wenig von Wissenschaft verstand.

Für Gerard war die Zeit ausgefüllt mit dem Aufbau eines magnetischen Observatoriums, für das er zuständig war und das mit Beginn des IGJ Mitte 1957 arbeitsfähig sein musste. Die Stationslage auf vulkanischem Gestein war für geomagnetische Messungen wenig geeignet. Während der Überwinterung hatte er in der Messhütte alle 12 Stunden das Registrierpapier zu wechseln und wöchentliche Absolut-Messungen durchzuführen. Dies erfordert bei jedem Wetter den Gang zum Observatorium, um eine lückenlose Aufzeichnung zu garantieren. Sehr anschaulich beschreibt er einen solchen Gang in der Polarnacht während eines Schneesturms. Wie alle Überwinterer ist Gerard außerdem für Stations- und Küchendienste eingeteilt. Ende 1958 kommt Gerard nochmals nach „Scott Base“ zurück und schildert bedrückende Zustände die er dort vorfindet. Das Magnetik-Programm ist von unqualifiziertem Personal betreut worden und die Aufzeichnungen sind durch Unachtsamkeit gestört. Die niedergedrückte Atmosphäre auf der Station ist teilweise wohl auf den freien Zugang zum Alkohol zurückzuführen.

Im ersten Teil des Buches benutzt der Autor vorwiegend seine Tagebuchtexte. Er betont das Interesse Neuseelands an der Antarktis, was sich in der 1923 beanspruchten New Zealand Dependency ausdrückt, allerdings dort zunächst nicht zu substantieller Forschung führte. Gerard war bereits 1947 in die Planung eines geomagnetischen Observatoriums einer zu gründenden Neuseeländischen Antarktisstation einbezogen. Erst im IGJ wurden die Pläne mit dem Bau der „Scott Base“ umgesetzt und er wurde als Geomagnetiker in die Expeditionsmannschaft aufgenommen. Mit jugendlicher Frische beschreibt Gerard seine Vorbereitung im Trainingscamp auf dem Tasman-Gletscher der Southern Alps in dem er den Umgang mit Skiern und Traktoren beigebracht bekommt.

Die Überfahrt in die Antarktis auf einem überfüllten US-amerikanischen Eisbrecher und die Suche nach einem geeigneten Platz zum Stationsbau werden geschildert, wie auch der Aufbau von „Scott Base“ aus vorgefertigten Hüttensegmenten. Am 20. Januar 1957 wird die Station eröffnet

und Ende Februar beginnt die Überwinterung. Jeder Mann erhält seine persönliche Schlafkabine, die nach einer Idee von Hillary konstruiert ist. Ehe der Winter einbricht werden Schlittentouren zum Testen der für die Südpolroute vorgesehenen Ausrüstung unternommen. Es werden historische Plätze der Umgebung besucht und dabei Gegenstände der Scott Expedition entdeckt. Im Winter konstruieren die Männer einen Kabinenschlitten für die vorgesehene Traverse, in dem man Kochen und Schlafen konnte und in dem sich die Funkstation befand. Der Autor nimmt an Flügen teil, die mit den kleinen Expeditionsflugzeugen auch im Winter unternommen werden. Die Amerikaner ermöglichen ihm einen Flug über den Südpol.

Gerard beschäftigt sich mit Fotografie, belegt Kurse im Funken, in Navigation und erster Hilfe einschließlich „Zähne ziehen“ ohne Betäubung. Unterhaltsam sind die Beschreibungen der Mahlzeiten, die an Sonntagen – zur Entlastung des Kochs – der Reihe nach von den anderen Expeditionsmitgliedern zubereitet werden. Kunstvoll gestaltete Menükarten gehören dazu. Zur Mitwinterfeier bekommt jeder eine solche Karte mit seinem Portrait. Dem Dinner schließen sich Wein- und Zigarrenrunden mit Gesang an und Höhepunkt ist die aus Neuseeland übertragene Funksendung am Sonntagabend.

Während der Überwinterung wird die Zeit unter anderem mit Vorträgen der Expeditionsteilnehmer über alle möglichen Themen, mit Schach- und Bridgespielen sowie Malen und Fotografieren gefüllt. Die Schlittenhunde werden für die Sommerkampagne trainiert. An den Sonnabendabenden erfolgt die Vorführung von Filmen, die man von den Amerikanern ausleiht. Es entstehen auch seltsam anmutende Ideen. So wird als Antwort auf den sowjetischen Sputnik-Start auf „Scott Base“ darüber nachgedacht, von dort ebenfalls einen Satelliten zu starten, wofür man eine mehrstufige Rakete aus 500-1000

Feststoff-Hilfsbrennern von amerikanischen Flugzeugen, so genannten „jeto bottles“, bauen will.

In der anschließenden Sommersaison wird die amerikanische Station „McMurdo“ häufig von Neuseeland aus angefliegen, was die Versorgung der Mannschaft mit Post, Zeitungen und frischem Obst und Gemüse möglich macht. Ein spektakuläres Ereignis ist die Ankunft eines Charterflugzeugs mit Bauleuten der US Navy, weil zur Mannschaft zwei Stewardessen gehören. Humorvoll schildert der Autor ein amerikanisch-neuseeländisches Hundeschlittenrennen mit je einer der Damen auf jedem Schlitten.

Im zweiten Teil des Buches informiert Gerard über das Brutverhalten von Kaiser- und Adeline-Pinguinen, vergleicht die Umstände seiner Expeditionen mit denen von Scott 1911/1912 und geht auf den Antarktismus ein. Dabei berichtet er u.a. über Hintergründe des Flugzeugunglücks am Mt. Erebus im Jahr 1979. Gerard arbeitet später im National Physical Laboratory bei London an Atomuhren, dann auf dem Gebiet der Aeromagnetik in Neuseeland, und baut dort den ersten Gas-Laser. Für seine Pionierarbeiten erhielt er 1960 die „Polar Medal“ im Buckingham Palace von der Mutter der Queen überreicht. Zur Millenniumsfeier 2000 kehrt er noch einmal mit Expeditionskameraden nach „Scott Base“ zurück.

Das flüssig und unterhaltend in Englisch geschriebene Buch gibt authentische Einblicke in die Geschichte der ersten neuseeländischen Überwinterung auf „Scott Base“. Die Schilderungen von der Überwinterung zeigen viele Parallelen zu anderen Antarktisexpeditionen vor und nach dem IGJ. Zahlreiche teils farbige Abbildungen ergänzen den Text.

Diedrich Fritzsche, Potsdam