

Jahrtausendwende im ewigen Eis

Im antarktischen Eldorado sind noch nicht alle Claims abgesteckt. Von Hans-Ulrich Schlumpf*

Die DC-10 befand sich auf dem Rückflug vom Südpol, den sie mehrmals überflogen hatte, ohne zu landen. Der Champagner floss reichlich, und vielleicht hatten auch die Piloten auf die glückliche Eroberung des «schrecklichen Ortes» (Scott) aus der Luft angestossen. Bevor sie den fünfständigen Rückflug über die pazifischen Wasserwüsten nach Australien antraten, wollten sie ihren KundInnen noch etwas ganz Besonderes bieten: einen Blick in den rauchenden Krater des aktiven Vulkans Mount Erebus. Um der Sache möglichst nahe zu kommen, liessen sie das Flugzeug auf 5000 Meter, vielleicht sogar auf 4000 Meter absinken. So genau weiss man das nicht, da niemand den Crash an den Flanken des imposanten Viertausenders überlebte. 257 Passagiere und die Besatzung fanden bei dieser originellen Party am 28. November 1979 den Tod. Und die offensichtlich beliebten Flüge zum Südpol ein jähes Ende. Seit 1977 hatten bereits 11 000 Menschen die nicht mehr ganz exklusive Gelegenheit benutzt, die Eiswüsten der Antarktis wenigstens aus der Luft zu besuchen.

Aber es gibt auch Schiffe! Wir wollen nicht hoffen, dass es den Kreuzfahrern des Luxussschiffs «MS Bremen», welche zum Jahreswechsel 1999/2000 die Jahrtausendwende für 20 000 Franken und mehr in den stürmischen Gewässern der Antarktis verbringen wollen, ähnlich ergoht wie den Ausflüglern an den Pol. Doch sind andere Alpträume in den südpolaren Meeren nicht unwahrscheinlich. Ich erinnere mich an den unheimlichen Moment, als ich mitten in der Nacht erwachte und nur noch das motorlose Rauschen des durchs Meer plügenden Frachters «leobard» hörte. Es war nicht ein Lärm, sondern die plötzliche Stille, welche mich aufschrecken liess. Wir alle empfanden das ferne Dröhnen der Maschinen und das nahe Sirren der Belüftung unterdessen wie das etwas laute Atmen einer Mutter, welche uns sicher und warm in den Armen hielt. Aber jetzt waren nicht nur diese beruhigenden Geräusche fort, sondern auch das Licht ausgefallen, und die Wärme driftete schon nach einer Viertelstunde spürbar weg. Das Schiff stand schliesslich still. Weit entfernt, irgendwo in den Eingeweiden des Schiffes, hupten Alarmhörner. Schlagartig erinnerte ich mich an die doofen Rettungsübungen im Hafen von Hobart, der bereits sieben Tage hinter uns lag. Und an die zynischen Bemerkungen von Besatzungsmitgliedern, dass es in einer Not-situation in diesen Gewässern besser wäre, gleich über Bord zu springen (Tod in zwei Minuten), als bis zum bitteren Ende noch tagelang in Eis und Kälte in den primitiven Rettungsbooten herumschaukeln.

Nach einer langen halben Stunde flammte das Licht wieder auf, und die Klimaanlage surrte erneut. Das Schiff dampfte weiter. Am nächsten Tag erfuhren wir den Grund der Panne: die Welle der Strommaschine war gebrochen. Aber da gibt's selbstverständlich ein Notstromaggregat, bis die Ersatzwelle eingebaut ist – kein Problem! Diese Notstromgruppe braucht zwar kostbaren Treibstoff, der einem später fehlen könnte. Aber Panik wäre übertrieben. Ganz anders bei einem um sich greifenden Brand, dem Alptraum jedes Kapitäns, auch in harmloseren Gewässern. In dieser Gegend wäre das Verlassen des Schiffes, sieben Tage vom Festland entfernt, bedroht von herumkreuzenden Eisbergen und zermalmendem Packeis, der sichere Anfang vom Ende.

REKLAME

Sie besucht die Marianen, die Karolinen und andere Frauen. Und Sie?

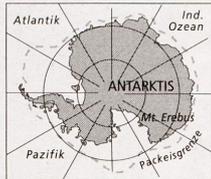
FRAZ
FRAUENZEITUNG

Ich geh' mit!

Ferienlektüre (1 Heft) Fr. 8.– (+ P)
 Jahres-/ Geschenkaboo Fr. 32.–
 Europa-/ Überseeabo Fr. 44.–/ 50.–

AbsenderIn: _____

FRAZ • Postfach • CH-8031 Zürich
Tel: 01/272 73 71 • Fax: 01/272 81 61



Eine Bananenschale ist in der Antarktis auch nach tausend Jahren noch nicht verrottet.

Fotos: Hans-Ulrich Schlumpf



Wild zu denken, dem wir dann im Sommer auf unseren Wandersafaris unbedingt begegnen wollen. Und den betagteren Kreuzfahrern wäre ein «atemberaubendes Erlebnis» weiss Gott zu gönnen. Warum sollten wir uns darum kümmern, was morgen, in zehn oder hundert Jahren ist? Eine Bananenschale ist in der Antarktis auch nach tausend Jahren noch nicht verrottet. Der Fussabdruck im seltenen Moos noch nach hundert Jahren zu sehen. Die einmal versprengte Pinguinkolonie erholt sich kaum mehr. Die ausgestorbene Tierart ist für immer verloren.

Dazu kommt die Energie, die verpufft werden muss, um einen Menschen überhaupt in die Antarktis zu bringen und ihn dort am Leben zu halten. Keinen Schritt kann er ohne moderne Technik und gewaltigen Energieeinsatz tun, auch wenn er wie all die Masochisten zu Fuss durch die lebensfeindlichste Wüste der Welt läuft. Zuerst muss er mal dahinkommen. Und dann wieder weg. Und das braucht Treibstoff, sehr viel Treibstoff. Dies gilt genauso für all das Material und den daraus entstehenden Müll, den die wissenschaftlichen Stationen brauchen. Nach Antarktisvertrag muss jeder Staat seinen Dreack zurücknehmen. Es braucht schon sehr gute Gründe, um diesen Aufwand zu rechtfertigen. Solange er dazu dient, dass wir uns darüber bewusst werden können, was wir mit unserem Lebensstil weltweit anrichten, ist der Aufwand zu vertreten. Aber für Fun und Ego allezeit!



«Bahia Paraiso» – die Paradies-Bucht also – auf ein Riff auflief, zerbrach und den für eine Station gebunkerten Treibstoff ins Meer entliess.

Spätstens jetzt stellt sich die Frage nach dem Sinn der Kreuzfahrerei in die Antarktis. Die Risiken, die sie für die Kreuzfahrer selbst, die sie vor allem aber für das äusserst anfällige ökologische Gleichgewicht der Antarktis mit sich bringt, sind enorm. Für die Forschungskreise, welche in der Antarktis arbeiten, ist der Tourismus deshalb die erklärter Hauptgefahr für den noch weitgehend unberührten Kontinent. Solange es einzelne Schiffe waren, die als sundhaft teure schwimmende Volkshochschulen ein-, zweimal pro Saison in die Gegend der Shetlandinseln gerieten oder den Lemaire-Kanal in der Westantarktis durchfuhren, konnte man noch ein Auge zudrücken. Ein Versuch der Australier, auf einer ihrer Stationen ein mehrstöckiges Hotel einzurichten, wurde auf Druck der anderen Antarktisterritorien verhindert. Und der Crash am Mount Erebus beendet – wenigstens vorläufig – die unsinnige Pöhlerei.

Unterdessen hat sich die Situation dramatisch verändert. Wer den Aufmarsch neuer Kreuzfahrtschiffe durch die Inside-Passage in Alaska erlebt hat, weiss, was dem eisigen Kontinent blühen könnte. Eine global operierende Tourismusindustrie hat es ganz besonders auf die weisen Flecken der Landkarten abgesehen. In diesem letzten Eldorado sind noch nicht alle «claims» abgesteckt, ihr Ziel noch Geld. Den Missionaren früherer Zeiten vergleichbar, leisten ExtremsportlerInnen die Pionierarbeit für die nachfolgenden MassentouristInnen. Ihre Sonderausrüstungen aus ursprünglich alternativen Reisseläden sind die neuen Statussymbole eines Heers von RentnerInnen, denen gewiesene Reiseleiter für einen zweiwöchigen Trip ins «noch un-

berührte Paradies» das Geld aus den Sparkonten ziehen. Die moderne Tourismusindustrie, verhandelt mit Flugzeugherstellern und Werften, beutet unsere längst nicht mehr stillbaren Hunger nach unverfälschter Natur aus und bedroht die noch davon übriggebliebenen Reste bald mehr als alle anderen menschlichen Tätigkeiten. So sagen wir nach dem immer selben dummen Prinzip am Ast, auf dem wir sitzen. In Alaskas Glacier-Bay versucht man der Invasion der Ozeanriesen durch Einschränkungen beizukommen. Die Kreuzfahrern haben die Grauwale, deretwegen sie in die Bucht einfahren, weitgehend vertrieben.

Der Antarktisvertrag, der 1959 von den Anrainerstaaten und weiteren rund zwanzig Ländern unterzeichnet wurde, war und ist in umweltpolitischer Hinsicht eine echte Pionierleistung der beteiligten Staaten und vor allem ihrer WissenschaftlerInnen. Ihnen gelang das Unglaubliche, nämlich die PolitikerInnen davon zu überzeugen, dass sich die Antarktis weder als Basis von Waffensystemen noch zur Rohstoffgewinnung eignet. Der Kalte Krieg wurde zunächst in der Antarktis beendet. WissenschaftlerInnen waren die ersten, welche die Bedeutung des Kontinents als «wissenschaftliche Rohstoffquelle» erkannten, die man schützen muss. Das Studium der Antarktis ist unterdessen untrennbar mit den wichtigsten Erkenntnissen der Umweltwissenschaften verknüpft. Nicht nur die Entdeckung des Ozonlochs, sondern die globalen Klimamodelle ganz allgemein basieren wesentlich auf Erkenntnissen, die in der sauberen, über Millionen von Jahren unberührten Antarktis gewonnen wurden. Zwar verfallen auch die Wissenschaftsmanger immer wieder dem Grössenwahn konkurrierender Staaten. Man denke nur an die im Meer ersoffene Pisto für Grossraumflugzeuge der Franzosen in Dumont-d'Urville. WissenschaftlerInnen sind aber auf Grund ihrer gesellschaftlichen Leistungen dennoch am ehesten legitimiert, vor den Folgen auch eines sanften Tourismus zu warnen. Ob es ihnen allerdings auch diesmal gelingen wird, die PolitikerInnen von der Notwendigkeit eines Verbots oder einer restriktiven Kontingentspolitik für Kreuzfahrern zu überzeugen, ist ungewiss. Tourismuspolitik ist Wirtschaftspolitik: von der Schiffsbau- und Flugzeugindustrie hängen Hunderttausende von Arbeitsplätzen ab.

In einer Zeit, da die Wölfe den Schafen wieder das Recht auf Fressen predigen, ist es schwer begreiflich zu machen, warum auf Fun in der Antarktis verzichtet werden sollte. Es ist ja schon in unseren Bergen schwierig genug, beim Snöben oder Gleitschirmfliegen ein bisschen ans

Interdessen geht es, wie es geht: die Pöhlige wurden von einer amerikanischen Gesellschaft wieder aufgenommen. Und die Schiffe vermehren sich wie die Hasen: auf unserer Rückkehr von der australischen Station Casey traute unser Kapitän seinen Augen nicht, als am Horizont ein mehrstöckig-uniformiges Gebäude auftauchte, das sich schliesslich als Grossseisbrecher «Kapitan Khebnikov» entpuppte. Diese militärische Erbschaft der Sowjetunion wurde in Bremerhaven zum Luxusliner umgebaut und schiebt nun mit 25 000 PS rund sechzig betuchte TouristInnen durch die Polarmeere. Ein Bericht des «Weserkuriers» resümiert sätterlich, dass diese Fahrten sehr un-wirtschaftlich und nur dank der Rubel-schwäche und des ohnehin auf der Kippe stehenden Wirtschaftssystems im Osten überhaupt finanzierbar seien.

Ganz professionell hingegen gibt sich die Vermarktung der westlichen «MS Bremen» durch dasselbe Blatt. Es preist den «Jahrtausendwechsel im ewigen Eis» schon jetzt mit folgenden Worten an: «Diese Reise ist ihr Geld in der wahrsten Bedeutung des Wortes wert. Sie ist nicht 'teuer' im Sinne von exklusiv-elitär, aber sie hat natürlich ihren Preis. Wir möchten erreichen, dass sich möglichst viele unserer interessierten LeserInnen und Leser das Weihnacht- und Neujahrstfest 1999/2000 an Bord von «MS Bremen» leisten können. Dehalb haben wir zusammen mit der Bremer Landesbank ein ganz besonderes Anspannmodell auf Spar-basis mit attraktiver Verzinsung entwickelt, wobei Sie die monatlichen Raten individuell bestimmen können.»

Da kommt mir das trübe Sprichwort der Amerikaner in den Sinn: «Safety first! Otherwise the Antarctic will bite you in your ass.» Sparen Sie für den gefährlichen Moment der Jahrtausendwende besser für eine Fahrkarte auf den Mond. Das ist sicheres.

Impressum
WoZ, Tourismus-Spezial,
21. Februar 1997

Verlag und HerausgeberIn:
Genossenschaft infoLink, Postfach,
8031 Zürich, e-mail: wo@woz.links.ch

Redaktion, Bild, Gestaltung: Yvonne Lenzlinger,
Andreas Simmen, Meret Wandler, Thomas
Zobrist. Inserate: Karin Hoffstein

Druck: ropress, Zürich