Einführung

Der Mensch trachtet seit jeher danach neue Welten zu erobern. In keinem Bereich der Zivilisation zeigt sich dieser nach aussen gerichtete Drang deutlicher als im Reiche des Verkehrs. Von dem Einspannen tierischer Kraft und Leistung ist er weitergeschritten zum Einsatz moderner mechanischer Methoden. Diese wurden über Land, zu Wasser, im Luftraum und, in den letzten Jahren, auch für die Erforschung des Weltalls genutzt.

Alle Seiten dieser Geschichte sind umfassend dokumentiert worden, aber einem viel näherliegenden Problem, das erst vor kurzem durch das Zusammenspiel von Mensch und Maschine gemeistert werden konnte, wurde wenig Aufmerksamkeit gewidmet: ich meine die Verkehrsverbindungen in jenen Teilen der Erde, wo Schnee und Eis den Bau von herkömmlichen Strassen und Eisenbahnen verunmöglichen. Seit grauer Vorzeit sind die Bewohner der kalten Breiten besonderen Schwierigkeiten begegnet. Ren- und Hundegespanne vor den Schlitten übernahmen die Rolle von Pferd und Ochse sowie des Wagens. Mit dem Aufkommen des mechanisierten Verkehrs stellte sich den Eisenbahn-Pionieren die Aufgabe, den Bahnkörper auch in Gebieten wie Mittelsibirien anzulegen, wo die Wintertemperaturen bis auf minus 40 Grad Celsius fallen können.

Die letzten Jahre des 19. Jahrhunderts brachten uns den Verbrennungsmotor. Obgleich es eine Weile dauern sollte, ehe dieser neuartige Antrieb auch nur unter normalen Bedingungen zuverlässig arbeitete, versuchten bereits 1912 Forscher wie Shackleton, Charcot und Scott ihn für den Einsatz im Polargebiet zu nutzen. Die beiden Letztgenannten verwendeten tatsächlich Motorschlitten.

Diese Pioniere wurden mit mannigfaltigen Problemen konfrontiert: wie z.B. war die Bodenhaftung auf glitschigen Flächen zu meistern und wie begegnete man den Auswirkungen von Temperaturen unter dem Gefrierpunkt auf die Kühlsysteme? Lufkühlung war nur ein Teil der Antwort. Als nächster Schritt folgten die im Krieg geschaffenen Halb- und Vollraupen-Vehikel. Bemerkenswert der Citroën-Kégresse, die Schöpfung eines ehemaligen Garagenchefs am Zarenhof in Petersburg. Von da an kamen als logischer Fortschritt die modernen Schnee-Katzen, wie sie 1957 durch Sir Vivian Fuchs in der Antarktis Verwendung fanden.

Um 1970 hatte eine ganze Armee von leichten Fahrzeugen Schlittenhund, Ren und Pferd in den kalten Regionen abgelöst.

Schon lange gab es Flugzeuge, die wahlweise mit Rädern, Schwimmern oder Skikufen versehen werden konnten. Neben den Flugzeugen mit Skiern und den Halbraupen-Vehikeln entwickelte sich eine Fahrzeug-Generation mit Skiern und Raupenantrieb — die Schneemobile. Im Norden Kanadas dienten diese als Volkswagen der langen Winter, wie anderorts die Autos von Ford und Chevrolet, wurden sie doch als Taxis, Schulbusse, Postlieferwagen und sogar als Mietfahrzeuge eingesetzt.

Von allgemeiner Bedeutung war natürlich, die Strassen wenn immer möglich offen zu halten. Noch 1929 mussten viele kanadische Automobilisten im Winter ihre Wagen stillegen. Schneeketten wurden schon 1904 verwendet, aber mit der Ausbreitung des Automobilverkehrs kamen Schneepneus und chemische Frostschutzmittel auf. Die Schneeräumung der Strassen wurde immer spezialisierter mit Schneepflügen, Schneeschleudern und mechanischen Rollsplittstreuern, die den früher so bekannten Strassenarbeiter mit seiner Schaufel, der im eisigen Zugwind hinten auf der Lastwagenbrücke thronte, ersetzten.

Hier liegt nun endlich ein Versuch vor, die Geschichte des Verkehrs auf Schnee und Eis in der Art darzustellen, wie dies schon oft für den Wintersport und die Polarforschung getan worden ist. Berichtet wird über jeden Aspekt, vom zivilen Verkehr und Transport, vom Krieg bis zu Bergungsarbeiten in den kalten Breiten, wo Flugzeuge und Helikopter eingesetzt werden, wenn Landfahrzeuge versagen.

Es ist eine mich persönlich interessierende Geschichte, war doch mein Vater eng verbunden mit dem ersten ernsthaften Polar-Motorfahrzeug, das 1907 von Arrol-Johnston in Schottland für Ernest Shackleton gebaut wurde. Diesem war nur ein Teilerfolg beschieden, aber bereits damals dachte die Industrie an Schneeschmelzer im Auspuffsystem, nicht gefrierende Schmiermittel (die zu funktionieren schienen) und Holzreifen (die dies nicht taten).

Es ist bezeichnend, dass dieses Buch von einem Mann mit sehr breitem Interesse geschrieben wurde. Walter Lorch züchtet nicht nur Pferde; er kann oft am Lenkrad eines Ford T-Modells mit Messingkühler gesehen werden. Dies ist vielleicht das vielseitigste Automobil aller Zeiten und eines, das im hohen Norden, oft mit Kufen oder Raupen ausgerüstet, angetroffen wurde. Ich wünsche dem Buch viel Erfolg.

Januar 1976 Lord Montagu of Beaulieu