

Alfred Lansing

635 Tage im Eis

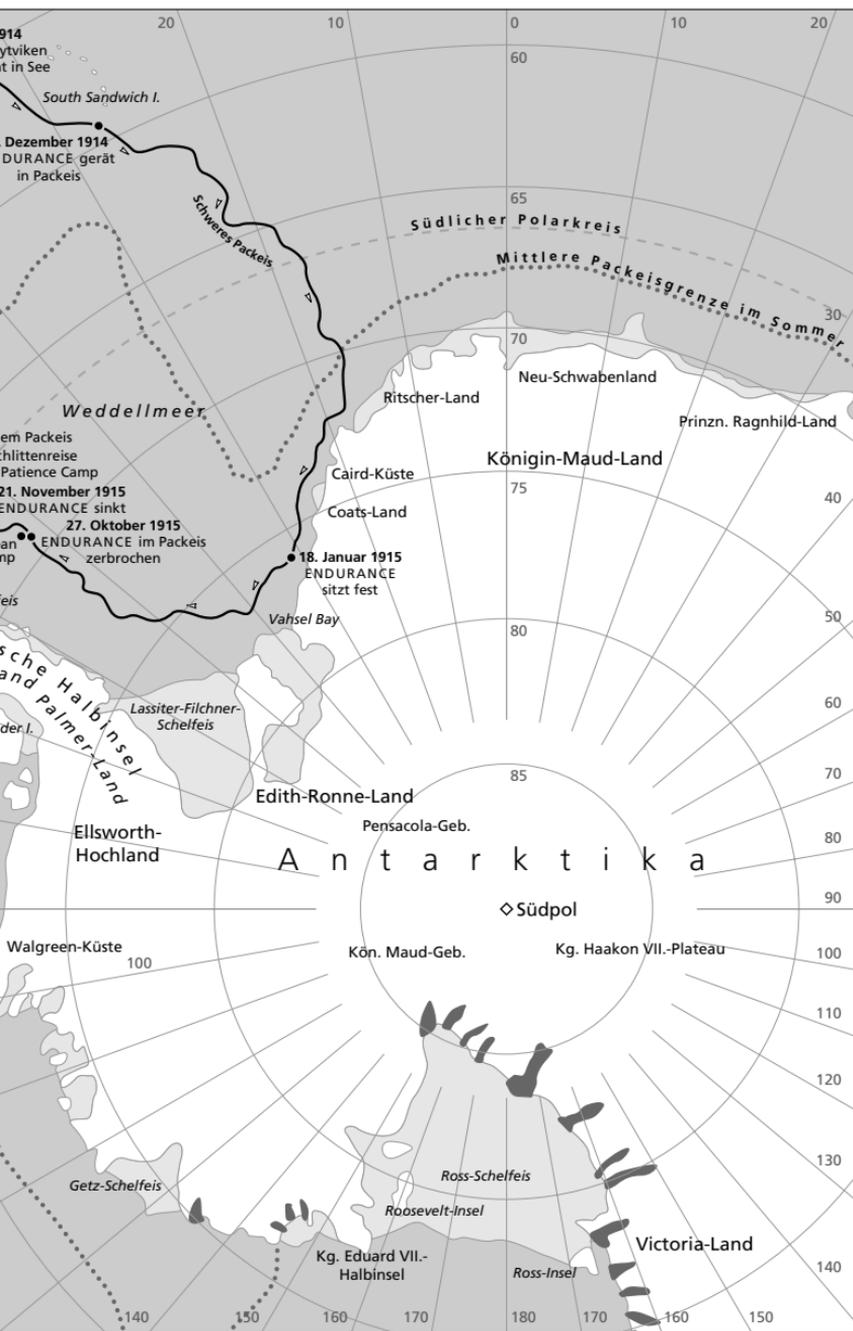
Die Shackleton-Expedition

Aus dem Amerikanischen
von Franca Fritz, Heinrich Koop
und Kristian Lutze

GOLDMANN VERLAG

*In Würdigung dessen,
was Menschen das Unmögliche
vollbringen läßt*





Mitglieder der Imperial Trans-Antarctic Expedition

Sir Ernest Shackleton	Leiter
Frank Wild	Stellvertreter
Frank Worsley	Kapitän
Lionel Greenstreet	Erster Offizier
Hubert T. Hudson	Navigationsoffizier
Thomas Crean	Zweiter Offizier
Alfred Cheetham	Dritter Offizier
Louis Rickenson	Erster Maschinist
A. J. Kerr	Zweiter Maschinist
Dr. Alexander H. Macklin	Schiffsarzt
Dr. James A. McIlroy	Schiffsarzt
James M. Wordie	Geologe
Leonard D.A. Hussey	Meteorologe
Reginald W. James	Physiker
Robert S. Clark	Biologe
James Francis (Frank) Hurley	Offizieller Photograph
George E. Marston	Offizieller Künstler
Thomas H. Orde-Lees	Ingenieur (später Proviantmeister)
Harry McNeish	Schiffszimmermann
Charles J. Green	Koch
Walter How	Vollmatrose
William Bakewell	Vollmatrose
Timothy McCarthy	Vollmatrose
Thomas McLeod	Vollmatrose
John Vincent	Vollmatrose
Ernest Holness	Heizer
William Stevenson	Heizer
Perce Blackboro	Blinder Passagier (später Steward)

Vorwort

Die folgende Geschichte ist wahr.

Ich habe peinlichst versucht, die Ereignisse genauso darzustellen, wie sie sich abgespielt haben, und die Reaktionen der Männer, die sie durchlebt haben, so präzise wie möglich festzuhalten.

Zu diesem Zweck ist mir eine Fülle von Material großzügig zugänglich gemacht worden, vor allem die sorgfältigst angelegten Tagebücher von praktisch jedem Mitglied der Expedition, das ein solches geführt hat. In Anbetracht der Umstände, unter denen diese Tagebücher geführt wurden, sind sie erstaunlich gründlich. Sie enthalten weit mehr Informationen, als in diesem Buch verwendet werden konnten.

Diese Bordbücher sind eine seltsame Sammlung von Dokumenten, verschmiert vom Rauch des Tranöls, zerknittert, mit Wasser vollgesogen und wieder getrocknet. Einige wurden in Hauptbücher, wie sie Buchhalter benutzen, mit entsprechend großer Handschrift geschrieben, andere mit winzigen Lettern in kleine Kladden. In allen Fällen jedoch wurde die ursprüngliche Wortwahl, Orthographie und Zeichensetzung bewahrt.

Fast alle noch lebenden Mitglieder der Expedition haben mir nicht nur ihre Tagebücher zur Verfügung gestellt, sondern mir auch stunden-, manchmal sogar tagelang mit einer zuvorkommenden Hilfsbereitschaft Fragen beantwortet, für die meine hochachtungsvolle Dankbarkeit kaum eine angemessene Gegenleistung darstellt. Und mit gleich geduldiger Bereitwilligkeit sind diese Männer auch in unzähligen Briefen auf die vielfältigen Fragen eingegangen, die sich im Laufe der Arbeit an diesem Buch ergeben haben.

So haben die meisten Überlebenden dieses staunenerregenden Abenteuers sich zusammen mit mir mit großer Liebeshwürdigkeit und bemerkenswerter Objektivität darum bemüht,

auf den folgenden Seiten ein so wahrheitsgetreues Bild der Ereignisse nachzuzeichnen, wie wir es gemeinsam vermochten. Auf diese Zusammenarbeit bin ich sehr stolz.

Trotzdem tragen die Männer keinerlei Verantwortung für das Folgende. Wenn sich Ungenauigkeiten oder Fehlinterpretationen in die Geschichte eingeschlichen haben sollten, sind es meine eigenen, die in keiner Weise den Männern zuzuschreiben sind, die an dieser Expedition teilgenommen haben.

Die Namen derjenigen, die dieses Buch möglich gemacht haben, sind am Ende des Buches aufgeführt.

A. L.

I. TEIL

Kapitel 1

Der Befehl, das Schiff zu verlassen, erging um 17 Uhr. Doch die meisten der Männer hätten keinen Befehl gebraucht, weil jeder das Schiff längst verloren wußte und es an der Zeit war, die Rettungsversuche einzustellen. Niemand zeigte Furcht oder auch nur Besorgnis. Drei Tage lang hatten sie ununterbrochen gekämpft, und sie hatten verloren. Sie nahmen ihre Niederlage beinahe apathisch hin. Sie waren schlicht zu müde, um sich Sorgen zu machen.

Frank Wild, Shackletons Stellvertreter, kämpfte sich über das verbogene Deck zum Mannschaftsquartier vor, wo zwei Matrosen, Walter How und William Bakewell, in den unteren Kojen lagen. Beide waren nahe an der Erschöpfung, nachdem sie drei Tage lang an den Pumpen gestanden hatten; trotzdem war wegen der Geräusche, die das Schiff von sich gab, an Schlaf nicht zu denken.

Es wurde zermalmt. Nicht auf einen Schlag, sondern langsam, Stück für Stück. Die Kraft von zehn Millionen Tonnen Eis drückte gegen die Bordwände. Und es schrie im Todeskampf. Spant und Beplankung, die größtenteils mehr als einen Fuß dicken Balken – sie ächzten unter dem stetig zunehmenden mörderischen Druck. Und wo die Planken die Anspannung nicht mehr aushielten, brachen sie mit einem Knall wie von Artilleriefeuer. Die meisten Balken des Vorderdecks waren schon im Laufe des Tages geborsten, so daß das Deck nach oben geschoben wurde und sich je nach Zu- oder Abnahme des Drucks langsam auf und ab bewegte.

Wild steckte seinen Kopf in die Mannschaftskajüten und sagte leise: »Sie ist am Ende, Männer. Ich denke, es ist Zeit, von Bord zu gehen.« How und Bakewell erhoben sich aus ihren Kojen, nahmen zwei Kissenbezüge, in die sie ihre persönliche Ausrüstung gepackt hatten, und folgten Wild zurück an Deck.

Als nächstes stieg Wild in den winzigen Maschinenraum des Schiffes. Kerr, Zweiter Maschinist, stand am Fuß der Leiter, neben ihm Rickenson, der Erste Maschinist. Sie waren fast zweiundsiebzig Stunden unter Deck gewesen, um den Dampfdruck in den Kesseln zu halten, damit die Pumpen im Maschinenraum arbeiten konnten. Obwohl sie in dieser Zeit die Bewegung des Eises nicht wirklich hatten beobachten können, waren ihnen die Auswirkungen auf das Schiff nur allzu spürbar gegenwärtig. Auch wenn die Schiffsseiten fast überall zwei Fuß dick waren, bogen sie sich hier und da bis zu zwanzig Zentimetern nach innen. Gleichzeitig wurden die stählernen Bodenplanken kreischend zusammengepreßt, bis ihre Kanten gegeneinander stießen, nach oben gedrückt wurden und sich mit einem metallischen Knall übereinanderschoben.

Wild hielt sich nicht lange auf. »Befeuerung einstellen«, sagte er. »Sie ist am Ende.« Kerr wirkte erleichtert.

Wild wandte sich nach achtern zum Stevenrohr, wo McNeish, der alte Schiffszimmermann, und McLeod, ein Matrose, mit Deckenfetzen einen Kofferdamm kalfaterten, den McNeish am Vortag gebaut hatte, um das Eindringen des Wassers an der Stelle zu dämmen, wo Ruder und Achterstegen durch das Eis herausgerissen worden waren. Doch inzwischen stand das Wasser schon fast bis zu den Bodenplatten und floß schneller nach, als man es durch den Kofferdamm aufhalten oder abpumpen konnte. Jedesmal wenn der Druck einen Moment lang nachließ, hörte man das Geräusch von fließendem Wasser, das in den Frachtraum strömte.

Wild machte den beiden Männern ein Zeichen aufzugeben, bevor er über die Leiter aufs Hauptdeck stieg.

Clark, Hussey, James und Wordie hatten an den Pumpen gestanden, jedoch aus eigenem Entschluß aufgegeben, als sie die Nutzlosigkeit ihres Unterfangens erkannt hatten. Jetzt saßen

sie auf Vorratskisten oder auf dem Deck und lehnten sich an das Schanzkleid. In ihren Gesichtern spiegelten sich die unsagbaren Strapazen der vergangenen drei Tage an den Pumpen.

Weiter vorne hatten die Schlittenführer ein großes Stück Segeltuch an der Backbordreling befestigt und eine Art Rutsche auf das Eis neben dem Schiff gebaut. Sie holten die neunundvierzig Huskies aus ihrem Zwinger und ließen sie nacheinander hinunter in die Arme auf dem Eis wartender Männer gleiten. Normalerweise hätte jede derartige Aktivität die Hunde vor Aufregung verrückt werden lassen, doch auch sie schienen zu spüren, daß etwas sehr Außergewöhnliches vonstatten ging. Weder brach ein Kampf unter ihnen aus noch versuchte auch nur ein einziger Hund auszubrechen.

Vielleicht lag es an der Haltung der Männer. Sie arbeiteten mit besonnener Eile und wechselten kaum ein Wort miteinander. Sie zeigten jedoch auch keinerlei Anzeichen von Panik. Bis auf die Bewegung des Eises und die Geräusche aus dem Schiff war die Szenerie tatsächlich relativ ruhig. Es war zweiundzwanzig Grad unter Null, ein leichter Südwind wehte. Der dämmerige Himmel war klar.

Doch irgendwo weit entfernt im Süden wehte ein Sturm in ihre Richtung. Obwohl er ihre Position wahrscheinlich erst in frühestens drei Tagen erreichen würde, ließ sich sein Nahen an der Bewegung des Eises erkennen, das sich erstreckte, soweit das Auge blickte, und noch Hunderte von Meilen darüber hinaus. So gewaltig und dick war das Packeis, daß der entfernte Druck des Windes die Eisschollen bereits zusammendrückte, obwohl der Sturm sie noch lange nicht erreicht hatte.

Die gesamte Eisoberfläche war ein Chaos aus Bewegung. Sie sah wie ein riesiges Puzzle aus, dessen Teile sich in die Unendlichkeit erstreckten und von einer unsichtbaren, aber unwiderstehlichen Macht übereinandergeschoben und zermalmt wurden. Der Eindruck titanenhafter Kraft wurde durch die Bedachtsamkeit der Bewegungen noch verstärkt. Wo zwei dicke Schollen aneinanderstießen, schlugen und knirschten ihre Kanten für eine Weile gegeneinander. Wenn dann keine von beiden ein Zeichen des Nachgebens gab, hoben sie sich lang-

sam und oft auch zitternd, getrieben von der unnachgiebigen Kraft hinter ihnen. Manchmal verharrten sie unvermittelt, als die unsichtbare Kraft, die das Eis bewegte, rätselhafterweise das Interesse zu verlieren schien. Häufiger jedoch schoben sich die oft mehr als drei Meter dicken Schollen weiter nach oben und richteten sich auf, bis eine oder beide brachen, hinabstürzten und sich zu einem Druckgrat auftürmten.

Man hörte die Bewegung des Packeises – die Grundgeräusche, das Ächzen und Jammern der Schollen, begleitet von einem gelegentlichen dumpfen Aufprall, wenn ein schwerer Block in sich zusammenbrach. Doch darüber hinaus schien das Packeis über ein schier grenzenloses Repertoire an Geräuschen zu verfügen, von denen viele in nichts an Eismassen unter Druck erinnerten. Manchmal hörte man einen Lärm wie von einem riesigen Zug mit quietschenden Achsen, der unter großem Geklapper und Gepolter umherrangiert wurde. Gleichzeitig blies eine gigantische Schiffspfeife, begleitet von krähen den Hähnen, dem Dröhnen einer entfernten Brandung, dem leisen Brummen eines Motors in weiter Ferne und den klagenden Schreien einer alten Frau. In den seltenen Ruhephasen, wenn die Bewegung des Packeises für eine Weile nachließ, trieben gedämpfte Trommelwirbel durch die Luft.

In diesem Universum aus Eis waren die Bewegung und der Druck nirgendwo intensiver als bei den Schollen, die das Schiff attackierten. Auch hätte seine Position nicht ungünstiger sein können. Eine Scholle war fest gegen den Bug auf der Steuerbordseite geklemmt, eine weitere drückte weiter achtern gegen dieselbe Seite, eine dritte preßte von Backbord gegen den Rumpf, so daß das Eis drohte, den Rumpf mittschiffs zu zerbrechen. Mehrmals neigte sich das ganze Schiff nach Steuerbord.

Weiter vorn, wo sich die schlimmste Angriffswelle konzentrierte, wurde das Schiff vom Eis überschwemmt. Es schichtete sich höher und höher gegen den Bug, während der Rumpf jede neue Welle abwehrte, bis die Brocken sich über das Schanzkleid türmten, auf Deck krachten und das Schiff noch tiefer drückten, so daß es den gegen seine Flanken pressenden Schollen noch schutzloser ausgeliefert war.

Das Schiff reagierte auf jede neue Druckwelle anders. Manchmal zitterte es nur kurz wie ein Mensch, der von einer stechenden Schmerzattacke erfaßt wurde. Dann wieder würgte es in einer Reihe zuckender Stöße, begleitet von Schmerzenschreien, wobei die drei Masten heftig vor und zurück federnten, so daß die Takelage sich spannte wie die Saiten einer Harfe. Doch als am quälendsten empfanden die Männer die Momente, in denen das Schiff wie eine riesenhafte Kreatur würgend nach Luft zu ringen schien, während seine Flanken unter dem erstickenden Druck bebten.

Es bäumte sich auf wie ein gewaltiges Untier im Todeskampf, ein Anblick, der die Männer mehr als alle anderen Eindrücke aus jenen letzten Stunden entsetzte.

Bis 19 Uhr waren alle wesentlichen Ausrüstungsgegenstände auf das Eis herabgelassen worden, auf einer großen festen Scholle auf der Steuerbordseite hatte man ein Behelfslager errichtet. Die Rettungsboote waren schon am Vorabend abgelassen worden. Als sie über die Reling auf das Eis stiegen, empfanden die meisten Männer eine ungeheure Erleichterung, das dem Untergang geweihte Schiff zu verlassen, und wohl kaum einer unter ihnen wäre freiwillig an Bord zurückgekehrt.

Trotzdem wurden einige Unglückliche zurückbeordert, um diverse Gegenstände zu bergen. Einer von ihnen war Alexander Macklin, ein untersetzter junger Schiffsarzt, der auch Führer eines Hundeschlitten-Gespans war. Er hatte seine Hunde gerade unweit des Lagers angebunden, als er den Befehl erhielt, zusammen mit Wild an Bord zurückzukehren, um Holz aus dem vorderen Laderaum des Schiffes zu holen.

Die beiden Männer waren gerade aufgebrochen und hatten das Schiff fast erreicht, als sich beim Lager ein großes Geschrei erhob. Die Scholle, auf der die Zelte aufgeschlagen worden waren, brach. Wild und Macklin eilten zurück. Die Hunde wurden angespannt und Zelte, Vorräte, Schlitten und die komplette Ausrüstung eilig auf eine andere, knapp hundert Meter entfernte Scholle verlegt.

Als der Umzug erledigt war, schien das Schiff kurz vor dem endgültigen Untergang, so daß die beiden Männer sich beeil-

ten, an Bord zu kommen. Sie bahnten sich einen Weg zwischen den Eisblöcken, die sich auf dem Vordeck türmten, und öffneten eine Luke, die in die Vorpiek hinunterführte. Die Leiter war aus ihrer Verankerung gerissen worden und zur Seite gefallen, so daß sie sich in die Dunkelheit hinabhangeln mußten.

Der Lärm im Innern war unbeschreiblich. Das halbleere Schott verstärkte jeden brechenden Bolzen und jede berstende Planke wie ein riesiger Resonanzkasten. Die beiden Männer standen nur wenige Schritte von den Bordwänden entfernt und konnten hören, wie das Eis von außen dagegendrückte.

Sie warteten, bis sich ihre Augen an das Halbdunkel gewöhnt hatten. Was sie dann sahen, war schrecklich. Die aufrecht stehenden Stützen gaben nach, die Querbalken über ihnen drohten jeden Moment einzubrechen, als ob das Schiff in einen riesigen Schraubstock gespannt worden wäre, der langsam zuge dreht wurde, bis es dem Druck nicht mehr standhalten konnte.

Das Holz, das sie bergen sollten, war in den stockfinsternen Nischen der seitlichen Spantfächer im Schiffsbug verstaut, so daß sie durch ein querschiffs verlaufendes Schott kriechen mußten. Sie sahen, daß das Schott sich ausdehnte, als würde es augenblicklich platzen und das gesamte Vordeck zum Einsturz bringen.

Macklin zögerte einen Moment. Wild spürte seine Angst und rief ihm über den Lärm des Schiffes hinweg zu, daß er bleiben solle, wo er war. Dann stürzte er sich in die Öffnung und begann ein paar Minuten später Macklin die Bretter anzureichen.

Die beiden Männer arbeiteten in fieberhafter Eile, doch ihr Tun schien kein Ende zu nehmen. Macklin war sich sicher, daß sie das letzte Brett nie rechtzeitig von Bord befördern würden. Doch schließlich tauchte Wilds Kopf wieder in der Öffnung auf. Sie hievten das Holz an Deck, wo sie lange wortlos stehen blieben und das kostbare Gefühl der Sicherheit genossen. Später vertraute Macklin seinem Tagebuch an: »Ich glaube nicht, daß ich je in meinem Leben ein derartig widerwärtiges Gefühl der Angst erlebt habe wie im Laderaum dieses berstenden Schiffes.«

Eine Stunde nachdem der letzte Mann von Bord war, durchbrach das Eis die Bordwände. Zuerst wurden sie von scharfen

Speerspitzen durchbohrt, die klaffende Wunden rissen, durch die ganze Eisblöcke und Schollenstücke eindringen. Vom Mittschiff an vorwärts wurde alles von den Eismassen begraben. Die gesamte Steuerbordseite des Deckhauses war mit solcher Wucht eingedrückt worden, daß einige leere, auf Deck gelagerte Benzintonnen durch die Wand des Deckhauses bis halb auf die andere Seite des Schiffes geschoben worden waren und das große gerahmte Bild, das an der Wand gehangen hatte, vor sich her getragen hatten, wobei das Glas aus irgendeinem Grund heil geblieben war.

Nachdem das Lager eingerichtet war, kehrten einige Männer zurück, um das Wrack zu betrachten, das ihr Schiff gewesen war. Doch es waren nicht viele. Die meisten drängten sich in ihren Zelten, durchgefroren, müde und fürs erste gleichgültig, was ihr weiteres Schicksal anging.

Doch es gab einen Mann, der das allgemeine Gefühl der Erleichterung darüber, das Schiff verlassen zu haben, nicht teilte – zumindest im tieferen Sinne nicht. Er war ein stämmiger Mann mit einem breiten Gesicht und einer kräftigen Nase, der mit einem leichten irischen Akzent sprach. Bei der Räumung des Schiffes hatte er sich mehr oder weniger abseits gehalten, während Ausrüstung, Hunde und Mannschaft von Bord geschafft worden waren.

Sein Name war Sir Ernest Shackleton, und die siebenundzwanzig Männer, die unter seinen Augen so ruhmlos ihr angeschlagenes Schiff verlassen hatten, waren die Mitglieder seiner Imperial Trans-Antarctic Expedition.

Es war der 27. Oktober 1915. Der Name des Schiffes lautete *Endurance*. Ihre Position betrug 69° 5' Süd, 51° 30' West – tief im eisigen Ödland des tückischen Weddellmeeres in der Antarktis, ziemlich genau auf halber Strecke zwischen dem Südpol und dem nächsten bekannten Außenposten der Zivilisation, gut 1200 Meilen entfernt.

Nur wenige Menschen haben je eine Verantwortung getragen wie Shackleton in jenem Augenblick. Und auch wenn er sich zweifelsohne bewußt war, daß ihre Situation verzweifelt war, so kann er doch unmöglich die ihnen noch auferlegten physi-

schen und emotionalen Strapazen und Torturen vorhergesehen haben.

Sie waren praktisch allein in den gefrorenen Meeren der Antarktis. Vor fast einem Jahr hatten sie zum letzten Mal mit der Zivilisation Kontakt gehabt. Niemand in der Außenwelt wußte, daß sie in Schwierigkeiten steckten, geschweige denn, wo sie waren. Sie hatten keine Funkgeräte, mit denen sie mögliche Retter herbeirufen konnten, und es ist zweifelhaft, ob irgendwelche Rettungsmannschaften zu ihnen vorgedrungen wären, wenn sie ein SOS hätten senden können. Im Jahr 1915 gab es keine Helikopter, Amphibienfahrzeuge, Motorschlitten oder für einen derartigen Einsatz geeignete Flugzeuge.

Ihre Notlage war also von unverhüllter, erschreckender Simplität. Wenn sie überleben wollten, mußten sie es aus eigener Kraft schaffen.

Shackleton schätzte, daß das Schelfeis vor dem Palmer-Land – dem nächsten bekannten Landfall – etwa 182 Meilen west-südwestlich lag. Das 210 Meilen entfernte Festland wurde jedoch weder von Menschen noch von Tieren bewohnt und bot keinerlei Aussicht auf Beistand oder Rettung.

Der nächste bekannte Ort, wo sie möglicherweise zumindest Nahrung und Schutz finden konnten, war die winzige Paulet-Insel. Sie hatte einen Durchmesser von weniger als eineinhalb Meilen und lag 346 Meilen nordwestlich jenseits des schwankenden Packeises. Dort hatte 1903, vor zwölf Jahren, die Mannschaft eines schwedischen Schiffes den Winter verbracht, nachdem ihr Schiff, die *Antarctic*, vom Eis des Weddellmeeres zermalmt worden war. Das Schiff, das die Männer schließlich gerettet hatte, hatte für mögliche spätere Schiffbrüchige einen Teil seiner Vorräte auf der Paulet-Insel deponiert. Es war eine Ironie des Schicksals, daß es Shackleton persönlich gewesen war, der damals mit dem Kauf jener Vorräte beauftragt worden war, die er jetzt, ein Dutzend Jahre später, selbst brauchen sollte.

Kapitel 2

Shackletons Befehl, das Schiff zu verlassen, war einerseits das Signal zu einem der größten antarktischen Abenteuer überhaupt, andererseits besiegelte er das Schicksal einer der ehrgeizigsten Expeditionen in die Südpolarregion.

Das Ziel der Imperial Trans-Antarctic Expedition war, wie der Name besagt, die Überlanddurchquerung des antarktischen Kontinents, und zwar von Westen nach Osten.

Die Tatsache, daß die Durchquerung nach Shackletons Scheitern volle dreiundvierzig Jahre lang unversucht blieb, beweist die Kühnheit des Unterfangens. Erst 1957/58 brachte Dr. Vivian E. Fuchs die Commonwealth-Trans-Antarctic-Expedition, eine unabhängige Unternehmung anlässlich des Internationalen Geophysikalischen Jahres, auf den Weg. Und obwohl seine Mannschaft mit geheizten Kettenfahrzeugen und Funkgeräten mit großer Reichweite ausgestattet war und von Aufklärungsflugzeugen und Schlittenhunden-Gespannen begleitet wurde, riet man Fuchs dringend aufzugeben. Erst nach einer qualvollen Reise von fast vier Monaten gelang ihm die Vollendung dessen, wozu Shackleton 1915 aufgebrochen war.

Es war Shackletons dritte Expedition in die Antarktis. Erstmals war er 1901 als Mitglied der National Arctic Expedition im Südpolargebiet unter Führung des berühmten englischen Polarforschers Robert F. Scott unterwegs, die bis $82^{\circ} 15'$ südlicher Breite vordrang, 745 Meilen vom Südpol entfernt – der bis dahin weiteste Vorstoß auf dem Kontinent.

1907 führte Shackleton dann selbst die erste Expedition an, deren erklärtes Ziel der Südpol war. Mit drei Begleitern hatte er sich bis auf siebenundneunzig Meilen an sein Ziel herangekämpft, als die knappen Nahrungsmittelvorräte ihn zwangen, aufzugeben und umzukehren. Die Rückreise war ein verzweifertes Rennen gegen den Tod, doch die Truppe schaffte es schließ-

lich, und Shackleton kehrte als Held des Empire nach England zurück. Er wurde gefeiert, wohin er auch kam, vom König geadelt und von jedem größeren Land der Erde ausgezeichnet.

Er schrieb ein Buch und ging auf eine Vortragsreise, die ihn in alle Regionen der britischen Inseln, die Vereinigten Staaten, nach Kanada und durch weite Teile Europas führte. Doch noch vor ihrem Ende war er in Gedanken wieder in die Antarktis zurückgekehrt.

Er war siebenundneunzig Meilen vom Pol entfernt gewesen und wußte besser als jeder andere, daß es nur eine Frage der Zeit war, bis einmal eine Expedition das Ziel erreichen würde, das ihm versagt geblieben war. Schon im März 1911 schrieb er von seiner Lesereise aus Berlin an seine Frau: »Ich habe das Gefühl, daß eine weitere Expedition nicht viel bedeutet, es sei denn, sie durchquerte den Kontinent.«

In der Zwischenzeit hatte eine amerikanische Expedition unter Robert E. Peary 1909 den Nordpol erreicht. Dann lieferte sich Scott auf seiner zweiten Expedition im Winter 1911/12 mit dem Norweger Roald Amundsen ein Rennen zum Südpol – und wurde um etwas mehr als einen Monat geschlagen. Es war eine enttäuschende Niederlage, die für sich genommen vielleicht als kleineres Unglück betrachtet worden wäre, wenn Scott und seine drei Begleiter auf dem Rückweg zu ihrem Lager, geschwächt von Skorbut, nicht den Tod gefunden hätten.

Als die Nachricht von Scotts Leistung und den tragischen Umständen seines Todes England erreichte, trauerte die ganze Nation. Das Gefühl des Verlustes wurde verstärkt durch die Tatsache, daß die Briten, deren Verzeichnis von Erforschungsleistungen unter den Nationen der Erde wohl unerreicht war, von Norwegen auf einen demütigenden zweiten Platz verwiesen worden waren.

Derweil hatten Shackletons Pläne für eine eigene transantarktische Expedition rasch konkrete Formen angenommen. In einer frühen Broschüre, mit der Sponsoren geworben werden sollten, betonte er vor allem die Frage des Prestiges, die er zum wichtigsten Argument für eine derartige Unternehmung machte. Er schrieb:

»Rein gefühlsmäßig ist es die größte noch zu unternehmende Polarfahrt, bedeutender als die Reise zum Pol und zurück. Meiner Ansicht nach ist es die Aufgabe der britischen Nation, dieses Ziel zu erreichen, denn wir sind nicht nur bei der Eroberung des Nordpols, sondern auch bei der Erstbezwingung des Südpols geschlagen worden. Die größte und spektakulärste Reise ist aber noch zu unternehmen – die Durchquerung des Kontinents.«

Shackletons Plan sah vor, mit einem Schiff ins Weddellmeer zu segeln und unweit der Vahsel Bay bei etwa 78° Süd, 36° West sechs Männer mit Schlitten und siebzig Hunden an Land abzusetzen. Mehr oder weniger gleichzeitig sollte ein zweites Schiff den McMurdo-Sund im Rossmeer anlaufen, der auf der anderen Seite des Kontinents ziemlich genau gegenüber der Basis im Weddellmeer lag. Die Mannschaft im Rossmeer sollte von ihrem Ausgangspunkt bis fast an den Pol eine Reihe von Proviantlagern anlegen, während die erste Mannschaft vom Weddellmeer aus unter Benutzung ihrer eigenen Vorräte mit Schlitten Kurs auf den Pol nahm. Vom Pol aus sollten sie bis an den Rand des gewaltigen Beardmore-Gletschers vordringen, wo sie ihren Proviant in dem südlichsten von der Rossmeermannschaft angelegten Lager auffüllen sollten. Die weiteren Depots sollten dann die Versorgung bis zur Ankunft in dem Lager am McMurdo-Sund sichern.

So zumindest sah der Plan auf dem Papier aus, und er war typisch für Shackleton – durchdacht, kühn und elegant. Er hatte nicht die geringsten Zweifel, daß die Expedition ihr Ziel erreichen würde.

In einigen Kreisen wurde die gesamte Unternehmung als »zu verwegen« kritisiert, was sie vielleicht auch war. Doch wäre sie nicht verwegen gewesen, wäre sie nicht nach Shackletons Geschmack gewesen. Er war schließlich vor allem ein Forschungsreisender der klassischen Sorte – absolut selbstsicher, romantisch und auch ein klein wenig vollmundig.

Er war vierzig Jahre alt, von mittlerer Größe mit einem dicken Hals und breiten, schweren, leicht herabhängenden Schultern und dunkelbraunem, in der Mitte gescheiteltem Haar.

Er hatte einen breiten, sinnlichen und ausdrucksvollen Mund, der sich ebensogut zu einem herzlichen Lachen öffnen wie zu einem dünnen Strich zusammenpressen konnte. Sein Kiefer war wie aus Eisen. Seine graublauen Augen konnten ähnlich seinem Mund schalkhaft aufblitzen oder sich zu einem stählernen, einschüchternden Blick verfinstern. Er hatte ein attraktives Gesicht, auch wenn er häufig eine grübelnde Mine aufsetzte – als ob er mit den Gedanken woanders wäre –, was ihn bisweilen recht düster aussehen ließ. Er hatte kleine Hände, aber einen festen und selbstbewußten Griff. Er sprach leise und ein wenig langsam in einem unbestimmbaren Bariton mit nur vagem Anklang an den Akzent seines Geburtsorts im irischen County Kildare.

Aber ob seine Mine fröhlich und heiter oder von Zorn verdüstert war, seine alles beherrschende Eigenschaft war seine Entschlossenheit und Zielstrebigkeit.

Zyniker mögen mit einigem Recht behaupten, daß Shackletons eigentliches Ziel schlicht die Mehrung des Ruhms von Ernest Shackleton war – und die finanzielle Belohnung, die dem Leiter einer Expedition dieses Ausmaßes zufallen würde. Zweifelsohne nahmen diese Motive in Shackletons Denken großen Raum ein. Er war sich der Bedeutung einer gesellschaftlichen Stellung und der wichtigen Rolle, die das Geld dabei spielte, nur allzu bewußt. Es war der dauerhafte (und unrealistische) Traum seines Lebens – zumindest oberflächlich –, einen Status ökonomischen Wohlstands zu erreichen, der ihn lebenslang absichern würde. Er sah sich selbst gern als einen Gentleman vom Lande, der die alltägliche Arbeitswelt hinter sich gelassen hatte und über die Zeit und den Reichtum verfügte, zu tun, was ihm beliebte.

Shackleton stammte aus einer bürgerlichen Familie, sein Vater war ein mittelmäßig erfolgreicher Arzt. Im Alter von sechzehn Jahren schloß er sich der britischen Handelsmarine an und stieg in der Hierarchie stetig auf, obwohl dieser stufenweise langsame Aufstieg seinem extravaganten Charakter zunehmend gegen den Strich ging.

Doch dann sollten zwei wichtige Ereignisse sein Leben nach-

haltig verändern: die Expedition mit Scott im Jahr 1901 und seine Heirat mit der Tochter eines wohlhabenden Anwalts. Ersteres machte ihn mit der Antarktis bekannt, die seine Einbildungskraft fortan nicht mehr loslassen sollte. Zweiteres vergrößerte sein Verlangen nach Wohlstand. Er fühlte sich verpflichtet, seiner Frau ein Leben zu ermöglichen, wie sie es gewohnt war. Für Shackleton wurden die Antarktis und finanzielle Sicherheit fast zum Synonym. Er spürte, daß ein Erfolg dort – ein phantastisch wagemutiger Streich, eine kühne Tat, die die Phantasie der Welt fesseln würde – ihm das Tor zum Ruhm und damit auch zum Reichtum öffnen würde.

Auch zwischen seinen Expeditionen brütete er ständig über den finanziellen Geniestreich, der ihm unabhängigen Wohlstand sichern sollte. Es wäre unmöglich, hier alle Ideen aufzulisten, mit denen er endgültig reich werden wollte, doch es waren Pläne unter anderem für die Produktion von Zigarren, eine Taxiflotte, Bergbau in Bulgarien, eine Walfangfabrik und sogar Grabungen nach einem Schatz. Die meisten seiner Projekte blieben unverwirklicht, und diejenigen, die doch in die Tat umgesetzt wurden, erwiesen sich meist als erfolglos.

Shackletons mangelnde Bereitschaft, sich den Erfordernissen des Alltags zu stellen, sowie seine unstillbare Begeisterung für unrealistische Unternehmungen nährten Vorwürfe, er wäre im Grunde unreif und verantwortungslos. Und das war er möglicherweise auch – gemessen an Allerweltsmaßstäben. Doch die großen Führer von historischem Rang – die Napoleons, Nelsons und Alexanders dieser Welt – haben selten irgendeiner gewöhnlichen Norm entsprochen, und vielleicht ist es ungerecht, sie nach konventionellen Kriterien zu beurteilen. Denn es gibt kaum einen Zweifel, daß Shackleton auf seine Weise eine außergewöhnliche Führungspersönlichkeit war.

Und die Antarktis bedeutete ihm durchaus mehr als ein weiterer kurzer Weg zu finanziellem Wohlstand. Er brauchte die Antarktis auf eine sehr konkrete Weise – etwas so Gewaltiges und Herausforderndes, daß es einen Prüfstein für sein enormes Ego und seine unstillbare Energie bot. In Alltagssituationen fand Shackletons enorme Fähigkeit zu Kühnheit und Wagemut kaum



Alfred Lansing

635 Tage im Eis

Die Shackleton-Expedition

Taschenbuch, Broschur, 320 Seiten, 12,5 x 18,3 cm

ISBN: 978-3-442-15042-7

Goldmann

Erscheinungstermin: September 2000

Am Anfang steht der Plan von der erstmaligen Durchquerung des weißen Kontinents. Doch das gewaltige Naturwunder Antarktis wird im Jahr 1915 für die Crew der 'Endurance' zur Hölle aus Eis. Beharrlich verfolgt Expeditionsleiter Sir Ernest Shackleton bald nur noch ein Ziel: 28 Männer lebend wieder in die Zivilisation zurückzubringen. Die faszinierende Geschichte einer Irrfahrt ans Ende der Welt. "Gebt mir Scott als wissenschaftlichen Expeditionsleiter ..., gebt mir Amundsen für eine störungsfreie und effiziente Polar-Expedition, aber wenn sich das Schicksal gegen euch verschworen zu haben scheint, dann fällt auf die Knie und betet um Shackleton."