

ALFRED LANSING
635 Tage im Eis



GOLDMANN

Buch

Angetrieben von der Lust am Abenteuer und dem Gedanken an Ruhm, bricht Sir Ernest Shackleton im Sommer 1914 von Großbritannien auf, um als erster die Antarktis zu durchqueren. Doch früher als erwartet, noch bevor der ehrgeizige Plan in Angriff genommen werden kann, gerät die »Endurance« auf ihrem Kurs gen Süden ins Packeis. Das Expeditionsschiff wird vom Mahlstrom der tonnenschweren Eismassen zerquetscht und sinkt. Die Mannschaft rettet sich mit drei kleinen Beibooten und einem Teil der Ausrüstung auf eine Eisscholle. Zwischen den Schiffbrüchigen und dem Meer liegt nicht mehr als eine meterdicke Eisschicht. Monatelang treiben die 28 Männer auf dem zusehends schrumpfenden Eisfloß durch das von Stürmen gepeitschte Polarmeer. Das Land, das sie nach zähem Kampf gegen Kälte, Hunger und Hoffnungslosigkeit schließlich erreichen, ist eine Insel fernab jeglicher Zivilisation. Shackleton weiß, ohne fremde Hilfe haben sie keine Überlebenschance. Gemeinsam mit fünf Mitgliedern der Crew unternimmt er daher eine waghalsige Fahrt im offenen Boot zu einer mehr als 1200 Kilometer entfernt liegenden Walfangstation. In einem atemberaubenden Wettlauf mit der Zeit gelingt ihm dank unvergleichlicher Ausdauer und Beharrlichkeit eine der spektakulärsten Rettungsaktionen der frühen Polarforschung.

Autor

Alfred Lansing (gest. 1975) startete nach seinem Dienst bei der US-Marine Ende der fünfziger Jahre seine Karriere als Journalist. Seine mitreißend lebendige Schilderung der dramatischen Ereignisse von 1914–1916 basiert auf Tagebuchaufzeichnungen, Briefen, Zeitungsberichten und Interviews mit Überlebenden der »Endurance«-Crew.

Alfred Lansing

635 Tage
im Eis

Die Shackleton-Expedition

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

GOLDMANN

Die Originalausgabe erschien 1986
unter dem Titel »Endurance – Shackleton’s Incredible Voyage«
bei Carroll & Graf Publishers, New York.

Sämtliche Fotos einschließlich der Coverabbildung
wurden mit freundlicher Genehmigung
der Royal Geographical Society Picture Library in London
reproduziert.

Der Verlag behält sich die Verwertung der urheberrechtlich
geschützten Inhalte dieses Werkes für Zwecke des Text- und
Data-Minings nach § 44b UrhG ausdrücklich vor.
Jegliche unbefugte Nutzung ist hiermit ausgeschlossen.



Penguin Random House Verlagsgruppe FSC® N001967

20. Auflage

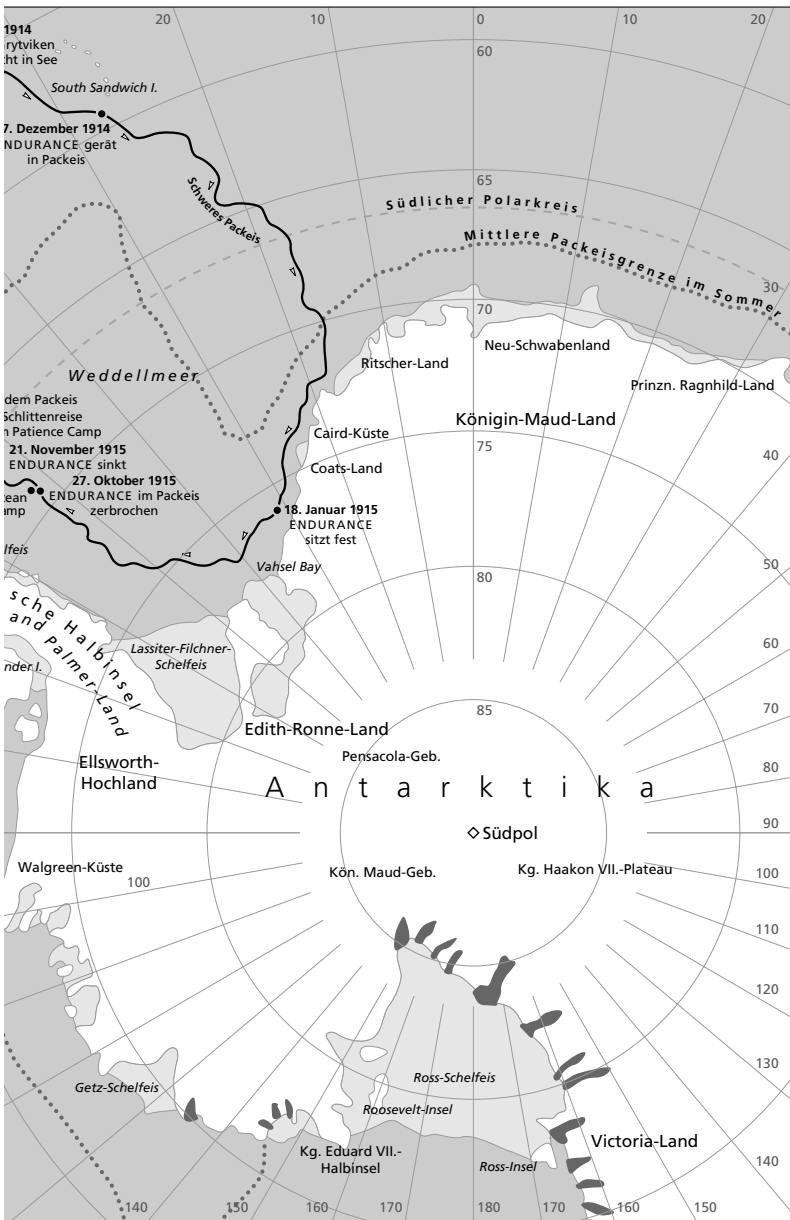
Vollständige Taschenbuchausgabe September 2000
Wilhelm Goldmann Verlag, München, in der
Penguin Random House Verlagsgruppe GmbH,
Neumarkter Straße 28, 81673 München
produksicherheit@penguinrandomhouse.de
(Vorstehende Angaben sind zugleich
Pflichtinformationen nach GPSR.)

Copyright © der Originalausgabe 1959 by Alfred Lansing
Copyright © der deutschsprachigen Ausgabe 1999
by Wilhelm Goldmann Verlag, München,
in der Penguin Random House Verlagsgruppe GmbH
Umschlaggestaltung: Design Team München
Karte: Ditta Ahmadi & Peter Palm
Litho: Lorenz & Zeller, Inning a. A.
Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck
KF · Herstellung: Str
Printed in Germany
ISBN: 978-3-442-15042-7

www.goldmann-verlag.de

*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 sorgfältigsten 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 Artillerief Feuer. 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 Schiffseiten 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. »Befehrerung 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 Achtersteven 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 krähenähnlichen 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 Schmerzensschreien, 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 fiebrhafter 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-Gespanssen begleitet wurde, riet man Fuchs dringend aufzugeben. Erst nach einer qualvollen Reise von fast vier Monaten gelang ihm die Vervollendung 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 verzweifelltes 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 Rossmeer-Mannschaft 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

eine adäquate Aufgabe; er war wie ein Zugpferd, das man vor einen Kinderwagen gespannt hatte. Doch in der Antarktis wartete eine Aufgabe auf ihn, die seine ganze Kraft forderte.

Deshalb wirkte Shackleton zwar in zahlreichen Details des täglichen Lebens fehl am Platz oder sogar regelrecht hilflos, doch er hatte ein Talent – vielleicht sogar ein Genie –, das er mit nur einer Handvoll Männer in der Geschichte teilte – ursprüngliche Führungskraft. Er war, wie es einer seiner Männer formulierte, »der größte Führer, der je auf Gottes Erde gekommen ist«. Und bei all seinen Fehlern und Schwächen hatte er sich dieses Lob verdient:

»Für wissenschaftliche Leitung gebt mir Scott; für eine störungsfreie und schnelle Fahrt Amundsen; aber wenn ihr in eine hoffnungslose Lage geratet, aus der es scheinbar keinen Ausweg gibt, dann fällt auf die Knie und betet um Shackleton.«

Dies also war der Mann, der die Idee entwickelte, den antarktischen Kontinent zu durchqueren – und zwar zu Fuß.

Die beiden größten Einzelposten für die Expedition waren die Schiffe, die die beiden Mannschaften in die Antarktis bringen sollten. Shackleton kaufte Sir Douglas Mawson, dem berühmten australischen Forscher, die *Aurora* ab, ein kräftig gebautes Schiff, wie es damals für die Seehundjagd benutzt wurde. Die *Aurora* hatte bereits zwei antarktische Expeditionen mitgemacht. Sie sollte die Mannschaft unter dem Kommando von Lieutenant Aeneas Mackintosh, der bei Shackletons Expedition von 1907–09 an Bord der *Nimrod* gedient hatte, ins Rossmeer bringen.

Shackleton selbst sollte die Mannschaft anführen, die vom Weddellmeer aus die eigentliche transantarktische Durchquerung in Angriff nehmen wollte. Um für diese Mannschaft ein Schiff zu erwerben, traf Shackleton eine Absprache mit Lars Christensen, dem norwegischen Wal-Magnaten, ein Schiff zu kaufen, das Christensen speziell für die Eisbärenjagd in der Arktis hatte bauen lassen. Derlei Jagdausflüge wurden bei den Wohlhabenden jener Zeit zusehends beliebter.

Christensens Partner in dem geplanten Unternehmen war

der belgische Baron de Gerlache gewesen, der 1897 selbst eine Antarktis-Expedition angeführt hatte und deshalb viele hilfreiche Ideen zur Konstruktion des Schiffes beisteuern konnte. Doch während der Bauzeit geriet Gerlache in finanzielle Schwierigkeiten und mußte sich aus dem Projekt zurückziehen.

Deshalb war der unvermittelt partnerlose Christensen hocherfreut, als Shackleton ihm anbot, das Schiff zu kaufen. Der endgültige Verkaufspreis von 67.000 Dollar lag unter den tatsächlichen Kosten für den Bau des Schiffes, aber um die Pläne eines Entdeckers von Shackletons Rang zu unterstützen, war Christensen bereit, einen Verlust hinzunehmen.

Das Schiff war *Polaris* getauft worden. Doch nach dem Verkauf taufte Shackleton es in *Endurance* um, in Anlehnung an das Motto seiner Familie: *Fortitudine vincimus* – »Durch Ausdauer [engl. *endurance*] zum Sieg«.

Wie bei allen privaten Expeditionen bereitete die Finanzierung der Imperial Trans-Antarctic Expedition vielleicht das größte Kopfzerbrechen. Shackleton verbrachte zwei Jahre vorwiegend damit, finanzielle Unterstützung aufzutreiben. Um die Expedition als ernsthafte wissenschaftliche Unternehmung zu rechtfertigen, bedurfte es des Segens der Regierung und diverser wissenschaftlicher Gesellschaften. Und Shackleton, dessen Interesse an der Wissenschaft längst nicht so ausgeprägt war wie seine Abenteuerlust, bemühte sich nach Kräften, diesen Aspekt des Unternehmens herauszustellen, was in gewisser Weise geheuchelt war. Trotzdem sollte ein ausgebildetes Forscherteam die Expedition begleiten.

Doch trotz seines persönlichen Charmes und seiner Überzeugungskraft, die beträchtlich waren, mußte Shackleton immer wieder die Enttäuschung erleben, daß bereits versprochene Subventionen und Spenden ausblieben. Schließlich erhielt er von Sir James Caird, einem wohlhabenden schottischen Jutefabrikanten, rund 120.000 Dollar. Die Regierung bewilligte eine Summe von etwa 50.000 Dollar, und die Royal Geographical Society steuerte ein Geschenk von 5.000 Dollar bei, um ihre generelle, wenngleich keineswegs uneingeschränkte Zustimmung zu der Expedition zu signalisieren. Weniger imposante

Summen kamen von Dudley Docker und Miss Janet Stancomb-Wills, dazu buchstäblich Hunderte von kleineren Spenden von Menschen auf der ganzen Welt.

Außerdem nahm Shackleton wie damals allgemein üblich gewissermaßen eine Hypothek auf die Expedition auf, indem er schon im voraus sämtliche Rechte an allen kommerziell verwertbaren Produkten verkaufte, die sich möglicherweise aus der Expedition ergaben. Shackleton versprach ein Buch über die Reise zu schreiben. Er verkaufte die Rechte an einem Film und Standphotographien, die gemacht werden sollten, und willigte ein, nach seiner Rückkehr auf eine lange Vortragsreise zu gehen, wobei all diese Abmachungen von einer grundlegenden Voraussetzung ausgingen – dem Überleben Shackletons.

Im Gegensatz zu den Schwierigkeiten bei der Suche nach finanzieller Unterstützung erwies sich die Rekrutierung von Freiwilligen für die Teilnahme an der Expedition als sehr einfach. Als Shackleton seine Pläne verkündete, wurde er von 5000 Bewerbungen (darunter auch drei junge Frauen) überflutet.

Diese Freiwilligen waren fast ausnahmslos vom Abenteuergeist beseelt, denn die angebotene Bezahlung war kaum mehr als ein symbolischer Lohn für die erwarteten Dienste. Sie reichte von 250 Dollar pro Jahr für einen Vollmatrosen bis zu 750 Dollar pro Jahr für die erfahrensten Wissenschaftler. Und selbst diese geringe Heuer sollte in vielen Fällen erst nach Ende der Expedition gezahlt werden. Shackleton war der Ansicht, daß das Privileg dabeizusein für sich genommen beinahe schon genug Entlohnung war, vor allem für die Wissenschaftler, für die die Unternehmung eine einzigartige Möglichkeit bot, in ihren jeweiligen Disziplinen zu forschen.

Shackleton baute seine Mannschaft um einen Kern aus bewährten Veteranen. Der Spitzenposten seines Stellvertreters ging an Frank Wild, einen sehr kleinen, aber kräftig gebauten Mann, dessen dünnes, mausgraues Haar nach und nach ganz ausfiel. Wild wirkte bedächtig und unbeschwert, verfügte jedoch über eine enorme Härte und Zähigkeit. Er war 1908/09 einer von Shackletons drei Begleitern bei dem Versuch gewesen, den Südpol zu erreichen, und Shackleton hegte großen

Respekt und Sympathie für ihn. Die beiden Männer bildeten tatsächlich ein gutes Team. Wilds Loyalität gegenüber Shackleton stand außer Frage, und seine ruhige, leicht phantasielose Art bildete das perfekte Gegengewicht zu Shackletons häufig launischem und manchmal sogar aufbrausendem Wesen.

Die Stellung des Zweiten Offiziers an Bord der *Endurance* wurde Thomas Crean übertragen, einem hochgewachsenen, grobknochigen Iren, dessen lange Dienstzeit in der Royal Navy ihm absolute Disziplin beigebracht hatte. Crean hatte zusammen mit Shackleton an Scotts Expedition von 1901 teilgenommen und war auch in der Mannschaft der *Terra Nova* gewesen, die Scotts unselige Expeditionsgruppe von 1910–1913 in die Antarktis gebracht hatte. Wegen Creans Erfahrung und Stärke plante Shackleton, ihn zum Schlittenführer der sechsköpfigen Gruppe zu machen, die den Kontinent durchqueren sollte.

Rein äußerlich war Alfred Cheetham, der als dritter Offizier anheuerte, das vollkommene Gegenteil von Crean. Er war ein winziger Mann, sogar noch kleiner als Wild, mit einer bescheidenen, angenehmen Art. Shackleton nannte ihn immer »den Veteran der Antarktis«, weil er bereits an drei Expeditionen teilgenommen hatte, darunter an einer mit Shackleton und einer mit Scott.

Ähnlich erfahren war der zweiunddreißigjährige Künstler der Expedition, George Marston, ein rundlicher Mann mit jugenhaftem Gesicht, der auf Shackletons Treck von 1907–1909 herausragende Arbeit geleistet hatte. Im Gegensatz zu den meisten anderen war er verheiratet und hatte drei Kinder.

Der Kern aus Veteranen wurde vervollständigt durch Thomas McLeod, ebenfalls ein Mitglied der Expedition von 1907–09, der als Matrose auf der *Endurance* anheuerte.

Shackletons Methoden bei der Auswahl von neuen Mannschaftsmitgliedern mutet hingegen fast kapriziös an. Wenn ihm das Aussehen eines Mannes gefiel, war er akzeptiert. Wenn nicht, war die Sache erledigt. Kein einziges dokumentiertes Bewerbungsgespräch, das Shackleton mit einem potentiellen Mitglied der Expedition geführt hat, dauerte viel länger als fünf Minuten.

Leonard Hussey, ein unverwüstlicher, feuriger kleiner Typ, wurde als Meteorologe engagiert, obwohl er zum damaligen Zeitpunkt praktisch keinerlei Qualifikationen für die Position vorzuweisen hatte. Shackleton fand einfach, daß Hussey »lustig aussah«, und die Tatsache, daß er gerade von einer Expedition aus dem glühend heißen Sudan heimgekehrt war (an der er als Anthropologe teilgenommen hatte), entsprach Shackletons Sinn fürs Launenhafte. Hussey belegte sofort einen Intensivkurs in Meteorologie und erwies sich später als überaus tüchtig.

Dr. Alexander Macklin, einer der beiden Schiffsärzte, erregte Shackletons Wohlgefallen, als er auf Shackletons Frage, warum er eine Brille trug, antwortete: »Viele weise Gesichter würden ohne Brille sehr dumm aussehen.« Und Reginald James wurde als Physiker eingestellt, nachdem Shackleton ihn nach dem Zustand seiner Zähne und danach gefragt hatte, ob er Krampfadern habe, gutmütig sei und singen könne. Die letzte Frage schien James zu verwundern.

»Oh, ich meine nicht wie Caruso«, beruhigte Shackleton ihn, »aber Sie können doch sicherlich ein bißchen mit den Jungs mitgrölen?«

Trotz der Spontaneität dieser Entscheidungen erwies sich Shackletons Intuition bei der Auswahl geeigneter Männer fast immer als richtig.

Der Beginn des Jahres 1914 verstrich mit dem Erwerb zahlloser Ausrüstungsgegenstände, Vorräte und nötigen Zubehörs. In den schneebedeckten Bergen Norwegens wurden Schlitten gebaut und getestet. Neuartige Verpflegung, die Skorbuterkrankungen vorbeugen sollte, wurde ebenso ausprobiert wie speziell entworfene Zelte.

Ende Juli 1914 war dann alles zusammengetragen, getestet und an Bord der *Endurance* verstaut worden. Am 1. August stach sie von den Londoner East India Docks in See.

Doch die tragischen politischen Ereignisse jener dramatischen Tage überschatteten nicht nur die Abfahrt der *Endurance*, sondern bedrohten sogar die gesamte Unternehmung. Am 28. Juni war Erzherzog Ferdinand ermordet worden, und genau einen Monat später erklärte Österreich-Ungarn Serbien

den Krieg. Die Lunte glimmte. Während die *Endurance* in der Themse-Mündung vor Anker lag, erklärte Deutschland Frankreich den Krieg.

Und just an demselben Tag, an dem George V. Shackleton den Union Jack überreichte, den er auf seine Expedition mitnehmen sollte, erklärte auch England Deutschland den Krieg. Shackleton steckte in einem tiefen Dilemma. Er war im Begriff zu einer Expedition aufzubrechen, von der er lange geträumt und für die er fast vier Jahre gearbeitet hatte. Riesige Summen an Geld, die zum Teil an konkrete zukünftige Verpflichtungen geknüpft waren, waren ausgegeben worden, zahllose Stunden waren in Planung und Vorbereitungen geflossen. Gleichzeitig empfand er es als seine Pflicht, seinen Beitrag im Krieg zu leisten.

Er diskutierte lange mit etlichen Beratern und vor allem mit seinen Hauptgeldgebern über sein weiteres Vorgehen. Schließlich kam er zu einer Entscheidung.

Er rief seine Mannschaft zusammen und bat sie um ihre Zustimmung zu einem Telegramm an die Admiralität, in dem er das Schicksal der gesamten Expedition in die Hände der Regierung legte. Sein Vorschlag wurde einstimmig angenommen, das Telegramm abgeschickt. Das Antworttelegramm bestand aus einem einzigen Wort: »Weitermachen!« Zwei Stunden später erhielten sie ein längeres Fernschreiben von Winston Churchill, damals Erster Lord der Admiralität [oder Marineminister], in dem er erklärte, daß die Regierung den Fortgang der Expedition wünsche.

Fünf Tage später nahm die *Endurance* von Plymouth aus Kurs auf Buenos Aires. Shackleton und Wild blieben zurück, um sich um letzte finanzielle Arrangements zu kümmern. Sie sollten später mit einem schnelleren Passagierschiff nachkommen und in Argentinien zu ihrer Mannschaft stoßen.

Die Fahrt über den Atlantik war so etwas wie eine Testfahrt. Für das Schiff war es nach der Fertigstellung in Norwegen ein Jahr zuvor die erste große Reise; und für viele an Bord war es die erste Erfahrung unter Segel.

Die *Endurance* war in jeder Hinsicht eine stattliche Erscheinung. Sie war eine Schonerbark – ein Dreimaster mit vollgeta-

keltem Fockmast und Schratsegel an Groß- und Besanmast wie ein Schoner. Sie wurde von einer kohlenbefeuerten 350-PS-Dampfmaschine angetrieben, die bei vollem Tempo bis zu 10,2 Knoten machen konnte. Sie maß im ganzen 144 Fuß, mit einer Breite von 25 Fuß, was nicht überdimensioniert, aber groß genug war. Und obwohl ihr geschmeidiger schwarzer Rumpf von außen betrachtet aussah wie der jedes anderen Schiffes vergleichbarer Größe, war er es durchaus nicht.

Der Kiel war aus vier soliden übereinander gesetzten Eichenbalken zusammengefügt, die zusammen eine Dicke von gut zwei Metern hatten. Die Bootswände waren aus Eiche und norwegischer Bergtanne und zwischen fünfundvierzig und fünfundsiebzig Zentimeter dick. Um die Beplankung gegen das scheuernde Eis zu schützen, wurde sie von vorn bis achtern mit einem Mantel aus Kernholz verschalt, einem Holz, das schwerer ist als massives Eisen und nur mit Spezialwerkzeugen bearbeitet werden kann. Die Spanten waren mit 23,5 bis 28 Zentimetern nicht nur doppelt so dick wie bei gewöhnlichen Schiffen, es waren auch doppelt so viele.

Dem Bug, der frontal auf das Eis treffen würde, hatte man besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Jeder einzelne Balken war aus einem Eichenbaum geschnitten worden, der speziell danach ausgesucht worden war, daß sein natürlicher Wuchs der erforderlichen Krümmung entsprach. Zusammengesetzt hatten diese Balken eine Dicke von 1,30 Meter.

Doch die Konstruktion der *Endurance* bestach nicht nur durch ihre Robustheit. Das Schiff wurde von der Framnaes-Werft in Sandefjord, Norwegen, gebaut, einem berühmten Schiffbauer für Wal- und Seehundjäger in der Arktis und Antarktis. Als die Konstrukteure sich an den Bau der *Endurance* machten, ahnten sie bereits, daß dieses Schiff vielleicht das letzte seiner Art sein würde – was es auch tatsächlich werden sollte –, und so wurde es zu einem Lieblingsprojekt der Werft.¹

¹ Obwohl Shackleton die *Endurance* für nur 67.000 Dollar kaufte, würde die Framnaes-Werft den Bau eines vergleichbaren Schiffes heute nicht für weniger als 700.000 Dollar übernehmen, wobei sich die endgültigen Kosten nach Schätzungen des Unternehmens auf bis zu 1.000.000 Dollar belaufen könnten.

Entworfen wurde das Schiff von Aanderud Larsen, der bei sämtlichen Fugen und Beschlägen auf Kreuzverstreibungen achtete, um maximale Belastbarkeit zu erreichen. Der Bau des Schiffes wurde sorgfältig überwacht von Christian Jacobsen, einem renommierten Schiffbauer, der darauf bestand, nur Männer zu beschäftigen, die nicht nur erfahren in ihrem Beruf waren, sondern auch selbst auf Wal- oder Seehundfängern zur See gefahren waren. So widmeten die Männer sich mit der Gründlichkeit stolzer Eigentümer jedem Detail der *Endurance*. Jeder Balken und jede Planke wurde mit großer Sorgfalt einzeln ausgesucht und mit möglichst geringer Passungstoleranz eingefügt. Beim Setzen der Masten legten die abergläubischen Schiffsbauer unter alle drei die traditionelle Kupferkrone, um sie vor Mastbruch zu schützen.

Als die *Endurance* am 17. Dezember 1912 vom Stapel lief, war sie das stabilste Holzschiff, das je in Norwegen und vermutlich auch sonstwo gebaut worden war – vielleicht mit Ausnahme der *Fram*, des Schiffes, mit dem Fridtjof Nansen und später Amundsen gefahren waren.

Es gab jedoch einen entscheidenden Unterschied zwischen den beiden Schiffen. Die *Fram* hatte einen vergleichsweise kugeligen Rumpf, so daß sie bei Eispressungen nach oben und damit aus der Drucklinie geschoben wurde. Da die *Endurance* jedoch in relativ lockerem Packeis operieren sollte, war sie so konstruiert, daß sie sich zumindest nicht sehr weit aus der Drucklinie bewegen konnte, und war deshalb wie viele konventionelle Schiffe ziemlich geradseitig.

Doch auf der Fahrt von London nach Buenos Aires war der Rumpf für die meisten an Bord immer noch zu abgerundet. Mindestens die Hälfte der Wissenschaftler wurde seekrank, und der schneidige junge Lionel Greenstreet, der freimütige Erste Offizier, der über eine lange Erfahrung mit Segelschiffen verfügte, meinte, die *Endurance* benähme sich »höchst widerwärtig«.

Die Fahrt über den Atlantik dauerte mehr als zwei Monate, in denen die *Endurance* unter dem Kommando von Frank Worsley stand, einem Neuseeländer, der seit seinem sechzehnten Lebensjahr zur See fuhr.

Mittlerweile war Worsley zweiundvierzig, obwohl er deutlich jünger aussah. Er war ein Mann von etwas weniger als mittlerer Größe mit einer breiten Brust, einem rauhen, aber hübschen Gesicht, in dem fortwährend ein listiger Ausdruck lauerte, so daß es ihm, selbst wenn er es wollte, schwerfiel, ernst auszu-sehen.

Er war ein sensibler, phantasievoller Mensch, und die Ge-schichte, die er über seine Rekrutierung verbreitete, war unab-hängig von ihrem Wahrheitsgehalt typisch für ihn. Er erzählte, er wäre in London an Land gegangen und hätte in einem Hotel gewohnt, als er eines Nachts einen Traum hatte, in dem die Burlington Street im schicken West End der Stadt von dicken Eisblöcken bedeckt war, durch die er ein Schiff zu steuern hatte.

Daraufhin eilte er gleich am nächsten Morgen in die Burling-ton Street und entdeckte an einer Tür ein Namensschild mit der Aufschrift »Imperial Trans-Antarctic Expedition«. (Das Büro der Expedition lag tatsächlich in der New Burlington Street Nr. 4.)

Im Haus traf er Shackleton, und die beiden Männer fühlten sich sofort zueinander hingezogen, so daß Worsley kaum er-wähnen mußte, daß er sich der Expedition anschließen wollte.

»Sie sind engagiert«, erklärte Shackleton ihm nach einem kurzen Gespräch. »Kehren Sie auf Ihr Schiff zurück, bis ich Ihnen telegraphiere. Ich werde Sie so bald wie möglich über alle Details in Kenntnis setzen. Guten Morgen.«

Mit diesen Worten schüttelte er Worsleys Hand, und das Be-werbungsgespräch, wenn es ein solches gewesen war, war be-endet.

So war Worsley als Kapitän der *Endurance* angeheuert wor-den und damit verantwortlich für den Betrieb des Schiffes unter dem Oberkommando von Shackleton, dem Leiter der gesamten Expedition.

Vom Charakter her waren sich Shackleton und Worsley nicht unähnlich. Beide waren dynamische, phantasievolle und ro-mantische Männer, denen der Sinn nach Abenteuern stand. Doch während Shackletons Wesen ihn stets dazu trieb, die