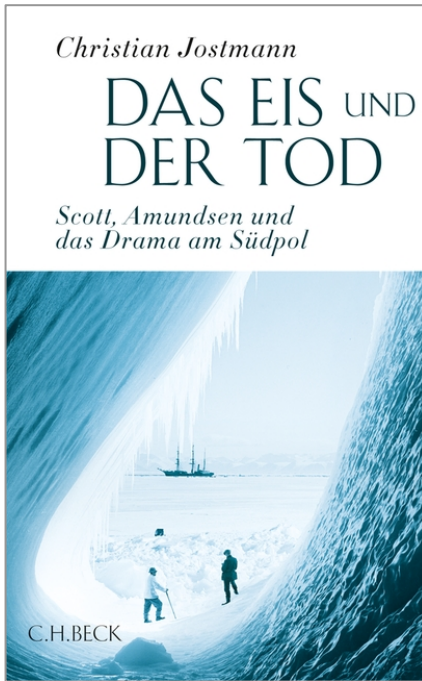


Unverkäufliche Leseprobe



Christian Jostmann
Das Eis und der Tod

Scott, Amundsen und das Drama am
Südpol

320 Seiten, Gebunden

ISBN: 978-3-406-62094-2

I COLD OPEN

Das Gesetz

Eine Schule Orcas war an der Eiskante aufgetaucht. Ihre Finnen schnitten Furchen ins Wasser, ihre schwarzglänzenden Rücken wölbten sich, und dann, unvermutet, reckte einer der Riesendelphine den Kopf in die Luft, so dass seine helle Unterseite zum Vorschein kam. Aus winzigen Augen starrte er auf das Eis, wo Robben sich räkelten und Pinguine spazieren gingen – ein Schlaraffenland, verlockend nah und doch unerreichbar. Die Orcas waren hungrig. Der Hunger zehrte an ihren massigen Leibern und verlangte nach Fleisch: Mehrere hundert Pfund davon brauchte ein Orca zum Leben, Tag für Tag.

Aber Orcas waren gute Jäger, und gute Jäger haben gelernt zu warten. Irgendwann würden auch die Robben Hunger verspüren, und weil es auf dem Eis nichts zu fressen gab, mussten sie ins Wasser. Und dann würden die Orcas angreifen. Wenn das Opfer Glück hatte, wurde es durch einen Schlag der mächtigen Fluken betäubt; andernfalls sollte es nur noch die langen spitzen Zähne spüren, die seine Speckschicht durchstießen.

Von Süden her wehte eine leichte Brise, und mit der Brise waren die Wolken, die über der Bucht gegangen hatten, aufs Meer hinausgeweht, den Eisschollen hinterher, die der Wind schon am Vortag fortgetrieben hatte. Nur jenes Eis war geblieben, das fest mit dem Fuß der großen Eiswand verbunden war, die, stark zerklüftet und von Eiszapfen gesäumt, mehr als hundert Fuß senkrecht in den Himmel ragte. Und hier unten, im noch weichen Neuschnee, den die Wolken auf dem Eis abgelegt hatten, hatten es sich die Robben bequem gemacht.

Den Robben war nicht anzusehen, ob sie das Auftauchen ihrer Feinde bemerkten. Solange sie auf dem Eis lagen, konnten die Orcas ihnen nichts anhaben. Eine satte Robbe hielt das stundenlang, wenn nicht ganze Tage aus. Es war das einfache Gesetz, das seit Jahrmillionen das Leben der Robben im Eismeer bestimmte: Unter Wasser drohten Gefahr und Verderben, lockte aber auch reiche Nahrung; auf dem Eis gab es zwar nichts zu fressen, aber auch keine Feinde. Darum scherten

die Robben sich nicht weiter um das, was jenseits der Eiskante vorging. Wie hätten sie auch ahnen sollen, dass hinter dem Schrecken, der ihnen vertraut war, diesmal eine noch tödlichere Bedrohung aufzog. Selbst wenn sie nicht kurzzeitig gewesen wären, hätten die Robben nicht erkannt, was sich der Eiskante von Norden näherte. In ihre Bucht kam ein Schiff, und mit diesem Schiff kam der Tag, an dem das Gesetz, das seit Jahrmillionen über Leben und Tod entschieden hatte, seine Gültigkeit verlor.

Die Enthüllung – – – – – *Funchal, 9. September 1910*

Schwer lastete die Nachmittagshitze auf dem Hafen von Funchal. Die Dünung klatschte an die Mole und an die Rümpfe der Schiffe, die in der Bucht vor Anker lagen, aber nur die kleineren Boote ließen sich von ihr schaukeln, während die fünf oder sechs Überseedampfer keine Regung zeigten. Ein wenig abseits lag ein Dreimastschoner auf Reede, ein bauchiger und gedrungener Kahn, der durch seine dürftige Takelage und einen undefinierbar dunklen Anstrich von den Dampfern mit ihren weißen Relings und bunten Schornsteinen abstach.

Es geschah selten, dass ein Schiff in dem vielbesuchten Hafen mitten im Atlantik Aufsehen erregte, aber an diesem Schoner war etwas faul, da waren sich die alten Männer, die ihre Nachmittage in den Cafés am Strand zu verbringen pflegten, einig. Es sei ein Forschungsschiff, hieß es, auf dem Weg ins ewige Eis. Was die Leute dort nur wollten? Es war keine drei Monate her, da hatte eine britische Antarktis-Expedition in Funchal Station gemacht. Die Engländer hatten schöne blaue Uniformen getragen und sich benommen wie Gentlemen.

Und nun dieser Schoner, der aussah wie ein Waschtrog mit Masten. Seit er vor drei Tagen eingelaufen war, die Flagge Norwegens am Heck, wich seine Besatzung jedem Kontakt aus. Die Händler, die mit ihren Booten zwischen den Schiffen kreuzten, hatten die Norweger wortkarg abgefertigt, ebenso den Reporter der Lokalzeitung, der sich ihnen in der Hoffnung auf eine Story genähert hatte. Und Doutor Amada, der als Hafentarzt die Gesundheit der Ankömmlinge untersuchen wollte, hatte sich einer zähnefletschenden Meute gegenübergesehen, Hunden oder

eher Wölfen, von denen sich angeblich mehrere Dutzend an Deck tummelten. Doutor Amada, der ein friedliebender und außerdem ein schwächlicher Mann war, hatte auf dem Absatz kehrngemacht. Später war ein großer Pferdekadaver hinübergeschifft worden – der Gestank hatte noch ewig über der Mole gehangen – und am nächsten Tag ein zweiter. Das Freudengeheul der Bestien war jedes Mal bis zur Kathedrale hinauf zu hören gewesen.

Doch seit einer Weile war kein Lebenszeichen von dem Schoner an Land gedrungen. Er lag da, versunken in derselben Ruhe, die manchmal um diese Stunde den Hafen umgab, wenn man auf der Mole das Klirren von Besteck hören konnte und wusste, dass die Kellner oben im «Reid's» die Tische deckten. Oder den rhythmischen Schlag eines Ruderpaares, der verriet, dass ein Boot zu einem der Schiffe hinausfuhr – so wie jetzt zum Norwegerschiff.

Den beiden Matrosen an den Riemen rann der Schweiß von der Stirn und von den bloßen Unterarmen, während untätig im Heck zwei Männer saßen. Auf den ersten Blick war nicht zu erkennen, dass die beiden Brüder waren. Der eine trug die Kleidung eines gut situierten Geschäftsmannes, einen hellen Anzug mit Weste, über der sich eine silberne Uhrenkette spannte; das glatte Gesicht schmückte ein sorgfältig gestutzter Schnurrbart. Die Züge des anderen waren zerfurcht wie die Rinde einer alten Eiche, seine Augen lagen halb unter schweren Lidern verborgen; dabei war er der jüngere der beiden. Das hervorstechende Merkmal an dem Mann war jedoch die scharfkantige Nase, die seinem Gesicht etwas Raubvogelartiges verlieh, etwas von einer geschnitzten Maske. Er trug eine Seemannsjacke und hatte die Ellenbogen lässig auf die Knie gestützt, im Unterschied zu seinem Bruder, der aufrecht saß. Die beiden sprachen kein Wort. Auch ihre Blicke sagten nichts.

Leon und Roald Amundsen dachten, jeder für sich, an das letzte Jahr zurück: an das Geheimnis, das sie miteinander geteilt hatten, und an die endlosen Vorbereitungen für diese Expedition, die sie gemeinsam geplant und organisiert hatten, Roald als deren Leiter und Leon als Geschäftsführer. Alles hing nun davon ab, wie die Männer an Bord reagieren würden, wenn sie das wahre Ziel der Reise erfuhren. Den Großteil ihrer achtzehnköpfigen Mannschaft hatten die Amundsen-Brüder genauso getäuscht wie den Rest der Welt. Nicht einmal der große Nansen, Übervater der norwegischen Polarforschung, war eingeweiht, und Kö-

nig Haakon VII. hatte ihnen vor wenigen Wochen viel Glück für ein Unternehmen gewünscht, von dem er glaubte, dass es ins arktische Eismeer und hoffentlich zum Nordpol führen würde. Doch den hatten inzwischen die Amerikaner erreicht und damit die Amundsens veranlasst, ihre Pläne im Stillen zu ändern.

Behende kletterten die Brüder die Leiter hinauf zum Deck ihres Schiffes, wo Leutnant Nilsen sie erwartete. Thorvald Nilsen wusste, wohin die Reise ging. Er war 29 Jahre alt, untersetzt und als Offizier der Handelsmarine bisher auf der Südamerika-Linie unterwegs gewesen. Hinter seinem pausbäckigen, harmlosen Jungengesicht verbargen sich ein wacher Verstand und bissiger Humor. Roald Amundsen schätzte beides.

Und, fragte er, alles klar, Skipper?

Alles wie befohlen, Chef. Die Männer sitzen unten und schreiben ihre Briefe.

Gut, dann wollen wir sie mal zusammentrommeln, damit auch die, denen sonst nichts einfällt, etwas zu schreiben haben. Lassen Sie Anker einholen.

Wenig später dröhnte das Rasseln der Kette durch den Schiffsbauch. Aufgeschreckt durch den Lärm kamen die Männer die Leitern herauf. Einige murrten, was die plötzliche Hast solle. Doch als sie den Chef an Deck stehen sahen, neben ihm seinen Bruder und Nilsen, Letzteren mit einem unterdrückten Grinsen im Gesicht und einer Karte unter dem Arm, verstummten sie. Ungewöhnlich genug: Der Chef trat nervös von einem Bein auf das andere. Irgendetwas lag in der Luft.

Nilsen entrollte die Karte und heftete sie so an den Hauptmast, dass jeder sie sehen konnte. Für einige Augenblicke war es ganz still, und man hörte das Winseln eines der Grönlandhunde, der unter der Hitze litt. Alle starrten auf die Karte, auf der, inmitten einer großen weißen Fläche, die wenigen bekannten Küstenlinien und Inseln der Antarktis eingezeichnet waren.

Es gibt ein paar Dinge hier an Bord, sagte Roald Amundsen mit seiner schrillen Stimme, die ihr mit Misstrauen oder Verwunderung betrachtet habt, die Holzhütte etwa und all die Hunde, aber darüber werde ich jetzt nicht sprechen. Was ich sagen will, ist Folgendes: Es ist meine Absicht, südwärts zu segeln, einen Trupp auf dem südlichen Kontinent abzusetzen und zu versuchen, den Südpol zu erreichen.

Amundsens Lampenfieber war verflogen, souverän und lapidar setzte er seiner Mannschaft auseinander, warum er sie hatte täuschen müssen: Dass der Nordpol, seitdem Cook und Peary um seine Entdeckung stritten, kein lohnendes Ziel mehr war. Dass sie den Umweg über den Südpol, wenn er ihn öffentlich angekündigt hätte, niemals hätten machen dürfen, weil bekanntlich auch die Briten dorthin unterwegs waren und der junge norwegische Staat es sich mit seiner wichtigsten Schutzmacht nicht verderben wollte. Jawohl, das Wort «Umweg» habe er mit Absicht gewählt, denn um nichts weiter als einen Umweg handelte es sich doch. Nachdem sie auf dem Weg nach Alaska ohnehin Kap Hoorn umfahren mussten, nachdem man also schon da unten war und der Südpol greifbar nahe, wäre es doch schade, diese Chance auszulassen. Im nächsten Jahr könnten sie dann immer noch, wie geplant, ins nördliche Eismeer segeln.

Aber vorher, sagte Roald Amundsen, sollten wir den Briten ein Wettrennen liefern.

Wie sie dastanden, im Unterhemd, barhäuptig, die Kinnladen unten, boten Norwegens Polarhelden einen komischen Anblick.

Hurra!, rief endlich Olav Bjaaland, der siegesgewohnte nordische Ski-Champion, das heißt, wir werden die Ersten sein!

Ein Sturm – – – – – *Südlicher Ozean, 2. Dezember 1910*

Nun war eingetroffen, was nicht hätte passieren dürfen. Am Abend des dritten Tages, nachdem die *Terra Nova* Neuseeland bei gutem Wind verlassen hatte, geriet das überladene Schiff in einen Sturm. Es war einer jener Stürme, für die der Südliche Ozean berüchtigt war, mit Winden von fünfzig Meilen* pro Stunde und Wellenbergen, die sich 35 Fuß und höher auftürmten. Eine grüne Sturzsee nach der anderen ging auf das Schiff nieder, ergoss sich über die Hunde, die an Deck angeleint waren, und ein Teil der schäumenden Flut drang zwischen den Decksplanken durch die Ritzen, die sich mit jeder Bewegung des Schiffes weiteten, in die Kajüten und Laderäume. Die Brecher zerrten an der Ladung, die

* Vgl. die Anmerkung zu Maßen und Daten am Ende des Buches.

auf dem Mittelschiffdeck vertäut war: Kohle in Säcken, Benzinkanister, Futterballen für Ponys, bis die Befestigungen schließlich nachgaben. Unter der Wucht der Wellen verwandelten sich Benzinkanister in Rammböcke, krachten gegen die Kisten mit den Motorschlitten, die an Deck standen, stießen gegen die Reling und warfen die Hunde um, die verzweifelt darum kämpften, nicht von ihren Leinen erwürgt zu werden. Nicht viel besser erging es den Ponys im Vorschiff. Das Schiff rollte so stark, dass es die Tiere von den Beinen fegte und zwei Männer sie unter Aufbietung aller Kräfte wieder aufrichten mussten. Die Ponys, die im fernen Sibirien zwar ein raues Leben, aber festen Boden unter den Hufen gewohnt waren, entleerten sich vor Angst, und ihre Exkremente flossen mit dem Wasser durch das undichte Deck in die Mannschaftsräume.

Die *Terra Nova* war nicht die erste Wahl gewesen. Sicher, sie war eine hochseetüchtige Dreimastbark mit einem starken Rumpf aus Holz, wie er nötig war für Eismeerfahrten, denn in jener Zeit hielt kein Stahlrumpf dem Druck des Eises stand. Aber als die Britische Antarktis-Expedition die *Terra Nova* erwarb, war sie bereits ein Vierteljahrhundert in Dienst, die meiste Zeit in den Walfanggründen vor Neufundland. Ihr zusätzlicher Dampftrieb fraß eine Menge Kohle für das, was er leistete. Auf der monatelangen Fahrt nach Neuseeland hatte die Besatzung unzählige Stunden an der Handpumpe geschuftet, weil das Schiff übermäßig leckte. Im Dock in Lyttelton war zwar das Leck geschlossen worden, aber danach hatten sie den alten Walfänger mit so viel Ausrüstung und Treibstoff beladen, dass die Plimsoll-Linie, bis zu der ein Schiff beladen werden durfte, nicht mehr zu sehen war.

460 Tonnen Kohle, 19 Ponys, 45 Tonnen Heu und Hafer, 33 Schlittenhunde, fünf Tonnen Hundekexse, drei Motorschlitten, zweieinhalb Tonnen Benzin, zwei zerlegte Holzhütten inklusive Acetylen-Generatoren, ein Eishaus mit drei Tonnen Eis für 162 Hammel- und drei Rindskadaver, zwölf Tonnen Trinkwasser, außerdem Käse, Butter, Speck, Schinken, Obst und Gemüse in Konserven, Mehl, Zucker und weiterer Proviant, darunter Kakaopulver, Rosinen, Bonbons und Schokolade, Tee, Zitronensaft, Rum, Sherry und Champagner für besondere Anlässe, zwei gusseiserne Herde plus Töpfe, Pfannen und Geschirr, sodann 45 Schlitten verschiedener Länge, Skier, Zelte, Rentier-Schlafsäcke, Primus-Kocher, Petroleum, Kletterseile, Schneebrillen, Ferngläser, Kompass, Theodoliten und andere Navigationshilfen sowie Zwie-

back und Pemmikan; hinzu kamen eine photographische Apparatur samt Dunkelkammer und anderthalb tausend Glasplatten, mehrere wissenschaftliche Labors, Instrumente zur Messung des Erdmagnetismus und der Schwerkraft, Thermographen und Windmesser, eine Bibliothek mit belletristischer und Fachliteratur, ein Pianola, zu guter Letzt die Besatzung, 65 Mann mit ihrer persönlichen Habe – und eine Katze. Das meiste von all dem und zahllose weitere Dinge hatte ein genialer Stauermeister im Bauch des 180 Fuß langen Schiffes verschwinden lassen, der Rest – unter anderem dreißig Tonnen Kohle in Säcken – war an Deck festgezurrt worden.

Wenn das mal gutgeht, hatte so mancher gedacht, als die *Terra Nova* unter großem Trara von Neuseeland in See gestochen war. Die verantwortlichen Offiziere waren sich des Risikos bewusst gewesen; der Captain hatte das Schiff sogar für viel Geld im piekfeinen Royal Yacht Squadron registriert, damit es von den regulären Kontrollen ausgenommen war. Es war ihnen nichts anderes übrig geblieben, wenn sie die ehrgeizigste Antarktis-Expedition aller Zeiten ans Ziel bringen wollten. Die Hälfte der Besatzung sollte für mindestens ein Jahr im Eis bleiben und verschiedene Abschnitte des antarktischen Festlands erkunden. An zwei Standorten waren Winterquartiere geplant, wo während der Polarnacht meteorologische und magnetische Daten gesammelt werden sollten. Das wissenschaftliche Programm war umfangreicher als jedes andere bisher: Ein Team vorwiegend junger Wissenschaftler – Geologen, Biologen, Physiker, Meteorologen, Ärzte – brannte darauf, der Antarktis ihre Geheimnisse zu entreißen; ein Photokünstler wollte kinematographische Bilder von Pinguinen und Polarforschern nach Hause bringen. Und endlich, als publikumswirksame Krönung des großen Unternehmens, sollte ein Team nach Süden vorstoßen und für Seine Majestät den geographischen Pol erobern. Der alte Walfänger war ebenso mit Hoffnungen überladen wie mit Kohle, Schlitten und Ponys.

Aber diese Hoffnungen wirkten nun auf groteske Weise lächerlich. Captain Scott klammerte sich mit beiden Händen an die Brücke der *Terra Nova*, um nicht von den Brechern, die jede Minute heranrollten, fortgerissen zu werden. Das Schiff kam ihm so winzig vor, so zerbrechlich angesichts der tobenden Naturgewalten. Was für eine bittere Ironie, wenn die ganze Expedition mit Mann und Maus auf den Ozeanboden

sänke, bevor sie die Antarktis überhaupt erreicht hatten. Monate würden vergehen, bis ihr Verschwinden auch nur auffiele.

Zur selben Zeit – es war zwei Stunden nach Mitternacht – erklärten im Maschinenraum der *Terra Nova* Ingenieur Williams und Heizer Lashly dem Vizekommandanten die Lage. Die Pumpen kamen gegen das Wasser, das von oben ins Schiff eindrang, nicht mehr an. Zäh Klumpen aus Kohlenstaub und Maschinenöl verstopften immer wieder die Saugstutzen. Schon reichte das Wasser an die Eisenplatten, auf denen die Heizer ihre Arbeit verrichteten. Wenn das so weiterging, würde es bald den Kessel erreicht haben. Lieutenant Evans wusste, was das bedeutete: Das eiskalte Wasser würde den glühend heißen Kessel zum Bersten bringen.

Der zupackende Evans befahl unverzüglich, die Handpumpe an Deck in Betrieb zu nehmen, an der die Besatzung auf der Herfahrt so viele Stunden gerackert hatte und an der sie nun, inmitten von Sturzseen, um ihr Leben pumpte. Aber bald förderte die Handpumpe nur noch ein Rinnsal, weil auch sie mit dem Öl-Kohle-Gemisch verstopft war. Sie zu säubern war unmöglich, weil man, um an den Saugstutzen zu kommen, die Ladeluke hätte öffnen müssen, und dann wäre das Schiff binnen Minuten vollgelaufen. Indessen stieg das Wasser im Heizraum und hörte nicht auf zu steigen, so dass den Heizern schließlich nichts anderes übrig blieb, als die Feuer zu löschen. Um vier Uhr morgens war die *Terra Nova* nur noch eine Holzkiste im Ozean, nicht mehr zu manövrieren und halb havariert, und der Sturm wütete weiter mit unverminderter Kraft.

Jetzt gab es nicht mehr viel, was sie tun konnten. Evans holte die «Heckwache», wie die Wissenschaftler und übrigen Landratten spöttisch genannt wurden, aus ihren Kabinen. Ein übler Gestank schlug ihm entgegen. Fast jeder hier war seekrank, doch kaum einer ahnte, wie schlimm es um das Schiff stand. Evans ließ die Hälfte der Männer auf den zwei schmalen Leitern, die vom Heizraum an Deck führten, eine Eimerkette bilden. Es war der verzweifelte Versuch, die Dreimastbark mit drei Bleheimern leer zu schöpfen wie einen Kutter, während die Wache oben unablässig an der Handpumpe kurbelte.

Aber siehe da, auch wenn das Wasser im Schiffsbauch nicht wirklich sank, so stieg es doch nicht mehr. Zeit war gewonnen für Williams und den Schiffszimmermann Davies, die begonnen hatten, ein Loch in das Schott zwischen Heizraum und Hauptladeraum zu schlagen. Sie hofften

auf diesem Weg an den Saugstutzen der Handpumpe zu gelangen, eine mühsame Arbeit, denn das Schott war aus Eisen, und sie besaßen kein Werkzeug außer Hammer und Meißel.

Captain Scott, der wie alle anderen seine Schichten an der Pumpe und den Eimern übernahm, zog sich gegen Mittag in seine Kabine zurück. Er nahm einen Stift und öffnete sein Journal: «Wir sind nicht aus dem Schneider, aber Hoffnung dämmert; wie sollte ich auch keine schöpfen, wenn sich die Leute so wundervoll für mich ins Zeug legen.» Dumpf schlug eine Welle auf das Schiff, das Wasser troff von der Kabinendecke. Scott hatte Mühe, das Journal trocken zu halten, aber er schrieb weiter. Zu schreiben war ihm ein inneres Bedürfnis. Er schrieb in jeder Lage, wie verzweifelt sie auch sein mochte. «Gebe Gott, dass wir vor morgen wieder unter Segeln sind!»