

Michael Palin

EREBUS

Ein Schiff, zwei Fahrten
und das weltweit
größte Rätsel auf See

Aus dem Englischen von
Rudolf Mast

mare

Michael Palin
EREBUS
Ein Schiff, zwei Fahrten und
das weltweit größte Rätsel auf See
OT: *Erebus: The Story of a Ship*
Aus dem Englischen von Rudolf Mast
ca. 352 Seiten,
gebunden mit Schutzumschlag und Lesebändchen
€ 28,- [D] / € 28,80 [A]
ISBN 978-3-86648-604-1
Erscheint am 8. Oktober 2019
Auch als E-Book erhältlich



© John Swannell

SIR MICHAEL PALIN, geboren 1943 in Sheffield, war Mitglied der britischen Komikergruppe Monty Python und hat in zahlreichen Fernsehsendungen und Filmen gespielt (u. a. *Ein Fisch namens Wanda* und *The Death of Stalin*). Er ist Autor mehrerer Reiseberichte, Romane und Tagebuchbände und hat vielbeachtete Reisedokumentationen gedreht, die ihn an den Nord- und Südpol, in die Sahara, den Himalaya, nach Osteuropa, Brasilien und Nordkorea führten. Von 2009 bis 2012 war er Präsident der Royal Geographical Society, 2013 wurde er zum BAFTA Fellow ernannt, Ende 2018 von Queen Elizabeth II zum Ritter geschlagen. Er lebt in London.

RUDOLF MAST, geboren 1958, war Segellehrer und Segelmacher, bevor er Theaterwissenschaft und Philosophie in Berlin studierte. Dort arbeitet er heute als Theaterwissenschaftler, Lektor und Übersetzer. Bei mare erschien zuletzt seine Neuübersetzung von *Robinson Crusoe* (2019).

»Toller als toll. Ich wollte nicht,
dass es jemals endet.« Bill Bryson

Die britische Presse über *Erebus* von Michael Palin:

»Meisterhaft! Michael Palin verleiht dieser Geschichte, die uns seit ewigen Zeiten keine Ruhe lässt, Leben, Esprit und Menschlichkeit.« *The Times*

»Ein faszinierendes Abenteuer, das Palin mit Verve zum Leben erweckt, indem er die Patina der Vergangenheit abkratz – so enthüllt er die verborgene Geschichte der *Erebus*.« *The Guardian*

»An zahlreichen Stellen blitzt Palins unverwechselbarer trockener (und dem Fernsehpublikum bestens vertrauter) Humor auf, und seine erzählerische Gewandtheit verleiht dem Text Tempo.« *The Times Literary Supplement*

»Dieser lebhaftige Bericht verrät viel über die Forschungsreisen und die Royal Navy im 19. Jahrhundert ... Palin ist ein sorgfältiger Autor, der sämtliche Quellen durchforstet und viele der wichtigsten Schauplätze besucht hat.« *The Observer*

»Palins Buch lässt den Leser nicht mehr los ... Es ist sorgfältig recherchiert, gut gemacht und erweckt die Geschichte der *Erebus* auf anschauliche Weise zum Leben.« *The Sunday Times*

»Eine großartige Geschichte ... lässig und stellenweise – wie nicht anders zu erwarten – sehr lustig erzählt.« *Daily Mail*

»Palin haucht dem Wrack erfolgreich neues Leben ein, er holt die *Erebus* zurück aus der Vergangenheit, sodass sich ihre Segel wieder im Wind blähen, während sie durch unbekannte und wundersame Meere gleitet.« *Sunday Express*

INHALT

Einleitung: Hookers Strümpfe
Prolog: Die einzige Überlebende

- 1 Made in Wales
- 2 Der magnetische Nordpol
- 3 Der magnetische Südpol
- 4 Entlegene Gestade
- 5 »Unsere südliche Heimat«
- 6 »Weiter südlich als (vermutlich) je ein Mensch zuvor«
- 7 Die Kapitäne bitten zum Tanz
- 8 »Pilger des Meeres«
- 9 »Ein elendigerer Ort, als man sich vorstellen kann«
- 10 »Gillingham liegt drei Jahre zurück«
- 11 Die Rückfahrt
- 12 »Es bleibt nur wenig zu tun«
- 13 Kurs Nordnordwest
- 14 Kein Lebenszeichen
- 15 Die Wahrheit
- 16 Leben und Tod
- 17 Was die Inuit erzählen
- 18 Wiederauferstehung

Epilog: Zurück in der Nordwestpassage
Anhang: Zeittafel

Einleitung

HOOKERS STRÜMPFE

Seit jeher faszinieren mich Geschichten über die Seefahrt. C. S. Forsters Romane über Horatio Hornblower habe ich gelesen, als ich elf oder zwölf Jahre alt war. Die Bände, die ich nicht besaß, suchte ich mir aus den verschiedenen Standorten der Stadtbibliothek von Sheffield zusammen. An härterem Stoff versuchte ich mich mit *Grausamer Atlantik* von Nicholas Monsarrat – einem der eindrucklichsten Bücher meiner Jugend. Dass ich nur die »Kadetten«-Ausgabe zu lesen bekam, aus der sämtliche Sexstellen getilgt waren, tat dem keinen Abbruch. In den 1950er Jahren gab es eine Flut von Filmen über die Navy und den Krieg: *The Sea Shall Not Have Them*, *Above Us the Waves (X-Boote greifen an)*, *Cockleshell Heros (Himmelfahrtskommando)*. Sie erzählten Geschichten von Heldentum, Mut und unbedingtem Überlebenswillen, der allen Widrigkeiten trotzte. Es sei denn, man tat im Maschinenraum Dienst.

Mir war das Glück beschieden, später im Leben viel Zeit auf Schiffen verbringen zu dürfen, meist weit weg von zu Hause, begleitet nur von einem Kamerateam der BBC und mit einem Roman von Patrick O'Brian im Gepäck. Ich fand mich mitunter auf einem italienischen Kreuzfahrtschiff wieder, das sich der Küste Ägyptens näherte, während ich noch mit dem Buch *Arabisch für Anfänger* beschäftigt war. Im Persischen Golf bekam ich es auf einem Schiff, dessen einzige Toilette aus einem Fass bestand, das am Heck befestigt war, mit akuter Diarrhö zu tun. Ich habe knapp unterhalb der Victoriafälle eine Raftingtour unternommen und bin zum Marlin-

fischen weit in den Golfstrom – den »großen blauen Fluss«, wie Hemingway ihn genannt hat – hinausgefahren (habe aber nichts gefangen). In Neuseeland bin ich einmal mit einem Jetboot direkt in einen Felsen gekracht, und im Golf von Bengalen habe ich das Deck eines jugoslawischen Frachters geschrubbt. Keines dieser Erlebnisse konnte mich abschrecken. Zwischen Booten und Wasser besteht eine Beziehung, die ich als sehr natürlich, ja, geradezu tröstlich empfinde. Immerhin stammen wir aus dem Meer, und wie schon Präsident Kennedy sagte: »Wir haben Salz in unserem Blut, unserem Schweiß, unseren Tränen. Wir sind mit dem Meer verbunden, und wenn wir eines Tages dorthin zurückkehren, landen wir dort, wo wir hergekommen sind.«

2003 sollte ich im Londoner Athenaeum Club einen Vortrag halten. Bedingung war, dass er von einem Mitglied des Clubs handelte, gleich ob tot oder lebendig, und nicht länger als eine Stunde dauerte. Meine Wahl fiel auf Joseph Hooker, der im 19. Jahrhundert viele Jahre Direktor des Königlichen Botanischen Gartens im Londoner Stadtteil Kew war. Bei Filmaufnahmen in Brasilien hatte ich zum ersten Mal den Ausdruck »botanischer Imperialismus« gehört, dessen sich Hooker schuldig gemacht habe, indem er Pflanzensammler dazu anstiftete, exotische Pflanzen, die wirtschaftlich verwertbar waren, nach London zu schmuggeln. Auf diese Weise beschaffte sich Hooker Samen von Gummibäumen aus dem Amazonasgebiet, die in Kew keimten; anschließend ließ er die Schösslinge in die britischen Kolonien Hinterindiens bringen. Nach zwei oder drei Jahrzehnten war die brasilianische Gummi-Industrie tot, wohingegen die britische prächtig gedieh.

Ich hatte das Thema längst ad acta gelegt, als ich zufällig auf einen Aspekt in Hookers Leben stieß, der mein Interesse neu entfachte. 1839, im jugendlichen Alter von zweiundzwanzig Jahren, hatte sich der Bart und Brille tragende Gentleman, den ich von verblassten

viktorianischen Fotografien her kannte, als Zweiter Schiffsarzt und Botaniker einer vierjährigen Expedition der Royal Navy in die Antarktis angeschlossen. Das Schiff, mit dem er an dieses unbekannte Ende der Welt reiste, hieß HMS *Erebus*. Je mehr ich über diese Reise erfuhr, desto mehr staunte ich darüber, wie wenig ich bis dato darüber gewusst hatte. Denn dass ein Segelschiff achtzehn Monate in der entlegensten Gegend der Welt verbringt, dabei Stürmen und Eisbergen trotzt und anschließend wohlbehalten zurückkehrt, ist eine jener außergewöhnlichen Leistungen, von denen man annehmen sollte, dass sie nie in Vergessenheit geraten. Und für die HMS *Erebus* war es ein triumphaler Erfolg.

Doch Hochmut kommt bekanntlich vor dem Fall. Dasselbe Schiff verschwand 1846 zusammen mit seinem Schwesterschiff *Terror* und 129 Mann Besatzung bei dem Versuch, sich einen Weg durch die Nordwestpassage zu bahnen, für immer von der Bildfläche. Es war der größte Verlust an Menschenleben, den die britische Polarforschung je erleiden musste.

Ich verfasste und hielt meinen Vortrag über Hooker, doch die Abenteuer der *Erebus* gingen mir nicht aus dem Sinn. In meinen Gedanken trieben sie noch immer ihr Unwesen, als ich im Sommer 2014 gemeinsam mit ein paar anderen greisen Männern namens John Cleese, Terry Jones, Eric Idle und Terry Gilliam, bedauerlicherweise aber ohne Graham Chapman, zehn Abende in der O₂-Arena von Greenwich mit einem Programm auftrat, das sich *Monty Python Live – One Down Five to Go* nannte. Es waren wundervolle Shows mit einem großartigen Publikum, aber nachdem der Tod des norwegischen Blaulings zum letzten Mal beklagt, das Holzfäller-Lied zum letzten Mal gesungen war, blieb ich mit einem Gefühl der Leere zurück. Was sollte ich jetzt tun? Eins stand fest: Mit dem, was gewesen war, dürfte es nichts zu tun haben. Was immer es wäre, es müsste etwas völlig anderes sein. (Analog zu Monty Pythons Motto: »Und nun zu etwas völlig anderem.«)

Zwei Wochen später wusste ich, was. Am 9. September sah ich in den Abendnachrichten einen Bericht, der mich elektrisierte. Bei einer Pressekonferenz in Ottawa teilte der Premierminister Kanadas der Welt mit, dass ein Team von kanadischen Meeresarchäologen ein Wrack entdeckt hatte, bei dem es sich ihrer Überzeugung nach um die HMS *Erebus* handelte, die seit fast einhundertsechzig Jahren vermisst und irgendwo auf dem Meeresgrund der Arktis vermutet wurde. Der Rumpf war nahezu intakt, die Ladung vom Eis konserviert. In diesem Moment wusste ich, dass es eine Geschichte gab, die nur darauf wartete, erzählt zu werden. Eine Geschichte, die nicht nur von Leben und Tod handelt, sondern auch von einer Art Wiederauferstehung.

Was war der *Erebus* widerfahren? In welchem Zustand war sie? Was hatte sie erreicht? Wie hatte sie so viel ertragen können, um dann auf derart rätselhafte Weise zu verschwinden? Ich bin kein Marinehistoriker, aber ich interessiere mich für Geschichte. Ich bin kein Seemann, aber ich bin gern auf dem Wasser. Von nichts als schierer Begeisterung getrieben, begann ich mich zu fragen, wo auf der Welt ich das Abenteuer, das vor mir lag, angehen sollte. Ein naheliegender Kandidat war jene Institution, die ab 1803 so viele Expeditionen in die Arktis und Antarktis auf den Weg gebracht hatte. Der Zufall wollte es, dass ich mich mit ihr einigermaßen auskannte, denn ich war drei Jahre lang ihr Präsident gewesen.

Also besuchte ich die Königliche Geografische Gesellschaft in Kensington und legte dem Leiter der historischen Abteilung, Alasdair MacLeod, mein leicht verstiegenes Projekt und die Dringlichkeit meines Anliegens dar. Wusste er von irgendwelchen Spuren, die zur HMS *Erebus* führten?

Er runzelte die Stirn und dachte angestrengt nach. »*Erebus*«, murmelte er schließlich. »*Erebus*?« Plötzlich strahlte sein Gesicht. »Natürlich«, sagte er triumphierend. »Wir haben doch Hookers Strümpfe.«

Es waren dann doch nicht nur die Strümpfe, aber sie waren der

erste Fund, den ich bei meiner Recherche machte, und seither sind sie für mich eine Art Talisman. Jedenfalls im übertragenen Sinn. Die Strümpfe selbst sind eher gewöhnlich: cremefarben und aus grober Wolle, beim Tragen haben sie vermutlich gekratzt. Doch im Verlauf des Jahres, in dem ich die Welt auf den Spuren der *Erebus* bereist und mich bis zur Erschöpfung mit Büchern, Briefen, Plänen, Zeichnungen, Fotografien, Seekarten, Tage-, Log- und Besichtigungsbüchern befasst habe, kam ich nicht umhin, Hookers Strümpfen wiederholt dafür zu danken, dass sie mich auf diese ungewöhnliche Reise geschickt haben.

Michael Palin

London, im Februar 2018

Prolog

DIE EINZIGE ÜBERLEBENDE

Wilmot and Crampton Bay, Nunavut, Kanada, den 2. September 2014. Unweit der Küste einer öden, flachen, konturlosen Insel, einer von Tausenden in der kanadischen Arktis, wo bei trübem Wetter Himmel, Meer und Land nahtlos ineinander übergehen, fährt ein kleines Boot aus Aluminium mit dem Namen *Investigator* langsam und vorsichtig über das eisblaue Meer. Knapp unter der Wasseroberlinie schleppt es einen schlanken silberfarbenen Zylinder hinter sich her, der gerade mal einen Meter lang ist und ein Sonar enthält, das Schallsignale aussendet und empfängt. Die Wellen, die er aussendet, prallen am Meeresboden ab und kehren zum Sender zurück, werden über ein Kabel an Monitore weitergeleitet und dort in farbige Bilder übersetzt.

Sieht man vom Motorengeräusch ab, herrscht Stille auf der *Investigator*. Es ist windstill, der Himmel ist klar, die Sonne wirft ihr milchiges Licht auf eine spiegelglatte See. Alles scheint gedämpft. Die Zeit vergeht, aber mehr passiert nicht.

Unvermittelt kommt Bewegung ins Schiff. Die Sonde wäre um ein Haar gegen ein Riff geprallt. Die Männer an Bord sind hellwach und überzeugen sich davon, dass dem teuren Gerät nichts passiert ist. Der Meeresarchäologe Ryan Harris wirft noch einen letzten Blick auf den Bildschirm, um anschließend seinen Kollegen beizuspringen, als er auf dem Meeresgrund etwas anderes als Sand und Steine entdeckt. Etwas, das alle seine Sinne schärft.

Auf dem Monitor ist ein dunkler Schatten zu sehen: ein fremd-

artig wirkender Gegenstand, der nur gut zehn Meter unter ihm auf dem Meeresboden liegt. Er ruft nach den Kollegen, die sich um den Monitor scharen. Er zeigt auf den Schatten. Sie trauen ihren Augen nicht. Direkt unter dem Sonar, das hinter der *Investigator* hängt, im Detail nur zu erahnen, aber anhand der Umrissdeutlichkeit zu erkennen, liegt der hölzerne Rumpf eines Schiffes. Das Heck ist unvollständig und sieht aus, als hätte jemand ein Stück herausgebissen, die Decksbalken liegen blank, und der komplette Rumpf ist von einem Gespinnst aus Unterwasserpflanzen überzogen. Sie haben zweifelsfrei ein Schiff vor sich. Ein Schiff, das vor 168 Jahren mit Mann und Maus von der Bildfläche verschwunden ist. Ein Schiff mit einer der schillerndsten Karrieren in der Geschichte der britischen Seefahrt. Und ein Schiff, das mit diesem Tag eine beispiellose Wiederauferstehung feiert.

Stolz wirkt es, und es ist der Oberfläche so nahe, dass zumindest die beiden höheren Masten einst aus dem Wasser geragt haben müssen. Der Rumpf scheint intakt, sieht man von den Schäden am Heck ab. Seetang, der von seinem Gebälk herabhängt, erinnert an einen medizinischen Verband, der sich gelockert hat. Die drei Masten sind ebenso abgeknickt wie der Bugspriet. Zusammen mit anderen Wrackteilen liegen sie, mehrfach gebrochen, neben dem Rumpf. Halb im Sand versunken sind zwei Propeller, acht Anker und ein Segment des Ruderrads zu erkennen. Die drei Decks sind zumindest stellenweise zusammengebrochen. Die Balkweger, die den Rumpf versteifen, sehen noch stabil aus, auch wenn die Beplankung weitgehend fehlt. Von oben betrachtet, ergibt sich das Bild eines halb filetierten Fisches.

Eine massive gusseiserne Ankerwinde steht unversehrt auf dem Oberdeck, ganz in der Nähe zwei große Handpumpen aus Messing. Einige Skylights und die Decksprismen, die den Männern Licht spenden sollten, haben die Jahre überdauert.

Das Unterdeck, wo sich die Männer während ihrer Freiwachen

aufhielten, liegt stellenweise bloß, an anderen Stellen bleibt es im Verborgenen. Unter Schlick und abgestorbenem Tang sind Seemannskisten zu erkennen, in denen die Männer ihre Habseligkeiten aufbewahrten und auf denen sie während der Mahlzeiten Platz nahmen. Die Spanten sind nummeriert, damit jeder Matrose wusste, wo er seine Hängematte aufspannen sollte. Niedergänge und Luken, die durch die Decks miteinander verbunden waren, liegen nutzlos und gespenstisch herum. Der Herd in der Kombüse, auf dem die Mahlzeiten gekocht wurden, steht einsatzbereit an Ort und Stelle. Im Bug sind die Umrisse der Krankenstube zu erkennen.

Weiter achtern lassen sich in einem Wirrwarr aus umherliegendem Holz die Kabine des Kapitäns, die Messe und mehrere Offizierskajüten unterscheiden. In einer der Kabinen steht ein Kojenbett mit einigen großen Schubladen darunter. Der Spiegel – quasi die Rückwand des Schiffes – hat die größten Schäden davongetragen, doch das Bett gleich daneben ist ebenso an seinem Platz wie die Spinde und ein Heizofen. Das Orlopdeck, das unterste der drei Decks, ist am glimpflichsten davongekommen, aber auch am schlechtesten zu erreichen. Gleichwohl konnten Taucher von dort einen Schuh sowie mehrere Senftöpfe und Staukästen bergen. Auch einen Satz Porzellanteller mit chinesischem Dekor, den Stiel eines Weinglases, eine Schiffsglocke, einen Sechspfünder aus Bronze, verschiedenste Zierknöpfe, den mit einem gekrönten, auf einer Krone stehenden Löwen verzierten Verschluss eines Schultergurts der Royal Marines sowie eine Arzneiflasche mit der Prägung »Samuel Oxley, London« förderten sie ans Tageslicht. Die Flasche enthielt ursprünglich ein Elixier aus jamaikanischem Ingwer-Konzentrat, das Oxley als Heilmittel gegen »Rheuma, Magenverstimmung, Blähungen, Kopfschmerzen und Schwindel, Hypochondrie« – mir gefällt der Gedanke, dass es ein Medikament gegen Hypochondrie gibt – »Gemütsverstimmungen, Beklemmungen, Muskelzittern und -krämpfe sowie Lähmungserscheinungen« anpries. Nach meinem

Dafürhalten ist diese Flasche mit einem Allheilmittel für alle Lebenslagen eines der ergreifendsten Dinge, die von der HMS *Erebus* geborgen werden konnten. Sie erinnert uns daran, wie nahe epische Abenteuer und alltägliche Sorgen beieinanderliegen.

Zehn Monate im Jahr ist das Wasser hier vor der kanadischen Küste zu Eis erstarrt. Dann behält das Schiff seine Geheimnisse wieder für sich. Doch wenn es taut, kehren Männer wie Ryan – der mehr als zweihundert Tauchgänge auf dem Buckel hat – und die anderen aus seinem Team zurück, um nach weiteren kostbaren Details Ausschau zu halten. Ich wünschte, ich könnte der *Erebus* einmal so nahe kommen wie sie. Nur ein einziges Mal. Aber dafür bräuchte ich nicht Hookers Strümpfe, sondern seinen Taucheranzug.

Die Fahrten der HMS Erebus



Kapitel 1

MADE IN WALES

7. Juni 1826, Pembroke, Wales. Wir schreiben das sechste Jahr der Regentschaft von George IV., des ältesten Sohnes von George III. und Königin Charlotte. Er ist dreiundsechzig Jahre alt, verheiratet mit einer zänkischen Frau, pflegt einen obszön extravaganten Lebensstil und zeigt Interesse an Architektur und den schönen Künsten. Robert Jenkinson, 2. Earl of Liverpool, ein Tory, ist seit 1812 Premierminister. Die Zoologische Gesellschaft in London wurde soeben gegründet. Britische Forscher sind auf der ganzen Welt unterwegs, nicht nur in der Arktis. Alexander Gordon Laing erreicht im August des Jahres Timbuktu, wird aber nur einen Monat später ermordet, weil er sich weigert, dem Christentum abzuschwören. Im Norden von Wales werden derweil zwei Meisterwerke des Ingenieurwesens gefeiert. Die Menai Bridge und die Conway Bridge gehören zu den ersten Hängebrücken weltweit, sie werden im Abstand von wenigen Wochen eröffnet.

Am anderen Ende von Wales, an einem Meeresarm unweit der von dicken Mauern umgebenen Stadt Pembroke, versammeln sich an einem Morgen im frühen Juli die Menschen für eine nicht gar so ausschweifende Feier. Unter dem Beifall einer Gruppe Ingenieure, Zimmerleute, Schmiede, Büroangestellter und ihrer Familien gleitet das korpulente, ein wenig dickbäuchige geratene Kriegsschiff, das sie in den vergangenen Jahren gebaut haben, mit dem Heck voraus von der Helling der Werft von Pembroke. Als es sanft ins Wasser des Milford Haven eintaucht, jubelt die Menge auf. Es tanzt, wa-

ckelt und schüttelt sich wie ein gerade geschlüpfter Wasservogel. Der Name des Schiffes lautet *Erebus*.

Das ist kein sonderlich fröhlicher Name, aber die *Erebus* war ja auch nicht gebaut worden, um Fröhlichkeit zu verbreiten, sondern um Feinde abzuschrecken und zu vertreiben, und der Name war mit einiger Überlegung gewählt worden. In der klassischen Mythologie galt Erebos, aus dem Chaos entstanden, als Personifikation der Finsternis und Teil der Unterwelt, eines Ortes also, der für Entwurzelung und Zerstörung stand. Von diesem Gott ist der Name des Schiffes übernommen, um mögliche Feinde davor zu warnen, dass sie es mit einem Sendboten des Chaos und einem furchterregenden Überbringer des Höllenfeuers zu tun hatten. Die HMS *Erebus*, die 1823 in Auftrag gegeben worden war, war das vorletzte Exemplar eines Typs von Kriegsschiffen, der unter der Bezeichnung Bombarde bekannt wurde. Ende des 17. Jahrhunderts entstanden, diente dieser Schiffstyp zunächst den Franzosen, später auch den Engländern dazu, Küstenbefestigungen des Feindes aus schweren Mörsern unter Beschuss zu nehmen oder die Kugeln darüber hinwegzutragen und so größtmögliche Schäden anzurichten, ohne dafür Truppen an Land schicken zu müssen. Von den übrigen Schiffen dieses Typs waren zwei nach Vulkanen benannt – *Hecla* und *Aetna* –, und auch die anderen kündeten auf diese oder jene Weise von Raserei und Zerstörung: *Infernal*, *Fury*, *Meteor*, *Sulphur* und *Thunder*. Auch wenn sie nie so berühmt werden sollten wie manches Schlachtschiff, hat ihr letzter großer Auftritt, die Belagerung von Fort McHenry im Hafen von Baltimore während des Krieges von 1812, immerhin Eingang in die amerikanische Nationalhymne *The Star-Spangled Banner* gefunden. Wenn dort vom »grelle Licht im Flug explodierender Bomben« die Rede ist, dann sind damit die Geschosse der britischen Bombarden gemeint.

Die Werftarbeiter sahen mit einigem Stolz, wie die *Erebus* ins Wasser glitt, doch als sie endlich aus eigener Kraft schwamm und

ihren Platz am Ufer des Milford Haven gefunden hatte, wusste niemand, was aus ihr werden würde. War sie ein Modell für die Zukunft, oder gehörte sie schon der Vergangenheit an?

(...)

Jener Teil der Werft, in dem die *Erebus* entstand, existiert noch heute, allerdings werden dort keine Schiffe mehr gebaut; von hier aus wird die riesige Öltraffinerie versorgt, die sich einige Kilometer flussabwärts befindet. Die Slipbahn, über die die *Erebus* im Sommer 1826 ins Wasser glitt, liegt heute unter einer dicken Betonschicht und gehört zu dem Anleger der Fähre, die Pembroke mit dem irischen Rosslare verbindet.

Bei meinem Besuch bekomme ich ein Gefühl dafür, wie es hier früher einmal ausgesehen haben muss. Die Anlage der Straßen, die an den wenigen, in den 1820er Jahren für Vorarbeiter und leitende Angestellte erbauten schiefergrauen Terrassenbauten vorbeiführen, die noch erhalten sind, beeindruckt bis heute. Diese Bauten können es mit den Londoner Stadtvillen aus der Zeit König Georges unbedingt aufnehmen. In einem davon lebte Thomas Roberts, seines Zeichens leitender Schiffsbaumeister, der den Bau der *Erebus* überwachte. Er war 1815 in diese entlegene Ecke im Südwesten von Wales gekommen, als die Werft gerade einmal zwei Jahre alt war.

Die Leitung des noch jungen Unternehmens teilte sich Roberts mit seinem Stellvertreter Richard Blake und dem Finanzchef James McCain. Die Zusammenarbeit war wenig harmonisch. Edward Wright, der unter McKain als Buchhalter arbeitete, zeigte Richard Blake an, weil der ihn tätlich angegriffen habe. Dabei soll er ihm »mehrmals die Nase verdreht und mit seinem Schirm Prügel ange droht« haben. Roberts und McKain beschuldigten sich wechselseitig der Bestechlichkeit und der Unfähigkeit. 1821 hatte McKain genug und verließ Pembroke, um künftig auf der Werft in Sheerness zu arbeiten. Er wurde durch Edward Laws ersetzt. Die vergiftete

Atmosphäre begann sich zu bessern, als am 9. Januar 1823 die Nachricht eintraf, dass die Marineleitung in Anerkennung der Arbeit der Männer aus Pembroke beschlossen hatte, eine 372 Tonnen verdrängende Bombe in Auftrag zu geben. Das Schiff nach einem Entwurf von Sir Henry Peake, einem ehemaligen Marineinspekteur, sollte den Namen *Erebus* tragen.

Sonderlich groß war dieses Schiff nicht, und mit knapp zweiunddreißig Meter Länge war es nicht einmal halb so lang wie ein durchschnittliches Kriegsschiff. Im Vergleich mit der 2141 Tonnen verdrängenden *Victory* war die *Erebus* sogar ein kleiner Fisch. Aber robust sollte sie werden. Eher ein Arbeitsschiff denn eine ranke und elegante Jacht. Decks und Rumpf sollten stabil genug geraten, um dem Rückstoß von zwei großen Mörsern standhalten zu können, der eine im Kaliber 25 cm, der andere im Kaliber 33 cm. Deshalb war der Rumpf auf Höhe des Laderaums mit diagonal verlaufenden Eisenstreben versteift worden, was die Stabilität erhöhte und gleichzeitig das Gewicht verringerte. Die Formgebung des Rumpfes war darauf ausgerichtet, möglichst viele Granaten laden zu können. Zu seiner eigenen Sicherheit sollte das Schiff mit zehn kleineren Kanonen bestückt werden, um den Feind gegebenenfalls direkt bekämpfen zu können.

(...)

Die *Erebus* entstand ohne jeden Zeitdruck. Anders als ihr späteres Schwesterschiff, die HMS *Terror*, die auf der Werft in Topsham, Devon, in weniger als einem Jahr gebaut wurde, lief sie erst zwanzig Monate nach der Kiellegung vom Stapel. Als die Arbeit abgeschlossen war, schickte der Finanzchef der Werft der Marineleitung eine Rechnung über 14 603 Pfund – was heute circa 1,25 Millionen Pfund entspricht.

Alles in allem wurden in Pembroke sechsundzwanzig Schiffe gebaut. Ziemlich genau einhundert Jahre nach dem Stapellauf der *Erebus* kam die Admiralität zu der Erkenntnis, dass die Werft nicht

mehr benötigt wurde. Die Belegschaft sank mit einem Schlag von dreitausend Beschäftigten auf vier. Das war 1926, das Jahr des Generalstreiks. Während des Zweiten Weltkriegs erlebte die Werft noch einmal eine kurze Blüte, als hier die Sunderland-Flugboote entstanden. In jüngerer Zeit sind die verbliebenen Werftanlagen zu Lagerhäusern von Transportfirmen umfunktioniert worden, und als ich ein letztes Mal durch das eindrucksvolle steinerne Portal schreite, erfüllt mich der Gedanke, dass die ruhmreichen Zeiten der Werft endgültig vorbei sind, mit Wehmut.

Nach dem Stapellauf in Pembroke wurde die *Erebus*, einem Brauch der Admiralität folgend, zu einer anderen Werft gebracht, wo sie ausgerüstet werden sollte. Noch besaß sie weder Masten noch Segel, und so trat sie ihre erste Reise, die in südwestliche Richtung rund um Land's End in den englischen Kanal und nach Plymouth führte, vermutlich an einer Schlepptrasse an. In Devonport, das heute zu Plymouth gehört, gab es eine noch junge, vielbeschäftigte Werft, die später zum Flottenstützpunkt der Marine ausgebaut wurde. Hier sollte sich die *Erebus* in ein Kriegsschiff verwandeln und zu diesem Zweck Geschütze bekommen: zwei Mörser, zehn Kanonen, davon acht Vierundzwanzigpfünder und zwei Sechspfünder, sowie alles, was nötig war, um die dazugehörige Munition lagern und bereitstellen zu können. Hier sollte sie auch ihre drei Masten erhalten, dessen größter zweiundvierzig Meter über das Deck aufragte.

Diese Arbeiten wurden im Eiltempo erledigt, doch unmittelbar danach setzte eine Phase des Nichtstuns ein, und die bewaffnete und voll ausgerüstete *Erebus* hing in einer Warteschleife fest. Achtzehn Monate lang lag sie vor Devonport auf Reede und wartete darauf, dass jemand Verwendung für sie hatte.

Mich würde interessieren, ob es damals schon »Schiff-Spotter« gab, Schuljungen, die in ihren Heften mit Bleistift festhielten, wel-

che Schiffe die Werften des Landes ansteuerten und wieder verließen. Als Kind habe ich es so mit den Zügen gehalten, die durch Sheffield kamen. Diesen Schuljungen, so meine Fantasie, könnte es der nagelneue, etwas klobige Dreimaster angetan haben, der kein Ziel zu haben schien. Dafür hatte er Charakter. Der Bug war reich verziert, das Schanzkleid von Stückpforten durchzogen, die Fenster im Spiegel waren mit Ornamenten geschmückt, und am Achterschiff stachen die Seitengalerien hervor, in denen sich die Toiletten befanden.

Sollten diese Schuljungen hier auch die dunklen Wintermorgen am Ende des Jahres 1827 verbracht haben, dann durften sie zur Belohnung erleben, wie auf der *Erebus* unvermittelt Leben Einzug hielt. Planen wurden abgenommen, Lampen entzündet, Schuten herbeigerudert, Masten getakelt, Rahen montiert, Segel angeschlagen. Im Februar 1828 erhielt die *Erebus* einen Eintrag im »Progress Book«, in dem sämtliche Schiffsbewegungen der Flotte der Royal Navy erfasst wurden. Dort heißt es nüchtern: »Schiff ins Dock verholt, Schutzbeplankung entfernt; Kupferverstärkung montiert, bis Freibordmarke erreicht ist.« Die Vorbereitungen für die Indienstellung hatten begonnen. Von Pallhölzern gestützt, wurde die provisorische Schutzhülle der *Erebus* entfernt und durch eine Beschichtung aus Kupfer ersetzt, bis das Schiff exakt so schwer war, dass es den zuvor berechneten Tiefgang erreichte. Seit den 1760er Jahren hatte die Navy mit derlei Kupferverstärkungen experimentiert, um so Beschädigungen durch den Schiffsbohrwurm, die bis zum Totalverlust reichen konnten, zu verhindern. Diese auch »Termiten des Meeres« genannte Muschelart dringt ins Holz ein und höhlt es von innen aus. Dass die *Erebus* nun mit Kupfer beschlagen wurde, bedeutete, dass eine Reise unmittelbar bevorstand.

Am 11. Dezember 1827 kam mit Commander George Hays von der Royal Navy der erste Kapitän der *Erebus* an Bord.

Im Laufe der folgenden sechs Wochen führte Hays penibel über

die Versorgung des Schiffes mit Lebensmitteln und Vorräten Buch: Am 20. Dezember wurden 756 Kilogramm Brot, 106 Liter Rum, 27 Kilogramm Kakao und 700 Liter Bier geordert. Und kaum, dass sich die etwa sechzig Mann starke Besatzung mit dem neuen Schiff halbwegs vertraut gemacht hatte, wurden die Decks mit Sand, Wasser und Bimsstein geschrubbt und die Segel an den Rahen angeschlagen.

Über den ersten »Dienstag« der *Erebus*, den 21. Februar 1828, vermerkte Haye im Logbuch: »8.30 Uhr. Lotse kommt an Bord. Leinen los, Schiff wird an Mooring verholt.«

Am nächsten Morgen passierten sie den Eddystone-Leuchtturm, der vor einer gefährlichen Untiefe südwestlich von Plymouth warnt, die schon vielen Schiffen zum Verhängnis geworden ist. Nun nahmen sie Kurs auf die Biskaya, die für Stürme und schwere Seen bekannt ist. Schon bald nach der Abfahrt traten erste Probleme auf, etwa ein Leck in der Kapitänskabine, auf das Haye in seinem Logbuch mehrfach zu sprechen kam: »Musste alle zwei Stunden Wasser aus der Kabine schöpfen«, hieß es dort, oder auch »Den ganzen Nachmittag gelenzt.«

Für ein breites und schweres Schiff, wie es die *Erebus* nun einmal war, machte sie erstaunlich gute Fahrt. Vier Tage nach der Abfahrt hatten sie die Biskaya überquert und standen vor Kap Finisterre an der Nordküste Spaniens. Am 3. März erreichten sie Kap Trafalgar. Viele an Bord werden sich an der Reling versammelt haben, um einen Blick auf den Schauplatz eines der blutigsten Siege in der Geschichte der Royal Navy zu werfen. Möglicherweise hatten zwei oder drei der Älteren sogar noch unter Nelson gedient.

Die nächsten zwei Jahre verbrachte die *Erebus* auf Patrouillenfahrt im Mittelmeer. Aus den Einträgen in den Logbüchern, die ich im britischen Nationalarchiv einsehen durfte, geht hervor, dass es eine eher ereignislose Zeit war. Dort sind fast ausschließlich die Wetterbedingungen, die aktuelle Position, die versiegelte Strecke

und die Segelführung aufgeführt. »Laufen unter Fock und Besan«, hieß es mal, dann wieder »Großsegel und Treiber gesetzt«, ein anderes Mal »Bramsegel gesetzt«. An keiner Stelle bekommt man den Eindruck, dass jemand es eilig gehabt haben könnte. Aber dazu bestand auch kein Anlass. Die Konflikte zwischen den Staaten ruhten. Napoleon war aus dem Spiel genommen worden, und bislang war niemand auf der Bildfläche erschienen, der seine Rolle hätte übernehmen wollen.

(...)

Gelegentlich ereignete sich doch noch etwas Interessantes. Am 7. April vermerkte der Kapitän im Logbuch die Sichtung eines Schiffes, das von Triest nach New York unterwegs war. Es wurde von der *Erebus* gestoppt und durchsucht. Am 24. Juni »kam ein russischer Schiffsverband in Sicht, bestehend aus einem Schlachtschiff und einer Brigg. Zur Begrüßung wurden wechselweise dreizehn Salutsschüsse abgegeben, anschließend ließ sich der Kapitän mit einem Beiboot zu dem Schlachtschiff bringen, das, wie sich herausstellte, von einem russischen Admiral befehligt wurde.« Nach seiner Rückkehr notierte Haye: »Mit dem Beiboot zurückgekehrt. Weinfass mit der Nummer 124 geöffnet. Enthält 110 Liter.«

Als die *Erebus* griechische Gewässer und schließlich die Ionischen Inseln erreichte, geriet der Ton des Logbuchs erneut wie in einer Urlaubsbroschüre. Tagelang »leichte Brise und klarer Himmel« und eine Reiseroute, die Neid aufkommen lässt: Kefalonia, Korfu, Syrakus, Sizilien, Capri. Ein schöneres Ziel hätte die Marineleitung der *Erebus* kaum vorgeben können. Es sei denn, man war der Marineartillerist Caleb Reynolds und wurde wegen »Unreinlichkeit und Ungehorsam« zu vierundzwanzig Peitschenhieben verurteilt, oder der Kriegsfreiwillige Morris, der wegen »fortgesetzter Missachtung der Dienstvorschriften und Befehlsverweigerung« zwölf Hiebe erhielt. So gut, wie die umgebende Landschaft es vermuten lässt, war die Stimmung an Bord der *Erebus* offenbar nicht.

Die Dinge änderten sich, als im zweiten Jahr ihres Mittelmeereinsatzes Commander Philip Broke das Kommando übernahm. Broke war der Sohn von Konteradmiral Sir Philip Bowes Vere Broke, der sich mit der tollkühnen Kaperung der USS *Chesapeake* im Jahr 1813 einen Namen gemacht hatte. Brokes Herangehen an seine Aufgabe als Kapitän unterschied sich grundsätzlich von dem seines Vorgängers. Manche Abläufe blieben die alten – das Logbuch listet wie zuvor detailliert alltägliche Dinge wie das Scheuern des Decks, den Verbrauch von Proviant, die Windrichtung und die Segelführung auf –, aber offenbar wurden weniger Strafen ausgesprochen. Broke verfügte wohl über andere Mittel, die Disziplin an Bord aufrechtzuerhalten, zumindest aber setzte er andere Prioritäten. Anfangs wöchentlich, später nahezu täglich, berichtete das Logbuch von Schießübungen. Am 13. April 1829 hieß es: »Habe eine Gruppe von Angehörigen der Marineartillerie in den Umgang mit den großen Kanonen und den Handfeuerwaffen eingewiesen.« Am 20. April, sie lagen vor der Insel Hydra, notierte Broke: »Eine Gruppe Matrosen zum Üben mit dem Säbel eingeteilt.« Und am 6. Mai: »Eine Gruppe Matrosen zum Zielschießen mit Pistolen befohlen.« Gleich ob er damit der Langeweile vorbeugen wollte oder Anweisungen der Admiralität umsetzte, scheint Broke mehr Wert als sein Vorgänger darauf gelegt zu haben, die *Erebus* jederzeit kampffähig zu halten. Er sollte jedoch nie Gelegenheit haben, ihre Fähigkeiten unter Beweis zu stellen, denn schon im Mai 1830 befand sich die *Erebus* wieder auf dem Heimweg, ohne außer zu Übungszwecken auch nur eine Kugel abgefeuert zu haben.

Zwei herzerwärmende Einträge im Logbuch möchte ich dem Leser nicht vorenthalten. »Beiboot zu Wasser gebracht, damit die Besatzung baden kann«, hieß es an einer Stelle, und als sie am 27. Mai Gibraltar erreichten, lautete der Vermerk: »Beigedreht, um zu baden.« Am Planschen im Mittelmeer scheint der neue Kapitän mehr Gefallen gefunden zu haben als am Auspeitschen seiner Männer.

Drei Woche später tauchte vor der *Erebus* der Leuchtturm am Lizard Point auf. Am 18. Juni wurden ihre Kanonen zum letzten Mal für eine Übung in Stellung gebracht, und am 26. Juni 1830 erreichte sie Portsmouth, wo zu Ehren von König George IV., der am Morgen gestorben war, die Segel gerefft und die Flagge am Heck auf Halbstock gesetzt wurde. (Weniger respektvoll geriet der Nachruf der *Times*: »Nie ist ein Mensch von seinen Mitmenschen weniger betrauert worden als der verstorbene König«, hieß es dort. »Kein Auge hat um ihn geweint, kein Herz ist durch echte Trauer beschwert.«) Noch am selben Tag wurde sein jüngerer Bruder sein Nachfolger. William IV., wie er sich nun nannte, hatte zehn Jahre in der Marine gedient und sich dabei die Hochachtung Nelsons sowie den Ehrentitel »König zur See« erworben.

Als die britische Krone den Besitzer gewechselt hatte, wurden Commander Broke und die Besatzung der *Erebus* abberufen. Obwohl der Kapitän alles getan hatte, um seine Männer im Umgang mit Kanonen und Säbeln zu schulen, war die Zeit der *Erebus* als Kriegsschiff abgelaufen.

Anhang
ZEITTADEL

- 1815 Die Schlacht bei Waterloo beendet die Napoleonischen Kriege.
- 1818 John Ross' Expedition kehrt erfolglos von der Suche nach der Nordwestpassage zurück, da Ross überzeugt ist, der Lancastersund sei eine Bucht. (Das von ihm benannte »Crocker-Gebirge« waren lediglich Wolken.)
- 1819-20 William Edward Parry segelt mit zwei Schiffen, der *Hecla* und der *Griper*, durch den Lancastersund nach Melville Island.
- 1819-22 John Franklins Arktis-Expedition, die nur knapp einer Katastrophe entgeht, beschert ihm den Ruf als »der Mann, der seine Stiefel aß«.
- 1826 Die Arbeit an der *Erebus* wird in den Docks von Pembroke abgeschlossen.
- 1828-29 Die *Erebus* patrouilliert im Mittelmeer, unter dem Kommando von Kapitän George Haye.
- 1829-30 Die *Erebus* patrouilliert weiterhin im Mittelmeer, unter dem Kommando von Kapitän Philip Broke.
- 1829-33 John Ross' zweite Arktis-Expedition, an der sein Neffe James Clark Ross teilnimmt. James Clark Ross erreicht den magnetischen Nordpol am 1. Juni 1831, doch das Schiff sitzt vier Jahre lang vom Eis eingeschlossen fest; die Expeditionsmitglieder verhungern beinahe, werden aber schließlich von einem Walfangschiff gerettet.
- 1839 Die *Erebus* wird für die Antarktis-Expedition von James Clark

Ross neu ausgerüstet und sticht am 30. September gemeinsam mit der *Terror* in See.

- 1840 Am 16. August erreicht die *Erebus* Van Diemen's Land (heute: Tasmanien), wo Sir John Franklin den Posten des Vizegouverneurs innehat. Am 12. November segelt sie los in Richtung Antarktis.
- 1841 Am 1. Januar erreicht die *Erebus* den südlichen Polarkreis und segelt entlang der »Great Southern Barrier« (heute: Ross-Schelfeis), bevor sie am 6. April nach Van Diemen's Land zurückkehrt. Auf dieser Fahrt ist die *Erebus* so weit südlich vorgedrungen wie kein anderes Schiff vor ihr.
- 1842 Die zweite Antarktis-Expedition von James Clark Ross erreicht am 23. Februar 161°W und 78°9'30"S, bevor sie zu den Falklandinseln segelt. Ross' dritte Antarktis-Expedition startet am 17. Dezember, muss aber abgebrochen werden, da das Eis zu dicht ist.
- 1843 Die *Erebus* kehrt über Ascension und Rio de Janeiro zurück nach England und erreicht Woolwich am 7. September. James Clark Ross wird zum Ritter geschlagen.
- 1845 Die *Erebus* wird für die Arktis-Expedition von Sir John Franklin neu ausgerüstet. Am 19. Mai macht sie sich gemeinsam mit der *Terror* von Greenhithe aus auf den Weg in die Arktis; Ende Juli wird die *Erebus* in der Baffin Bay das letzte Mal gesichtet.
- 1845-46 Die *Erebus* überwintert vor Beechey Island. Drei Crewmitglieder sterben und werden beerdigt (Januar bis April 1846).
- 1846 Die *Erebus* bleibt am 12. September vor King William Island im Eis stecken. Die Crew verharrt bis 1848 beim Schiff.
- 1847 Die »Victory Point Note« vom 28. Mai bestätigt: »Alle wohl-auf.« (Victory Point liegt an der Nordwestküste von King William Island.) Sir John Franklin stirbt am 11. Juni.

- 1847-48 Drei Rettungstrupps werden von England aus losgeschickt – Sir James Clark Ross führt einen davon an –, doch die Suche ist ergebnislos. Weitere Rettungsaktionen folgen.
- 1848 Die Crew verlässt die *Erebus* am 22. April. Eine Ergänzung der »Victory Point Note« besagt, dass 24 Männer gestorben sind und die Überlebenden in Richtung Back's Fish River weiterziehen. Die Gruppe teilt sich später auf, einige Männer kehren zurück zum Schiff.
- 1854 John Rae erfährt während seiner Kartierung der arktischen Küste von den einheimischen Inuit, dass bis Ende 1950 alle Männer der Franklin-Expedition umgekommen sind.
- 1859 Leutnant William Hobson von der *Fox* entdeckt die »Victory Point Note«.
- 1866 Die Statue von Sir John Franklin wird auf dem Waterloo Place in London enthüllt.
- 1984 Die Leichname von John Torrington und John Hartnell werden auf Beechey Island exhumiert.
- 2014 Das Wrack der *Erebus* wird entdeckt.
- 2016 Das Wrack der *Terror* wird entdeckt.

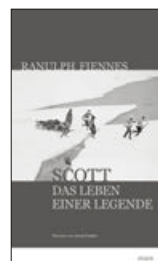
VON POL ZU POL ...



»So fesselnd wie ein guter Krimi und durch und durch wahr.« *The Times*

Hampton Sides, *Die Polarfahrt*
592 Seiten, Klappenbroschur
€ 18,- [D]/ € 18,50 [A]
ISBN 978-3-86648-616-4

Im Jahr 1879 schickte ein sensationsgieriger amerikanischer Zeitungsverleger dreiunddreißig unerschrockene Männer und ihr Schiff ins ewige Eis. Ihr Auftrag war kein geringerer als das größte Geheimnis ihrer Zeit zu lüften: Sie sollten den Nordpol entdecken. Fest überzeugt von der Theorie eines offenen Polarmeeres fuhren sie nach Norden – mitten hinein in einen dramatischen Kampf ums Überleben.



»Über die Hölle schreibt am besten nur einer, der selbst dort gewesen ist.«
Frankfurter Allgemeine Zeitung

Ranulph Fiennes, Scott
640 Seiten, Klappenbroschur
€ 18,- [D]/ € 18,50 [A]
ISBN 978-3-86648-618-8

18. Januar 1912: Als Robert Falcon Scott am Ende seiner strapaziösen Expedition den Südpol erreicht, erblickt er eine Flagge, die seine schlimmste Befürchtung wahr werden lässt: Er hat das Rennen gegen seinen großen Konkurrenten Amundsen verloren. Ranulph Fiennes erzählt die Geschichte von Scotts fataler Antarktis-Expedition mit der Erfahrung und Einfühlung desjenigen, der selbst genau dort war: im Eis und an den Grenzen des Erträglichen.

... MIT MARE



»Eine große, die Lektüre sehr lohnende Biografie.«
Süddeutsche Zeitung

Tor Bomann-Larsen, Amundsen
704 Seiten, Klappenbroschur
€ 18,- [D]/ € 18,50 [A]
ISBN 978-3-86648-620-1

Roald Amundsen hat die Nordwestpassage entdeckt, in einem Rennen auf Leben und Tod als Erster den Südpol erreicht und den Nordpol im Zeppelin überflogen. Zeit seines Lebens trachtete der norwegische Polbezwinger danach, die Geheimnisse der scheinbar unbezwingbaren Eiswüsten dieser Erde zu entschlüsseln – während er sich meisterhaft darauf verstand, sein eigenes Leben in Nebel zu hüllen.



»Gründlich recherchiert und mit sehr britischem Humor erzählt.« *Frankfurter Allgemeine Zeitung*

Fergus Fleming, Barrow's Boys
600 Seiten, Klappenbroschur
€ 18,- [D]/ € 18,50 [A]
ISBN 978-3-86648-617-1

1816 startete John Barrow, Zweiter Sekretär der Englischen Admiralität, ein Entdeckungsprogramm, das bis heute nur vergleichbar ist mit dem der ersten Mondlandung. Von seinem Stehpult am heimatlichen Kamin aus dirigierte der Vollblutbürokrat mit der verhängnisvollen Entdeckerpassion seine Männer in den aberwitzigsten Expeditionen an die Enden der kartierten Welt – und nicht selten in den Tod.