

AUF SHACKLETONS SPUREN

*Vor 100 Jahren segelte Sir Ernest Shackleton mit fünf Kameraden im Beiboot bis Südgeorgien, um Hilfe für seine nach dem Verlust der „Endurance“ in der **ANTARKTIS GESTRANDETEN** Männer zu holen. Ein Team aus Seglern und Alpinisten ist jüngst dem Weg der Helden von einst noch einmal gefolgt*

Die „Santa Maria Australis“ mit Kurs auf Elephant Island, wohin sich die Crew der „Endurance“ 1916 rettete



Am Ufer von Elephant Island erinnert eine Büste an Sir Ernest Henry Shackleton. Im Hintergrund die deutsche Expeditionsyacht

Eine Welt aus scharfen Schwarzweißkontrasten. Schwarzer Fels, von weißem Schneegewebe überzogen. Ein Blick zurück, zum Dingi, hochgezogen auf das, was ich in Ermangelung eines passenderen Wortes „Strand“ nennen werde. Schwarzer Sand, weiße Gischt. Einer aus der Crew ist ein Stück zurückgeblieben, es ist eine Szene wie aus einem Science-Fiction-Film: Über die schroffen Felsen eines feindlichen Planeten kämpft sich eine Gestalt in unförmigem Overall, die untere Hälfte des Gesichts von einem nasenhohen Kragen, die obere von einer Schutzbrille verdeckt, darüber die tiefgezogene Kapuze. Ein Astronaut, den man kaum erkennt in einer Atmosphäre aus Schnee.

Elephant Island. Der Sturm, der einen taumeln lässt. Das stechende Schneetreiben. Ich kenne die Schilderungen von diesem Schnee, der durch jede Ritze dringt. Durch die Ritzen von zwei umgedrehten Holzbooten, die hier vor 100 Jahren auf ebendieser leichten Anhöhe zwischen den Felsen, den großen, bläulichen Gletscher-

eisbrocken, den brechenden Wellen gestanden haben. Und unter denen 22 Männer ausharrten und sich einfach weigerten, mit dem Leben aufzuhören.

Der Blizzard nimmt wieder an Heftigkeit zu. Wir brechen unseren ersten Landgang ab und scheren uns schleunigst zurück auf die „Santa Maria Australis“, die mit ihrem weißen Rumpf und der feingliedrigen Takelage dort draußen in der Bucht sich im Nebel auzulösen droht.

*22 Männer,
die sich einfach
weigerten, mit
dem Leben
aufzuhören*

„Die Menschen gehen hinaus in die leeren Weiten dieser Welt aus unterschiedlichen Gründen. Einige treibt schlicht die Liebe zum Abenteuer an, andere der leidenschaftliche Hunger nach wissenschaftlicher Erkenntnis, wieder andere werden angezogen von lockenden, leisen Stimmen, der unerklärlichen Faszination des Unbekannten.“ So beginnt Sir Ernest Henry Shackleton das Buch über seinen Südpol-Versuch von 1907 bis 1909.

Mit dem er scheiterte. Wie er auch mit eigentlich allen seinen Unterfangen im sogenannten zivilisierten Leben scheiterte. Und auch die Überquerung des antarktischen Kontinents, zu der er 1914 mit der Schonerbark „Endurance“ aufbrach, scheiterte, bevor er nur einen Fuß an Land setzen konnte. Das Schiff wurde im Eis der Wedell-See eingeschlossen, driftete einen Winter lang, bevor es das Packeis schließlich zermalmte. Die darauffolgende Odyssee der 28 Männer gehört zu den großen Erzählungen über den unfasslichen, zähen Überlebenswillen des

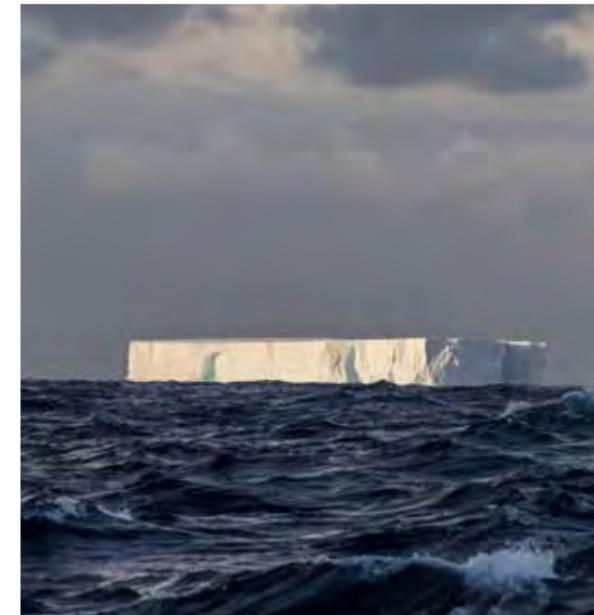
Menschen. Und Shackleton, der im Scheitern Größeres vollbrachte als die meisten anderen in ihren Triumphen, wird bis heute nicht lediglich bewundert, sondern nachgerade geliebt.

Von uns zum Beispiel. In gewisser Hinsicht beginnt die Expedition S. E. A. – Sir Ernest’s Anniversary – bereits 2011. Damals umrundet Wolf Kloss mit seiner Expeditionsyacht „Santa Maria Australis“, einer 20-Meter-Aluketsch, als Erster Nord- und Südamerika innerhalb eines Jahres (siehe YACHT 9 u. 10/2012). In diesen Monaten kommt der Gedanke an eine Hommage-Expedition auf Wolf, mit seinen zwei Booten und dem Familienunternehmen SIM Expeditions seit 1995 Segelpionier in der Antarktis, sieht in der Gestalt Shackletons einen Seelenverwandten, dessen Lebensziel ebenfalls in polaren Reisen lag – und der um seine ersehnten Reisen kämpfen musste.

Was Shackleton, von Staat und Establishment kaum unterstützt, in hohem Maße zu tun gezwungen war. Bemerkenswerterweise organisierte man vor 100 Jahren seine Expeditionen nicht anders, als wir das heutzutage tun: Verhandlungen mit Ausrüstungs-Sponsoren, Produkterwähnungen als Gegenleistung. Verträge über Zeitungsartikel, Fotorechte, Buch, Kinofilm. Wir handhaben all das ähnlich, bloß produzieren wir statt eines Kinofilms Videos mit GoPro-Kameras.

Zwei Jahre später scheitert der erste Versuch – nicht an den Unbilden der Natur, sondern an DHL. Das Equipment für die Überquerung Südgeorgiens, geplant von einem Alpinistenfreund Wolfs, kommt niemals auf den Falklands an. Im Spätsommer 2014 entscheiden wir – ich habe inzwischen Kontakte in die Alpen geknüpft –, einen neuen Anlauf zu nehmen. Über Freunde und Bekannte kommt ein Team zusammen, neun Mann, sowohl Segler wie Alpinisten, und Wolf beschließt, diesmal auch Elephant Island anzusegeln. Wenn schon, denn schon.

Als wir uns am 5. Dezember 2015 auf den Falklands treffen, liegen eineinhalb Jahre nervenaufreibende Planung, Vorbereitung, Training hinter uns. Und die Probleme reißen so schnell nicht ab: Die Airline hat einen mannsgroßen Seesack mit wesentlicher Ausrüstung verschlampt. Fast nichts davon →



Südwärts geht es über die Drake-Straße. Nahezu unablässig ziehen hier Stürme durch, türmt sich die See furchteinflößend hoch auf

Als sich die Segler der Antarktis nähern, treiben am Horizont bald gewaltige Eisberge vorüber – ein wahrhaft majestätischer Anblick

Während draußen die Hölle losbricht, bewahrt sich die Crew ihren Humor. Glück hat, wer in den Stunden des ärgsten Sturms wachfrei ist



FOTOS: A. M. BADRITT



Nach harter Überfahrt ist das erste Etappenziel erreicht. Noch ein wenig ungläubig blickt die Crew auf Elephant Island

Pinguine haben den einsamen Flecken im südlichen Ozean besiedelt. Menschen bekommen sie hier nur sehr, sehr selten zu Gesicht

Landfall. Vermummt bis zur Nasenspitze, betritt die Crew eine unwirkliche Welt, in der einzig das Ölzeug der Segler farbige Akzente setzt



lässt sich auf den Falklands ersetzen. Nach all diesen zähen Monaten akribischer Vorbereitung müssen wir mit improvisierter Ausrüstung aufbrechen. Und zunächst den Sturm abwarten, der derart über die Falklands fegt, dass sich die kleinen bunten Häuser Stanleys erschrocken in die Hügel ducken.

Zwei Tage später ist es so weit: Wir werfen die Leinen los. Endlich. „Die langen Tage der Vorbereitungen waren vorüber. Das Abenteuer lag vor uns!“, jubilierte Shackleton in „South“, seinem Buch über die „Endurance“-Expedition.

Wir sind zu zwölft. Daniel und Beate aus Österreich, Wolfs Crew. Die Segler Niko und Viktor aus Hamburg sowie der Holländer Jaap, bereits auf der Nordwestpassage dabei. Aus der Schweiz die Bergführer Markus und Adrian sowie Fotograf Andrea und sein Kumpel Manfred, der wiederum seinen Reisegegnossen Ray aus den USA schanghai hat. Abgesehen von einem kleinen Ostsee-Trainingstörn sind Markus, Adrian und Andrea das erste Mal auf einem Segelboot unterwegs.

Und das hier. In der Drake-Passage – dem gefürchtetsten Stück Ozean der Welt, zwischen Kap Hoorn und Antarktischer Halbinsel. Wo die Stürme des Südlichen Ozeans und ihre langen hohen Brecher sich durch eine Art Nadelöhr zwängen – und traditionell den Kap-Hoorn-Fahrern nach dem Leben trachten –, bevor sie weiterziehen, gen Osten.

Die Drake. Blaue, kabbelige See, leichte Brise aus Süd, Sonne und Temperaturen, die unter diesen Umständen als karibisch gelten können. Die Crew ruft nur deswegen nicht nach Caipirinha, weil mit verschiedenen Gradationen von seegangsbedingter Mülmgigkeit gekämpft wird. Wären die Albatrosse nicht, die würdevoll ums Boot kreisen, kein Mensch käme auf den Gedanken, dass wir Kurs auf die Antarktis halten.

Doch der Schein trügt. Es ist der 8. Dezember, wir haben 24 Stunden zuvor in Port Stanley abgelegt und befinden uns in der Ruhe zwischen den Stürmen. Der Beginn des nächsten ist für die frühen Morgenstunden des 9. vorhergesagt, 10 Beaufort aus Südwest. Zu diesem Zeitpunkt werden wir die Burdwood Bank noch nicht passiert haben. Dort hebt sich der Meeresgrund von



Das Wetter verschlechtert sich einmal mehr dramatisch. Nebel zieht auf, Eis bedeckt das Wasser. Für Schiff und Crew eine ernsthafte Bedrohung

Akkordeonartig stauchen sich im Sturm die Wellen zu Wasser- wänden auf

4000 Metern Tiefe jäh auf knapp 100 Meter. Dort werden sich in einem Sturm die Wellen akkordeonartig aufstauchen, zu Wasserwänden, 20, 30 Meter hoch.

Umfahren wir die Bank im Osten, verlieren wir 100 Meilen, die wir gegen den Südweststurm wiedergewinnen müssten. Fast unmöglich. Auf der Bank vom Sturm erwischt zu werden allerdings wäre schlicht selbstmörderisch. Ebenso eine Legerwall-Situation bei zu wenig Distanz zur Südgrenze der Bank, womit uns der Sturm ins Desaster zurücktreiben könnte.

Wolf denkt an Umkehren, was weh täte. Jeder Tag, den wir verlieren, schmälert unser Zeitfenster für die Überquerung Südgeorgiens. Vorerst fahren wir weiter, hoffen auf den nächsten Wetterbericht, darauf, dass der Sturm sich verzögert. Wir brauchen bloß wenige zusätzliche Stunden für einen vertretbaren Abstand zu dieser verdammten Bank.

Wir verbringen den Abend damit, radikale Sturmvorkehrungen zu treffen. Alles, was am Heckkorb angelascht ist, die Mülltonnen und Fender zum Beispiel, wird anderweitig verstaut. Wie sich das alles anfühlt

für unsere Landratten? Die lassen sich nicht aus der Ruhe bringen. Man muss schon nachbohren, bis Adrian zugibt, es sei nicht ganz einfach, nicht die Kontrolle zu haben, nicht genau zu wissen, was zu tun ist. „Gewöhnungsbedürftig“, nennt er es mit Schweizer Understatement, sagt dann: „Ich meine ...“ und breitet nur die Arme aus ins Rund.

Dort ist, wenn man innehält, Ozean. Nichts als Ozean.

Ich bin Hamburger, wir werden nicht geboren, wir werden vom Stapel gelassen. Die Segelei ist immer Teil meines Lebens gewesen, ich kann mich nicht mehr an die Anfänge erinnern. Wie mag es sein, das aller-

erste Mal im Zentrum eines 360-Grad-Horizonts aus Ozean, auf einer kleinen Idee aus Alu, 20 mal maximal 5,50 Meter? Aber wir alle würden uns wahrscheinlich auf dieser Reise lieber zwei bis drei Gliedmaßen abkauen, bevor wir irgendeine Sorge oder Schwäche zugeben würden. Nicht mit unseren historischen Vorbildern vor Augen.

Am 27. Oktober 1915 gibt Shackleton die von den Eispressungen erwürgte „Endurance“ verloren, über 1000 Meilen von irgend-einem Außenposten der Zivilisation entfernt. Der nächste nicht gänzlich hoffnungslose Landfall wäre die Paulet-Insel, wo sich ein Depot für Schiffbrüchige befindet. Shackleton plant einen Marsch dorthin über das Eis, 346 Meilen, die drei Beiboote auf Schlitten gezogen – jedes wiegt mehr als eine Tonne –, bis sie offenes Wasser erreichen.

Sie sind noch in Sichtweite des Wracks, als sie diesen Marsch schon wieder beenden, ein Vorankommen auf dem zerklüfteten Packeis erweist sich als unmöglich. Die →



Üben für den Extremfall. Auf den Falklands testet die Crew die teils improvisierte Kletterausrüstung

Die Seekarten wöhnen uns im Nirgendwo. Doch das Radar sagt, wir sind da!

Männer schlagen ein Camp auf und beginnen zu warten. Auf eine Drift nach Norden. Ein Aufbrechen des Eises. Sie warten fast zwei Monate.

Weihnachten nehmen sie einen zweiten Anlauf, er währt fünf Tage. Ein neues Lager, Patience Camp genannt, sie warten weiter, unter immer elenderen Bedingungen. Dann, am 9. April, ist es so weit, das Eis ausreichend aufgebrochen, dass sie die Boote zu Wasser lassen können. Der Überlebenskampf eskaliert in ungeahntem Maße.

Durchweicht und durchfrozen kauern die 28 Männer fünf Tage und Nächte in den offenen Booten, in Stürmen und Schnee, mit vor Durst geschwellenen Zungen und Erfrierungen an den Gliedmaßen. Kämpfen sich rudernd oder unter Segel voran.

Frank Worsley, dem „Endurance“-Kapitän, gelingt es, in widrigsten Bedingungen ihre Position zu bestimmen und Kurs auf Elephant Island zu halten, das sie am 14. April 1916 erreichen.

Unser Sturm, 40, in Böen bis 55 Knoten, beginnt genau die wenigen Stunden später, die wir brauchen: Der Sicherheitsabstand zur Burdwood Bank reicht aus. Nachmittags lässt der Wind bereits nach, der nächste Tag bringt Schnee an Deck und den ersten Eisberg am Horizont.

Wir fahren alle vier Segel: Yankee, Fock, Groß und Besan. Der Wetterbericht behauptet, wir könnten es bis Elephant Island schaffen, bevor der nächste Sturm seine volle Gewalt erreicht. Er wird aus Süden kommen, mit Kälte und Schnee. Gottlob liegt die Bucht bei Point Wild, die wir ansteuern, auf

der Nordseite der Insel. Nachmittags beginnen Schauer über uns hinwegzujagen, graue Wände, aus denen Schnee waagrecht fegt. Gegen Abend der nächste Eisberg, ein riesiger Tafelberg, beschienen von tiefstehender Sonne. Mit 7 bis 8 Knoten schweben wir über quecksilbrige Wogen.

Elephant Island – Morgen. Auch Wolf freut sich, er sagt, so oft passiere ihm das nicht mehr, wohin zu kommen, wo er noch nicht gewesen sei; und wir sind uns einig, dass es genau darum ja geht. Um die lockenden, leisen Stimmen, die unerklärliche Faszination des Unbekannten.

Zehn Meilen vor Elephant Island – sagt uns das Radar, die drei verschiedenen Seekarten sind sich bemerkenswert uneinig. Zu sehen ist nichts. Schweres, gelbgraues Wetter liegt auf der See, und der Wind nimmt stetig zu, auf Süd drehend. Es beginnt zu schneien, Schnee wie Schrot. Wir spähen angespannt nach Growlern, treibenden Eisblöcken im Wasser, die Verheerungen an Rumpf, Ruder, Schraube anrichten können. Wachen in Zweierteams, einer steht am Ruder, der andere hält übers Cockpitdach Aus-

schau – geht nur noch mit Schneibrille, es würde einem sonst die Augäpfel wegschmirgeln. Markus fasst die Situation trocken zusammen: „Ein garschtig Wetterli.“

Aus der weißen Wand vor uns taucht schließlich ein Felskopf auf, unwirklich aus der See ragend, ein Eisberg daneben. In den Böen, sie liegen inzwischen bei 70 Knoten, krängt die „Australis“ dramatisch, obwohl wir kein Tuch mehr oben haben. Zwei weitere Mann sind jetzt konstant an Deck zum Scheibenwischen, stehen aber lässt sich mittlerweile nicht mehr. Es heißt, sich zu Boden ducken und mit allen verfügbaren Gliedmaßen festhalten und festklemmen.

Gelegentlich Schemen im Nebel – Küstefelsen, die Andeutung einer massiven Gletscherkante –, die sich dann wieder auflösen. Die Gischt rast in dichten Teppichen über die See, gefriert noch in der Luft und schlägt als Schneematsch an Deck nieder.

Wir haben nur eine vage Ahnung, ob wir da sind, wo wir hinwollen. Unsere Seekarte ist zwar möglicherweise korrekt, was die Längengrade angeht. Allerdings erscheint Elephant Island dort ein sattes Stück nach Süden verschoben. Laut Plotter sind wir im totalen Nirgendwo. Laut Echolot sind wir auf 20 Meter Tiefe. Wir lassen den Anker fallen, er greift, Daniel gibt 125 Meter Kette, und wir scheinen vor Elephant Island vor Anker zu liegen – inmitten eines Orkans.

Wolf ist erleichtert, zwischenzeitlich hat er nicht mehr geglaubt, es zu einem Ankerplatz zu schaffen, sondern befürchtet, →

DER 2000-MEILEN-PLAN



Falklands–Elephant Island–Südgeorgien mit Inselüberquerung Falklands: eine EXPEDITION nach historischem Vorbild

Von Port Stanley/Falklands nehmen am 7. Dezember vergangenen Jahres zwei Frauen und zehn Männer Kurs auf Elephant Island. Es ist eine gemischte Gruppe aus Seglern und Bergsteigern, ihr Boot: die 20-Meter-Alu-Ketsch „Santa Maria Australis“ von Wolf Kloss. Der deutsche Skipper bietet seit Jahren Törns in der Kap-Hoorn-Region sowie zur antarktischen Halbinsel oder auch nach Südgeorgien an. Von Elephant Island aus folgen sie dann dem Kurs Shackletons, der 1916 von dort zum entfernten Südgeorgien aufbrach. In den dortigen Walfängerstationen hoffte er auf Hilfe für seine gestrandeten Männer. Angekommen auf Südgeorgien, mussten die Helden von einst allerdings erst noch in einem Gewaltmarsch das Inselgebirge bezwingen, um zu den Walfängern zu gelangen. Auch dies ist Teil der jetzigen Expedition: Mit Steigeisen, Skiern und Schlitten überquert ein Teil der Crew Südgeorgiens Berge.

www.simexpeditions.com und www.segelreisen-hering.de

ULTRAMARIN Boatshow
am 30. April/1. Mai 2016
- Eintritt frei -

Starten Sie mit uns in die Wassersportsaison
Entdecken Sie die aktuellen Trends für den Wassersport - von Neubooten bis hin zu Ausrüstung, Bekleidung und Zubehör. Auch in diesem Jahr mit Gebrauchtbootausstellung.

YACHTHAFEN
BOOT- & YACHTHANDEL
BOOTSERVICES
WASSERSPORT-SHOP
SEGEL- & TAUCHSCHULE
CHARTER
HOTEL
GASTRONOMIE

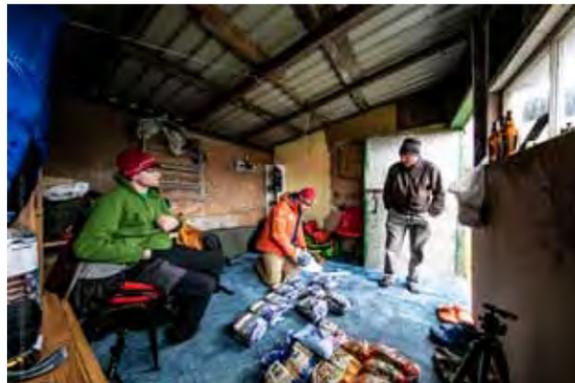
ULTRAMARIN®
DIE MEICHLER + MOHR MARINA

D - 88079 KRESSBRONN-GOHRN
WWW.ULTRAMARIN.COM
+49 (0) 7543 9660 - 0



Mit Zelten und Packtaschen, die auf Schlitten verstaut werden, wollen die Expeditionsteilnehmer das Gebirge Südgeorgiens überqueren

Tütenweise Proviant. Die Crew kalkuliert scharf. Insbesondere auf die Bergtour darf kein Gramm zu viel, aber auch keins zu wenig mit



wir müssten die nächsten 24 bis 36 Stunden draußen auf See verbringen, bei null Sicht inmitten von Eisbergen und Growlern.

Wobei die Freude kurz ist: Der Anker slippt. Nicht dramatisch, aber so, dass man ihn lieber jetzt verlegen sollte als mitten in der Nacht im Notfallmodus.

Mörderische Orkanböen, inzwischen über 75 Knoten. War mir nicht klar, dass man unter solchen Bedingungen noch ein Ankermanöver fahren kann. Wolf kann. Diesmal lassen wir den Anker auf 15 Metern fallen. Er greift. Tut er nicht, wir hören und fühlen Anker und Kette rumpeln. Dann greift er doch. Hält er?

Ankerwachen in Zweierteams. In den Böen quält sich das Schiff, als spanne ein lebendiges Wesen seine Muskeln an unter Tortur. Der Effekt ist so schmerzhaft physisch, dass Empathie ihn auf den eigenen Körper

überträgt, man selbst die Muskeln anspannt, um der Gewalt gewachsen zu sein. Wir wissen, dass Schiffe eine Seele haben. Ich denke an Worsleys herzerreißende Schilderung des „Endurance“-Untergangs: „*Sie zitterte und stöhnte, als ihr Ruder und Achtersteven weggerissen wurden und das Eis einen Teil ihres Kieles nach oben presste. Mir war danach, aus Mitgefühl ebenfalls zu stöhnen, und Shackleton ging es nicht anders. Keiner von uns schläft viel in dieser Nacht.*“

Die Euphorie von Shackletons Männern, nach fast eineinhalb Jahren wieder auf Festland zu stehen, war groß. Wie betrunken torkelten sie lachend über diese wenigen, traurigen Quadratmeter Landzunge und liebkosten die Steine. Doch was für eine gnadenlose Zuflucht. In Worsleys Worten, auf Shackletons Frage, was er von diesem Ort halte: „*Na ja, es ist nicht grade die Riviera.*“ Und der antarktische Winter stand bevor.

Wir hingegen haben Hochsommer. Der hiesige Winter und wie man ihn überlebt, in

Lumpen, fast ohne Nahrung und Ausrüstung, unter zwei umgedrehten Booten – es übersteigt unsere Vorstellungskraft. Das ist, was 22 Männer hier taten, vier lange Monate, während derer Shackleton Hilfe holte.

Derweil ist meine Vorstellungskraft jedoch allein davon herausgefordert, wie wir das Dingi ins Wasser kriegen sollen, ohne dass es uns davonfliegt wie eine Kapsturmschwalbe. Zwar hat sich der Sturm am nächsten Morgen ein bisschen beruhigt, ein „garschtig Wetterli“ ist's aber nach wie vor.

Wir schaffen es, setzen über. Es ist der richtige Ort, eine Gedenkstele bestätigt es. Der „Antarctic Pilot“ hingegen schwieg sich zu dieser Bucht aus, wir versuchten stattdessen, Shackletons „South“ Anhaltspunkte zu entnehmen. 20 Minuten wie Astronauten auf einem fernen Planeten.

Zweite Anlandung nachmittags. Besseres Wetter, man kann jetzt schon meistens fast aufrecht stehen. Mit nichts weniger als Andacht stromern wir über dieses Fleckchen Öde am Ende der Welt. „Sozusagen heiliger Boden“, nennt Viktor es. Die schiere Gewalt dieser Landschaft macht sprachlos.

Ebenso die Tatsache, dass wir tatsächlich hier sind. Elephant Island – nach eineinhalb Jahren Vorbereitung, nach 580 Meilen durch die Drake. Ein Moment zwischen triumphierender Freude und tiefer Ehrfurcht, so be rauschend wie der Sturm selbst.

Andrea ist genauso hingerissen wie ich, exakt diese Stelle, wo wir das Dingi landen, von dem historischen Foto wiederzuerkennen. Genau hier haben Shackleton und seine fünf Begleiter die „James Caird“, ein 22-Fuß-Walfängerboot, in die See geschoben, durch die Brandung gerudert, Segel an den zwei kleinen Masten gehisst.

Und dann haben sie Kurs dorthin gehalten, wo wir jetzt hinsehen – nach Osten, wo sich graues Meer mit dem Grau der Wolken verwebt und das nächste Land eine Insel sehr, sehr weit weg ist, 685 Seemeilen: Südgeorgien mit seinen Walfangstationen. Dorthin haben sie Kurs angelegt. Dorthin werden auch wir Kurs anlegen. Morgen.

TINA UEBEL

FOTOS: A. M. BADRUTT

IMPOSANT ELEGANT RASANT

Elegante klassische Yachten, die mit Grandezza durch die See rauschen. Der Begriff Meterklasse steht aber vor allem für eine mehr als hundert Jahre währende Erfolgsstory: Die Formel und ihre Bauvorschriften für diese Regattayachten markiert den Beginn des international organisierten Leistungssports. Dieses Buch zeigt die Boote und ihre Menschen. Es weckt die Sehnsüchte. Es lässt die Musik erklingen.



LEIDENSCHAFT FÜR
REGATTA-KLASSIKER

€ 29,90 [D]
ISBN 978-3-667-10421-2

Reinlesen: www.delius-klasing.de/wassersport

Im Handel oder unter 0521 | 55 99 11

DK
DELIUS KLASING



MIT DEM MUT DER VERZWEIFLUNG

Vor 100 Jahren im offenen Beiboot nach 700 Seemeilen Südgeorgien zu erreichen war eine **NAVIGATORISCHE MEISTERLEISTUNG**. Anschließend völlig ausgemergelt die Berge Südgeorgiens zu überwinden ein Zeugnis unbändigen Überlebenswillens. Die Crew der „Santa Maria Australis“, die **SIR ERNEST SHACKLETONS** Route gefolgt ist, bekommt dies auf ihrer zweiten Etappe mehr als einmal zu spüren



Von den Falklands kämpfte sich die „Santa Maria Australis“ zunächst bis Elephant Island (YACHT 10/16). Dann ging es weiter nach Südgeorgien (Foto)



Erinnerungsfoto nach erfolgreicher Rückkehr auf die Falklands. Die Strapazen sind vergessen, alle sind glücklich über das Erreichte

Die „Santa Maria Australis“ auf dem Weg nach Südgeorgien. Eine Spazierfahrt im Vergleich zu dem, was Shackleton durchmachte



Drei Tage benötigten die Expeditionsteilnehmer, die Berge Südgeorgiens zu überwinden. Shackleton schaffte es einst binnen 36 Stunden



Das Deck der „Santa Maria Australis“ ist unter Schneeverwehungen verschwunden. Über Nacht ist zudem der Süßwassertank gefroren. „Das“, sagt Käpt'n Wolf Kloss, „passiert eigentlich nie.“ Ungeachtet des Blizzards, der um uns herum tobt, lichten wir Anker. Ohne Schneebrille ist es unmöglich, sich außerhalb des Deckshauses aufzuhalten.

Als ich sie aber doch absetze, um einen letzten Blick zurückzuwerfen, sehe ich sie: Die Schatten 22 bärtiger, zerlumpfter Männer, die einst vor der kläglichen Silhouette zweier umgedrehter Holzboote stehen und zurückbleiben in Schnee, Nebel und Zeit. Ich würde ihnen gern zurufen, dass sie alle am Leben bleiben werden, aber die eisigen Fallwinde, die von den Bergen herabrauschen, würden meine Worte verschlucken.

Und dann hat uns der Wind auch schon so weit davongeweht, dass Elephant Island – das wenige, was wir davon sahen – achteraus verschwindet. Wir sind zurück in einer orientierungslosen Welt aus schäumender See und schäumendem Himmel, nahtlos aneinandergestrickt. Und es sind 685 Seemeilen bis Südgeorgien.

Die legen wir auf komfortablen 20 Metern Yacht zurück, in Daunenjacken und Hightech-Overalls und bei Mahlzeiten, die ich selbst an Land nicht in derartiger Finesse zubereiten könnte. Seit Stanley auf den Falkland-Inseln fahren wir zwei geschlachtete Schafe außenbords, am Heckkorb angelascht, die unterwegs peu à peu ihren Weg in Topf und Backofen finden.

Notdürftig war der „James Caird“, dem Beiboot der vom Eis zermalnten „Endurance“, von Schiffszimmermann McNeish mit Proviantkistenholz ein wenig mehr Freibord verschafft worden. Für ein Deck indes reichte es nicht. Er zimmerte ein Skelett, das mit Leinwand bespannt und mit den Ölfarben des Expeditionsmalers kalfatert wurde. „Unter Deck“ bedeutete einen triefnasen Rumpf, in dem Shackleton und seine fünf Kameraden Frank Worsley, Tom Crean, McNeish, Vincent und McCarthy nicht mal aufrecht sitzen konnten. Auf scharfkantigen Steinen, dem Ballast. Zum Schlafen krochen sie in den Bug, so eng, dass sie aus Träumen vom Lebendig-Begraben-Sein hochschreckten. In Rentierschlafsäcken, die alsbald zu faulen begannen. So nahmen sie die Route

Beine und Füße schwollen an, an den erfrorenen Händen bildeten sich Blutblasen

in Angriff, am 24. April 1916, in den Stürmen des nahenden antarktischen Winters.

Wir hingegen haben bereits am zweiten Tag unserer zweiten Etappe den Orkan abgeschüttelt. Geblieben ist die Dünung. Lang und bedächtig, mit aller Ruhe, die nur ein Ozean haben kann, rollen die Wogen von schräg achtern heran. Dazu immer wieder Eisberge, mal mit klobigen Formen, mal mit den klaren Kanten eines Tafelbergs. Raumer Wind von bis zu 35 Knoten trägt uns ostwärts.

Der Kontrast zur Fahrt der „James Caird“ könnte größer nicht sein. 16 Tage quälten sich die Männer durch eine Abfolge von Stürmen. Infolge der Nässe schwollen Füße und Beine an, die feuchte Kleidung scheuerte ihnen die Oberschenkel blutig, durch Erfrierungen bildeten sich Blutblasen an den Händen. Vincent und McNeish waren bald derart schwach, dass Shackleton um ihr Überleben fürchtete. Die überfrierenden Wellen hüllten ihr Boot zudem in einen Eispanzer, den sie, unter Lebensgefahr auf dem Leinwand-Deck balancierend, abschlagen mussten. Wieder und wieder. Und wieder.

Weswegen man Shackleton nachgerade bewundern muss, sind die Schilderungen seiner Männer. Wie er sich um sie sorgte, mit Hingabe und ohne sich jemals für eine niedere Arbeit zu schade zu sein. Wie er darauf beharrte, die größten Zumutungen selbst zu tragen. Wie er die Verantwortung übernahm für seine Leute, in einem Maße, das einen Freigeist wie Worsley schon fast ir-

ritierte. Er schrieb: „Shackleton war ein Genie – nicht mehr, nicht weniger – darin, die Menschen um ihn herum in Hochstimmung zu halten. Wir liebten ihn. Für mich war er ein Bruder.“

Tag drei beschert uns abnehmenden Wind und Aussetzer der Süßwasserpumpe. Doch wer wollte sich beklagen? Auf der „James Caird“ erwies sich das zweite Wasserfass als leckgeschlagen und brackig, die Fahrt geriet zu einem Wettrennen gegen das Verdursten.

Während der Wind abflaut, nimmt die Unruhe an Bord zu. Sieben aus der Crew wollen Südgeorgien auf der Shackleton-Route überqueren, mit Skiern und Pulkas, kleinen Lastschlitten – wenn es das Wetter zulässt. Gebannt verfolgen wir die Vorhersagen. Als die Expedition 2013 scheiterte, segelte Wolf Kloss zwar trotzdem einen Südgeorgien-Törn, aber vor Ort waren die Stürme so gewaltsam, dass eine Überquerung undenkbar gewesen wäre. Jetzt sehen wir auf der Wettergrafik eine Flaute herannahen. Sie kommt zwei bis drei Tage zu früh.

Die Inselüberquerung: Was, wenn es nicht klappt? Normalerweise kann ich damit leben, wenn die Natur einem Einhalt gebietet. Aber normalerweise habe ich auch selten derart viel Herzblut und Sehnsucht und maßlose Arbeit in ein Projekt gesteckt. Die letzten zwei Tage oszillieren zwischen jämmerlichem Motoren und noch jämmerlicherem Mühen, mit zwei bis drei Knoten Speed und zusammenfallenden Segeln voranzukommen. Am 18. Dezember abends ist Land in Sicht.

Südgeorgien. Berge, schemenhaft im Nebel, aber doch unverkennbar. Der Teil von mir, der für nautische Belange zuständig ist, bewundert Worsley mehr als Shackleton. Südgeorgien ist eine relativ kleine Insel in einem immens großen Ozean. Danach kommt lange nichts mehr, und gegen die Westwinde anzukreuzen ist mit einem Boot wie der „James Caird“ nicht denkbar. Südgeorgien zu verpassen bedeutet das Todesurteil.

Doch fast nie ergibt sich ein Blick auf die Sonne, der Horizont verbirgt sich hinter großen Wellen, das Boot hüpfert wie ein Floh. Immer wieder kauert Worsley auf dem „Deck“, versucht eine Messung mit dem Sextanten. Aus Dutzenden Annäherungen errechnet er einen Mittelwert und daraus eine Position – anhand seiner Navigationstabellen, deren durchnässte Seiten sich zu Pappmaché verklumpen. Aber er ist ein Genie. Sie treffen Kap Demidov, den Punkt, den Worsley ansteuert, auf etwa zehn Meilen genau. →

Das Wrack der „Bayard“ in Ocean Harbour/Südgeorgien. 1911 fiel das Schiff einem Sturm zum Opfer



Nebel verwischt alle Konturen, das Moos leuchtet in radioaktivem Grün

Doch davor, Fanal eines höhnischen Schicksals, ein Orkan, der sie an der rettenden Küste zu zerschmettern droht. Diese letzte grausame Nacht, in der es Worsley irgendwie gelingt, das geschundene Boot mit seiner geschwächten Mannschaft gegen den Sturm freizusegeln – in einem Boot, das zum Segeln nie gedacht war. Selbst Shackleton, der sture Optimist, scheint darauf kaum noch gehofft zu haben: „Die Chance, die Nacht zu überleben, von Sturm und See unerbittlich auf die Lee-Küste gezwungen, erschien gering. Ich glaube, die meisten von uns hatten das Gefühl, das Ende sei sehr nah.“

Wir laufen gegen drei Uhr Bordzeit in die King Haakon Bay ein. Schroffe Felshänge recken sich fast senkrecht aus dem Wasser in den Nebel. Über die Berge lugt das Inlandeis mit hängenden Gletschern hinunter. Voraus ein milderer, sanft ansteigender Gletscher, über den unser Weg führen wird. Ganz nah sieht er aus, aber das täuscht, die Landschaft denkt groß hier.

Irgendwo zur Linken landete die „James Caird“ schließlich an, und sowohl sie als auch McNeish und Vincent waren zu malade, als dass ein Umsegeln der Insel zu den rettenden Walfangstationen an der Ostküste denkbar gewesen wäre. Shackleton beschloss, stattdessen mit Worsley und Crean das Inselinnere, unkartiert und nie zuvor betreten, zu überqueren, in einem 36-stündigen Gewaltmarsch. Sie trugen Proviant für drei Tage mit sich, in Socken gepackt.

Unsere Ausrüstung hingegen sieht aus, als hätten wir vor, eine komplette neue Zivilisation zu gründen. So setzen wir zu siebt

über – und müssen zunächst aufpassen, nicht von den aggressiven und verblüffend flotten Pelzrobben getötet zu werden. Die „Australis“ bleibt bis zum nächsten Morgen und segelt dann in die Fortuna Bay auf der anderen Seite der Insel. Dort werden wir sie, hoffentlich, in drei Tagen wiedertreffen.

Noch am späten Abend gehen wir dem Gletscher entgegen, eine erste Ladung Gepäck auf den Buckeln, um einen Weg hinauf zu suchen. Abendsonne über Eis und Landschaft, Moose leuchten in radioaktivem Grün. Kleine weiße, schwalbenartige Vögel umschwirren uns mit wehmütig wirkenden Schreien, die klingen, als seien wir am einsamen Ende der Welt, und genau das sind wir natürlich. Markus, Expeditionsleiter für die Traverse, findet ein Schneeband, das uns auf den Gletscher führen sollte.

Shackleton, Worsley und Crean brachen um zwei Uhr morgens auf, beim Licht des Vollmonds. Außer Proviant nahmen sie mit: einen Primus-Kocher, eine Axt als Eispickel, 15 Meter Seil, eine Schachtel Streichhölzer, zwei Kompass, einen Chronometer, ein Fernglas. McNeish schlug ihnen Nägel in →



Schneeräumen an Deck gehört an manchen Tagen zur Bordroutine. Mitunter ist der Wind so stark, dass die Crew Schutzbrillen trägt

Pinguinkolonie in Gold Harbour an der Nordostküste Südgeorgiens. Die Tiere sind recht zutraulich, Menschen verirren sich selten hierher



die Schuhsohlen, als Steigeisen. Wir sind nicht nur besser ausgerüstet, wir haben auch Glück. Das Wetter ist perfekt, nahezu windstill und bedeckt, was zwar die Heiterkeit des Ambientes schmälert, aber die Festigkeit der Schneedecke sichert. Um 9 Uhr sind wir an unserem Schneeband, packen die Pulkas, schirren sie an, steigen in die Ski und gehen los. Nach oben.

Mittags sind wir auf dem Gebirgsrücken, von dem sich sowohl die King Haakon Bay sehen lässt als auch bereits die Possession Bay auf der anderen Seite. Wir sind hier nicht wirklich hoch, aber in der Leere und Weite und Verlassenheit dieser Landschaft, ohne irgendwelche Bezugspunkte, trügen die Dimensionen. „Die kargen polaren Lande ergreifen das Herz eines Menschen, der in ihnen gelebt hat, in einem Maße, dass diejenigen, die das Gehege der Zivilisation nie verließen,

kaum je verstehen werden.“ So beschrieb es Shackleton in „Heart of the Antarctic“.

Nach Überquerung eines Schneefeldes graben wir am Nachmittag unser Camp unterhalb der Pässe ins Eis. Sie zu überwinden wird uns am nächsten Morgen vier Stunden kosten: mittels ausgeklügelter Seilsysteme die Pulkas erst den Eishang zum Pass hochzuzüßern, dann, am noch viel steileren Hang drüber, wieder abzuseilen.

Shackleton, Worsley und Crean wurden hier von Nebel und Abenddämmerung eingeholt. Sie waren zu erschöpft, weiterhin mühsam Stufen ins Eis zu schlagen. Mit wahnwitzigem Mut der Verzweiflung setzten sie sich auf das aufgerollte Seil und rodelten hinunter. „Wir schienen in den Himmel hinauszuschießen“, schreibt Worsley. „Für einen Moment standen mir die Haare zu Berge. Dann plötzlich fühlte ich ein inneres Glühen und wusste, ich grinste! Ich hatte tatsächlich Spaß! Ich schrie vor Vergnügen und merkte, auch Shackleton und Crean schrien.“

Der Pass. Der Ausblick ist, um ein abgegriffenes Wort zu benutzen, atemberaubend: Jäh fällt der Hang ab zum Crean-Gletscher. Der stürzt sich in einem wilden Tumult von Spalten in die Antarctic Bay. Welch fantastischer Ort. Und niemand ist hier, keiner außer uns, der Ozean dort draußen so leer, als wäre der Mensch nie erfunden.

Wind kommt auf, anderntags sogar Schneetreiben, so dicht, wir drohen, uns zu verlieren. Zum Abstieg über einen Gletscher gewährt uns die Abendsonne dann aber die Chance, einen Weg durch das Spaltenlabyrinth hinab zur Moräne und schließlich zum Ufer zu finden. Zwei, drei Stunden später biegt die „Australis“ um die Ecke.

Die Ruinen von Stromness, der Walfangstation, erreichen wir nachmittags. Shackleton, Worsley und Crean sahen so erschreckend aus, als sie am 20. Mai 1916 zurück in so etwas wie Zivilisation wankten, dass die Kinder vor ihnen wegrannten. Noch am selben Tag brach ein Schiff auf, um McCarthy, McNeish und Vincent zu bergen. Bis Shackleton seine 22 Männer von Elephant Island holen konnte, brauchte es weitere vier Monate. Alle waren sie am Leben.

Wir feiern Weihnachten in Grytviken, wo Shackleton begraben liegt, in der alten Holzkirche der Walfänger, gemeinsam mit dem Team der Forschungsstation King Edward sowie der Crew eines Fischereikontrollschiffs. Als sich am 31. Dezember ein Wetterfenster öffnet, nehmen wir Abschied, steuern nordwestwärts, zurück zu den Falklands. Wir erreichen Port Stanley am 5. Januar. Es ist der Todestag von Sir Ernest Shackleton.

TINA UEBEL

DIE AUTORIN



Tina Uebel ist eine Frau fürs Extreme. Bereits 2011 begleitete sie Wolf Kloss während einiger Etappen auf dessen Törn rund um Nord- und Südamerika. Ihr Buch über die jetzt absolvierte Expedition nach Südgeorgien erscheint im Herbst