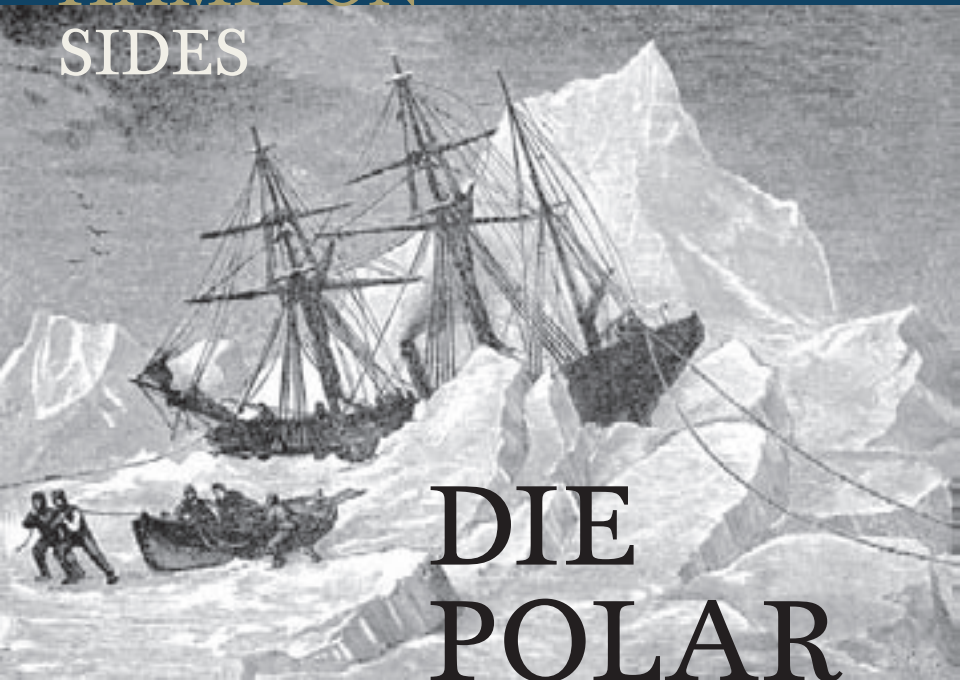


HAMPTON
SIDES



DIE POLAR FAHRT

Von einer unwiderstehlichen Sehnsucht,
einem grandiosen Plan und seinem
dramatischen Ende im Eis

Übersetzt von Rudolf Mast

HAMPTON
SIDES

DIE POLAR- FAHRT

Von einer
unwiderstehlichen
Sehnsucht,
einem grandiosen
Plan und seinem
dramatischen
Ende im Eis

Aus dem
Amerikanischen von
Rudolf Mast

mare

HAMPTON SIDES, geboren 1962 in Memphis, Tennessee, studierte Geschichtswissenschaft an der Yale University. Er ist mehrfach ausgezeichnete Autor und Journalist und schreibt u. a. für *Outside*, *The National Geographic Magazine* und *The New Yorker*. Er lebt mit seiner Frau und drei Söhnen in Santa Fe, New Mexico.

RUDOLF MAST, geboren 1958, war Segellehrer und Segelmacher, bevor er Theaterwissenschaft und Philosophie in Berlin studierte. Dort arbeitet er heute als Theaterwissenschaftler, Kritiker, Lektor und Übersetzer. Für **mare** übersetzte er *Atlantikfieber* von Joe Jackson (2013) und *Der Kurs der Kennedys* von James W. Graham (2015).

Hampton Sides

DIE POLARFAHRT

Von einer unwiderstehlichen Sehnsucht,
einem grandiosen Plan und
seinem dramatischen Ende im Eis

OT: *In the Kingdom of Ice*

Aus dem Amerikanischen von Rudolf Mast

ca. 592 Seiten mit Abbildungen,
gebunden mit Schutzumschlag
und Lesebändchen

€ 28,- [D]

ISBN 978-3-86648-243-2

Erscheint am 7. März 2017

»Fesselnd wie ein guter Krimi und durch und durch wahr.«

The Times

Die Presse über Hampton Sides' *New York Times*-Bestseller
Die Polarfahrt:

»Erzählt die außergewöhnliche Geschichte dieser nur wenig bekannten Expedition in Hampton Sides' meisterlichem Stil – akribische Recherche trifft auf lebendige, mitreißende Schilderung.«

The Financial Times

»Ein in jeder Hinsicht großartiges Buch [...] eine wahre Geschichte, so spannend erzählt wie ein Krimi.«

The Wall Street Journal

»Sides ist ein akribischer Chronist, der alle zeitgenössischen Dokumente ausgegraben hat, darunter auch die umfangreichen Log- und Tagebücher, die mit den Überlebenden in die Heimat zurückgekehrt sind und aus denen er geschickt zitiert. Unterbrochen wird der Erzählfluss immer wieder von herzerreißenden Auszügen aus den Briefen von DeLongs junger Frau.«

Spectator

»Erschütternd und mitreißend zugleich.«

The New Yorker

»Unvergesslich [...] ein atemberaubendes Epos über die Leidenschaft des Menschen mit der bizarren Landschaft der Arktis als Kulisse. Als Geschichtsbuch wie als erzählte Geschichte ein Meisterwerk.«

Los Angeles Times

»Ungemein ergreifend [...] Sides erweist sich als meisterhafter Erzähler.«

Boston Globe

»Eine vorzügliche Darstellung der Gesichte der Polarforschung und ein Abenteuerbuch ersten Ranges [...] Eine erschütternde Geschichte, meisterlich erzählt.«

The New York Times Book Review

»Eine aufwühlende Geschichte [...] und Paradebeispiel eines spannenden Sachbuchs: ergreifend, erschütternd, so fesselnd wie ein guter Krimi und doch weitaus interessanter, weil durch und durch wahr.«

The Times

»Ein Buch, das man wie im Rausch liest.«

Bookpage

»Die Polarfahrt ist ein erschütternder, blendend geschriebener Bericht – und weitaus mehr als das. Sides wirft ein Schlaglicht auf die Gesellschaft des ›Goldenen Zeitalters‹.«

The New York Times

DAS
NONPLUS-
ULTRA

Der Nordpol. Der nördlichste Punkt der Erde. Der Gipfel, das Ende, der Anfang. Ein magnetischer Anziehungspunkt im doppelten Sinne: ein geografischer Punkt und eine fixe Idee. So faszinierend und unbekannt wie die Oberfläche von Venus oder Mars. Ein realer Ort und ein theoretisches Konstrukt. Ein Punkt auf der Landkarte, an dem sich die gekrümmten Linien treffen und den man mit einer Stecknadel markieren kann. Eine Stelle auf dem Erdball, von dem aus man, wohin man seine Schritte auch lenken mag, immer nach Süden geht. Ein Ort, an dem es ein halbes Jahr lang stockdunkel, das andere halbe Jahr lang taghell ist. Die Zeit steht gewissermaßen still, denn hier laufen alle Zeit-zonen zusammen.

Das war alles, was die Experten über den Nordpol wussten, oder zumindest zu wissen glaubten. Alles andere aber, ob er auf dem Eis, an Land oder im Wasser lag, ob es dort warm oder kalt war, feucht oder trocken, ob er menschenleer oder bewohnt war, ob es Berge oder labyrinthische Gänge gab, die tief ins Innere der Erde führten, ob die Gesetze der Schwerkraft und des Magnetismus galten – das alles war ein einziges großes Geheimnis.

Über der Lösung dieses Geheimnisses war schon Charles Hall fast wahnsinnig geworden. Bereits vor Beginn der *Polaris*-Expedition hatte er in einem Brief geschrieben: »Auf unserer Gegenwart liegt ein großer und betrüblicher Makel in Gestalt eines weißen Flecks auf unseren Karten und Globen, der sich vom 80. nördlichen Breitengrad bis zum Nordpol erstreckt. Ich gehöre zu jenen, die vor Scham den Blick senken, wenn sie daran denken, dass der

liebe Gott den Menschen diese wunderschöne Erde geschenkt hat – *und zwar die ganze* –, damit er sie unterwerfe, & doch ist dieser Teil der Erde, der doch der interessanteste und glorreichste sein muss, bis heute gänzlich unbekannt, so, als sei er nicht Teil der Schöpfung.«

Das »Problem Nordpol«, wie es in der Presse mitunter hieß, war zu einer quälenden Obsession geworden. Die Menschen brannten darauf zu erfahren, was sich »dort oben« verbarg – nicht nur die Wissenschaftler und Entdecker, sondern auch die Öffentlichkeit. Die Zeitschrift *Athenaeum* nannte den Nordpol »das unerreichbare Objekt unserer Träume«, und Ernst Behm, der große deutsche Geograf, verglich das Unwissen über die beiden Pole mit der Gleichgültigkeit eines Hausbesitzers gegenüber dem eigenen Dachboden. »Wie eine Familie mit großer Selbstverständlichkeit sämtliche Räume ihres Zuhauses bewohnt, so ist die Menschheit seit jeher von dem Wunsch beseelt, sämtliche Landstriche, Meere und Klimazonen jenes Planeten kennenzulernen, der ihm als Bleibe zugewiesen wurde.«

Ein Editorial der *New York Times* stieß in dasselbe Horn: »Die Menschen werden sich nicht damit abfinden, dass dieses Rätsel ungelöst bleibt, sondern sich mit aller Intensität dem ominösen Punkt am Ende der Erdachse widmen, der sie vor unbeantwortete Fragen stellt.«

In den 1870er-Jahren war der Nordpol das letzte große unge löste Geheimnis, das die Erde zu bieten hatte. (Die Antarktis war selbstverständlich genauso unbekannt wie die Arktis, aber schon allein aus dem Grund, dass die Länder, die in Wissenschaft und Forschung führend waren, sämtlich auf der Nordhalbkugel lagen, galt der Südpol als weniger bedeutend.) Es ist heute nur schwer nachvollziehbar, wie sehr diese Wissenslücke als Stachel empfunden wurde, der schmerzhaft im Fleisch saß. Spekulationen darüber, wie und was der Nordpol war, durchdrangen Alltagskultur und Literatur, von den Büchern Jules Vernes bis hin zu Mary Shel-

leys *Frankenstein*, dessen Protagonist sein Forschungsobjekt bis in die Eiswüsten der Arktis verfolgt. Viele pragmatische Überlegungen wurden angestellt, um den Aufwand einer Polarexpedition zu rechtfertigen – Landmassen konnten in Besitz genommen, Rohstoffe geborgen, Schiffsrouten entdeckt, Kolonien besiedelt und neue Tierarten beschrieben werden. Ein geografisches Rätsel wartete auf Lösung, als Lohn winkte persönlicher Ruhm. Das eigentliche Motiv der kollektiven Obsession aber war sehr simpel: der Wunsch, den abgelegensten Punkt der Erde zu erreichen, das Non-plus-ultra, den Ort, an dem nie zuvor ein Mensch gewesen war.

»Jenseits des Polarkreises, der uns alle in den Bann schlägt, liegt das Ziel aller geografischen Ambitionen, die endgültige Lösung des ›Problems Nordpol«, hieß es in der Fachzeitschrift *Atlantic Monthly*. »Es bleibt festzuhalten, dass lange Jahre erfolglosen Bemühens und fürchterlichen Leidens den Forschergeist eher angestachelt haben. Je mehr wir über unseren Planeten wissen, desto dringender wird der Wunsch der Geografen, das letzte Geheimnis zu lüften.« Und im Jahr 1871 bezeichnete ein Artikel in *Nature* die Suche nach dem Pol als größte wissenschaftliche und geografische Herausforderung jener Zeit: »Die riesigen Weiten aus Land oder Wasser, die das nördliche Ende der Erdachse umgeben, sind das größte und das wichtigste Feld der Forschung, das unserer oder einer kommenden Generation zu beackern bleibt.«

Gespeist wurde die Obsession natürlich auch von Nationalismus. Die Amerikaner, die noch immer unter den Folgen des Bürgerkriegs litten, witterten die Chance, sich auf der internationalen Bühne zu beweisen. Polarforschung, so meinten viele, könnte dabei helfen, das gespaltene Land zu einen, weil sich Nord und Süd gleichermaßen auf die Ziele verpflichten konnten. Eine ambitionierte Expedition böte der kaum befriedeten Nation die Möglichkeit, ihre Muskeln im Rahmen einer Mission spielen zu lassen, die generalstabsmäßig vorbereitet sein wollte und doch friedliche Ziele verfolgte.

Der britische Marineoffizier William Parry hatte 1827 die erste ernst zu nehmende Expedition geleitet, die mit dem erklärten Ziel aufgebrochen war, den Nordpol zu erreichen. Auch die meisten Polarexpeditionen, die sich seither auf den Weg gen Norden gemacht hatten, waren von der britischen Admiralität losgeschickt worden. Geschuldet war das in erster Linie der geradezu fanatischen Begeisterung des zuständigen Zweiten Sekretärs der Admiralität, John Barrow, für alles, was mit der Arktis zusammenhing. Hinzu kam der Umstand, dass die britische Kriegsmarine nach dem Sieg gegen Napoleon mangels kriegerischer Auseinandersetzungen zur Tatenlosigkeit verdammt war. Die stolzen Schiffe der führenden Seefahrernation rotteten ungenutzt vor sich hin, und viele Offiziere, die bei reduzierten Bezügen kaum mehr Arbeit fanden, brannten darauf, sich zu beweisen. Anfänglich hatte sich der Ehrgeiz der Briten vor allem darauf gerichtet, eine schiffbare Passage entlang der Nordküste Kanadas zu finden – und bei der Gelegenheit nach Spuren früherer Expeditionen Ausschau zu halten, die bei der Suche nach der Nordwestpassage verschollen waren.

Nun aber, in den 1870er-Jahren, wurde die Suche nach der Nordwestpassage von dem Bestreben abgelöst, bis zum Nordpol vorzudringen, ein Ziel, das kein Zögern oder Zaudern duldete. Denn nicht nur die Briten, sondern auch Frankreich, Russland, Schweden, Deutschland, Italien und die Doppelmonarchie Österreich-Ungarn waren im Begriff oder hatten bereits damit begonnen, Expeditionen auszurüsten, die das Rennen zum Pol für sich entscheiden sollten. In diesem Rennen wähten sich die Vereinigten Staaten als ernst zu nehmender Konkurrent, und viele Amerikaner wünschten sich nichts sehnlicher, als dass ihr Banner über dem nördlichsten Punkt der Erde wehen möge.

Dass die USA vermehrt nach Norden drängten, war im Grunde die konsequente Fortsetzung der Eroberung des »Wilden Westens«, die seit der Fertigstellung der kontinentalen Eisenbahnver-

bindung 1869 zwar nicht abgeschlossen war, aber eine Phase erreicht hatte, in der es statt um abenteuerliche Pionierleistungen um die mühselige Alltagsarbeit der Besiedlung und Kultivierung ging. 1867 hatten die USA dem Zaren für die lächerliche Summe von 7,2 Millionen US-Dollar Alaska abgekauft, und dieses Neuland lag noch völlig unberührt und unerschlossen da. Und so machte der Treck nach Westen, inzwischen in Kalifornien angekommen, einen Schlenker nach rechts, um im Norden ein neues Betätigungsfeld zu finden.

1873 war den Amerikanern noch nicht bewusst, welchen Schatz sie mit Alaska erworben hatten. Entsprechend kontrovers wurde diskutiert, dass dafür auch noch Geld geflossen war. In Anlehnung an den Außenminister William Seward, der sich für den Kauf starkgemacht und die Verhandlungen geleitet hatte, wurde die Region »Sewards Unsinn«, »Sewards Gefrierschrank« oder »Sewards Eisbärgehege« genannt. Trotzdem waren die Amerikaner neugierig darauf, was jenseits der alten Grenzen liegen mochte. Und sie sehnten sich nach einem Helden, der die Neuausrichtung der Nation in Richtung Norden personifizieren konnte.

George DeLong traute sich durchaus zu, diese Rolle zu übernehmen. Seit er in der Arktis gewesen war, kreisten seine Gedanken um das »Problem Nordpol«. Und er wollte seinen Namen in jener Ruhmeshalle verewigt wissen, in der die großen Entdecker versammelt waren – mochten einige sie auch als Ansammlung leichtsinniger Draufgänger verspotten. Sein Ziel war kein geringeres, als das größte Geheimnis seiner Zeit zu lösen und den Nordpol zu erreichen. »Sollte es mir nicht gelingen«, schrieb er in einem Brief an seine Frau, »bleibt mir die Genugtuung, zu den wenigen zu gehören, die es versucht haben.«

Dieses Ziel nahm zunächst von seinem Verstand und schließlich auch von seinen Gefühlen Besitz. Und dabei sollte es bis zu seinem Lebensende bleiben.

[...]

MÄNNER,
DIE DIE WELT
GESTALTEN

[...]

Der Multimillionär, den die in Grinnells Haus versammelten Dinner-Gäste DeLong ans Herz gelegt hatten, war dafür bekannt, dass er spektakuläre Unternehmungen zu schätzen wusste. Für James Gordon Bennett jun. war das Leben ein einziges Abenteuer, eine Herausforderung des Verstandes, ein Bravourstück. Er liebte es, schnell unterwegs zu sein, ganz gleich ob zu Fuß, mit der Kutsche oder per Schiff. Er liebte spontane Frauen und spontane Entscheidungen, unkomplizierte Kommunikation und jede kühne neue Entwicklung, die das Blut in den Adern der Nation in Wallung bringen konnte. Als George DeLong Anfang 1874 nach New York kam und Bennett in dessen mit weißem Marmor ausgestattetem Büro an der Ecke Broadway und Ann Street aufsuchte, traf er daher auf einen aufmerksamen Zuhörer. DeLong erzählte Bennett von seinem Wunsch, den Nordpol zu erobern, und unterbreitete ihm, warum er den richtigen Zeitpunkt dafür gekommen sah. Er ließ keinen Zweifel daran, dass er Amerika für dazu berufen hielt, sich an die Spitze der Polarforschung zu stellen, und ließ Bennett wissen, dass Grinnell die Lust daran verloren habe, solche Expeditionen zu unterstützen. Gesucht wurde jemand, der die Rolle des Financiers übernehmen konnte, denn in Anbetracht der Zögerlichkeit der US Navy müsste sich jede professionell durchgeführte amerikanische Expedition ins Eis aus zwei Quellen speisen: der nationalen Begeisterung und der Großmut einiger weniger Bürger.

Bennett war von der Idee einer kühnen Polarexpedition so begeistert, dass er sogar kurz mit dem Gedanken spielte, selbst mitzufahren. Ein Erfolg in der Arktis würde der Nation einen Schub versetzen, der Wissenschaft und dem Sport auf die Beine helfen und nicht zuletzt seiner Zeitung nützen. DeLongs Vorschlag deckte sich also hervorragend mit seinen eigenen Interessen.

Der Verleger und Lebemann mochte den Forscher, schätzte dessen Beharrlichkeit, die eiserne Disziplin, die seine Begeisterung grundierte, die Entschlossenheit, die aus seinem Blick sprach. Nach seiner tollkühnen Grönlandreise schien es DeLongs Berufung zu sein, den nächsten Angriff auf den Nordpol zu leiten. Und wenn er dieser Berufung folgte, dann doch bitte unter der Federführung des *New York Herald*. Es winkte eine Story, von der Bennetts Zeitung in vielerlei Hinsicht profitieren konnte, eine Entdeckungsreise, die das Zeug hatte, Stanleys Berichte aus Afrika zu übertrumpfen. Das Gerüst dieser Story würde DeLong selbst vorgeben, aber selbstverständlich würde ihn ein Reporter des *Herald* begleiten und regelmäßig Berichte schicken. Und Bennett würde alles finanzieren.

Es wurde verabredet, dass DeLong sich nach einem robusten Schiff umsah, das dem arktischen Eis gewachsen war, und parallel ein Team von Forschern zusammenstellte. Bennett würde unterdessen Kontakt zu den führenden europäischen Wissenschaftlern und Geografen aufnehmen, um die neuesten Erkenntnisse zu der Frage zusammenzutragen, wie sich das »Problem Nordpol« lösen ließe.

Als DeLong sich an diesem Tag von Bennett verabschiedete, trennten sich die beiden Männer zwar nicht als Freunde, aber doch als Verbündete mit einem gemeinsamen Ziel: »Die beiden fanden auf Anhieb Gefallen aneinander, und Bennett sagte zu, das Vorhaben zu finanzieren, was immer es kosten sollte«, notierte Emma DeLong später. »Bennett hatte instinktiv begriffen, dass er den Mann, nach dem er seit Längerem suchte, gefunden hatte.«

Die beiden Männer gaben durchaus ein seltsames Paar ab, doch auch wenn allerlei Hindernisse die Reise in den hohen Norden verzögerten, hielten DeLong und Bennett bis zum Schluss an ihrem gemeinsamen Traum fest.

[...]

WEGE
ZUM
POL

Der Herausforderung, der sich George DeLong nach seiner Rückkehr aus Grönland verschrieben hatte, lag eine ebenso kühne wie bestechende Idee zugrunde, die seit Hunderten von Jahren reifte, eine Theorie von großer Eleganz und mit enormer Anziehungskraft. DeLong, der über die Arktis alles gelesen hatte, dessen er habhaft werden konnte, kannte selbst das kleinste Detail dieser Theorie, wusste um jeden Forscher, der ihr nachgegangen war, und um jeden Wissenschaftler, der sie auf den Prüfstand gestellt hatte. DeLong war von ihr so sehr überzeugt, dass er bereit war, für den Beweis ihrer Richtigkeit seine Karriere und notfalls sogar sein Leben aufs Spiel zu setzen. Und er wusste auch, dass er zum erlauchten Kreis der großen, unsterblichen Entdecker gehören würde, sollte es ihm gelingen, sie in die Praxis zu übertragen.

Diese Theorie, die fast alle führenden Wissenschaftler und Geografen teilten, lautete etwa so: Am Nordpol sei es nicht sonderlich kalt, schon gar nicht im Sommer. Das liege daran, dass der Gipfel der Welt von seichem, warmem und daher eisfreiem Wasser umgeben sei, in dem ein Schiff gefahrlos fahren könne, vergleichbar mit der Karibik oder dem Mittelmeer. Als sicher galt auch, dass es in der Arktischen See von Leben nur so wimmele. Und vielleicht lebten dort sogar Menschen. Kartografen waren sich dessen so sicher, dass sie in ihren Karten Siedlungen einzeichneten und, jeden Zweifel beiseiteschiebend, die nördlichste Region des Globus mit den Worten kennzeichneten: OFFENES POLARMEER.

Auf der eleganten, wenngleich allein auf Vermutungen basierenden Karte von Gerhard Mercator aus dem Jahr 1595 ist eine eis-

freie Polarzone zu erkennen, die, auch wenn von Bergland umringt, über symmetrisch angeordnete Wasserstraßen mit dem Atlantik und dem Pazifik verbunden ist. Auf Emanuel Bowens Karte aus dem späten 18. Jahrhundert wird das eisfreie Gewässer als Nördlicher Ozean bezeichnet. Die britische Admiralität brachte im Verlauf des 19. Jahrhunderts mehrere Karten heraus, auf denen in der Polarregion ein großes, eisfreies Meer eingezeichnet war. Zumindest darin stimmten sie mit den zeitgenössischen Karten der US Navy überein.

Dass noch niemand dieses sagenumwobene Polarmeer gesehen hatte, spielte dabei keine Rolle. Irgendwann hatte die dahinterstehende Theorie ein Eigenleben entwickelt. Und je mehr sie sich auf den Karten durchgesetzt hatte, desto mehr hatte sie sich auch in den Köpfen der Menschen festgesetzt. Es hatte sich ein Mythos gebildet, vergleichbar mit Atlantis und Eldorado, der auf Legenden, Gerüchten und einigen wenigen handfesten Informationen beruhte. Schicht um Schicht, Jahrzehnt für Jahrzehnt hatten Forscher und Wissenschaftler die Plausibilität und Wahrscheinlichkeit dieser Theorie erhöht, bis aus einer Schimäre Gewissheit geworden war. Dass es zahlreiche Punkte gab, die gegen die Theorie sprachen, vermochte sie nicht aus dem kollektiven Bewusstsein zu tilgen.

Auch viel Haltloses und Halbgares war in Anschlag gebracht worden, um das Phänomen eines eisfreien Nordpolarmeeres zu erklären. Manche meinten, dass die See durch die Erdrotation aufgewühlt würde und deshalb nicht gefrieren könne. Andere hielten heiße Winde oder eine extreme Vergrößerung der Sonnenstrahlen in der Polregion für die Ursache. Wiederum andere waren davon überzeugt, dass im Sommerhalbjahr mit täglich 24 Stunden Sonnenschein genügend Wärme gespeichert würde, um den Pol auch in der dunklen Jahreshälfte eisfrei zu halten. Viele Wissenschaftler versteiften sich darauf, dass eine derart große Menge Salzwasser unmöglich gefrieren könne. Das wäre nur in flachen Küsten-

gewässern mit geringeren Wassermassen möglich. Folglich müsse das Polarmeer eisfrei sein. Jede dieser Erklärungen hatte etwas Verzweifeltes und glich dem Versuch, die Existenz Gottes mittels ausgefallener theologischer Argumente zu beweisen. Erstaunlich war, wie viel Energie über die Jahrhunderte für den Versuch aufgewandt wurde, ein Naturphänomen zu erklären, das viele zwar für erwiesen hielten, das aber noch niemand zu Gesicht bekommen hatte.

Selbstverständlich gab es auch Stimmen, die der Theorie des eisfreien Nordpolarmeeres widersprachen. Zu der Zeit, als George DeLong auf der Bildfläche erschien, war die prominenteste und vernehmlichste dieser Stimmen die des Briten Sir Clements R. Markham, seines Zeichens Präsident der Royal Geographical Society. In seinem Buch *The Threshold of the Unknown Region* bezeichnete er die Annahme, der Nordpol sei eisfrei, als »nährisch«, und beklagte, die Theorie habe »der Forschung und der redlich ausgeübten Geografie großen Schaden zugefügt«. Argumente, die für ein eisfreies Polarmeer in Anschlag gebracht würden, seien »allesamt offenkundig haltlos«, wetterte Markham und bezeichnete es als erstaunlich, »wie viele sonst so gescheite Menschen sich finden, die diese Theorie stützen«. Doch Markham vertrat eine Minderheitenposition. Das eisfreie Polarmeer war längst zu einer allgemeinen Obsession geworden, zu einer fixen Idee, die die Fantasie der Menschen anregte. Die Theorie *musste* einfach stimmen.

Wann immer seit Beginn der Polarforschung eine Expedition in Richtung Norden aufgebrochen war, hatte sich folgendes Szenario zugetragen: Die Expedition war in ein Eisfeld geraten, meist irgendwo auf Höhe des 80. Breitengrads. Die Theorie eines eisfreien Polarmeeres erklärte das damit, dass die Arktische See von einem Ring aus Eis umgeben sei. Dieser Ring hieß abweichend mal Gürtel, mal Kranz, mal Eiszone. Würde es einer Expedition gelingen, diesen Ring zu durchbrechen – am ehesten in einem eisgängigen Schiff –, dann würde sie offenes Wasser erreichen und problem-

los zum Nordpol vordringen können. Der Trick bestand also allein darin, eine Stelle zu finden, an der man das Eis passieren konnte, eine natürliche Pforte, wo das Eis dünner oder spärlicher war.

George DeLong war entschlossen, diese Pforte zum Pol zu finden – und damit es ihm gelang, würde er die besten Karten zurate ziehen, die beste verfügbare Ausrüstung mitnehmen und die neuesten Erkenntnisse der Ozeanografie, der Meteorologie und der Navigation berücksichtigen.

[...]

DER WEISE
VON
GOTHA

W eil sich sein Interesse an einer Expedition in die Arktis zunehmend konkretisierte, befand James Gordon Bennett im Mai 1877, dass es an der Zeit war, Dr. August Petermann aufzusuchen, den Polar-Experten schlechthin. Bennett reiste mit dem Zug von Paris gen Osten und musste sich durch mehrmaliges Umsteigen durch die deutsche Provinz voranarbeiten. Die Zugfahrt, klagte er, war »eine ziemliche Strapaze«, und im Grunde widersprach es seinem Lebensstil, auf solch mühsame Art und Weise in eine Gegend der Welt zu reisen, die weder seine Zeitung noch seine Yachten erreichen konnten. Die Fahrt ging durch den Thüringer Wald, wo sich das traditionsreiche Kulturland wie ein grünes Meer hob und senkte. Dann erreichten sie ein fruchtbares Becken, ein Flickwerk aus Viehweiden und senfgelben Feldern, bis der Zug schließlich in den Bahnhof von Gotha einfuhr.

Gotha war eine mittelalterliche, idyllische Stadt mit etwa 15 000 Einwohnern, sich windenden Gassen aus Kopfsteinpflaster, spitzen Kirchtürmen und prächtigen Patrizierhäusern. Die Brunnen auf den öffentlichen Plätzen wurden über einen Kanal gespeist, der das Wasser aus einem 25 Kilometer entfernten Fluss herbeiführte. Über der Stadt thronte das barocke Schloss Friedenstein, errichtet um 1650. Ein Journalist jener Jahre nannte Gotha »eine verträumte und verschlafene Stadt. ... Man hat den Eindruck, als sei hier in den letzten hundert Jahren nichts passiert.«

Bennett fragte sich zum Haus des Verlegers Justus Perthes durch, wo die von Dr. Petermann geleitete Geographische Anstalt ihren Sitz hatte. Obwohl Gotha weitab vom Schuss lag – zumin-

dest aus Bennetts zynischer Warte betrachtet –, war es lange Zeit ein Zentrum des deutschen Verlagswesens gewesen. Und zu mancher Überraschung war die ländlich gelegene Stadt auch ein Hort der Kultur und der Wissenschaft. Hier wurden nicht nur Karten und Atlanten hergestellt, sondern auch Enzyklopädien, Wörterbücher, Almanache, Zeitschriften und andere Fachpublikationen. Design, Lithografie, Kupferstich, Buchbinden, Farbdruck und weitere Spielarten des Handwerks wurden auf höchstem Niveau betrieben. Ein gelehriger Perfektionismus bestimmte den Takt des Lebens in der Stadt, und bis spät in die Nacht konnte man die Vibrationen der dampfbetriebenen Druckerpressen spüren.

Petermann empfing Bennett im Zeichensaal seines Institutes, wo sich mehrere Teams von Kartografen über schräge Tische beugten und mit Kompass, Rosshaarpinseln und Schraffurstiften hantierten. Petermann führte seine Besucher sehr gern hierher. In diesem Raum entstanden auch die monatlich erscheinenden *Petermanns Geographische Mitteilungen* sowie die vielen Atlanten. Auch wenn der Herzog von Sachsen-Coburg und Gotha ihm einen Ehrendoktor verliehen und zum ordentlichen Professor der Universität Göttingen ernannt hatte, betrat Petermann den Campus nur ausgesprochen selten. Sein Reich war die Werkstatt in Gotha. Inmitten der Arbeitstische, an denen emsig gezeichnet und graviert wurde, unterhielt er ein offenes Büro. Bennett, der nicht recht wusste, wie er den berühmten Kartografen ansprechen sollte, nannte ihn einfach »Herr Professor Doktor«.

Petermanns »Anstalt« hatte sich zu einer Art Umschlagplatz für die neuesten Erkenntnisse der Geografie entwickelt. Hier sammelten sich alle Informationen von Expeditionsreisen und fanden Eingang in die Atlanten, nach denen kommende Expeditionen sich wiederum richten konnten. Das lateinische Motto der *Mitteilungen* lautete »Ubique terrarum« – überall auf der Welt – und stand neben einem antiken uroborosartigen Symbol, einem »Schwanzverzehrter« in Form einer Schlange, die sich in den eige-

nen Schwanz beißt. Das Bild steht für die Art von Wissenschaft, die den Petermann'schen Unternehmungen in Gotha zugrunde lag: Die Kenntnis der Welt ist Voraussetzung für die Erkenntnis der Welt.

Der berühmte Kartograf liebte es, Gästen sein kleines Reich zu zeigen, das er mit äußerster Effizienz betrieb. Die Mitarbeiter, die für ihn arbeiteten, behandelte er häufig schlecht, ein Lob kam ihm fast nie über die Lippen. »Er war ein guter Lehrer«, hielt ein früherer Mitarbeiter von Perthes fest, »aber es fiel ihm wahnsinnig schwer, die Arbeit seiner Mitarbeiter und Studenten zu würdigen. Sein Aufstieg zu einer weltweit anerkannten Koryphäe fand gewissermaßen auf dem Rücken seiner Untergebenen statt.«

Gleichwohl staunte die ganze Welt über das Unternehmen, das er aufgebaut hatte. Hier in seinen Ateliers nahm ein immer präziseres Abbild des Planeten Erde mit immer mehr Genauigkeit Gestalt an. Hier erhielt alles, was auf der Welt vorkam, einen Namen, eine Form und eine Farbe – jeder Fluss, jedes Kap, jeder Fjord und jeder Gletscher, jeder Sumpf und jede Landenge. Kein Detail war Petermann und seinen Kartografen zu klein oder zu nebensächlich. Jeder Höhenunterschied wurde festgehalten, jede Meeresströmung, jede Straße und Eisenbahn, jede Oase und Karawanenroute, selbst der Verlauf von Telegrafleitungen, die die Kontinente überquerten, und der Kabel, die auf dem Meeresboden verliefen.

Petermanns Karten standen außerhalb jeder Konkurrenz. Man konnte sich in jeder Lebenslage auf sie verlassen, sie waren technisch brillant und, da in der Regel handkoloriert, auch von eigentümlicher Schönheit. Sie waren vollgestopft mit Daten, Angaben von Steigungen und Gefällen, endlose Schlaufen und Windungen zeigten klimatische Besonderheiten, Bevölkerungsdichten und Veränderungen der Wassertemperatur in den Ozeanen an. Seine Mitarbeiter brauchten nicht lange, um eine neue Karte herzustellen. Larousse, der französische Verleger der gleichnamigen Wör-

terbücher, hatte Petermanns Arbeit einige Jahre vor Bennetts Besuch so gewürdigt: »Petermann gilt heute in allen zivilisierten Ländern als die führende Autorität unserer Zeit auf dem Gebiet der Geografie.«

Nach einer Führung durch die namensgebende geografische Anstalt zeigte Petermann Bennett das restliche Verlagsgebäude von Perthes mit seinen kupfernen Graviermaschinen und riesigen Pressen. Dann gingen sie zu Petermanns Villa unweit des Bahnhofs, schlenderten durch den Garten und landeten schließlich im Arbeitszimmer, in dessen Regalen sich nahezu alle Bücher fanden, die je über die Arktis geschrieben worden waren. Petermann, so ein Historiker, galt als »Vater der Polarforschung und inoffizieller Präsident der internationalen Geografie«. Menschen aus aller Welt kamen nach Gotha, um zu erfahren, wie er über Expeditionen in den hohen Norden dachte. Vielfach ausgezeichnet und mit zahllosen Ehrentiteln bedacht, hatten ihm die Königshäuser von Italien, Österreich und Spanien, um nur einige Beispiele zu nennen, hohe Orden verliehen.

Trotzdem strahlte Petermann etwas Exzentrisches, wenn nicht gar Schrulliges aus. Viele seiner Ansichten über die Arktis waren, wie wir heute wissen, unhaltbar, ja, geradezu abwegig. So riet er Forschungsreisenden beispielsweise, von jedem Stamm der Eskimos, dem sie begegneten, wie einst Noah ein gemischtgeschlechtliches Paar an Bord zu nehmen und mitzubringen, damit Wissenschaftler sie untersuchen und anschließend den Menschen als Attraktion vorführen könnten. Laut seiner Lieblingstheorie, für die es keinerlei Beweise gab, waren Griechen und Italiener unter allen Völkern am besten gerüstet, um die Strapazen einer Arktisreise zu überstehen. (Fundament der These ist wohl die Überzeugung, dass es in der Polarregion vergleichsweise warm war.) Er behauptete auch, dass Salzwasser nicht gefrieren könne, zumindest nicht so weit, um den Pol in ewiges Eis zu hüllen. Eis war seiner Überzeugung nach an den Rändern der Arktis zu finden und das

Produkt von Süßwasser aus Flüssen, die in den Arktischen Ozean mündeten. Mitunter brachte er auch eine leicht veränderte Argumentation vor, nach der Meerwasser möglicherweise doch gefrieren könne, aber dabei alles Salz in einer Art Blüte ausscheide. So oder so bestand Petermann darauf, dass Eis kein oder nur sehr wenig Salz enthalte. Expeditionen in die Arktis dürften also damit rechnen, einen unerschöpflichen Vorrat an Süßwasser vorzufinden.

Sobald es um die Arktis ging, hatte Petermann »ein untrüglisches Gespür für die falschen Annahmen«, schrieb David Thomas Murphy, der die Geschichte der deutschen Polarexpeditionen untersucht hat. »Seine Ansichten kommen dem heutigen Leser so unwahrscheinlich vor, so wider alle Vernunft und so abgrundtief falsch, dass sich der Verdacht aufdrängt, sie könnten einem kranken Hirn entsprungen sein.«

Petermann selbst wagte sich nie auch nur in die Nähe der Arktis. Sein Besuch in den USA war die weiteste und ambitionierteste Reise seines Lebens. Er war, so ein anderer Historiker, »der führende Polarforscher, der seinen Sessel nie verlassen hat«. Und dass Arktisreisende Erkenntnisse mitbrachten, die seinen Annahmen widersprachen, quittierte er mit zunehmendem Starrsinn. Vielen seiner Zeitgenossen war Petermann ein Rätsel – ein kampfeslustiger Romantiker, ein pedantischer Schwärmer mit einem Gespür für das Spektakuläre. »In seinem Wesen verbanden sich außergewöhnliche Fähigkeiten mit fatalen Schwächen«, schrieb Murphy. »Er war zweifellos ein Visionär, energisch und entschlossen, auf seinem Fachgebiet eine Ausnahmeerscheinung mit viel Sinn für öffentliche Wirkung. Zugleich aber war er ein »verrückter« Exzentriker, dessen fantasievolle Fehleinschätzungen der arktischen Geografie für das klägliche Scheitern manch einer Polarexpedition verantwortlich sind.«

Nichtsdestotrotz war Bennett von Petermann fasziniert und wollte alles wissen, was er zu erzählen hatte. Bennett machte sich

während ihres dreistündigen Gesprächs nur wenige Notizen, sodass über den genauen Inhalt der Unterhaltung kaum etwas bekannt ist. Später aber schickte er einen Reporter des *Herald* mit dem Auftrag nach Gotha, die Unterredung zu rekonstruieren und der Welt die Ansichten des Professors über den neuesten Stand der Polarforschung zu präsentieren.

[...]

DREI JAHRE
ODER
FÜR IMMER

James Gordon Bennett ging an seinem Schiff entlang und studierte in der frischen, salzhaltigen Meeresbrise die Linien des Rumpfes. Die *Pandora* war nicht so rank, schnell oder groß wie jene Yachten, die er bislang besessen hatte, und bei Weitem nicht so ansehnlich. Aber dafür war sie ein zuverlässiges Schiff, so sein Gedanke, das zudem den Vorteil hatte, bereits mehrere Reisen in den hohen Norden überstanden zu haben. Noch wartete viel Arbeit, bis es für die kommenden Aufgaben vorbereitet sein würde, aber Bennett war davon überzeugt, Schwachstellen und Mängel eines Schiffes auf den ersten Blick erkennen zu können. Und bei seiner Neuerwerbung war er sich sicher, dass sie schon bald für die Fahrt in den Norden gerüstet sein würde.

Es war der 4. Juli 1878. Die *Pandora* lag wohlbehalten auf einer Slipanlage im Windschatten der Mole von Le Havre, mithin ziemlich genau dort, wo einst die *Shenandoah* gelegen hatte, als George und Emma DeLong auf deren Deck getraut wurden. Dieser Tag sollte der letzte im Leben der *Pandora* sein – am Nachmittag würde sie in einer feierlichen Zeremonie ihren neuen Namen erhalten.

Bennett hatte entschieden, dem Schiff den Namen seiner Schwester zu geben und es *Jeannette* zu nennen. In Paris hatte er einen Zug gechartert, damit ihn seine übliche Entourage aus lebenslustigen Hallodris und gestandenen Sportsleuten nach Le Havre begleiten konnte. Hinzu kamen mehrere Reporter des *Herald*, die über die Schiffstaufe berichten sollten. Auch die Namensgeberin Jeannette saß im Zug. Sie reiste zusammen – wenn

auch mit dem Abstand, den die viktorianischen Sittenregeln erforderten – mit ihrem Liebhaber Isaac Bell an, einem reichen New Yorker Baumwollhändler und Finanzmagnaten.

Der prominenteste Gast in Bennetts Gefolge war aber Henry Stanley, ein walisischstämmiger Amerikaner, der als Korrespondent des *Herald* den afrikanischen Dschungel durchstreift und über seine Erlebnisse ein Buch geschrieben hatte, das im Titel den Grund für seine Popularität nennt: *Wie ich Livingstone fand*.

Die illustre Gruppe bezog ihr Quartier im Frascati, einem Hotel mit angeschlossenem Kasino und direktem Zugang zum Strand. Hier herrschte jener unaufgeregte Luxus, den die wohlhabenden Pariser erwarteten, die sich in die Normandie zurückzogen, um der sommerlichen Hitze der Großstadt zu entfliehen. Am Strand bauschten sich Umkleidekabinen aus gestreiftem Segeltuch im Wind. Muskelprotze in einteiligen Badeanzügen sprangen in den kühlen Atlantik, Kinder bauten Sandburgen, und Frauen mit Pluderhosen zogen sich zum Schönheitsschlaf unter ihren Sonnenschirm zurück (für das schwache Geschlecht ziemte es sich zu jener Zeit nicht, in der Öffentlichkeit schwimmen zu gehen).

In der Lobby des Frascati stand eine große Festtafel, an deren einem Ende Bennett saß, am anderen DeLong. Der Verleger durchlitt endlose Ansprachen und Toasts und folgte dem Geschehen mit skeptischem Blick, sein sorgfältig getrimmter Schnurrbart schien sich zu sträuben, und als die Wirkung des Alkohols einsetzte, machte sich auf seinem Gesicht ein schelmisches Grinsen breit.

Doch Bennett selbst blieb passiv, und er ergriff auch nicht das Wort. Es war, als verfolge er die Feierlichkeiten aus großer Ferne. In größeren Gesellschaften war Bennett eigentümlich schüchtern, und er mochte es nicht, im Rampenlicht zu stehen – nicht einmal dann, wenn er es selbst entzündet hatte. Er verhielt sich wie ein unbeteiligter Zaungast, wie ein Uhrmachermeister, der seine Aufgabe darin sah, Dinge in Gang zu bringen, um sich anschlie-

ßend zurückzulehnen und sich still an den Resultaten seiner Arbeit zu erfreuen.

DeLong und Stanley saßen übereck nebeneinander und »unterhielten sich noch während des Essens überaus angeregt«, wie Emma berichtete. DeLong war aus gänzlich anderem Holz geschnitzt als der extravagante, egozentrische und gelegentlich skrupellose Reporter, und doch hatten die beiden Männer manches gemein und viel zu bereden. Die beiden Pole und das Innere Afrikas – die Polarzone und die Tropenzone, wie sie auch genannt wurden – waren die beiden letzten großen geografischen Mysterien der Welt, und beide Männer konnten ihre Reisen in unbekanntere Regionen nur durchführen, weil ein eigenwilliger Mäzen es finanzierte.

Darüber hinaus konnte Stanley etwas vorweisen, wonach DeLong strebte: Ruhm, der von Dauer war, weil eine bedeutende Leistung durch literarischen Erfolg überhöht wurde. DeLong hatte sich fest vorgenommen, über seine Odyssee in die Arktis ein Buch zu schreiben, doch Stanley, halb im Scherz, bestand darauf, selbst zur Feder zu greifen und den Reisebericht zu verfassen. Er witterte eine jener exklusiven Geschichten, die Bennett seiner Zeitung verordnet – und Stanley bereits einmal geliefert hatte.

»Hören Sie, DeLong«, sagte Stanley, »ich werde eine Fortsetzung meines Buches *Wie ich Livingstone fand* schreiben. Sie wird den Titel tragen: *Wie ich DeLong fand*.«

Nach dem Essen erhob sich die Tischgesellschaft und zerstreute sich, bis es Zeit war, gemeinsam zum Hafen zu gehen, wo die *Pandora* lag. Es war ein warmer, leicht diesiger Tag. Sylvie trug einen Strohhut, der mit einem Band befestigt war, auf das in schönster Handschrift *Jeannette* geschrieben stand. Das Kind lief am Kai auf und ab, aß Aprikosen und tollte unbefangen dort herum, wo seine Mutter aufgewachsen war. Allmählich trafen die Gäste ein und formten sich zu einer Gruppe. Nur Jeannette Bennett und Isaac Bell hielten noch Distanz – »das Liebesspärgchen«, wie Emma no-

tierte, »war sehr mit sich selbst beschäftigt« –, bis es Zeit war, mit der Schiffstaufe zu beginnen.

Vom Standpunkt der diversen Meereshüter aus betrachtet, mochte die Umbenennung der *Pandora* eine fragwürdige Angelegenheit gewesen sein. Als wäre der alte Name nicht Last genug, verstieß man damit gegen einen verbreiteten Aberglauben unter Seeleuten, laut dem ein Schiff niemals umbenannt werden dürfe, weil es, wie manch einer meinte, seine Seele verletze. Andere hielten es für eine schlechte Idee, weil man damit das Schicksal herausfordere.

Gordon Bennett hatte jedoch reichlich Erfahrung darin, gegen Erwartungen und Konventionen zu verstoßen. In manchen Punkten teilte er den Aberglauben der Seeleute sogar, ihre Schrullen und Marotten. Dieser Punkt aber gehörte nicht dazu, und deshalb würde er das Schiff nennen, wie es ihm beliebte.

Im Grunde war *Jeannette* kein adäquater Name für ein Schiff, das sich einen Weg durch das arktische Eis bahnen sollte. Dafür entsprach er dem Zeitgeist. Denn der wollte es, dass Schiffe (auch solche, die für extreme Einsätze vorgesehen waren) nach Ehefrauen, Müttern, Nichten und Tanten benannt wurden, ganz so, als könne man durch Aufbietung der Lieblingsfrau – wie anmutig, kauzig oder matronenhaft sie auch sein mochte – Einfluss auf die bevorstehenden Anstrengungen nehmen.

Bennetts Wahl muss wohl als versöhnliche Geste gegenüber seiner Familie gesehen werden. Seit er New York verlassen hatte, um seinen ausschweifenden Lebensstil in Paris fortzusetzen, hatte er nur sehr sporadisch Kontakt zu seiner Schwester. Und außer ihre Rechnungen zu begleichen, hatte er wenig getan, um sich, wie ihr Vater es ihm mit seinem Testament aufgetragen hatte, um ihr Wohlergehen zu kümmern. Jeannette hatte keinerlei Interesse an Schiffen und ihren Bruder auch nicht darum gebeten, seine neueste Erwerbung nach ihr zu benennen. Nun aber war sie pflicht-

bewusst von New York angereist und in Paris in den Zug gestiegen, um als Namenspatronin an der Taufe teilzunehmen.

DeLong geleitete Jeannette zum Bug des Schiffes, wo eine Flasche edelsten Champagners wartete (Bennett hatte sich auch in diesem Punkt nicht lumpen lassen). Ein Band wurde zerschnitten, und mit einem süßen, koketten Lächeln auf den Lippen ließ Jeannette die Flasche am frisch lackierten Rumpf zerschellen.

Damit war aus der *Pandora* die *Jeannette* geworden, und dank eines Sondererlasses des Kongresses, den Bennett mithilfe seiner Kontaktmänner in Washington hatte erwirken können, hatten die amerikanischen Behörden einen Flaggenschein ausgestellt, was wiederum Voraussetzung dafür war, dass sie in einem zweiten Schritt den Status eines Marinefahrzeugs bekommen konnte. An ihrem Mast wehte stolz die Flagge der USA.

Henry Stanley baute sich vor den versammelten Gästen auf und brachte einen Toast aus, dann forderte er DeLong auf, einige Worte zu sagen. »Ich komme dem Wunsch nur ungern nach«, sagte DeLong. »Sie, Mr. Stanley, haben alles Recht, hier zu sprechen – Sie haben Ihre Mission erfolgreich erfüllt. Meine Mission liegt noch vor mir.« Und wie stets weigerte er sich auch dieses Mal, irgendetwas zu versprechen, »erst recht Wunder. Vor uns liegt keine Idylle, sondern harte Arbeit. Drei Jahre etwa werden wir fortbleiben, vielleicht aber auch für immer.«

Bennett verfolgte die Zeremonie aus sicherem Abstand. »Er blieb im Hintergrund«, so Emma, »und war nicht dazu zu bewegen, sich aktiv an der Feier zu beteiligen.« Vielleicht war er mit seinen Gedanken ja schon beim nächsten Tag, an dem er mit dem Schiff nach New York fahren wollte, um der Redaktion des *Herald* einen unangemeldeten Kontrollbesuch abzustatten.

Nach der Taufe verließ die Festgesellschaft den Hafen und kehrte zurück ins Frascati, wo die Feier bei Brandy und in den Rauchschwaden teurer Zigarren fortgesetzt wurde. Am kommen-

den Morgen würden sich Bennett und dessen Gäste zerstreuen und jeder in seinen Alltag zurückkehren. An DeLong war es dann, die Reise weiter vorzubereiten und schließlich anzutreten. Jeannette Bennett würde mit Isaac Bell so schnell wie möglich nach New York fahren. In wenigen Monaten wollten sie heiraten und sich zuvor in Newport ein für die Region typisches elegantes Landhaus bauen. Stanley wollte zurück nach Afrika, neue Heldentaten vollbringen und eine Karriere fortsetzen, die ihm den Ritterschlag ebenso eintragen sollte wie schwerste Vorhaltungen für sein angeblich rücksichtsloses Vorgehen; seine grausigen Erlebnisse auf dem Schwarzen Kontinent inspirierten Joseph Conrad zu seinem Buch *Herz der Finsternis*.

Bennett verabschiedete sich von DeLong, wünschte ihm eine gute Reise und kündigte an, ihn bei der Ankunft der *Jeannette* in San Francisco zu erwarten. Als er hörte, dass Emma DeLong ihren Mann über gut 30 000 Kilometer bis Kalifornien begleiten würde, war Bennett überrascht, ja, sogar betroffen. DeLong meinte, einen Hauch Trauer im Gesicht des notorischen Junggesellen zu entdecken. »Ihre Frau muss große Stücke auf Sie halten«, sagte Bennett schließlich. »Ich kenne keine Frau, die das für mich tun würde.«

Bennett hatte DeLong drei Männer zur Seite gestellt, die mit auf die Fahrt rund um Kap Hoorn gehen sollten; wenn alles glatt lief, würden sie auch an der Expedition zum Pol teilnehmen. Zwei der drei Männer, Alfred Sweetman und John Cole, arbeiteten schon seit Jahren auf Bennetts Yachten. Sweetman war ein hoch aufgeschossener britischer Zimmermann und Mechaniker, zuverlässig, aber mit Hang zur Pedanterie. (Von DeLong nach seinem Alter gefragt, erwiderte er »38 und 5/6 Jahre«.) Der Ire Cole war ein äußerst fähiger Bootsmann, der sich, wie es hieß, dank seiner Größe von kaum mehr als 1,50 Metern wie ein Affe durch die Takelage bewegen konnte. Von allen nur Jack genannt, fuhr er seit seinem dreizehnten Lebensjahr zur See. »Sie werden feststellen,

dass Cole einer der besten Segler ist, die Sie je erlebt haben«, gab Bennett DeLong mit auf den Weg. »Wenn's irgendwo brennt, ist er sein Gewicht in Gold wert.«

Als Navigator hatte Bennett einen ebenso kauzigen wie scharfsinnigen Mann namens Danenhower verpflichtet. Master John Wilson Danenhower war neunundzwanzig Jahre alt, stammte aus Chicago, hatte die Marineakademie absolviert und war von niemand Geringerem als dem ehemaligen Präsidenten der USA, Ulysses S. Grant, empfohlen worden, der ihn vor Kurzem an Bord der USS *Vandalia* auf der Fahrt durch das Mittelmeer erlebt hatte. Danenhower war ein groß gewachsener, förmlicher und schneidig auftretender Mann mit schlanken, gepflegten Händen, einem sorgfältig gestutzten Vollbart und kurzen Stoppelhaaren, die wie die Stacheln eines Igels abstanden. In seinem Gesicht mischten sich der Ausdruck von Intelligenz und Feingefühl, seine großen, löffelartig geformten Ohren und der durchdringende Blick seiner dunklen Augen verstärkten den Eindruck, einen Mann vor sich zu haben, der wusste, was er wollte. Seit Langem schon war Danenhower von dem Wunsch beseelt, den Nordpol zu erreichen. DeLong stellte er sich mit den Worten vor, dass er »nichts lieber« wolle, als in die Arktis zu fahren.

DeLong mochte Danenhower auf Anhieb. Er war ein brillanter Gesprächspartner mit einem Sinn auch für schwarzen Humor. Er hatte alle wichtigen Bücher über Astronomie, magnetische Phänomene, Physik und die Geschichte der Arktisforschung gelesen. Sein navigatorisches Wissen schien über jeden Zweifel erhaben. Seinen Militärdienst hatte er unter anderem an der Sternwarte der Marine in Washington abgeleistet. Ungeachtet dieser Qualifikationen, schwang etwas in Danenhowers Verhalten mit, das DeLong zu denken gab. In seiner Skepsis bestätigt wurde er, als ihm noch in Le Havre ein amerikanischer Offizier ein pikantes Gerücht erzählte, laut dem Danenhower an einer »Gemütskrankheit« gelitten habe und für dienstunfähig erklärt worden sei. Als DeLong

sich mit dieser beunruhigenden Neuigkeit an Bennett wandte, erwiderte dieser wenig feinfühlig: »Wenn etwas einen Mann krank macht, dann ist es ein Schiff, das in der Arktis einfriert.«

DeLong verpflichtete Danenhower als Navigator für die Fahrt rund um Kap Hoorn – um ihn zugleich für die kommenden Aufgaben zu testen. Sollte Danenhowers Geist noch in irgendeiner Form »verwirrt« sein, dann, so DeLongs Gedanke, würde sich »jedwede Einschränkung durch sein altes Leiden« auf der weiten Reise nach San Francisco zeigen.

Bennett erklärte sich mit diesem Vorgehen einverstanden. Dafür überraschte er DeLong kurz vor der Abfahrt mit einer befremdlichen Forderung: Sobald die *Jeannette* den Hafen von Le Havre verlassen hatte, sollte bis zur Ankunft in Kalifornien keiner mehr von Bord gehen dürfen. Obwohl die Reise hundert Tage oder mehr dauern würde, bestand er darauf, dass niemand einen Fuß an Land setze, bis das Golden Gate passiert war.

Einen Grund für diese seltsame Forderung, die offenbar seiner eigentümlichen Fantasie entsprungen war, nannte er nicht. Gleichwohl erwartete er, dass sich DeLong, Danenhower und die übrige Besatzung fügten.

Die *Jeannette* stach am 15. Juli 1878 von Le Havre aus in See. Um sie zu verabschieden und eine gute Reise zu wünschen, waren viele Freundinnen von Emma, die sie zum Teil schon aus Kindheitstagen kannte, zum Hafen gekommen. Mitgebracht hatten sie französischen Käse und andere Leckereien. »Sie fragten sich, woher ich den Mut nehme«, notierte Emma und fügte hinzu, dass die meisten Französinen »ihre Heimat viel zu sehr lieben, um sie freiwillig zu verlassen«.

Als Abschiedsgeschenk überreichten ihr die Freundinnen blühende Topfpflanzen, mit denen sie ihre Kabine verschönern sollte. Emma positionierte sie rund um den Besanmast, der mitten durch ihre Kabine verlief – die durch die Blumenpracht an einen tropi-

schen Dschungel erinnerte –, und band sie vorsichtshalber mit einer Leine fest.

Die ersten Wochen der Fahrt verliefen ereignislos. Die *Jeannette* hielt stur Kurs Südwest, fuhr parallel zur Küste Portugals und Marokkos, passierte die Kanarischen Inseln und bog schließlich auf den offenen Atlantik ab. Das Wetter war gut, die See ruhig und der Wind so günstig, dass DeLong den Motor auslassen konnte. »Wenn wir segelten«, schrieb Emma, »war keinerlei Erschütterung zu spüren, kein Laut zu hören, nur das leise Rauschen des Wassers, das der Bug der *Jeannette* durchschnitt.« Der Steward Samuel war ein gebürtiger Schweizer und ausgebildeter Schauspieler, der ein akzentfreies Englisch sprach. Auf seinen Gängen zur Kombüse summte er bekannte Arien vor sich hin. (Wie sich herausstellte, hatte er eine Spielzeit lang dem Chor der New Yorker Metropolitan Opera angehört.)

Nie zuvor hatten Emma und George eine derart harmonische Zeit des Zusammenseins erlebt. Die meiste Zeit verbrachten sie in der erstaunlich gut bestückten Bibliothek der *Jeannette*, in der sich nahezu jeder Titel fand, der je über die Arktis erschienen war. Viele davon stammten aus der Schenkung von Sir Allen Young, doch auch Bennett hatte alle Bücher gestiftet, die er zu diesem Thema besaß. DeLong hatte seinerseits eine stattliche Sammlung von Karten zusammengetragen, von denen die meisten aus Petermanns Werkstatt in Gotha stammten. In der Sammlung fand sich jede verfügbare Karte des Gebiets nördlich des 65. Breitengrads.

»Wir waren vertieft in die Beschäftigung mit der Arktis und dem großen Ziel, das vor uns lag«, notierte Emma. Oft gesellte sich Danenhower zu ihnen in den Kartenraum, wo sie die beste Route durch die Beringsee diskutierten, sich fragten, mit welchen Winden und Strömungen in der Arktis zu rechnen war, und sich ausmalten, was sie erwartete, wenn sie Wrangel-Land erreichten. Emma, die sich mit ihrem ganzen Wesen in diese Unterhaltungen einbrachte, begriff allmählich, »welch große Anziehungskraft

von der Wissenschaft ausgeht und wie sehr man davon in Bann geschlagen werden kann.«

Von Zeit zu Zeit entführte George seine Frau auch aus der Bibliothek und promenierte mit ihr Arm in Arm über das Deck, wo sie sich in der erfrischenden Meeresbrise unterhielten, während die kleine Sylvie mühsam versuchte, mit ihren Eltern Schritt zu halten. »Obwohl Sylvie und ich uns für lange Zeit vom Vater und Ehemann würden verabschieden müssen, kam uns kein Wort der Trauer oder gar der Angst über die Lippen«, bekannte Emma, »ja, nicht einmal der Gedanke daran in den Sinn.«