

mare

Ranulph Fiennes

SCOTT

DAS LEBEN EINER LEGENDE

Aus dem Englischen von
Harald Stadler

mare

Die Originalausgabe erschien 2003 unter dem
Titel *Captain Scott* bei Hodder & Stoughton, London.
Copyright © 2003 by Ranulph Fiennes

Den Familien der diffamierten Toten

Sonderausgabe
© 2012, © 2019 by mareverlag, Hamburg

Lektorat Nico Schröder, Hamburg
Karten Peter Palm, Berlin
Bildrecherche Petra Koßmann, Berlin
Register Rainer Kolbe, Hamburg
Typografie Farnschläder & Mahlstedt, Hamburg
Schrift Stempel Garamond
Druck und Bindung CPI books GmbH, Leck, Germany
ISBN 978-3-86648-618-8



www.mare.de

INHALT

11	Einleitung
15	Markhams großer Plan
31	Torpedoleutnant Scott
46	Ordnung ins Chaos
65	Unter vollen Segeln gen Süden 1901
77	Vorstoß zum Rand der Eisbarriere 1902
90	Mann, Ski und Hund
104	Der erste Winter
122	Die Südexpedition 1902–1903
148	Ohne Plan auf dem Plateau 1903–1904
192	Wortbruch
229	Der Wettlauf beginnt 1910
260	Am Rand der Katastrophe 1911
300	Die schlimmste Reise 1911
375	Der gefährliche Gletscher
415	Die schwarze Flagge
444	Anzeichen einer Tragödie
471	Die größte Reise aller bisherigen
518	Das Vermächtnis
568	Das letzte Wort

597 **Anhang**

599 Teilnehmer der *Discovery*-Expedition
1901–1904

602 Teilnehmer der *Terra Nova*-Expedition
1910–1913

605 Dank

608 Bibliografie

613 Quellen

630 Bildnachweise

631 Register

ANMERKUNG DES AUTORS

Die Forschungsreisenden verwendeten nicht metrische, sondern englische Maßeinheiten. Die Meilenangaben wurden hier übernommen; jede einzelne Meile umzurechnen, würde die Dramatik der Geschichte zerstören. Als Umrechnungshilfe möge die nachfolgende Tabelle dienen. In Zitaten werden Maßeinheiten stets unverändert wiedergegeben. Wenn in Originalzitaten nicht ausdrücklich von Landmeilen die Rede ist, handelt es sich durchweg um Seemeilen.

1 Landmeile = 1,6 Kilometer (0,87 Seemeilen)

1 Seemeile = 1,85 Kilometer (1,15 Landmeilen)

1 Seemeile = ein Sechzigstel der Entfernung zwischen
zwei benachbarten Breitengraden

1 Knoten = 1 Seemeile pro Stunde

Gewichtslast auf Schnee:

Ski = ca. 35 Gramm/cm²

Fuß = ca. 160 Gramm/cm²

Hundepfote = ca. 245 Gramm/cm²

Pferdehuf = ca. 1000 Gramm/cm²

Maßeinheiten:

1 Gallone = 3,755 Liter

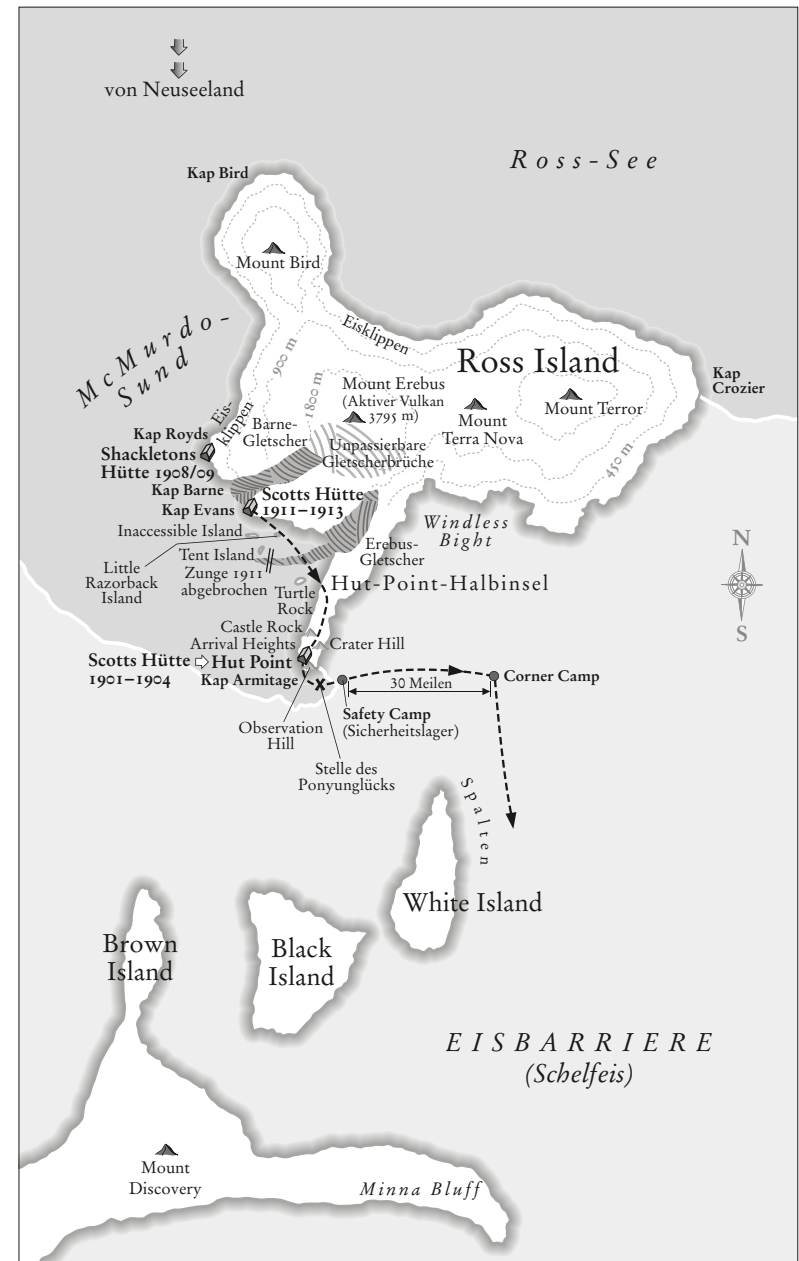
- 1 Fuß = 0,3048 Meter
- 1 Inch (Zoll) = 2,54 Zentimeter
- 1 Faden (nautisches Tiefenmaß, Klafter) = 1,8288 Meter
- 1 Tonne = 1000 Kilogramm
- 1 Britisches Pfund nach dem Wert von 2003
war im Jahr 1900 etwa 47 Pfund wert.

EINLEITUNG

Im kurzen Polarsommer 1911/12 lieferten sich fünf Briten und fünf Norweger eine wilde Jagd zur Unterseite der Erde. Nur die Norweger kehrten zurück. Was geschah mit den Briten? Wir müssten es eigentlich wissen, denn seither wurden mehr als fünfzig Biografien über den Leiter der Expedition geschrieben. Da aber keine Zeugen überlebten, haben etliche Biografen ohne eigene reale Erfahrung unterschiedlichste Versionen geliefert, zusätzliche Wendungen in der Tragödie erfunden und sogar Unwahrheiten wiedergegeben. Beim Schreiben dieses Buches habe ich das getan, was meine Vorgänger nicht vermochten; ich habe mich in die Lage der britischen Forscher hineinversetzt und die Ereignisse aufgrund persönlicher Erfahrung logisch zu rekonstruieren versucht. Keiner der früheren Scott-Biografen hat je einen voll beladenen Schlitten aus eigener Kraft über die riesigen, von Spalten zerklüfteten Felder des Beardmore-Gletschers gezogen, hat Eisfelder erforscht, die noch kein menschliches Auge gesehen hatte, oder ist tausend Meilen weit mit frostgeschädigten Füßen marschiert. Um über die Hölle zu schreiben, ist es nicht schlecht, schon einmal dort gewesen zu sein.

Bei alldem identifiziere ich mich keineswegs mit Scott, und ich bevorzuge ihn auch nicht gegenüber seinen beiden tapferen und brillanten Zeitgenossen, dem Norweger Amundsen und dem Iren Shackleton. Alle drei erlagen fatalen Irrtümern, hatten gravieren-

de Charakterfehler und sorgten irgendwann in ihrer Laufbahn dafür, dass andere Menschen ums Leben kamen. Als klare Nachweise dafür, weshalb die Briten starben, dienen uns heute nur die Tagebücher der Toten und die Schriften ihrer Freunde, die überlebten und ihre Expeditionen unter Scott schilderten. Einige, die solche Dokumente verfassten, hegten zumindest zeitweise große Bewunderung oder Verachtung gegenüber Scott und machten aus ihren Gefühlen oft keinerlei Hehl. Ich stütze mich auf ihre Aussagen und auf meine eigenen Erfahrungen, um in unvoreingenommener Weise darzulegen, wie Scott und seine Männer Geschichte schrieben.



Von Ross Island nach White Island

MARKHAMS GROSSER PLAN

Im März 1912 standen drei Männer auf einer antarktischen Eisebene an der Schwelle des Todes. Sie hatten mit Robert Scott den Südpol erreicht, überstanden aber den Rückweg nicht. Lawrence Edward Grace Oates, den seine Expeditionskollegen »Titus« nannten und der bald zu einem archetypischen Helden seines Jahrhunderts werden sollte, starb unter ungeheuren Schmerzen langsam über viele Tage und Nächte und beschloss schließlich, den Augenblick seines Todes selbst zu wählen; er verließ das Zelt und wurde binnen Minuten Opfer der antarktischen Kälte. Oates hatte einmal über seinen Anführer gesagt: »Ich kann Scott absolut nicht leiden ... er ist nicht rechtschaffen, denkt immer zuerst an sich, der Rest kann sehen, wo er bleibt, und wenn er dir das Letzte abgerungen hat, musst du allein klarkommen.«¹ Und so musste Oates sich selbst helfen.

Ein paar höllische Tage später folgten zwei weitere Mitglieder von Scotts Polarmannschaft Oates in den Tod. Der eine, der Schotte Henry Bowers, hatte über Scott gesagt: »Ich bin Captain Scott ergeben und halte rundweg zu ihm. ... Er ist einer der Besten und verhielt sich entsprechend unseren besten Sitten, selbst in Zeiten, in denen seine eigenen Aussichten absolut düster erscheinen mussten.« Und in einem Brief an seine Mutter hatte er geschrieben: »Der Captain ist ein trefflicher Führer, für den ich die größte Bewunderung hege.«² Der zweite Todgeweihte war

der Arzt und wissenschaftliche Leiter Edward Wilson, der den größten Respekt im Expeditionsteam genoss. Er hatte geschrieben: »Es gibt nichts, was ich nicht für ihn tun würde. Er ist ein wahrhaft guter Mensch. Er ist um jeden Einzelnen bedacht und beweist dies auch mit kleinen Gefälligkeiten. ... Ich habe ihn niemals unlauter erlebt.«³ Ein andermal hatte er geschrieben: »Ich kenne ihn nun seit zehn Jahren und glaube so sehr an ihn, dass es mir oft leidtut, wenn er sich Missverständnissen aussetzt. Ich bin sicher, Ihr werdet ihn kennenlernen und ebenso überzeugt von ihm sein, wie ich es bin, auch wenn er bisweilen schwierig ist.«⁴

Neben Bowers und Wilson musste auch Scott langsam verhungern und erfrieren. Mit seinem Tod wurde eine kontroverse Legende geboren, die selbst einhundert Jahre später so viel Macht und Faszination besitzt, dass sie noch immer erbitterte Dispute auslöst. Scott ist bis heute ein Rätsel. Wilsons Hoffnung, »Ihr werdet ihn kennenlernen und (...) überzeugt von ihm sein«, hat sich nicht erfüllt, trotz rund vier Dutzend Biografien.

In den beiden Weltkriegen diente die Geschichte um Scott als heroisches Beispiel dafür, wie man dem Tod ins Antlitz blickt, wenn man für sein Land kämpft. Seit den 1980er-Jahren blicken die Briten kritischer auf ihre Vergangenheit, und so wurde das gängige Bild des Helden Scott durch eine neue Generation von Biografen in ein zynisches Epos des Scheiterns verwandelt. Schuld an jenem Scheitern, so die neue Version, war der typisch britische Imperialismus zu einer Zeit, als das Imperium bereits zu verblassen drohte. Ein neuzeitlicher Biograf, der mit der kritischen Messlatte der moralischen und sozialen Werte von heute das Porträt eines Menschen vom Anfang des 20. Jahrhunderts zeichnet, erschafft indes eine bloße Karikatur der ursprünglichen Persönlichkeit. Für mich ist die Geschichte Scotts, wie sie heute dargestellt wird, ein Zerrbild der Wahrheit.

Ich habe alle einschlägigen Schriften über Scott und seine Män-

ner gelesen, doch im Gegensatz zu seinen früheren Biografen habe ich im Laufe vieler Jahre die gleichen Erfahrungen gemacht wie Scott und kann daher zu seinen Entscheidungen und seinem Verhalten fundierter Stellung nehmen und die ernsthaften Probleme, vor denen Scott stand, mit praktischem Verständnis nachvollziehen. Als Robert Scott, ein unbekannter Leutnant der Royal Navy, beauftragt wurde, zwei der britischen Versuche zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu leiten, die Geheimnisse der Antarktis aufzudecken, wusste man nicht einmal, ob der eisige Südpol auf Land oder im Meer lag.

Im Jahr 1900 herrschten die Briten noch immer über das größte und reichste Imperium in der Geschichte, das sogar jenes der Römer übertraf. Scott, Jahrgang 1868 und weder Rebell noch Liberaler, hatte wenig vom Leben mitbekommen, außer einer intensiven Ausbildung an Marineschulen. Er war durchaus ein Kind seiner Zeit und seiner Nation. London war damals die bedeutendste Hauptstadt der Erde. Britische Kohle, die Gewinnung von Stahl und die Erzeugung von Dampfkraft – alles Früchte des britischen Erfindungsgeistes – hatten eine beispiellose industrielle Revolution entfacht. Im 19. Jahrhundert beherrschte die Royal Navy mit einem Verbund von Gesellschaften wie der East India Company und der Hudson's Bay Company ein Drittel des gesamten Welt Handels. Mit britischer Technologie (und den Rohstoffen anderer Völker) schuf man Erzeugnisse, die als die solidesten der Welt galten. Die Hälfte aller Schiffe auf den Meeren war in britischem Besitz. Um die Jahrhundertwende umfasste das Imperium 26 Prozent der Landfläche unseres Globus. Mehr als 400 Millionen Menschen unterstanden der britischen Herrschaft. Und dank der Erfindung von Guttapercha waren die meisten dieser Territorien (in Afrika, Kanada, Indien und Australien) durch ein 83 500 Meilen langes Netz gummierter Unterseekabel per Telegrafie mit dem Mutterland verbunden. Die Sprache der kleinen Insel Königin

Victorias griff langsam auf die ganze Welt über, ebenso britische Modestile, Bräuche und Sportarten sowie das Versicherungswesen und die Verwendung von Postwertzeichen.

Am Ausklang des 19. Jahrhunderts lebten Scott und seine Zeitgenossen tatsächlich in »Großbritannien« und nicht in »Kleienland«. Dies vermittelte ihnen das Gefühl, andere Völker täten gut daran, bewährte britische Gepflogenheiten zu übernehmen, und nicht umgekehrt. Die Briten waren stolz auf die Art, wie sie herrschten. Sie trachteten danach, im gesamten Imperium Rechtssysteme, freien Warenverkehr und einen freien Arbeitsmarkt einzuführen.

»Als Engländer geboren zu sein, bedeutete, in der Lotterie des Lebens den ersten Preis gewonnen zu haben«, sagte Cecil Rhodes. Ferner erklärte er: »Wir sind nun einmal das trefflichste Volk der Welt. ... Fragt man Menschen, welcher Nationalität sie am liebsten angehören würden, so geben neunundneunzig von hundert an, am liebsten Engländer sein zu wollen.«⁵ Er zog sogar in Betracht, dass Großbritannien die Vereinigten Staaten rekolonisieren könnte und sollte. Das war vielleicht ein wenig überzogen, doch auf dem Höhepunkt des Imperiums bewiesen die Briten durchaus ein gesundes Selbstvertrauen und bisweilen eine ungesunde Überheblichkeit. Mein eigener Großvater, der für Rhodes arbeitete und ein typischer Imperialist seiner Zeit war, sah das Ganze natürlich keineswegs so. Er wäre schockiert und gekränkt gewesen, hätte ihn jemand als arrogant oder borniert bezeichnet, bloß weil er zutiefst davon überzeugt war, dass die britischen Gepflogenheiten unübertroffen seien.

Ein Gebiet, auf dem Großbritannien und die Royal Navy drei Jahrhunderte lang die unumstrittene Vorherrschaft geltend gemacht hatten, war die Polarforschung. Im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts hatte sich Clements Markham, der Präsident der Royal Geographical Society, mit Nachdruck für einen weiteren

Vorstoß zu den Polen eingesetzt. Im Süden hatten James Cook und James Clark Ross als Pioniere längst den Weg gebahnt, und im Norden hatten aufeinanderfolgende Navy-Expeditionen immer neue Rekordmarken gesteckt und so dafür gesorgt, dass Großbritannien als Erstentdecker nach ungeschriebenem Gesetz auch die Besitzansprüche erheben konnte. Die Briten hegten damals die Auffassung, die heute etwas krass erscheinen mag, dass unbesiedeltes Gebiet automatisch dem Empire zustand. *Terra incognita* galt selbstredend als *Terra pax britannica*.

Das wenige, das man über die Antarktis wusste, stammte weitgehend von den ersten Exkursionen der Royal Navy. Im Jahr 1773 war es Captain Cook mit der *Resolution* gelungen, erstmals den südlichen Polarkreis bei 66° 33' Süd zu überqueren. Vier Jahre später erreichte er bei seinem dritten Versuch, in das antarktische Packeis vorzudringen, den 71. südlichen Breitengrad – 300 Meilen südlich des Polarkreises und rund 1100 Meilen vom Südpol entfernt. Cook war keineswegs beeindruckt von dem, was er dort sah. »Sollte irgendjemand die Entschlossenheit und die Stärke besitzen, ... noch weiter nach Süden [vorzudringen] als ich, so ... erlaube [ich] mir festzustellen, dass die Welt daraus keinen Nutzen ziehen wird.«⁶ Cook sollte nicht mehr erfahren, dass ihn Eis und schlechte Sicht auf beiden Fahrten lediglich eine Tagesetappe von der Küste der Antarktis entfernt zur Umkehr gezwungen hatten. Er war stets davon überzeugt, dass irgendwo ein Eiskontinent existierte, doch 1779 wurde er von Hawaiianern getötet, und die Admiralität sandte in den folgenden vierzig Jahren keine weiteren Schiffe nach Süden aus, um seine Entdeckungen fortzusetzen.

Cook hatte viel Neuland erschlossen. Unter anderem berichtete er von Robbenkolonien auf der Insel South Georgia. Da die britischen Städte damals expandierten, brauchte man Öl für die Straßenlaternen. Der Bedarf wurde mit Öl aus Tran von Wal und Seehund gedeckt, doch die Nachfrage überstieg schon bald den

schwindenden Nachschub, obwohl jedes Jahr große Walfangflotten nach Grönland ausliefen. Cooks Bericht von Robbenkolonien auf South Georgia löste große Begeisterung aus und ließ die Flotten Kurs nach Süden nehmen. Einige Kapitäne, die nach immer neuen Robbenkolonien zum Ausbeuten suchten, entdeckten verschiedene Inseln und machten vage Teile des antarktischen Festlandes aus, auch wenn sie dieses nicht als solches erkannten.

Fünfundzwanzig Jahre nach Cook und siebenzig vor Scott machte sich der Marineoffizier James Clark Ross einen Namen, indem er 1831 als Erster den magnetischen Nordpol erreichte. Daraufhin überredete die Royal Society die britische Admiralität, Ross nach Süden zu schicken, um auch den anderen Magnetpol einzusacken, dessen Position wichtig für die Navigation war. Als Ross aber in Tasmanien ankam, wo er ein Magnetobservatorium errichten und neuen Proviant an Bord nehmen sollte, erfuhr er, dass französische und amerikanische Schiffe in derselben Absicht vor ihm ausgelaufen waren; anstatt ihnen direkt nach Süden zu folgen, nahm er Kurs nach Südost, in Gewässer, in die bislang kein Seefahrer vorgedrungen war. Als seine Schiffe *Erebus* und *Terror* die Packeisgrenze erreichten, fuhr er einfach weiter, denn beide Schiffe waren robuste Eisbrecher. Nach nur vier Tagen wich das Packeis plötzlich, und Ross schipperte nach Süden weiter in eine offene See.

Mit wachsender Spannung tastete sich Ross weiter zum Magnetpol vor. Irgendwann zeigte seine Inklinationsnadel auf 85 Grad, was vermuten ließ, dass der Magnetpol nicht weit entfernt sein konnte, auch wenn es noch mehr als tausend Meilen bis zum geografischen Pol waren. Dann wurde Land gesichtet – hohe Berggipfel rund 280 Meilen südlich des Polarkreises. Ross gab der Landzunge vor ihm den Namen Kap Adare; er landete auf einer nahe gelegenen Insel, nahm das Gebiet für die britische Krone in Anspruch und taufte es Viktorialand. Dann folgte er der ber-

gigen, eisbedeckten Küste weitere 360 Meilen nach Süden, bis ihm ein neues geografisches Merkmal den Weg versperrte, eine Schelfeisebene, die er als Große Eisbarriere bezeichnete. Die massive Eiswand verlief von Ost nach West, quer zum Kurs des Briten, und ragte bis zu siebenzig Meter hoch auf.

In seinen nachfolgenden Berichten hob Ross zwei geografische Besonderheiten hervor, auf die auch alle späteren Forscher eingingen. An der Stelle, wo er bei seiner ersten Reise auf die Barriere gestoßen war, beschrieb er einen 3795 Meter hohen aktiven Vulkan, Mount Erebus, und eine tiefe Bucht in der Ross-See, der er den Namen McMurdo-Sund gab. 400 Meilen weiter entlang der Barriere und östlich des Vulkans, wo Ross in jener Saison seine Erkundungen abbrach und umkehrte, vermerkte er die flüchtige Sichtung von Land bei 71° 40' Süd. Als Ross zwei Jahre später, 1843, schließlich wieder nach Hause aufbrach, hatten er und seine Männer den Weg zum Pol gebahnt.

Dann sandten die Admiräle Ihrer Majestät die Schiffe *Erebus* und *Terror* zunächst einmal nach Norden, um die Entdeckung der Nordwestpassage abzuschließen (des seit Langem gesuchten, vermeintlich kürzeren Seewegs nach Fernost). Geleitet wurde jene Expedition von dem bereits berühmten, aber auch schon gealterten Kapitän Sir John Franklin. Die beiden glorreichen Schiffe, die unter Ross in der Antarktis bereits so viel geleistet hatten, brachen 1845 nach Norden auf, verschwanden aber mitsamt ihren 129 Mann Besatzung von der Bildfläche. Über einen Zeitraum von 15 Jahren wurden rund dreißig Expeditionen gestartet, um in den tückischen Gewässern nördlich von Kanada nach den Verschollenen zu suchen. Diese erfolglosen Streifzüge trugen dazu bei, das Rätsel der Nordwestpassage zu lösen; in ihrem Verlauf wurde der Großteil des kanadischen Inselmeers auf rund hundert Schlittenfahrten über eine Strecke von 80 000 Kilometern erforscht. Kanadas Oberhoheit über diese Region stützt sich auf diese Leistung.

Aber mit der letzten Suchaktion nach Franklin endeten auch die Aktivitäten der Royal Navy in jenen Breiten.

Im Jahr 1875 schickte die Admiralität die beiden Schiffe *Alert* und *Discovery* unter Kapitän Sir George Nares los, um den Nordpol zu erreichen. Die *Alert* kam bis 83° 20' (400 Meilen vom Pol) und erzielte einen neuen Nordrekord, doch nach der Rückkehr fiel Nares fast in Ungnade, weil vier seiner Männer an Skorbut gestorben waren. Und abermals wandten sich die Admiräle von der Polarforschung ab.

Eine Generation vor Scott entstand so eine 25 Jahre lange Lücke in der fortwährenden Bemühung der Admiralität, dem Nordpol zu Leibe zu rücken. Als Scott geboren wurde, waren einige führende Persönlichkeiten in London zutiefst darüber besorgt, dass Großbritannien den Norden viel zu lange den Pionieren anderer Länder überlassen hatte. Die britische Vormachtstellung in der Polarforschung wurde von Ausländern bedroht. Als Scott 1881 von der Schule abging und nach Plymouth auf das Schulschiff *Britannia* geschickt wurde, war klar, dass die gefährlichsten Konkurrenten die Amerikaner und die Skandinavier waren, darunter Robert Peary von den US Army Engineers und der junge norwegische Gelehrte Fridtjof Nansen.

Scotts Schicksal als Forschungsreisender lag in der Hand des angesehenen Geografen Clements Markham, Jahrgang 1830 und Enkel des Erzbischofs von York. Mit 13 Jahren verließ Markham die Westminster School und trat in die Royal Navy ein. Als Seekadett suchte er 1851 an Bord der *Resolute* nach Franklin. Mit von der Partie war damals Leutnant Leopold McClintock, der die manuelle Schlittenzugtechnik entwickelte, die Markham beeindruckte und davon überzeugte, dass leistungsfähige und disziplinierte Männer für lange, anstrengende Fahrten über das gebrochene Packeis der kanadischen Arktis weitaus verlässlicher seien als die Hunde der Inuit (oder Eskimos, wie sie damals ge-

nannt wurden). Paradoxerweise sollte McClintock später bei langen Polarreisen erfolgreich Hundeteams einsetzen.

Unter den Veteranen der Franklin-Suchtrupps befürworteten einige den Einsatz von Hundeschlitten, doch es gab auch eine entgegengesetzte Auffassung. Admiral Sir George Richards, ein berühmter Langstrecken-Schlittensfahrer der 1850er-Jahre, meinte einmal, Schlitten »schleiften wie Pflüge«, und schrieb: »Es wird keine Schlittenexpeditionen mehr in der Arktis geben. ... Ich würde jeden, der dafür eintritt, in eine Irrenanstalt einweisen.«⁷

Nach seinem Einsatz in der Arktis schied Markham aus der Navy aus, unter anderem weil er die übertriebenen Strafen zur Disziplinierung der Matrosen ablehnte. Für das India Office schmuggelte er dann Samen des Chinarindenbaums, den die Peruaner argwöhnisch hüteten und rücksichtslos ausbeuteten, nach Indien; die Pflanze diene als Rohstoff für Chinin und half bei der ersten größeren Maßnahme zur Eindämmung der Malaria auf dem Subkontinent. Daraufhin wurde Markham zum Privatsekretär des Secretary of State for India ernannt, und 1863, fünf Jahre bevor Scott zur Welt kam, wurde er Honorary Secretary der Royal Geographical Society (RGS), bei der er hartnäckig für britische Anstrengungen in der Polarforschung eintrat. Er setzte sich auch erfolgreich für die Abschaffung der Prügelstrafe in der Marine ein. Als er Präsident der RGS wurde, kündigte er an, als Hauptziel seiner Amtszeit eine britische Antarktisexpedition organisieren und durchführen zu wollen. Voller Eifer forderte er bei der Admiralität und beim Finanzministerium Unterstützung und Geldmittel für sein Vorhaben ein. Zwei Jahre später wirkte er daran mit, den 6. Internationalen Geografenkongress in London zu organisieren, bei dem der einstimmige Beschluss gefasst wurde, dass die Unterzeichnerstaaten, darunter die meisten europäischen Großmächte, ihr Möglichstes tun sollten, um die wissenschaftliche Erforschung der unbekannten Antarktisregion

voranzutreiben. Mit diesem Ergebnis war Markham wohl zufrieden, doch missfallen haben dürfte ihm der Umstand, dass die beiden ersten Expeditionen, die seinem Aufruf folgten, von Ausländern geleitet wurden – einem jungen Norweger namens Carsten Borchgrevink mit britischem Kapital im Hintergrund und einem belgischen Marineoffizier, Adrien de Gerlache de Gomery.

Nach mehreren Abfuhren beim Finanzministerium beschloss Markham, auf anderem Weg Gelder lockerzumachen – indem er sich an die Öffentlichkeit wandte. Bei seiner Mittelbeschaffung verfuhr er zweigleisig. Zum einen sprach er Gelehrte an, die in einer Zeit aufblühender wissenschaftlicher Forschung mehr über eine Region wissen wollten, über die noch so wenig bekannt war. 1898 hatte Markham die etablierte Wissenschaft auf seiner Seite und leitete ein erlauchtes gemeinsames Gremium der RGS und der Royal Society. Und zum anderen wandte er sich an Patrioten.

Im Vorfeld des sechzigjährigen Thronjubiläums der Königin herrschte eine ausgeprägte patriotische Stimmung. Markham erkannte, dass das Volk nach sensationellen Leistungen seiner Nationalhelden gierte. Als Erster am Südpol zu sein, war ein verlockender Traum, mit dem sich durchaus Geld lockermachen ließ. Markham sah sich jedoch als Wissenschaftler und wusste, dass seine Expedition auf drei Beinen stehen musste; sie sollte die Royal Navy einschließen, der geografischen Forschung dienen und die Sammlung wissenschaftlicher Daten gewährleisten. Dieser Ansatz versprach, allem gerecht zu werden, was Markham wichtig war – seiner Vaterlandsliebe, seinem Steckenpferd, der Geografie, und vor allem seiner Überzeugung, dass man dieses Unterfangen am besten der Marine anvertraute. Markham wollte mehr als nur stationäre Studien, die an einer festen Basis durchgeführt wurden. Er lechzte nach einem geografischen Abenteuer, der Entdeckung und Kartierung neuer Gebiete und idealerweise einem neuen Rekord beim Vorstoß zum Südpol.

Markham war ein typischer Vertreter seiner Zeit. Die viktorianischen Ideale, denen er anhing, sind mit den heute gängigen Vorstellungen weitgehend unvereinbar. Damals galt es in den meisten Gesellschaftsschichten als tugendhaft, sich tapfer zu schlagen, wenn es darum ging, gegen Widrigkeiten anzukämpfen oder sich mit den Elementen zu messen. Markham war nicht, wie oft behauptet wurde, altmodisch, engstirnig oder auch nur traditionsverhaftet in seiner Hochachtung vor dem Expeditionsstil der Marine. Die Royal Navy patrouillierte auf den Meeren und konnte sich fast sämtliches Wissen über die Pole auf ihre Fahnen schreiben. Insofern entsprach Markhams Haltung ganz der Denkungsart seiner Epoche.

Bis 1899 hatte Markham mit seinem Aufruf ganze 14 000 Pfund (658 000 Pfund nach heutigem Wert) aufgebracht, und die Sache sah alles andere als rosig aus. Da kam wie aus heiterem Himmel ein Scheck über 25 000 Pfund (heute 1,1 Millionen Pfund); unterzeichnet hatte ihn ein reicher Geschäftsmann aus Hull und Mitglied der RGS, Llewellyn Longstaff, der etwas zur Vertiefung des Wissens über unseren Planeten beitragen wollte, wie er Markham erklärte. Die Regierung steuerte unerwartet weitere 45 000 Pfund bei (2,1 Millionen Pfund), allerdings unter der Bedingung, dass ein gleich hoher Betrag aus anderen Quellen bereitgestellt wurde. Die RGS legte 7500 Pfund (352 500 Pfund) auf Markhams Gesamtsumme drauf. Mit 90 000 Pfund (4,2 Millionen Pfund) im Säckel hatte Markham zumindest eine solide Finanzierung vorzuweisen.

All dies geschah keinen Augenblick zu früh. Der Norweger Borchgrevink war bereits wieder auf dem Weg nach Neuseeland, nachdem er einen eintönigen Winter in einer vorgefertigten Hütte am Kap Adare verbracht hatte. Dabei hatte er aber weder das Landesinnere erforscht noch nennenswerte wissenschaftliche Studien durchgeführt. Er hatte zwar als Erster einen ganzen

Winter in der Antarktis verbracht, doch zumindest stellte er keine Bedrohung mehr für Markhams Projekt dar. Allerdings planten die Deutschen eine Forschungsexpedition unter Professor Erich von Drygalski mit staatlichen Fördermitteln in Höhe von 50 000 Pfund (2,3 Millionen Pfund). Drygalskis Vorbereitungen und der Ausbau seines Spezialschiffs *Gauß* waren bereits weit vorangeschritten. Als 1901 Drygalskis und Markhams Unternehmungen schließlich starten sollten, wurde zudem eine schwedische Expedition unter Otto Nordenskjöld angekündigt, und in Edinburgh organisierte William S. Bruce eine eigene schottische Antarktisexpedition.

Sobald Markham seine 90 000 Pfund parat hatte, suchte er per Ausschreibung nach einem geeigneten Leiter, der die Polexpedition unter seiner Stabführung und nach den Methoden seiner Wahl durchführen sollte. Insbesondere bestand Markham darauf, die Royal Navy maximal zu beteiligen und deren Disziplin sowie deren Fortbewegungsmethoden in polaren Breiten anzuwenden. Da er auch auf solide wissenschaftliche Ergebnisse Wert legte, mochte der Leiter entweder ein Wissenschaftler oder ein Marineoffizier sein, allerdings bevorzugte er persönlich einen Kandidaten der Navy. Markham war zur Jahrhundertwende siebzig Jahre alt und galt als hinterlistige Spinne, die ihre Netze vom Zentralbüro der RGS aus knüpfte. Er war charmant, aber unnachgiebig, barsch, herrisch und verschlagen. Nach seinem Tod wurde mehrfach behauptet, er sei trotz seiner langjährigen Ehe heimlich homosexuell gewesen, doch alles, was diese Unterstellung untermauern sollte, klang eher fadenscheinig und fragwürdig.

Der Hauptvorwurf, den die Kritiker Markhams vorbrachten, bestand darin, dass er beim Ziehen von Schlitten nicht auf Hunde, sondern auf Menschenkraft setzte. Die Expeditionen der Royal Navy, die in den vergangenen drei Jahrhunderten den Norden erschlossen hatten (bis auf wenige Ausnahmen ohne die Hilfe von

Eskimos, Skandinaviern, Amerikanern – oder Hunden), erfolgten unter häufig albtraumhaften Meereisbedingungen mit einer bewährten Methode, bei der die Schlitten von Menschenhand gezogen wurden. Sobald die Schiffe im Eis festsaßen, schlepten Fußtrupps zäher Matrosen ihre Zelte und Vorräte bisweilen mit Rettungsbooten als primitiven Schlitten über das Treibeis. Wenn zwischen den Eisschollen offenes Meer auftauchte, setzten sie einfach ihre Boote ins Wasser und paddelten damit weiter. Im Laufe der Zeit entwickelte man Kufen, die das Ziehen erleichterten; oder man nahm Schlitten mit, wenn man weniger starke Behinderungen durch Freiwasser erwartete. Markham hatte dieses Vorgehen bei der Suche nach Franklin an Bord der *Resolute* im Jahr 1851 kennen- und ausgesprochen schätzen gelernt.

Während Markham das Verfahren von McClintock bewunderte und übernehmen wollte, hatte sich in den 1850er-Jahren eine zweite Schule des Poltrecks im Stil der Eskimos herausgebildet; Pioniere dieser Methode waren vor allem Angestellte der Hudson's Bay Company in Kanada, wie etwa Dr. John Rae, der verschiedene Vermessungsexpeditionen leitete und die Verfahren der nordamerikanischen Ureinwohner nachahmen wollte, soweit diese zweckdienlich waren. Rae hatte spektakuläre Ergebnisse vorzuweisen. Er sondierte mehr als 870 Meilen Neuland und leitete eine der Suchaktionen nach Franklin; sein Bericht über das Schicksal der verschollenen Expedition enthielt indes Hinweise auf Kannibalismus – für die britische Öffentlichkeit schwer hinzunehmen.

Auch die Amerikaner Charles Hall, Elisha Kane, Francis Schwatka und Robert Peary folgten verschiedenen Praktiken der Eskimos und Lappen, etwa dem Reisen mit Skiern, Hunden und leichten Schlitten. Im Wettlauf der Amerikaner zum Nordpol kamen Pelzkleidung, Fellschuhe, Iglus und Robbenjagd zum Einsatz. Und auch jene Europäer, die in ihrer Heimat am intensivs-

ten mit Schnee und Eis vertraut waren, nämlich die Skandinavier, ließen nicht lange auf sich warten. Fridtjof Nansen und Otto Sverdrup entwickelten eigene heimische Methoden, ebenso Roald Amundsen. Im Gegensatz zu den Briten verfügten die Amerikaner und Skandinavier über keine fest verwurzelte Verfahrensweise. Sie sahen sich einfach um und experimentierten, ohne sich an ein bestehendes System zu klammern, weil sie keines hatten. Davon profitierten sie außerordentlich und wurden für ihre Findigkeit gelobt. Doch des einen Genialität ist nicht unbedingt des anderen Torheit.

Im Rückblick wird dies oft übersehen, und so werden heute Peary, Amundsen und ihresgleichen schnell als genial vielseitig gerühmt, während ihren britischen Rivalen, den Vertretern der Markham-Schule, nachgesagt wird, sie seien zu arrogant gewesen, um von den primitiven Völkern zu lernen. Solche Kritik ist unangemessen. Markham wusste, dass die Eskimos in eben jenen öden Landstrichen überleben konnten, in denen Franklins Männer umgekommen waren; er schrieb sogar gelehrte Artikel, in denen er die Überlebensstrategien der Eskimos würdigte. Allerdings glaubte er nicht, dass sich die Methoden der Eskimos bei der Polarforschung anwenden ließen. Die Eskimos hätten kein Verlangen, ihren geografischen Horizont zu erweitern, stellte er fest. Ihre Techniken beim Fischen, Jagen, Fallenstellen und Fleischkonservieren beruhten auf ihrer Sesshaftigkeit an einem Ort, von dem aus sie operierten. Solche Methoden auf Expeditionen anzuwenden, bei denen Schiffe als Stützpunkte dienten und neue Seewege oder neue Territorien entdeckt werden sollten, war keineswegs so einfach und zwingend, wie Kritiker unserer Zeit oft glauben.

Als Markham Anfang 1899 die Stelle eines Expeditionsleiters sowohl bei der Royal Navy als auch in Wissenschaftlerkreisen ausschrieb, besaß er bereits eine eigene geheime Liste mit Marine-

offizieren, die er im Laufe vieler Jahre zusammengestellt hatte. Markham wurde oft vorgeworfen, er sei betriebsblind gewesen, doch er nahm keineswegs die Polarveteranen der alten Schule unter seinen ehemaligen Franklin-Suchtrupp-Kollegen in die engere Auswahl, sondern setzte eher auf junge Kräfte als auf Erfahrung. Älteren Männern, meinte er, mangle es an Aufgeschlossenheit für neue Ideen und an Energie, um mit Notlagen fertigzuwerden. Er brauchte jemanden mit technischen Fähigkeiten und einer insgesamt wissenschaftlichen Art zu denken, und so richtete er seine Suche auf ganz normale Artillerieoffiziere beziehungsweise Torpedoleutnants. Ganz oben auf seiner Liste standen:

- Captain George Egerton, 46 Jahre,
»der allergeeignetste Mann, aber zu alt«.
- Commander John De Robeck, 38 Jahre,
»stahlhart, ungeheuer mutig, ein ausgezeichnete Kamerad«.
- Commander Murray J. Park, 37 Jahre,
»begeisterter Sportsmann, knallhart, sehr dynamisch«.
- Commander Owen Gillett, 37 Jahre,
»strotzt nur so vor Energie«.
- Commander James W. Combe,
»klug und sehr erfinderisch«.

Auf der Liste mit elf Offizieren folgte an sechster Stelle und ohne weiteren Kommentar Robert Scott, damals 31 Jahre alt.⁸

Markham war 1887 in Westindien erstmals auf Scott – damals einer von zwölf Kadetten auf der *Rover* – aufmerksam geworden, als sich zwei Schiffsmannschaften der Royal Navy ein Rennen lieferten. »Ich war sehr beeindruckt von seiner Intelligenz, seinem Wissen und seiner charmanten Art.«⁹ Zehn Jahre später diente Scott als Torpedo-Offizier auf der *Empress of India*, die zu Übungszwecken vor der spanischen Küste lag. Zu jener Zeit erkundigte sich Markham beim Kapitän und späteren Admiral Sir George Egerton (einst Markhams Spitzenkandidat für den Lei-

tungsposten) über Scott. Egerton schickte Markham eine ganze Liste von Offizieren, die er empfehlen konnte; Scott nannte er dabei an erster Stelle.

Im Juni 1899 machte Markham eine offizielle Ausschreibung. Nur zwei Tage später traf er rein zufällig auf Scott, der auf Urlaub in London weilte. Sie unterhielten sich. Dabei erfuhr Scott zweierlei: Eine britische Expedition in die Antarktis sei geplant und ein Leiter werde gesucht. Zweifellos ermunterte Markham ihn ganz offen, sich um die Stelle zu bewerben. Und so reichte Scott sein Gesuch ein und kehrte dann wieder zu seinem Einsatz an Bord der *Majestic* zurück. Er war damals 31 Jahre alt und unterstützte seine Mutter und zwei Schwestern. Er war erpicht darauf, befördert zu werden. Die Leitung einer Polarexpedition, so hatte er gehört, bedeutete einen raschen Aufstieg auf der Karriereleiter.

Wer war dieser Mann? Ein unbedeutender Torpedospezialist, der dazu bestimmt war, unter schrecklichen Umständen zu sterben und dabei aber ein Held des Britischen Empire zu werden.

TORPEDOLEUTNANT SCOTT

Es gibt keine konkreten Belege dafür, woher Scotts Familie ursprünglich stammte, doch alle bekannten Hinweise deuten nach Schottland. Ein gewisser Robert Scott, der 1745 in Leith geboren wurde, floh im Zuge der Jakobiterkämpfe zunächst nach Frankreich und ließ sich später als Lehrer in Devon unweit von Plymouth nieder. Seine vier Söhne traten in die Marine ein und kämpften gegen Napoleon. Zwei von ihnen, Robert und Edward, erwarben später die Hoegate-Brauerei in Plymouth und ein hübsches Anwesen namens Outlands nahe Devonport.

Robert zeugte acht Kinder; das jüngste, ein zarter Knabe namens John, sollte die Brauerei übernehmen, während seine vier robusteren Brüder alle bei den Streitkräften außer Landes dienten. Im Jahr 1862 heiratete John Hannah Cumming, die Tochter eines Lloyd-Gutachters; sie hatten vier Töchter und zwei Söhne. Eines der Kinder, der zukünftige Polarforscher Robert Falcon, wurde am 6. Juni 1868 in Devonport geboren. In der Familie nannte man ihn Con.

Eine von Robert Scotts Schwestern beschrieb ihre Kindheit als einfach, aber glücklich. Die Familie kam nie über die Grenzen von Devon hinaus. Der kleine Robert besuchte die Dorfschule, den Weg dorthin legte er auf seinem Pony Beppo zurück. William Hands, der Bruder der Zofe, erinnerte sich Jahre später, wie er und Con Aale fingen und auf dem Teich von Outlands ruderten.