

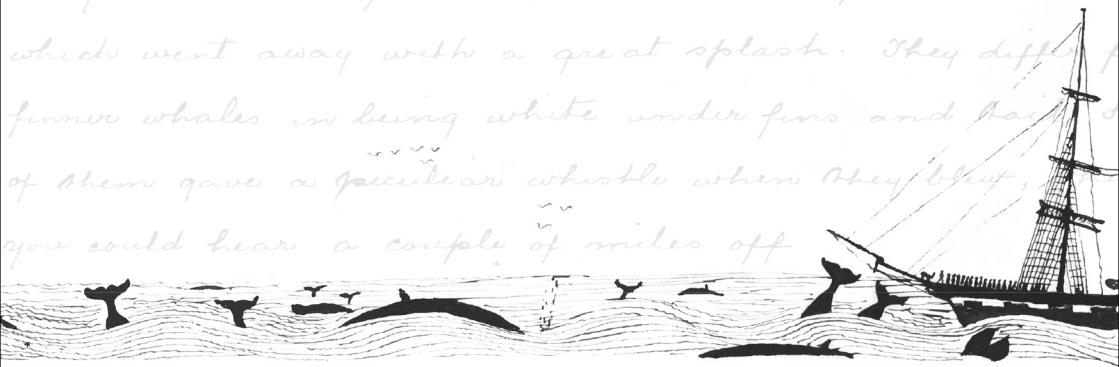
forecastle, and exciting

ARTHUR

# CONAN DOYLE

Übersetzt von Alexander Pechmann

They are 100 ft long, and have a dorsal fin  
with a bony spine like a saddle, four inches under  
They weigh about 3 tons of very inferior oil, and are hard  
to capture so that they are not worth pursuing. We  
away a boat and fired an old loose harpoon into one  
which went away with a great splash. They differ from  
finback whales in being white under fins and tail. Some  
of them gave a peculiar whistle when they blew,  
you could hear a couple of miles off.



# Polarmeer

»Heute dreimal ins  
gefallen« Tagebuch einer arktischen Reise

**mare**

**mare**



Arthur Conan Doyle

# »Heute dreimal ins Polarmeer gefallen«

Tagebuch einer arktischen Reise

Herausgegeben  
von Jon Lellenberg und  
Daniel Stashower

Aus dem Englischen  
übersetzt und erweitert von  
Alexander Pechmann

**mare**

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation  
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten  
sind im Internet unter <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Die Originalausgabe erschien 2012 unter dem Titel  
»*Dangerous Work: Diary of an Arctic Adventure*  
bei The British Library, London.

© der Einleitung und Anmerkungen:  
Jon Lellenberg und Daniel Stashower 2012

© des Tagebuchs von Arthur Conan Doyle:  
The Conan Doyle Estate Ltd 2012

Frontispiz mit freundlicher Genehmigung  
des Conan Doyle Estate Ltd

i. Auflage 2015  
© 2015 by mareverlag, Hamburg

Alle Rechte vorbehalten,  
auch das der fotomechanischen Wiedergabe

*Einband- und Schuber gestaltung* Nadja Zobel, mareverlag  
*Karte* Peter Palm, Berlin

*Typografie* Farnschläder & Mahlstedt, Hamburg  
*Schrift* Caslon Pro

*Druck und Bindung* Kösel, Krugzell  
Printed in Germany  
ISBN 978-3-86648-209-8



[www.mare.de](http://www.mare.de)

# »ICH WURDE ERWACHSEN AUF 80 GRAD NÖRDLICHER BREITE«

Einleitung von Jon Lellenberg und Daniel Stashower

**A**n einem Nachmittag im März 1880 beschloss ein junger Medizinstudent namens Arthur Conan Doyle spontan, sein Studium zu unterbrechen und als Schiffsarzt auf einem Arktis-Walfänger anzuheuern. Die sechs Monate dauernde Reise führte ihn in unbekannte Regionen, bot ihm ungeahnte Erlebnisse und Erfahrungen und konfrontierte ihn mit einem so gefährlichen wie blutigen Handwerk auf den Eisschollen des Polarmeeres. Er arbeitete härter und unter schwierigeren Bedingungen als je zuvor, diskutierte mit seinen Schiffskameraden über Philosophie und Religion, und er entkam mehr als einmal um Haaresbreite dem Tod. Die Reise erwies sich, in seinen eigenen Worten, »als das erste außergewöhnliche Abenteuer meines Lebens«.

»Es ergab sich folgendermaßen«, erklärte er Jahre später in seiner Autobiografie *Memories and Adventures*:

»An einem nasskalten Nachmittag in Edinburgh, als ich gerade fleißig für eine jener Prüfungen las, die das Leben eines Medizinstudenten überschatteten, besuchte mich ein gewisser Currie, ein Kommititone, den ich nur flüchtig kennengelernt hatte. Die ungeheuerliche Frage, die er mir stellte, ließ mich alle Gedanken an meine Studien vergessen.

›Würden Sie gern nächste Woche zu einer Walfangreise aufbrechen?‹, fragte er. ›Sie reisen als Bordarzt mit und verdienen dabei zwei Pfund zehn im Monat plus drei Shilling pro Tonne Öl.‹

›Wieso glauben Sie, dass man mich anheuern würde?«, erwiderte ich natürlich.

›Weil es mein Posten ist. Mir ist im letzten Moment etwas dazwischengekommen, und nun suche ich einen Ersatzmann.‹

›Aber woher bekomme ich eine Ausrüstung für die Arktis?‹

›Nehmen Sie meine.‹

Die Sache war im Nu geregelt, und binnen weniger Minuten schlug mein Leben einen neuen Kurs ein.«<sup>1</sup>

Conan Doyle war zu diesem Zeitpunkt erst zwanzig und studierte im dritten Jahr Medizin an der Universität Edinburgh. »Was meine akademische Laufbahn im Allgemeinen betrifft«, erinnerte er sich später, »so war ich stets durchschnittlich, ohne zurückzuliegen oder den anderen voraus zu sein – die Prüfungen schaffte ich zu sechzig Prozent.« Seine typisch bescheidene Bemerkung verharmloste etliche Mühen und unter schwierigen Bedingungen erlangte Erfolge. In späteren Jahren erzählte er mit der für ihn charakteristischen Heiterkeit oft, er sei »in der rauen und belebenden Luft der Armut« herangewachsen, doch übertünchte diese Bemerkung beträchtliche familiäre Probleme und Strapazen, hatten die Doyles doch mindestens fünfmal den Wohnort gewechselt, ehe Arthur zehn war. Obwohl es sich um eine vornehme Armut handelte, litt sein Vater Charles Doyle jahrelang unter Krankheit und Trunksucht, bis sein Einkommen als Architekturezeichner im Alter von nur 44 Jahren versiegte.

Irgendwie gelang es, das Geld aufzutreiben, um dem jungen Arthur eine erstklassige Ausbildung in Stonyhurst, einem namhaften Internat der Jesuiten in England, zu ermöglichen, und nach dem Schulabschluss fühlte er sich verpflichtet, einige der Verantwortlichkeiten seines Vaters zu übernehmen und zum Auskommen der großen Fami-

<sup>1</sup> »Whaling in the Arctic Ocean«, *Memories and Adventures* (London: Hodder & Stoughton, 1924), Kapitel 4, wird des Weiteren in dieser Einleitung ohne Referenz zitiert.

lie beizutragen. »Womöglich haben mir die harten Zeiten gutgetan«, schrieb er, »denn ich war wild, leidenschaftlich und ein wenig leichtsinnig, doch die Situation verlangte Energie und Tatkraft, sodass man unweigerlich versuchen musste, ihr gerecht zu werden. Meine Mutter war so wundervoll, dass wir sie nicht enttäuschen durften. Vermutlich wurde hauptsächlich deswegen beschlossen, dass ich Arzt werden sollte, weil Edinburgh ein so berühmtes Zentrum der medizinischen Forschung war.«

Inzwischen waren die ersten Samen der Sherlock-Holmes-Geschichten gesät. Im Knabentaler hatte Conan Doyle Edgar Allan Poe entdeckt, »den besten Kurzgeschichtenautor aller Zeiten«, und gelegentlich zog der Junge »unseren kleinen Familienkreis in den Bann«, indem er Poes Erzählungen laut vorlas. An der Universität von Edinburgh konnte er sich glücklich schätzen, Dr. Joseph Bell als Assistent dienen zu dürfen, einem Arzt, dessen Beobachtungsgabe und analytische Fähigkeiten verblüffend waren. Bell konnte oft nicht nur auf den ersten Blick erkennen, unter welcher Krankheit ein Patient litt, sondern auch zahlreiche Details über seinen Hintergrund und Beruf ermitteln. »Einem Publikum aus Watsons«, scherzte Conan Doyle Jahre später, »erschien das alles als reinste Magie, bis man es ihm schließlich erklärte, und dann war es eigentlich ganz einfach.« Der künftige Schöpfer von Sherlock Holmes hatte bereits mit zwanzig Jahren eine Kriminalgeschichte veröffentlicht und war damals begeistert, drei Guineen dafür zu erhalten, wo er doch oft aufs Mittagessen verzichtete, um sich ein antiquarisches Buch für zwei Pence leisten zu können.

Conan Doyles Entschluss, auf einer Walfangreise in die Arktis anzuheuern, mag zwar seiner fleißigen und sparsamen Mutter unüberlegt und waghalsig erschienen sein, doch ergab sich dadurch für ihn eine Reihe von seltenen Möglichkeiten. Er sollte seine wachsende Abenteuerlust befriedigen können und auch noch dafür bezahlt werden. Gleichzeitig würden ihm die sechs Monate an Bord eines Schiffes die Chance bieten, seine zunehmenden schriftstellerischen Am-

bitionen zu pflegen. Bevor Conan Doyle nach Peterhead aufbrach, dem schottischen Hafen, wo er den Walfänger *Hope* antreffen würde, ergänzte er Claud Curries Seemannsausrüstung um einige Bände Poesie, Philosophie und Literatur sowie Notizbücher, in denen er seine Reiseindrücke festhalten wollte.<sup>2</sup> Diese sollten bald die ungemein persönliche Chronik eines jungen Mannes bilden, der sich selbst wie nie zuvor auf die Probe stellte.

Leider begann er erst kurz bevor die *Hope* aus Petershead auslief, seine Eindrücke aufzuzeichnen, würde man doch auch gern etwas über die ereignisreichen Tage davor erfahren. Wahrscheinlich wäre es unterhaltsam zu lesen, wie Conan Doyles schwer arbeitende Mutter auf den Einfall ihres zwanzigjährigen Sohnes reagierte, sein Medizinstudium für eine gefährliche Vergnügungsfahrt zu unterbrechen. »Kaum jemand hat eine Vorstellung davon, welchen Gefahren Walfänger in der Arktis ausgeliefert sind«, schrieb der Naturforscher Francis Buckland 1876. »Ihre Arbeit ist äußerst gefahrsvoll.« Gelegentlich müssten ihre Schiffe sogar als Rammböcke herhalten, schrieb er weiter, um mittels schierer Gewalt »eine Fahrrinne zu sprengen«, da das Eis sie sonst »in ein fürchterliches Gefängnis zwängen und sie all den Schrecken des arktischen Winters aussetzen« würde.<sup>3</sup>

Ebenso interessant wären Conan Doyles erste Eindrücke von Kapitänen und Crew der *Hope* und von dem Arktis-Walfänger selbst, der die nächsten sieben Monate sein Zuhause sein sollte. Die *Hope* war 1873 von Alexander Hall & Co. in Aberdeen gebaut worden.<sup>4</sup> 1882 wurde

<sup>2</sup> Conan Doyles Aufzeichnungen bestehen aus zwei Notizbüchern mit annähernd 25000 Worten plus siebzig ergänzenden Bleistift- und Tintenskizzen, einige davon handkoloriert, die die Reise der *Hope* vom 28. Februar bis zum 11. August 1880 schildern. In vorliegender Ausgabe wurde der transkribierte Text um zwei Briefe ergänzt, die Conan Doyle während seiner Expedition schrieb; der erste stammt aus Lerwick, Hauptstadt der Shetlandinseln, der zweite wurde auf See verfasst und einem vorbeisegelnden Schiff mitgegeben.

<sup>3</sup> Francis Trevelyan Buckland, *Log-Book of a Fisherman and Zoologist* (London: Chapman & Hall, 1876), S. 290.

sie für eine gefährliche Rettungsmission in der Arktis ausgewählt, da sie »in jeder Hinsicht für die Aufgaben der Expedition geeignet war. Solide gebaut, an der Wasserlinie doppelt beplankt, innen mit Eisenrahmen verstärkt und am Bug mit Eisen beschlagen, hatte sie sogar unter Walfängern den Ruf, ein Schiff zu sein, das mit schwerem Eis außergewöhnlich gut zureckkam, und diejenigen, die auf ihr segelten, waren vollkommen davon überzeugt, dass sie für diesen Zweck das bestmögliche Schiff war.«<sup>5</sup>

Die Crew zählte, wie Conan Doyle erwähnt, 56 Mann. Die Mannschaftsliste ist nicht erhalten, doch auf einem vergleichbaren Walfänger, der *Arctic* aus Dundee, segelten ebenfalls 56 Personen: der Kapitän, Erster und Zweiter Offizier (die auch als Harpuniere dienten), ein Schiffsarzt, ein Steward, ein Erster und ein Zweiter Maschinist und ein Schmied, drei Heizer, ein Zimmermann und ein Zimmermannsmaat, ein »Flenser«, der das Schneiden des Walspecks beaufsichtigte (und selbst als Harpunier diente), zwei »feste« oder Meisterharpuniere und zwei »lose« Harpuniere, die ihr Handwerk noch lernten, ein Küfer, der ebenfalls als Harpunier diente, acht Leinenführer (deren Fähigkeit, die Leinen aufzurollen, über Leben und Tod entscheiden konnte), sechs Bootsführer für die Langboote, ein Bootsmann, ein »Stauer«, der sich um das Einlagern des Walspecks in den Schiffstanks kümmerte (beide arbeiteten auch als Bootsführer), ein Schiffslieger, ein Koch und ein Kochsmaat, zehn Vollmatrosen, fünf Leichtmatrosen und drei Kajütanjungen.<sup>6</sup> Die Crew der *Hope* bestand zu ungefähr gleichen Teilen aus Männern aus Peterhead und von den Shetlandinseln.

4 Verschiedene Quellen geben die Maße der *Hope* mit 13,85 Meter Länge, 8,79 Meter Breite und 5,18 Meter Höhe an, doch muss dies ein Irrtum sein, da britische Walfangschiffe in jener Zeit circa 30 bis 36 Meter lang waren.

5 »Experiences of a Naval Officer in Search of the Eira«, *Blackwood's Magazine*, November 1882, S. 599.

6 Albert Hastings Markham, *A Whaling Cruise to Baffin's Bay and the Gulf of Boothnia* (London: Sampson Low, 1874), S. II.

Die *Hope* war maßgefertigt worden für Kapitän John Gray aus Peterhead, der zum Zeitpunkt der Reise fünfzig Jahre alt war. »Ich sehe ihn noch genau vor mir«, erinnerte sich Conan Doyle Jahre später, »sein gerötetes Gesicht, sein angegrautes Haupt- und Barthaar, seine sehr hellblauen Augen, die stets in die Ferne blickten, und seine aufrechte, muskulöse Gestalt. Wortkarg, sardonisch, gelegentlich streng, aber tief im Herzen immer ein guter, gerechter Mann.« John Gray und seine älteren und jüngeren Brüder David und Alexander stammten aus einer Walfängerfamilie aus Peterhead, die drei Generationen zurückreichte. Die »unbesiegbar Grays« waren Stützpfeiler einer Industrie, die in den mittleren Jahrzehnten des Jahrhunderts ihren Höhepunkt erreicht hatte und nun, auch angesichts der Sorge über schwindende Walpopulationen, allmählich auslief. Die Grays reagierten auf die Herausforderung, indem sie über fortschrittliche Schutzmaßnahmen nachdachten und gleichzeitig ihre Schiffe, ergänzend zu den Segeln, mit Dampfmaschinen ausrüsteten, um weiter in die arktischen Gewässer vordringen zu können. 1880 hatten die Jahre des Niedergangs der Industrie bereits begonnen, doch der Walfang in Peterhead, schrieb ein Lokalhistoriker, »hatte dank der Hartnäckigkeit der Grays länger Bestand, als er es unter anderen Umständen gehabt hätte. Auch ist es wohl so, dass der Walfang letztlich nicht aufgrund der absterbenden Industrie endete, sondern weil die physische Kraft der Grays versiegte.«<sup>7</sup>

Das traurige Ende lag noch in ferner Zukunft, als Gray und seine Mannschaft sich 1880 auf ihre Reise vorbereiteten. Conan Doyle schloss den Kapitän sofort ins Herz, der bis zu ihrer ersten Begegnung vielleicht gar nicht wusste, dass sein neuer Arzt nicht der Mann war, den er eigentlich erwartet hatte. »Ich fand bald heraus«, schrieb Conan Doyle später, »dass die wichtigste Pflicht des Schiffssarztes darin bestand, dem Kapitän Gesellschaft zu leisten, der, so wollen es die Bräuche des Gewerbes, von allem außer sehr kurzen und techni-

<sup>7</sup> Alexander R. Buchan, *The Peterhead Whaling Trade* (Peterhead: Buchan Field Club, 1999), S. 52.

schen Gesprächen mit seinen anderen Offizieren ausgeschlossen ist. Es wäre für mich unerträglich gewesen, wenn der Kapitän ein übler Bursche gewesen wäre, aber John Gray von der *Hope* war wirklich ein vortrefflicher Mann, ein großartiger Seemann und ein ernsthafter Schotte, sodass er und ich eine Kameradschaft schlossen, die während unserer langen Zweisamkeit nie beeinträchtigt wurde.«

Obwohl Conan Doyle sich nur kurze Zeit in Peterhead aufhielt, begriff er, wie sehr die Hoffnungen der Stadt auf dem Erfolg ihrer dezimierten Walfangflotte ruhten. Ein Artikel, der 1902 in der Edinburgher Tageszeitung *The Scotsman* erschien, bot einen wehmütigen Rückblick auf die »ruhmreichen Zeiten einer großen Industrie«:

»Manche der heutigen Stadtbewohner können sich noch gut an die Zeit erinnern, als nicht weniger als 31 Schiffe den Hafen verließen, um auf Walfang zu gehen, und zahlreiche der Kaufleute viel Geld mit der Fracht verdienten, die diese Schiffe immer wieder heimbrachten. Dies waren, wie man sich nur zu gut vorstellen kann, herrliche Zeiten für die Bürger von Peterhead. In den Vierziger- und Fünfzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts gab es nur wenige unter ihnen, die nicht auf die eine oder andere Weise mit der Industrie verbunden waren, ob als Reeder von Walfangsschiffen, als Crewmitglied oder in den Transiedereien, wo der ›Blubber‹ oder Walspeck zu einer verkäuflichen Ware verarbeitet wurde. In den ersten Wochen des Frühlings pflegten regelrechte Scharen von Stadtleuten die Flotte zu verabschieden, sobald diese sich auf ihre Reise nach Norden begab; gegen Ende des Sommers wartete man sehn-süchtig auf Nachrichten über den Verlauf der Fangsaison, und wenn das sturmgebeutelte Schiff schließlich schwer beladen in den Hafen heimkehrte, so wie es damals häufig der Fall war, herrschten große Freude und Jubel.«<sup>8</sup>

8 »The Peterhead Whalers«, *The Scotsman* (Edinburgh), 19. November 1902.

Eine Studie über die britische Walfangindustrie hat ausgerechnet, dass während der drei Jahrzehnte ihres Bestehens mindestens 6000 Schiffe aus 35 Häfen in die Arktis ausliefen, entweder ins »Grönlandgebiet« – die Gewässer zwischen der Ostküste Grönlands und Norwegen, bis Spitzbergen – oder zur Davisstraße, westlich von Grönland, einschließlich der Hudson Bay und der Baffin Bay. Die *Hope* arbeitete im Grönlandgebiet, zunächst in den Sattelrobbenkolonien vor der Insel Jan Mayen, nördlich von Island, und dann weiter nördlich, in den Walfanggründen. »Die wichtigste Beute war der Grönlandwal, auch Grönland-Nordkaper oder ›Bowhead‹, *Balaena mysticetus* ... ebenfalls gejagt wurden der Weißwal *Delphinapterus leucas*, der Narwal *Monodon monoceros*, der Nördliche Entenwal oder Döglings *Hyperoodon ampullatus*, das Walross *Odobenus rosmarus* sowie verschiedene Robbenarten.«<sup>9</sup> Walfänger verbrachten jedes Jahr zwischen sechs und sieben Monate auf hoher See, und vom Knabenalter bis zur Rente oder zum Tod im Meer erlebte keiner von ihnen je auch nur einen normalen Sommer unterhalb des nördlichen Polarkreises.

Als Conan Doyle auf dem Achterdeck der *Hope* stand, während die Flotte 1880 in See stach, wurde er von den Festivitäten und alten Bräuchen mitgerissen. »In meinem Logbuch lese ich, dass wir am 28. Februar um 2 Uhr nachmittags unter dem Jubel einer großen Menschenmenge aus Peterhead ausliefen«, schrieb er später.<sup>10</sup> Die Lebens-

<sup>9</sup> Sidney Brown, Arthur Credlund, Ann Savours und Bernard Stonehouse, »British Arctic Whaling Logbooks and Journals: a Provisional Listing«, *Polar Record*, Januar 2008, S. 311f.

<sup>10</sup> Tatsächlich hätte Conan Doyle entweder sein persönliches Tagebuch zitieren können, das er sein Logbuch nannte, oder das offizielle Schiffstagsbuch, das ihm ebenfalls vorlag. Der Bordarzt eines Walfängers »wurde oft von seinem Kapitän gebeten, das Logbuch auf dem neuesten Stand zu halten«, schreibt Buchan in *The Peterhead Whaling Trade*, S. 56, und dies war auch bei Conan Doyle der Fall. Das Logbuch der *Hope* ist seit 1937 verschollen, seitdem Basil Lubbock 1937 in *The Arctic Whalers* (Glasgow: Brown, Son & Ferguson Ltd.) schrieb, es sei »in Conan Doyles sauberer Handschrift« geschrieben. Lubbock zitierte den Eintrag vom 4. August, der wesentlich sachlicher ist als jener in Conan Doyles Notizbucheintrag desselben Tages, wie wir noch sehen werden.

wirklichkeit auf hoher See machte sich früh genug bemerkbar. Als die *Hope* auf Nordkurs Lerwick ansteuerte, den wichtigsten Hafen der Shetlands, segelte sie in schlechtes Wetter und bedrohliche Stürme. »Wir erreichten den Hafen von Lerwick, kurz bevor der Orkan mit ganzer Gewalt losbrach«, erinnerte sich Conan Doyle in seiner Autobiografie. »Der Sturm war so heftig, dass er uns in eine gefährliche Schieflage brachte, obwohl die Segel gerefft waren und wir an einer halbwegs windgeschützten Stelle ankerten. Wenn er uns ein paar Stunden früher erwischt hätte, hätten wir gewiss unsere Boote verloren – und die Boote bedeuten für den Walfänger alles.«

Es sollte länger als eine Woche dauern, bis sich das Wetter ausreichend beruhigte. Während dieser Zeit erhielt Conan Doyle die eine oder andere Kostprobe von der Abgeschiedenheit der Shetland-Bewohner auf ihrer entlegenen Inselgruppe. »Ich sprach dort mit einem alten Mann, der mich nach Neuigkeiten fragte«, notierte er. »Ich sagte, ›Die Tay-Brücke ist eingestürzt‹, was damals schon ein ziemlich alter Hut war. Er antwortete: ›Wie? Man hat eine Brücke über den Tay gebaut?‹« Conan Doyle konnte Lerwick nicht viel abgewinnen, doch tatsächlich war die Stadt während der elf Tage, die er dort Anfang März verbrachte, so geschäftig und ausgelassen wie nie zuvor in der längst vergangenen Ära der schottischen Walfangflotte. 1923 stellte ein Stadthistoriker folgende Frage:

»Wie viele können sich noch an die Tage erinnern, als der Hafen Anfang Februar und März von der Flotte der Grönlandwalfänger geziert wurde, viele von ihnen schmucke Schiffe – Briggs, Barken, Barkschoner, die meisten dreimastig; Dampfer wie Segler, einige von ihnen mit aufgemalten Stückpfosten, damit sie wie Kriegsschiffe aussahen; ihre Fahnen flatterten im Wind, ihre springlebendigen Crews an Land, wo sie in Höchstgeschwindigkeit für kurze Zeit noch lebhafter wurden und kurz darauf halb tot waren; als die Stadt voller Männer vom

Land war, die anheuern wollten, um in See zu stechen; als die Schiffahrtsbüros Tag und Nacht belagert wurden und mit Männern vollgestopft waren, die, wenn sie schließlich angeheuert hatten, mit all den notwendigen Ausrüstungsgegenständen für die Polarfahrt versorgt wurden?«<sup>11</sup>

Bis zum 11. März hatte das schlechte Wetter sich beruhigt, und als die *Hope* Lerwick verließ, um wieder auf Nordkurs zu gehen, begann Conan Doyles eigentliche Arbeit als Schiffsarzt. »Da meine Medizinkenntnisse denen eines durchschnittlichen Studenten im dritten Studienjahr entsprachen«, schrieb er später, »dachte ich oft, wie gut es war, dass meine Dienste nicht wirklich ernsthaft in Anspruch genommen wurden.«<sup>12</sup> Diese unbeschwerete Erinnerung aus späteren Jahren übergeht jedoch einen traurigen Meilenstein seiner Arztkarriere: den ersten Tod eines seiner Patienten durch eine Darmerkrankung, die der junge Medikus auf hoher See nicht wirksam behandeln konnte.

Conan Doyle hatte bereits Wunden versorgt, die er eigenhändig verursacht hatte: »In meinen Studententagen vertrieb ich mir die Zeit am liebsten mit Boxen«, erinnerte er sich, »denn ich hatte festgestellt, dass man, wenn man viel lesen muss, dadurch mehr Körperertüchtigung in kürzerer Zeit schafft als bei jeder anderen Sportart. Deshalb hatte ich ein Paar verbeulter und abgewetzter Boxhandschuhe in meinem Gepäck. Nun stellte sich zufällig heraus, dass der Steward ein wenig Boxerfahrung besaß; als ich also meine Sachen ausgepackt hatte, griff er aus eigenem Antrieb nach den Handschuhen und schlug vor, an Ort und Stelle einen Kampf zu wagen.«

Der Steward war ein stahlharter Bursche, der zu einem von Conan Doyles liebsten Schiffskameraden wurde. »Ich sehe ihn noch genau

<sup>11</sup> Thomas Manson, *Lerwick During the Last Half Century* (Lerwick: T. & J. Manson, Shetland News Offices, 1923), S. 141.

<sup>12</sup> »Life on a Greenland Whaler«, *The Strand Magazine*, Januar 1897 (siehe Anhang).

vor mir«, schrieb er in seinen Memoiren, »blauäugig, blonder Bart, klein, aber mit breiter Brust und den Säbelbeinen eines sehr muskulösen Mannes.« Kaum hatte Conan Doyle seine Handschuhe angezogen, da griff der Steward auch schon mit erhobenen Fäusten an. »Es war kein fairer Kampf«, berichtete Conan Doyle, »denn er hatte eine um mehrere Zoll geringere Reichweite und keine Ahnung vom Sparring, auch wenn er in einem Straßenkampf zweifellos einen Prachtkerl abgegeben hätte. Ich wehrte ihn immer wieder ab, wenn er auf mich zuraste, und schließlich, als ich merkte, dass er wirklich entschlossen war, seine Faust ins Ziel zu bringen, musste ich ihn ernsthaft k. o. schlagen.«

Doch dann:

»Ungefähr eine Stunde später, als ich im Salon saß und las, war ein Murmeln aus der Kajüte des Steuermanns zu vernehmen, die gleich nebenan lag, und plötzlich hörte ich den Steward im Brustton der Überzeugung sagen: ›Ehrenwort, Colin, er ist der beste Arrzt, den wir je hatten! Er hat mir ein blaues Auge verpasst!‹«

Dass Conan Doyle zum besten Arzt der *Hope* befördert wurde, weil er dem Steward ein blaues Auge verpasst hatte, »schien mir ein bemerkenswerter Prüfstein meiner medizinischen Fähigkeiten zu sein, aber es hat wohl nicht geschadet«. (Conan Doyle hatte sich von Anfang an über den rotbärtigen Riesen Colin McLean gewundert. Es schien merkwürdig, dass der Kapitän den Posten des Ersten Offiziers mit einem »kleinen, klapprigen, gebrochenen Kerl, der absolut unfähig war, seine Pflicht zu tun«, besetzt hatte, während McLean ursprünglich als Gehilfe des Kochs angestellt worden war. Sobald das Schiff aber den Hafen verlassen hatte, tauschten die beiden ihre Posten: Der stämmige McLean übernahm die Pflichten des Ersten Offiziers, während der spindeldürre Kamerad in die Kombüse verschwand. McLean war Analphabet und somit für ein Steuermannspatent nicht qualifiziert.)

Weniger als eine Woche nach der Abfahrt aus Lerwick stieß die

*Hope* auf die offenen Eisfelder. »Was mich an der Polarregion am meisten überrascht hat«, berichtete Conan Doyle, »war, wie schnell man sie erreichte. Ich hatte mir nie vorgestellt, dass sie quasi direkt vor der Haustür lag.« Das Datum, das er in seinem Tagebuch notierte, war der 17. März. »Eines Morgens erwachte ich und hörte die Treibeisstücke gegen die Bordwand rumpeln«, erinnerte er sich, »und als ich an Deck ging, sah ich, dass das ganze Meer bis zum Horizont von ihnen bedeckt war. Keines der Stücke war groß, doch sie lagen so dicht beieinander, dass jemand, würde er von einem zum anderen springen, weit gekommen wäre. Ihr blendendes Weiß ließ das Meer im Kontrast umso blauer erscheinen, und mit dem ebenso blauen Himmel über mir und der herrlichen Polarluft in der Nase war es ein denkwürdiger Morgen.«

Eine Vereinbarung zwischen Großbritannien und Norwegen verbot die Robbenjagd bis zum Ende der Jungenaufzucht im März. Die Crew nutzte die Zeit, um Robbenschwärme zu ihren Hauptkolonien zu verfolgen. »Wenn man sich ihnen nähert, ist das ein wundervoller Anblick«, schrieb Conan Doyle. »Vom Krähennest an der Spitze des Großmastes aus scheint die Kolonie endlos. Auf dem letzten, gerade noch sichtbaren Eisfeld kann man immer noch jene verstreuten Pfefferkörner erkennen.« Allerdings wurde der Plan erneut durchkreuzt, von einem Schlechtwettergebiet. »Die *Hope* war eines der ersten Schiffe, die in jenem Jahr die Robbenkolonie entdeckten«, erzählte Conan Doyle, »doch vor dem ersten Tag, an dem die Jagd gestattet war, kam eine Reihe starker Stürme auf, gefolgt von heftigem Seegang, der die Eisschollen zum Kippen brachte und die Jungrobben vorzeitig ins Wasser beförderte. Und so ließ die Natur uns nur sehr wenig Arbeit übrig, als das Gesetz uns endlich erlaubte, ans Werk zu gehen.«

Trotzdem schwärmte die Crew am 3. April mit Keulen bewaffnet über das Eis aus. Conan Doyle war entschlossen, ebenso als Robbenjäger wie als Arzt zu dienen, doch als er sich der Jagd anschließen wollte, rief Kapitän Gray ihn zurück – er hielt das Eis für zu gefähr-

lich für einen Novizen. »Mein Protest war zwecklos«, berichtete Conan Doyle, »und schließlich setzte ich mich in übelster Laune auf das Schanzkleid, ließ die Beine über Bord baumeln und leckte meine Wunden, während ich mit dem Rollen des Schiffs auf und ab schaukelte. Zufällig hatte ich mich jedoch auf einer dünnen Eisschicht niedergelassen, die sich auf dem Holz gebildet hatte, und als die Dünung die *Hope* in einen besonders steilen Winkel kippte, sauste ich hinab und verschwand im Wasser zwischen zwei Eisschollen.« Conan Doyle kraxelte zurück an Bord, wo er feststellte, dass sein Missgeschick einen unerwarteten Nutzen nach sich zog: »Der Kapitän bemerkte, dass ich, da ich offenbar so oder so in den Ozean stürzen würde, dies ebenso gut vom Eis wie vom Schiff aus tun könnte.«

Conan Doyle, dem es an Erfahrung auf dem Eis mangelte, fiel noch zweimal ins Wasser und beendete den Tag schließlich im Bett, während seine Kleider im Maschinenraum trockneten. »Noch lange Zeit später hing mir der Spitzname ›großer Eistaucher‹ nach«, gab er fröhlich zu.

Trotz des unglücklichen Starts kam Conan Doyle immer besser auf dem Eis zurecht und ging ebenso wie die anderen Crewmitglieder auf die Jagd. Eines Nachmittags, als er über einem eben erst getöteten Seehund kauerte, rutschte er rückwärts über den Rand der Scholle ins Meer. »Ich hatte mich von den anderen entfernt«, erzählte er, »und niemand bemerkte mein Missgeschick. Die Eisoberfläche war so glatt, dass ich nichts greifen konnte, um mich hochzuziehen, und mein Körper wurde in dem eiskalten Wasser rasch taub.« Binnen weniger Minuten würde er sterben, wenn es ihm nicht gelang, zurück aufs Eis zu klettern. Eine Zeit lang krallte er sich an den glatten Rand, bis er schließlich mit der Kraft der Verzweiflung die Hinterflosse der Robbe, die er gerade gehäutet hatte, zu fassen bekam. Einige angespannte Augenblicke lang kam es zu »einer Art albtraumhaftem Tauziehen«, wobei Conan Doyle versuchte, sich aufs Eis zu ziehen, bevor das Tier selbst herunterrutschen und auf ihn fallen würde. End-

lich bekam er ein Knie aus dem Wasser und plumpste neben die tote Robbe auf das Eis. Erneut verbrachte der »große Eistaucher« den restlichen Tag im Bett: »Meine Kleider waren so hart wie eine Rüstung, als ich das Schiff erreichte, und ich musste mein erstarrtes Gewand erst auftauen, ehe ich es ausziehen konnte.«

Conan Doyle räumte später ein, dass er auf der Robbenjagd Ge-wissensbisse hatte. »Es ist eine brutale Arbeit«, schrieb er, »wenn auch nicht brutaler als die, die überall im Land für das Fleisch auf dem Mittagstisch sorgt. Und doch schienen jene schimmernden blutroten Pfützen auf dem blendenden Weiß der Eisfelder, unter der friedlichen Stille des blauen Polarhimmels, ein entsetzlicher Frevel zu sein. Doch unerbittliche Nachfrage erzeugt unerbittliche Beschaffung, und die Robben helfen mit ihrem Tod einer langen Kette von Seeleuten, Ha-fenarbeitern, Gerbern, Pöktern, Ausschmelzern, Kerzenmachern, Leder- und Ölhandlern zu überleben, die zwischen dem alljährlichen Gemetzeln auf der einen Seite und dem vornehmen Herrn mit seinen weichen Lederstiefeln oder dem Gelehrten, der feines Öl für seine philosophischen Instrumente benutzt, auf der anderen Seite stehen.«

Im Juni setzte die *Hope* ihre Reise nach Norden fort, und die Wal-jagd begann. »Man trifft nur selten jemanden, der um den Wert eines Grönlandwals weiß«, schrieb Conan Doyle später. »Ein großer mit guten Barten ist heutzutage zwischen zwei- und dreitausend Pfund wert. Dieser enorme Preis kommt aufgrund des Werts von Fischbein zustande, einer sehr seltenen Ware, die dennoch für einige Branchen unverzichtbar ist.« Da er am Profit beteiligt war, hegte er ein natür-liches Interesse am Erfolg der Jagd. Die *Hope* besaß acht Walboote, doch für gewöhnlich wurden nur sieben ausgesetzt, während die so-genannten Freiwächter – jene, die andere Pflichten hatten – an Bord blieben. Auf dieser Reise jedoch meldeten sich die Freiwächter frei-willig, vielleicht auf Betreiben von Conan Doyle, das zusätzliche Boot zu bemannen. Seiner Einschätzung nach machten sie es bald zu einem der erfolgreichsten. »Wir waren alle jung und stark und ehrgei-

zig«<sup>13</sup>, erzählte er später in einem Interview, »und ich glaube, unser Boot war nicht schlechter als jedes andere.«<sup>14</sup>

»Es ist ein aufregendes Unterfangen, sich in einem Ruderboot einem Wal zu nähern«, schrieb er später.

»Man rudert mit dem Rücken zu ihm, und das Einzige, was man über ihn weiß, liest man aus dem Antlitz des Bootssteuermanns. Er starrt einem über den Kopf hinweg, beobachtet das Geschöpf, das langsam durch das Wasser schwimmt, hebt hin und wieder seine Hand, um anzudeuten, dass man aufhören soll zu schlagen, wenn er merkt, dass das Auge an der Seite erscheint, und dass man sich weiter heranpirschen soll, wenn der Wal wieder nach vorne blickt. Es gibt so viele Eisschollen, dass das Boot allein für das Tier kein Anlass ist, abzutauchen, solange man die Ruder still hält. So schleicht man sich langsam näher und ist schließlich so nah, dass der Bootsführer weiß, man kann den Wal erreichen, bevor er Zeit hat, abzutauchen – denn es braucht eine Weile, einen so großen Leib in Bewegung zu setzen. Man sieht einen plötzlichen Schimmer in den Augen des Bootssteuermanns, seine Wangen röten sich, und dann heißt es: ›Pullt los, Jungs! Pullt los, ihr alle! Feste!‹ Der Abzug der großen Harpunenkanone klickt, und die Gischt fliegt von den Ruderblättern. Sechs Ruderschläge vielleicht,

<sup>13</sup> Er vergaß dabei, was er in sein Logbuch geschrieben hatte, dass nämlich ein Mann des »Mob-Boots« zu den ältesten Crewmitgliedern der *Hope* zählte.

<sup>14</sup> Der Reporter, der ihn für die *New York World* vom 28. Juli 1907 interviewte, war der anglo-irische Theatermanager und Romancier Bram Stoker, dessen *Dracula* zehn Jahre zuvor veröffentlicht worden war. Das Interview, »Sir Arthur Conan Doyle Tells of his Career and Work, his Sentiments towards America, and his Approaching Marriage«, findet man in *Sir Arthur Conan Doyle, Interviews and Recollections*, herausgegeben von Harold Orel (London: Macmillan, 1991). In *Dracula*, Kapitel 6, wird die Ankunft des Grafen in Whitby (ein altes Zentrum des englischen Walfangs) an Bord eines russischen Schiffs aus dem Schwarzen Meer durch Geschichten über den Walfang in der Arktis eingeleitet, die ein alter Matrose namens Swales Mina Murray und Lucy Westenra erzählt.

dann stößt der Bug mit einem dumpfen, schmierigen Platschen gegen etwas Weiches, und die Bootsscrew wird mitsamt den Rudern in alle Richtungen gewirbelt. Doch man schert sich kaum darum, denn sowie man gegen den Wal prallt, hört man den Knall der Kanone und weiß, dass die Harpune direkt in die riesige bleifarbane Rundung seiner Flanke geschleudert wurde. Das Tier sinkt wie ein Stein, der Bootsbügel taucht wieder ins Wasser, und die Fangleine surrt rasch unter den Sitzen, zwischen den gestreckten Beinen hindurch und über den Bug.

Und dies ist die größte Gefahr – denn der Wal selbst hat selten genug Kampfgeist, um sich gegen seine Feinde zu wenden. Die Leine wird sehr sorgfältig von einem Spezialisten, dem Leinenführer, aufgerollt, sodass sie sich keinesfalls verknäult. Wenn sie es allerdings doch tut und die Schlinge Arm oder Bein eines Mitglieds der Bootsscrew zu fassen bekommt, wird dieser Mann so schnell in den Tod gerissen, dass seine Kameraden sein Verschwinden kaum registrieren. Die Leine dann zu kappen, wäre Verschwendug an Fisch, denn das Opfer befindet sich bereits Hunderte Faden tief.

›Halt ein, Mann,‹ rief der Harpunier einst bei solch einem Anlass, als ein Matrose schon sein Messer zückte. ›Der Füsch kommt der Wittfrau zugute. Es klingt gefühllos, doch letztendlich ergibt diese Haltung Sinn.‹

Conan Doyle wurde zu einem derart erfahrenen Walfänger, dass Kapitän Gray ihn einlud, im nächsten Jahr als Schiffsarzt *und* Harpunier an Bord zurückzukehren. »Gut, dass ich ablehnte«, erzählte er, »denn jenes Leben ist gefährlich faszinierend.« Trotzdem weckten die langen Monate auf hoher See eine Abenteuerlust, die ein Teil seiner Wesensart blieb. »Einen Lachs auszappeln zu lassen, ist ein königlicher Sport«, stellte er fest, »aber wenn dein Fisch mehr wiegt als eine Vorstadtvilla und zweitausend Pfund Reingewinn einbringt, wenn

außerdem deine Angelschnur aus daumendickem Manilatau mit fünfzig Strängen besteht, wobei jeder Strang mit sechsunddreißig Pfund belastet werden kann, lässt dies alle anderen Erfahrungen gering erscheinen.«

Angesichts der »blutigen Ernte«, die er miterlebte, bekam Conan Doyle jedoch letztlich Gewissensbisse. »Bei all der Aufregung – und niemand, der zu solch einem Anlass nicht schon einmal ein Ruder geführt hat, kann nachvollziehen, wie aufregend es ist – hat man mit den armen gejagten Tieren Mitleid. Der Wal hat ein kleines Auge, wenig größer als das eines Stiers; doch den stummen Protest, den ich in einem von ihnen las, als das Tier in Reichweite meiner Hand sein Leben aushauchte, kann ich nicht einfach vergessen.«

Conan Doyle schilderte auch, wie ein Wal beinahe seine Rache bekam. Seine Crew hatte einen Wal harpuniert und fast zu Tode getötzt. Als die Ruderer eine Position einnehmen wollten, wo sie nicht von der Schwanzflosse getroffen werden konnten, stieg die riesige Seitenflosse des Tiers aus dem Wasser und schwebte über ihrem Boot. »Ein Schlag hätte uns auf den Meeresboden befördert«, erinnerte sich Conan Doyle. »Ich werde nie vergessen, wie jeder von uns eine Hand nach oben reckte, um die große, drohende Finne abzuwehren, während wir unter ihr durchruderten – als ob all unsere Kraft etwas genutzt hätte, wenn der Wal sie hätte senken wollen.«

Die *Hope* nahm Anfang August Kurs auf die Heimat, an Bord eine »spärliche« Fracht aus zwei Walen, rund 3600 Robben und einer umfangreichen Sammlung von Eisbären, Narwalen und Polarvögeln. Aus der Sicht der Crew bedeutete diese tatsächlich eher magere Ausbeute wohl eine ereignislose Reise, doch Conan Doyle maß ihren Erfolg an anderen Maßstäben. »Ich ging als großer Junge, fast noch als Knabe an Bord des Walfängers«, erinnerte er sich später in seinen Memoiren, aber »verließ das Schiff als kräftiger, ausgewachsener Mann. Ich zweifle nicht daran, dass die körperliche Gesundheit meines ganzen Lebens seither durch jene herrliche Luft beeinflusst wurde.«

Conan Doyle vergaß auch nie das Gefühl der Isolation während jener langen Monate, in denen die Crew von der Zivilisation abgeschnitten war. »Wir waren in aufregenden Zeiten ausgelaufen«, erinnerte er sich, nicht zuletzt, weil ein Krieg mit Russland unausweichlich schien. Die Isolation machte sich auch auf andere Weise bemerkbar. Conan Doyle erinnerte sich, wie die Crew an der Nordküste Schottlands eine Frau sichtete, die aus einem Leuchtturm heraustrat, und alles in erregtes Murmeln ausbrach: »Das ist ja eine Frauuu!« »Um eine Frau wirklich würdigen zu können, muss man mindestens sechs Monate keine gesehen haben«, bemerkte er. »Alle glotzten. Sie war weit über fünfzig, trug einen kurzen Rock und Seestiefel – aber sie war eine ›Frauuu‹. ›Wenigstens so was in die Richtung!‹, pflegten die Seeleute zu sagen, und ich dachte nicht anders als sie.«

Conan Doyle verabschiedete sich von seinen Kameraden in Peterhead und kehrte zurück nach Edinburgh, wo das Wiedersehen mit der Mutter umso glücklicher ausfiel, als aus der Heuer und seinem Anteil am Ölgewinn rund fünfzig Pfund in die Familienkasse einflossen. »Nun musste ich mich sofort meinen Abschlussprüfungen widmen«, notierte er, »die ich am Ende des Wintersemesters 1881 gut, aber nicht überdurchschnittlich bestand. Dann war ich Bakkalaureus der Medizin und Magister der Chirurgie, auf gutem Wege ins Berufsleben.«

Sein Polartagebuch vergaß er vorübergehend, doch die Erfahrung hatte sich tief eingebrennt. Heute, 130 Jahre später, bietet Conan Doyles Tagebuch an Bord der *Hope* ein außergewöhnliches Fenster zur Vergangenheit. Es berichtet nicht nur vom Erwachsenwerden, sondern auch von der Erkundung der Arktis und schildert einen Arbeitsalltag auf hoher See, den es so nicht mehr gibt. Gegen Ende seines Lebens blickte Conan Doyle mit Ehrfurcht auf die Erfahrung zurück. »Man steht direkt an der Schwelle zum Unbekannten«, erklärte er, »und jede Ente, die man erlegt, trägt Kiesel im Magen, die aus Ländern stammen, die auf keiner Karte verzeichnet sind. Es war ein seltsames und faszinierendes Kapitel meines Lebens.«

Arthur Conan Doyle

Tagebuch  
einer arktischen  
Reise



## Logbuch der S. S. *Hope* 1880

### Grönlandwalfang und Robbenjagd

#### Samstag, 28. Februar

Ausgelaufen um 2 Uhr, inmitten einer großen Menschenmenge und unter noch größerem Jubel.<sup>15</sup> Die *Windward* unter Kapitän Murray<sup>16</sup> segelte uns voraus, ihr Kapitän brüllte »backbord« und »steuerbord« wie ein Büffel von Bashan<sup>17</sup>. Wir gingen es etwas ruhiger und nüchtern an. Wir sind so sauber wie die Jacht eines Gentlemans, das Kupfer glänzt, und die Decks sind schneeweiss.<sup>18</sup> Sah eine junge Dame, der ich vorgestellt worden war, deren Namen ich jedoch nicht mitbekommen hatte, am Ende des Piers stehen und mit einem Taschentuch winken. Zog vom Achterdeck der *Hope* aus meinen Hut, obwohl ich sie nicht von Urmutter Eva unterscheiden konnte. Ziemlich unwirtlich draußen, und das Barometer fällt zusehends. Kreuzten mehrere Stunden lang in der Bucht und hatten Champagner zum Essen, zu Ehren von Baxter<sup>19</sup> und der Granden an Bord. Lotsenboot kam

<sup>15</sup> Aufgrund eines unter Walfängern verbreiteten Aberglaubens verhinderte man es, am Freitag auszulaufen.

<sup>16</sup> Kapitän Alexander Murray (1838–1894) kommandierte jahrelang die Schraubenbark *Windward* aus Peterhead. 1893 war die *Windward* der letzte Walfänger, der von dort aus lief, mittlerweile unter Befehl von David Gray, dem älteren Bruder des Kapitäns der *Hope*.

<sup>17</sup> Psalm 21,13–14: »Es umringen mich mächtige Stiere, / die Büffel von Baschan schließen mich ein. Ein Rachen tut sich auf wider mich, / wie eines Löwen, brüllend vor Raubgier.«

<sup>18</sup> »Ich hatte mir einen Walfänger ganz anders vorgestellt«, räumte Conan Doyle in seiner Autobiografie *Memories and Adventures* (1924) ein.

<sup>19</sup> William Baxter, Reeder der *Windward*. »Die Männer, die die Walfangflotte von Peterhead finanzierten und verwalteten, waren meist in der Stadt ansässige Kaufleute«, heißt es rückblickend in »The Peterhead Whalers« (*The Scotsman*, 19. No-

und nahm sie letztlich allesamt mit, zusammen mit einem glücklosen blinden Passagier, der versucht hatte, sich in den Zwischendecks zu verstecken.<sup>20</sup> Segelten nach den Shetlands bei rauem Wind, Barometer fällt wie verrückt<sup>21</sup>. Solange ich an Deck bleibe, komme ich schon klar.

### Sonntag, 1. März<sup>22</sup>

Um 7.30 abends in Lerwick eingelaufen. Hatten verdammtes Glück, weil ein Sturm aufkommt, und wenn wir die Küste nicht erreicht hätten, hätten wir vielleicht Boote und Schanzkleid verloren. Wir machten uns Sorgen deswegen, sichteten aber gegen 5.30 den Bressay-Leuchtturm<sup>23</sup>. Kapitän hocherfreut, dass wir vor der *Windward* eilaufen, obwohl sie 5 Stunden Vorsprung hatte.

### Montag, 1. März

Es stürmt in Orkanstärke. *Windward* lief gerade noch rechtzeitig um 2 Uhr morgens ein. Der ganze Hafen ist ein einziger Gischteppich. Fühle mich sehr wohl an Bord. Habe eine gemütliche kleine Kabine. Keine Telegrafienverbindung zwischen hier und Peterhead. Ödes Kaff.

vember 1902). »Sie waren kluge, umsichtige Männer, doch scheuten sie nicht davor zurück, große Geldsummen auszulegen, wenn sie dem Kapitän und der Crew, die ihre Schiffe bemannten, vertrauten. Mancher erwirtschaftete auf dem Höhepunkt der Walfangära ein beträchtliches Vermögen.« Ein weiterer »Grande« war Robert Kidd, der ältliche Reeder der *Hope Seal and Whale Fishing Company* und somit offizieller Eigner der *Hope*.

<sup>20</sup> Laut *Shetland Times* vom 6. März 1880 war die Anzahl der Schiffe auf dem niedrigsten Stand seit Jahren, und in Lerwick wurden entsprechend wenige Seeleute angeheuert – rund 244, von denen neunzehn auf der *Hope* anheuerten und sich den Crewmitgliedern aus Peterhead anschlossen. »Meist werden alte Matrosen eingestellt«, schrieb die Zeitung; viele andere Bewerber fanden keinen Platz.

<sup>21</sup> Das fallende Schiffsbarometer kündigt schlechtes Wetter an.

<sup>22</sup> Ein Irrtum des Autors: 1880 war ein Schaltjahr und jener Sonntag der 29. Februar.

<sup>23</sup> Der Leuchtturm steht zweieinhalb Meilen südöstlich von Lerwick.

## Dienstag, 2. März

Barometer auf 28,375 gesunken. Kapitän hat noch nie einen so niedrigen Stand gesehen.<sup>24</sup> Draußen stürmt es wie die Hölle. Stellte die Strickwarenliste auf.<sup>25</sup> Tait über Religion und Atheismus. Er ist unser Agent auf den Shetlands, nicht halb so dumm, wie er aussieht.<sup>26</sup>

## Mittwoch, 3. März

Schöner Tag. Barometer immer noch sehr tief. Ging nach dem Frühstück mit dem Kapitän an Land. Unsere Shetland-Matrosen angeworben. Schrecklicher Wirbel und Krawall in Taits kleinem Büro. *Jan Mayen*<sup>27</sup> & *Victor* liefen ein. Murray von der *Windward* scheint ein anständiger Kerl zu sein. Kapitän [Gray] und ich wollten gerade Taits Laden verlassen, als sich ein betrunkener Shetlander an ihn klammerte. »Käpn, ich (hicks!) komm mit Ihnen. O so ne Fahrt, Käpten, so ne Fahrt hat die Welt noch nicht gesehen! (Hicks!) Dreihundert-fünfzig Tonnen, Sir. Ich bin ein Glücksbringer.« Gray kehrte zurück ins Hinterzimmer und wirkte verärgert. »Ich werfe ihn raus, wenn Sie wollen, Kapitän«, sagte ich. Er antwortete: »Ach, ich weiß schon,

<sup>24</sup> »Der niedrigste Stand während all meiner Ozeanreisen, an den ich mich erinnern kann«, schrieb auch Conan Doyle 43 Jahre später. (»Whaling in the Arctic Ocean«, in: *Memories and Adventures*.)

<sup>25</sup> »Der Job des Arztes war der leichteste an Bord«, schreibt Alexander R. Buchan in *The Peterhead Whaling Trade* (1999). »Abgesehen von den Gelegenheiten, zu denen er sein spärliches medizinisches Wissen anwenden musste ..., war seine wichtigste Tätigkeit die eines Sekretärs.« Conan Doyles Strickwarenliste ist hierfür ein Beispiel.

<sup>26</sup> George Reid Tait »führte ein reges und erfolgreiches Geschäftsleben als Stoff- und Kleiderhändler und Schiffsmakler«, schreibt Thomas Manson in *Lerwick During the Last Half Century* (Lerwick 1923). »Mr. Tait besaß beträchtliche Anteile an Wal- und Robbenfangsschiffen, von denen er einige als Makler vertrat, und zu den Zeiten, da die Männer angeheuert wurden, ging es in seinem Laden hektisch zu.« Conan Doyle schildert dies im nächsten Eintrag.

<sup>27</sup> Ein Schiff aus Peterhead, benannt nach der vulkanischen Polarinsel westlich des Nordkaps, die im 17. Jahrhundert von holländischen und englischen Walfängern entdeckt wurde. Gehört heute zu Norwegen.