

Sir Ernest Henry Shackleton (1874–1922) wurde in Kilkea, Irland, geboren. Er leitete zwei Antarktis-Expeditionen, galt als hervorragende, wenn auch exzentrische Führungspersönlichkeit und zählt neben Amundsen und Scott zu den drei bedeutendsten Antarktis-Abenteurern. Shackleton starb auf Südgeorgien an einem Herzinfarkt.

Der Übersetzer

Dr. phil. Axel Monte (geb. 1962), Studium und Magister der Ethnologie und Indologie am Südasieninstitut der Universität Heidelberg, Promotion in Kulturwissenschaften an der Universität Bremen, arbeitet freiberuflich als Übersetzer, Herausgeber, Autor und Ethnologe, lebt in München.

Die Herausgeberin

Dr. habil. Cornelia Lüdecke (geb. 1954) ist korrespondierendes Mitglied der *Académie Internationale d'Histoire des Sciences* in Paris und leitet die Expertengruppe für Geschichte der Antarktisforschung des *Scientific Committee on Antarctic Research*. Als Privatdozentin der Universität Hamburg lehrt sie Geschichte der Geowissenschaften und hält zahlreiche Vorträge im In- und Ausland. Ihre Bücher beschäftigen sich hauptsächlich mit der Geschichte der Polarforschung.

»Nach der Eroberung des Südpols durch Amundsen blieb den Polarforschern nur noch eine große Herausforderung.«

Ernest Henry Shackleton

1914 bricht Shackleton zur letzten großen und waghalsigen Reise im Goldenen Zeitalter der Antarktis-Forschung auf. Das Missionsziel ist die Durchquerung des antarktischen Kontinents. Doch die *Endurance* friert ein und wird langsam von den Eismassen zermalmt. Die Männer verlassen das Schiff und errichten immer wieder neue Camps auf Eisschollen, auf denen sie monatelang durchs Meer treiben, bis sie auf Elephant Island stranden. 1500 Kilometer offenes Meer trennen die unbewohnte Insel von rettender Hilfe. Shackleton und fünf Mann wagen es im kleinen Rettungsboot.

Heute steuern Kreuzfahrten Elephant Island im Norden der Südlichen Shetlandinseln und Shackletons Grab auf Südgeorgien an, verbinden die Erfahrung großartiger Natur mit der Erinnerung an die riskante Ära der Ersterforschungen des ewigen Eises. Außerdem bietet der Sport- und Abenteuer-tourismus viele mehr oder weniger extreme Aktivitäten bis hin zu der Durchquerung, an der Shackleton scheiterte. Sein Bericht ist je nach Abenteuerlust der perfekte Begleiter an Bord, an Land oder im Lesesessel.

Ernest Henry Shackleton SÜDWÄRTS

Ernest Henry Shackleton

SÜDWÄRTS

Die *Endurance*-Expedition

Während in Europa der Erste Weltkrieg wütet, kämpfen Shackleton und seine Männer in der Antarktis um ihr Überleben. Das eingefrorene Expeditionsschiff *Endurance* muss aufgegeben werden, und mit ihm auch das Missionsziel. Als die *Endurance* sinkt, verlieren die Männer mehr als ein Transportmittel: ihren Halt und ihr schwimmendes Zuhause. In der nahezu ausweglosen Situation droht der schnelle Verlust der Hoffnung und des Lebens, denn die Wüste aus Wasser und Eis bietet keine rettenden Oasen. Doch Shackleton und seine Gefährten beweisen unglaubliche Ausdauer, Disziplin, Widerstandsfähigkeit und Willensstärke. Sein Bericht zählt zu den dramatischsten und fesselndsten der spannungsreichen Polarliteratur: Ein Pageturner, der nachwirkt.

www.verlagshaus-roemerweg.de

€ 14,90 (D)
€ 15,40 (A)

ISBN 978-3-7374-0065-7



EDITION ERDMANN



DIE 100 BEDEUTENDSTEN ENTDECKER



Sir Ernest Henry Shackleton

Ernest Henry Shackleton

SÜDWÄRTS

Die *Endurance*-Expedition

Übersetzt und mit Anmerkungen
versehen von Axel Monte

Eingeleitet von Cornelia Lüdecke

INHALT

EINLEITUNG	
von Cornelia Lüdecke	7
VORWORT	
von Ernest Henry Shackleton	29
KAPITEL 1	
Ins Weddellmeer	41
KAPITEL 2	
Neuland	62
KAPITEL 3	
Wintermonate	84
KAPITEL 4	
Der Verlust der <i>Endurance</i>	113
KAPITEL 5	
Ocean Camp	145
KAPITEL 6	
Ein kurzer, beschwerlicher Marsch	162
KAPITEL 7	
Patience Camp	168
KAPITEL 8	
Flucht vom Eis	179

KAPITEL 9	
Die Fahrt mit der <i>James Caird</i>	222
KAPITEL 10	
Quer durch Südgeorgien	272
KAPITEL 11	
Die Rettung	286
KAPITEL 12	
Elephant Island	301
KAPITEL 13	
Die Rossmeergruppe	321
KAPITEL 14	
Überwinterung im McMurdo-Sund	345
KAPITEL 15	
Die Depots werden angelegt	365
KAPITEL 16	
Die Drift der <i>Aurora</i>	397
KAPITEL 17	
Die letzte Rettungsfahrt	430
KAPITEL 18	
Nachspiel	434
Literaturverzeichnis	438
Register	440

EINLEITUNG

»Zu Ehren von Ernest Shackleton erhebe ich mein Glas. Mögen seine Taten unvergessen bleiben und seine Willensstärke uns ein Vorbild sein.« Der Kapitän eines Kreuzfahrtschiffes leert ein Schnapsglas über Shackletons Grab auf dem Friedhof von Grytviken auf Südgeorgien aus, dann kreist die Flasche mit Rum unter den umstehenden Passagieren. Jahr für Jahr reisen zahlungskräftige Touristen zur Antarktischen Halbinsel, um fassungslos einen Blick auf Elephant Island zu werfen, eine kleine felsige Insel im Norden der South Shetland Islands. Hier brach Shackleton mit fünf Männern in einem kleinen Rettungsboot auf, um für seine gestrandeten Kameraden von der nächstgelegenen bewohnten Walfangstation auf Südgeorgien Hilfe zu holen. Dafür musste er eine Entfernung von rund 1500 km über die stürmischste Region des Südatlantiks zurücklegen. Eine Großtat, die man sich heute gar nicht mehr recht vorstellen kann, aber Shackleton hatte es tatsächlich mit letzter Kraft geschafft. Dafür ist er heute unvergessen, und deshalb stellen sowohl Elephant Island als auch der Friedhof von Grytviken besondere Anziehungspunkte für Kreuzfahrten dar, welche die großartige Natur der Antarktis mit den Abenteuern aus der heroischen Ära der Polarforschung verbinden. Wer war Ernest Shackleton und wie kam es, dass er nach der Veröffentlichung von Caroline Alexanders Buch über seine legendäre Antarktisexpedition und der von ihr 1999 kuratierten Ausstellung »Endurance: Shackleton's Legendary Expedition« im American Museum of Natural History in New York heute ein größeres Ansehen hat als der Brite Robert Falcon Scott, der als Verlierer auf dem Rückweg vom Südpol zusammen mit vier Kameraden heldenhaft starb?

Ernest Shackleton wurde am 15. Februar 1874 in Kilkea (County Kildare, Irland) als zweites Kind in die Familie eines Grundbesitzers geboren. Er hatte acht Schwestern und einen um zwei Jahre jüngeren Bruder. Als in Irland die Erträge aus den Kar-

toffelernten massiv zurückgingen, beschloss sein Vater gemäß dem Familienspruch »Fortitudine Vincimus« (»Durch Ausdauer zum Sieg«) einen Neuanfang zu machen. So zog er mit der Familie erst nach Dublin, um Medizin zu studieren, und ließ sich dann später in Sydenham, einem Vorort südöstlich von London, nieder. Anstatt dem Wunsch seines Vaters zu folgen, auch ein Medizinstudium zu ergreifen, wollte Ernest viel lieber die Welt sehen und Kapitän werden. Deshalb verließ er im Alter von 16 Jahren das renommierte Dulwich College in London, um in der Handelsmarine seine Ausbildung zu beginnen. Nach acht Jahren erhielt er 1898 das Kapitänspatent, aber die Handelsschiffahrt war trotz der Fernreisen längst nicht so attraktiv, wie gedacht. Shackleton begann nun, sich für Entdeckungsreisen zu interessieren, die wesentlich interessanter und lukrativer erschienen. Auf sein Betreiben hin wurde er 1899 in die Royal Geographical Society aufgenommen, deren Präsident Clements Markham gerade dabei war, eine Südpolarexpedition vorzubereiten. Durch Beziehungen gelang es Shackleton tatsächlich, zwei Tage nach seinem 27. Geburtstag als dritter Offizier auf dem Expeditionsschiff »Discovery« anzuheuern, die unter der Leitung des Marineoffiziers Robert Falcon Scott zur Antarktis segeln sollte.

INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT IN DER ANTARKTIS (1901–1903)

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war die Natur der Antarktis noch völlig unbekannt. Handelte es sich um einen mit Eis bedeckten Kontinent oder wie die Arktis um ein Eismeer, das von Inseln umgeben war? 1895 hatten sich die Geographen zum VI. Internationalen Geographenkongress in London versammelt und beschlossen, bis zur Jahrhundertwende den letzten weißen Fleck auf der Erde zu erforschen. Die belgische Expedition (1897–1899) unter der Leitung von Adrien de Gerlache war die erste, die diesem Aufruf folgte. An Bord der »Belgica« erkundete Gerlache die Inseln westlich der Antarktischen Halbinsel, wo er schließlich bei Peter I. Island ungeplant

für zwölf Monate vom Eis eingeschlossen die erste Überwinterung südlich des Polarkreises durchführte. Die nächste von Carsten Borchgrevink in England privat ausgerüstete Expedition überwinterete 1899 auf Cape Adare in Victoria Land erstmals an Land. Beide Expeditionen brachten zwar äußerst interessante Ergebnisse von der Überwinterung nach Hause, konnten aber keineswegs die Millenniumsaufgabe der Geographen lösen. Nachdem abzusehen war, dass unabhängig voneinander agierende Expeditionen wenig Erfolg versprechend waren, wurde 1899 auf dem VII. Internationalen Geographenkongress in Berlin eine internationale meteorologische und magnetische Kooperation für die Jahre 1901 bis 1903 beschlossen. Vorbild war das Internationale Polarjahr, in dem von August 1882 bis August 1883 insgesamt an zwölf temporär eingerichteten Stationen rund um die Arktis meteorologische und magnetische Messungen durchgeführt wurden. Diesem Vorbild folgend beteiligten sich trotz aller damals bestehenden Rivalität die britische Expedition auf der »Discovery« (1901–1904) unter der Leitung von Scott zum Rossmeer und die deutsche Südpolarexpedition (1901–1903) unter der Leitung von Erich von Drygalski, die im Südindischen Ozean am Südpolarkreis bei 90° O auf der »Gauß« ein Jahr lang ortsfest eingefroren wurde. Der schwedischen Expedition, die unter der Leitung von Otto Nordenskjöld auf der »Antarctic« (1901–1903) zur Antarktischen Halbinsel führte, erging es hingegen nicht so gut. Eigentlich hätte sie Nordenskjöld und fünf Kameraden, die 1902 planmäßig auf Snow Hill Island überwinter hatten, abholen sollen, konnte aber wegen der schlechten Eislage nicht dorthin gelangen. Stattdessen wurden drei Männer ausgesetzt, die über Land und Eis zu ihnen vordringen sollten. Die Wetterbedingungen zwangen sie aber, mit minimaler Ausrüstung in Hope Bay an der Spitze der Antarktischen Halbinsel zu überwintern. Als dann die »Antarctic« 1903 erneut nach Snow Hill Island unterwegs war, wurde sie vom Eis eingeschlossen, zerdrückt und ging unter. Die zwanzigköpfige Mannschaft musste sich nun ihrerseits auf die nächstgelegene Paulet Island retten.

An der internationalen Kooperation beteiligte sich außerdem noch die schottische Expedition auf der »Scotia« (1902–1904)

unter der Leitung von William Speirs Bruce, die ins östliche Weddellmeer ging. Bevor Bruce in die Heimat zurückkehrte, übergab er seine meteorologische Station auf Laurie Island, einer der South Orkney Islands, dem argentinischen Wetterdienst und begründete damit die älteste kontinuierlich arbeitende Wetterstation in der Subantarktis. Schließlich folgte noch eine französische Expedition auf der »Français« (1903–1905) unter der Leitung von Jean-Baptiste Charcot zur Antarktischen Halbinsel, die ursprünglich der schwedischen Expedition zur Hilfe kommen wollte.

Diese fünf Expeditionen waren für manche Wissenschaftler und Offiziere Sprungbretter für eine große Karriere. Auch auf ihre erfahrenen Seeleute wurde immer wieder gerne zurückgegriffen. Zum Beispiel gründete Nordenskjölds Kapitän Carl Anton Larsen die erste Walfangstation auf Südgeorgien, während Roald Amundsen auf der »Belgica« quasi in die Lehre ging, bevor er seine erste eigene Expedition (1903–1906) durch die Nordwestpassage führte. Und Shackleton sammelte auf Scotts erster Expedition Erfahrungen in der Antarktis, als ihn Scott beauftragte, zusammen mit dem Arzt Edward Wilson und dem Geologen Hartley Ferrar von der Station am Fuß des Vulkans Mt. Erebus auf Ross Island eine Route über das Rosschelfeis in Richtung Südpol zu finden. Danach begleitete er Scott und Wilson auf der ersten Schlittenreise nach Süden, wo sie am 30. Dezember bei 82° 17' S den südlichsten Punkt erreichten. Auf ihrer viermonatigen Tour machte sich unangenehm bemerkbar, dass keiner von ihnen mit Hundeschlitten umgehen konnte. Zudem hatten sie teilweise verdorbenen Trockenfisch als einziges Hundefutter dabei, das aber nicht alle Zugtiere vertrugen, sondern davon erkrankten und starben. Am Ende kehrte keiner der 22 Hunde zum Ausgangspunkt zurück. Auch die Männer hatten große Probleme, denn sie litten vorübergehend unter Schneeblindheit, bekamen unangenehme Erfrierungen und Skorbut. Shackleton war von dieser Vitamin-C-Mangelkrankheit besonders betroffen. Zudem hustete er stark, war kurzatmig und konnte am Schluss den Schlitten nicht mehr ziehen. Auch gab es unterwegs starke Differenzen zwischen ihm und Scott, deren Ursache wohl in seiner Beliebtheit bei allen Expeditionsteilnehmern lag, die Scott als Expeditionsleiter mit

seiner weniger einnehmenden Persönlichkeit nie erreichen konnte. Dies hatte zur Folge, dass Scott seinen Konkurrenten Anfang März 1903 angeblich wegen gesundheitlicher Probleme mit dem Versorgungsschiff »Morning« nach England zurückschickte, während andere an Skorbut erkrankte Kameraden bleiben durften.

Noch war die Phase der internationalen Zusammenarbeit in der Antarktis nicht abgeschlossen, denn Ende Juni half Shackleton Julián Irizar, der damals argentinischer Marine Attaché in London war, eine Rettungsaktion für die auf der Antarktischen Halbinsel gestrandete schwedische Expedition vorzubereiten. Unter anderem riet er Irizar, auf Paulet Island ein Depot für schiffbrüchige Seeleute einzurichten. Am Ende konnte Irizar an Bord des Marineschiffs »Uruguay« alle schwedischen Expeditionsmitglieder retten und in einem Triumphzug nach Buenos Aires bringen. Die argentinische Rettungsaktion wurde später ein wichtiger Mosaikstein in der Begründung des argentinischen Besitzanspruches an der Antarktischen Halbinsel. Heute ist die »Uruguay« ein nationales historisches Monument und kann im Museumshafen von Buenos Aires »Puerto Madero« besichtigt werden.

SHACKLETONS BRITISH ANTARCTIC EXPEDITION (1907–1909)

Nach seiner Rückkehr nahm Shackleton verschiedene Jobs an und verzettelte sich in dubiosen Geschäften, die ihm finanziell eher schaden als halfen. 1904 heiratete er als Dreißigjähriger schließlich Emily Dorman, die er seit sieben Jahren kannte. Sie gebar ihm in den nächsten Jahren die beiden Söhne Raymond (geb. 1905) und Edward (geb. 1911), sowie die Tochter Cecily (geb. 1906). Shackleton war jedoch kein Familienvater, den es lange daheim hielt. 1907 veröffentlichte er im Geographical Journal den Plan einer eigenen privat organisierten »British Antarctic Expedition (1909)«, mit der er aller Welt zeigen wollte, dass er mehr leisten könne als Scott.

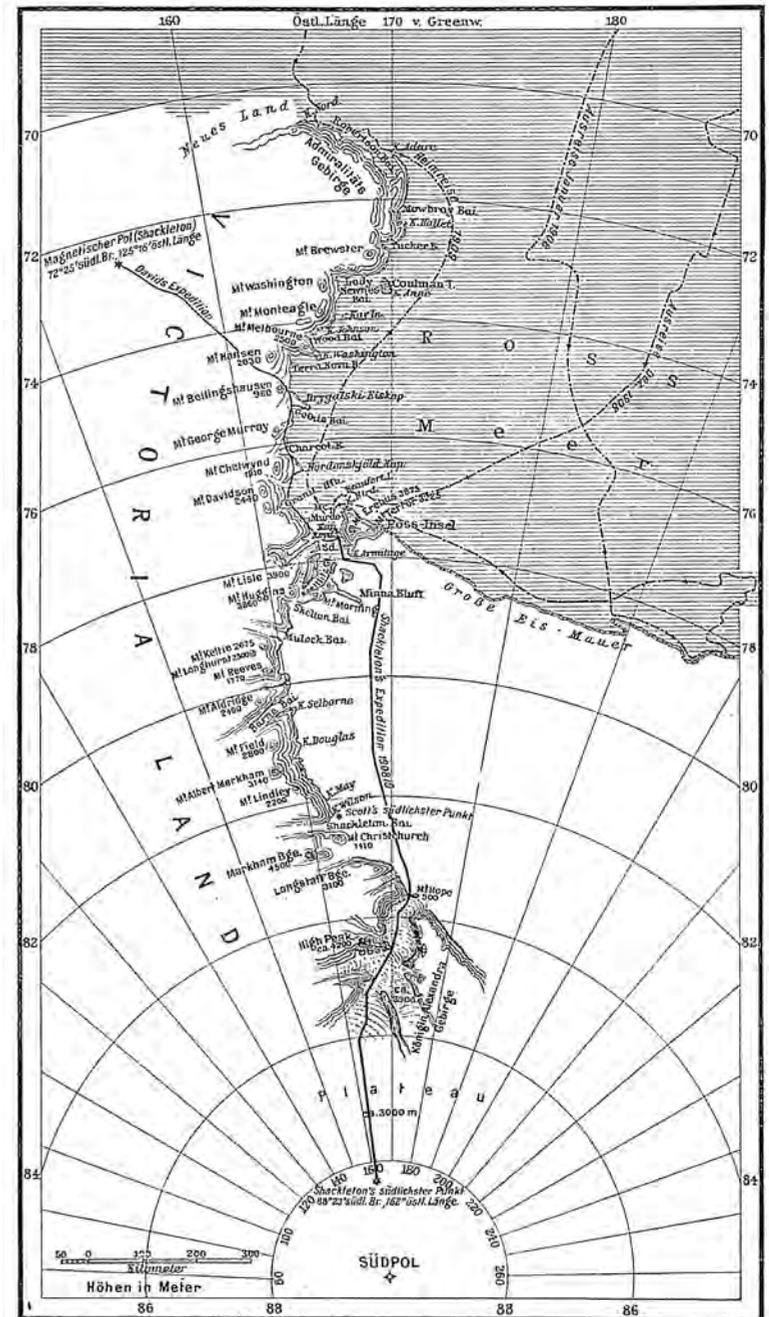
Eine Gruppe von neun oder zwölf Männern sollte mit genügend Ausrüstung von Neuseeland aus über das Rossmeer an Land

gebracht werden und in Scotts »Discovery«-Hütte überwintern. Im Frühjahr sollten drei Gruppen aufbrechen, um einerseits im Westen das King Edward VII Land zu erforschen und andererseits über die schon bekannte Route über das Rossschelfeis weiter nach Süden vorzudringen. Die dritte Gruppe sollte in Victoria Land den Magnetpol der Südhalbkugel erreichen. Für die Schlittenreisen sah Shackleton mandschurische Ponys und speziell entwickelte Motorschlitten vor. Die Finanzierung der Expedition war allerdings äußerst schwierig, denn die britische Regierung wollte seine Pläne nicht unterstützen, und auch die Royal Geographical Society war sehr zurückhaltend. Schließlich fand sich der Großindustrielle William Beardmore bereit, die Expedition tatkräftig zu unterstützen.

Shackleton wollte gerne, dass ihn Wilson, mit dem er sich auf der »Discovery«-Expedition angefreundet hatte, als Arzt begleitete. Falls er selbst für die Reise zum Südpol nicht fit genug wäre, gäbe es keinen Besseren als ihn, die Expedition fortzuführen, umgarnte er Wilson. Dies war ein erstaunliches Zugeständnis für einen Mann, der seine gesundheitlichen Schwächen bis zuletzt nie zugab. Er hoffte nämlich insgeheim auf Wilsons ärztliche Hilfe, falls ihn wieder Asthma und seine Herzprobleme plagten. Aber Wilson lehnte seine Zusage ab, weil er eher Scotts neuen Plänen zugetan war. Scott seinerseits war erbost über Shackletons ungehöriges Ansinnen und rang seinem Rivalen mit Wilsons Hilfe noch 1907 das Versprechen ab, seine Discovery Hütte am McMurdo Sound keinesfalls zu benutzen und auch nicht die Demarkationslinie bei 170° O zu überschreiten, um in »sein« Gebiet am Rand des Rossschelfeises einzudringen.

Nachdem Shackletons Expedition auf der »Nimrod« im Januar 1908 auf der Suche nach einem Platz zum Anlanden die große Eisbarriere vergeblich in Richtung King Edward VII Land abgesucht und außer der von Schelfeis umgebenen Bay of Whales nichts entdeckt hatte, musste er doch wortbrüchig werden und seine Station auf der Ross Island in Nähe der »Discovery« Hütte aufbauen und von dort aus seine Unternehmungen starten.

Shackletons Expedition war sehr erfolgreich, denn die eine Gruppe mit dem australischen Geologen Douglas Mawson gelangte



Shackletons Reiserouten zur See und auf Land während der »Nimrod«-Expedition (1908–1909) (Quelle: Kollbach 1911, S. 27)



Shackletons Aufbruch nach Süden am 29. Oktober 1908 (Quelle: Kollbach 1911, S. 23)



Shackleton (rechts) mit Frank Wild (Mitte) und Jameson Boyd Adams (links) haben am 9. Januar 1909 den südlichsten Punkt bei 88° 23' S erreicht (Quelle: Kollbach 1911, S. 29)

in Victoria Land erstmals in die Nähe des Magnetpols der Südhemisphäre, dessen Lage sich nach der ersten Peilung von James Clark Ross im Jahr 1841 nach Norden verschoben hatte. Eine zweite Gruppe führte die Erstbesteigung des Mt. Erebus (3794 m) durch. Shackleton selbst hatte einen Weg über den nach seinem Sponsor benannten Beardmore-Gletscher auf das Eisplateau im Innern des antarktischen Kontinents entdeckt und sich mit drei Kameraden dem geographischen Südpol bis auf 180 km genähert. Wegen Erschöpfung und Nahrungsmangel mussten sie aber den weiteren Vorstoß nach Süden abbrechen, denn sie hatten ihre Schlitten am Schluss selber ziehen müssen, weil unterwegs alle Ponys gestorben waren. So gelang es ihnen zumindest mit allerletzter Kraft, völlig erschöpft zu ihrer Überwinterungsstation zurückzukehren. Auf alle Fälle hatte Shackleton Scott geschlagen und am 6. Januar 1909 bis 88° 23' S erreicht. Für diese Leistung wurde er im Juli 1909 als Commander in den Royal Victorian Order (CVO) aufgenommen und vier Monate später von König Edward VII. zum Ritter geschlagen.

Nach Shackletons Rückkehr erwartete jeder, dass er umgehend ein Buch über seine Expedition veröffentlichte. Der Londoner Verlag von William Heinemann wartete schon dringend auf sein Manuskript, für das schon neun simultane Übersetzungen in andere Sprachen geplant waren. Obwohl ein finanzieller Erfolg lockte, wollte Shackleton lieber unter Menschen sein, als sich am Schreibtisch aufzuhalten. Seiner Meinung nach könne er besser Reden halten als schreiben. Um den Abgabetermin dennoch einhalten zu können, hatte er schon in Neuseeland einen Reporter der Lyttelton Times namens Edward Saunders engagiert, der ihn nun auf allen Vortragereisen begleitete, um jede freie Zeit für das Diktat des Buches zu nutzen. Beide verstanden sich glänzend, sodass Saunders seine Arbeit als Ghostwriter von »The Heart of the Antarctic« bravourös vollbrachte, denn es wurde nach seinem Erscheinen im Jahr 1909 schnell als das beste Buch über eine Polarexpedition bezeichnet.

SHACKLETONS IMPERIAL TRANS-
ANTARCTIC EXPEDITION (1914–1917)

Nachdem Shackleton den Weg auf das Südpolarplateau gefunden hatte, war es nur eine Frage der Zeit, dass Scott ihn zur Vollendung seines Planes, als Erster den Südpol zu erreichen, nutzen würde. Aber er würde nicht allein bleiben, denn der bayerische Offizier Wilhelm Filchner stellte Anfang März 1910 auf einer Sitzung der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin seinen Plan einer neuen deutschen Antarktisexpedition vor. Er wollte herausfinden, in welchem Zusammenhang die Westantarktis mit der wesentlich größeren Ostantarktis stand, die durch die tiefen Einschnitte des Weddellmeeres und des Rossmeeres voneinander getrennt wurden. Drei Theorien konkurrierten miteinander: Nordenskjöld vertrat die Meinung, dass beide Meere durch einen mit Eis bedeckten Meeresarm verbunden waren. Der norwegische Polarforscher Fridtjof Nansen glaubte hingegen immer noch, dass die Antarktis aus einer Ansammlung von Inseln am Südpolarkreis bestand und damit einem Atoll gleich. In diesem Fall würde die Südpolarregion jenseits des Polarkreises wie die Arktis aus einem gefrorenen Ozean bestehen. Shackleton war jedoch mit Bruce der Ansicht, dass es sich bei der Antarktis um einen einzigen Kontinent handelte. Schon 1908 hatte Bruce begonnen, zur Lösung der Frage eine Durchquerung der Antarktis vorzubereiten. Filchner wusste offenbar nichts davon, als er mit seinem Plan hervortrat, vom Weddellmeer über den Südpol zum Rossmeer vorzudringen. Dabei hoffte er auf die Hilfe von Scotts Expedition, die ihm auf der Rossmeerseite Depots legen sollte. Schnell stellte sich heraus, dass Scott an einer solchen Kooperation keinerlei Interesse hatte. Nachdem Bruce seine Expedition nicht realisieren konnte und Shackleton erst seine finanziellen Verbindlichkeiten aus der »Nimrod«-Expedition klären musste, stand Scotts vorgegebenem Ziel nichts mehr im Wege, als Filchner im Sommer 1910 erst noch zu einer Übungsexpedition nach Spitzbergen aufbrach. Bekanntlich kam Amundsen Scott zuvor und setzte am 14. Dezember 1911 die norwegische Flagge auf den Südpol, während Scott, der Verlierer des Wettrennens, auf dem Rückweg mit seinen vier Kameraden

kurz vor dem rettenden Depot umkam. Überraschenderweise tauchte am Winterquartier der Norweger in der von Shackleton entdeckten Bay of Whales eine japanische Expedition an Bord der »Kainan-Maru« auf, die unter der Leitung von Nobu Shirase das Schelfeis und King Edward VII Land erforschte. Filchner hatte inzwischen seinen unrealistischen Plan einer Durchquerung des Kontinents aufgegeben und wollte nur noch die Region im südlichen Weddellmeer erkunden. Nachdem er dort im Südosten auf eine Eisbarriere – das nach ihm benannte Filchnereisschelf – gestoßen war und die Errichtung einer Überwinterungsstation in der dort entdeckten Vahselbucht fehlschlug, wurde sein Expeditionsschiff »Deutschland« vom Eis eingeschlossen. Glücklicherweise kam das Expeditionsschiff nach einer neunmonatigen Drift im sogenannten Weddellwirbel 1912 wieder unbeschädigt heraus. Im Januar desselben Jahres erreichte Shackletons ehemaliger Expeditionskamerad Mawson auf der »Aurora« die Küste von Adelie Land östlich des Rossmeeres, gelangte bis zum Magnetpol der Südhemisphäre und erforschte das von ihm entdeckte Georg V Land.

Nachdem der Südpol nun kein Ziel mehr darstellte, wandte sich Shackleton der Planung einer »Imperial Trans-Antarctic Expedition« zu, für die Bruce das Vorbild gegeben und Filchners Expedition wichtige Informationen geliefert hatte. Mit der sogenannten Weddellmeergruppe wollte Shackleton im Südsommer 1914/1915 in der Vahselbucht an Land gehen, dort überwintern und dann zum Südpol vordringen. Für die in Neuseeland aufbrechende unabhängig von ihm agierende Rossmeergruppe kaufte er Mawsons »Aurora«. Diese Gruppe sollte auf Ross Island überwintern und mit Hunde- und Motorschlitten über das Schelfeis hinweg nach Süden in Richtung Beardmore-Gletscher für seine Durchquerung Lebensmitteldepots anlegen.

Als die finanziellen Probleme bei der Ausrüstung der Expedition immer noch nicht geklärt waren, spendete glücklicherweise der schottische Philanthrop Sir James Caird £ 24 000 für die Expedition in der Hoffnung, dass es ihm andere nachmachten. Tatsächlich bekam Shackleton genügend Geld zusammen, um seine Vorbereitungen voranzutreiben. Um Expeditionsteilnehmer zu

finden, verschwieg seine Stellenausschreibung keine der möglichen Schwierigkeiten, aber dass sie auch wirklich eintreten würden, ahnte damals niemand.

»Men wanted for Hazardous Journey. Small wages, bitter cold, long months of complete darkness, constant danger, safe return doubtful. Honour and recognition in case of return.« (Huntford 1985, S. 365)

»Männer für riskante Reise gesucht. Kleines Gehalt, bittere Kälte, lange Monate in kompletter Dunkelheit, ständige Gefahr, sichere Rückkehr ungewiss. Ehre und Anerkennung im Falle der Rückkehr.«

Bei der Auswahl der Expeditionsteilnehmer aus 5000 Bewerbungen verfuhr Shackleton völlig unkonventionell, indem er ganz spontan seinem Bauchgefühl folgte, denn angeblich dauerten die Vorstellungsgespräche nie länger als fünf Minuten. Am 1. August 1914 konnte die »Endurance« Segel setzen. Als Shackleton unterwegs von der allgemeinen Mobilmachung nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs erfuhr, stellte er nach Zustimmung der Mannschaft das Schiff samt Besatzung für militärische Einsätze zur Verfügung. Die Admiralität in London befahl jedoch, die Expedition fortzusetzen.

Über Südgeorgien nahm die »Endurance« Kurs auf die Vahselbucht, wurde aber angesichts des von Filchner entdeckten Prinz-Regent-Luitpold-Landes im Südwinter 1915 vom Eis eingeschlossen. Leider war ihr nicht ein so glückliches Schicksal beschieden, wie Filchners »Deutschland«, sondern ein ähnliches wie der schwedischen »Antarctic«. Für Shackletons Expedition begann eine mehrmonatige Drift, die sie erst an Bord der »Endurance«, dann nach ihrem Untergang in mehreren Camps auf Eisschollen verbrachten. Als auch die letzte Scholle zu unsicher wurde, versuchten sie schließlich, Paulet Island zu erreichen, um – einer Ironie des Schicksals folgend – das zwölf Jahre zuvor von Shackleton angeregte Lebensmitteldepot zu nutzen. Leider wurden sie durch die Drift zu weit abgetrieben, sodass die Gruppe letztendlich auf Elephant Island, der nördlichsten der South Shetland Islands landete.

Von dort aus holte der »Boss« mit fünf Kameraden auf dem einigermäßen hochseetüchtig gemachten Rettungsboot »James Caird«



Das Lager der gestrandeten »Endurance«-Mannschaft lag rechts von der vorgelagerten Felsgruppe auf Elephant Island. (Foto: C. Lüdecke)

von der rund 1500 km entfernten Walfangstation Stromness auf Südgeorgien Hilfe. Aber erst im vierten Anlauf gelang es Shackleton, auf dem kleinen, von der chilenischen Regierung bereitwillig zur Verfügung gestellten Dampfer »Yelcho« die gesamte Weddellmeergruppe am 30. August 1916 abzuholen. Der stellvertretende Expeditionsleiter Frank Wild hatte es über viereinhalb Monate hinweg geschafft, bei seinen Kameraden die Hoffnung auf ihre Erlösung wachzuhalten. Zuletzt hatten sie nur noch Nahrung für maximal vier Tage. Auf dem Rückweg zur chilenischen Hafenstadt Punta Arenas an der Magellanstraße ließ Shackleton unterwegs in Río Seco anhalten, um den Gouverneur über die Rettung aller Expeditionsmitglieder zu informieren. Das hatte natürlich beabsichtigterweise zur Folge, dass bei ihrer Ankunft in Punta Arenas am 3. September 1916 die gesamte Bevölkerung auf den Beinen war, um ihnen einen unvergesslichen Empfang zu bereiten. Luis Pardo Villalón, Kapitän der »Yelcho«, wurde als »Piloto Pardo« zum Nationalhelden und 1966 mit einer Briefmarke geehrt. Außerdem