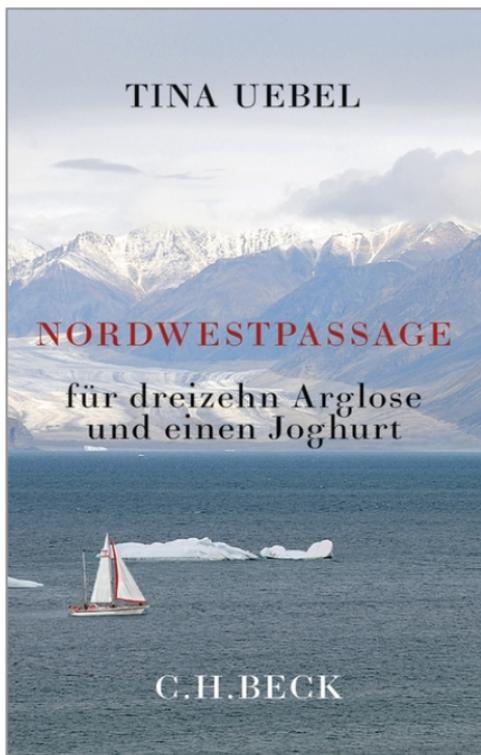


Unverkäufliche Leseprobe



Tina Uebel
Nordwestpassage
für dreizehn Arglose und einen Joghurt

400 Seiten, Gebunden
ISBN: 978-3-406-64701-7

Weitere Informationen finden Sie hier:
<http://www.chbeck.de/11511983>

Ilulissat, 69°13'N/51°06'W

Die Nordwestpassage beginnt am 25. Juli, als die *Santa Maria Australis* am frühen Nachmittag vom Diesel-Dock Ilulissats ablegt, wir die letzten Leinen an Deck aufgeklart haben und mit einem Fingerbreit Single Malt anstoßen. Über die Lautsprecher im Cockpit singt Stan Rogers von der *Northwest Passage*, ein wehmütiges A-Cappella-Shanty, das uns von Freunden als MP3-Glücksbringer mit auf die Reise gegeben ward. Der Wind, der noch in der Nacht, soweit man bei vierundzwanzigstündigem Sonnenschein denn von Nacht reden mag, in den Wanten quengelte, weht heute anderswo, in der Sonne sind es, sitzt man direkt darinnen, sicher 24 Grad; ein eher unvorteilhaftes Polarexpeditions-wetter, zumal es in Deutschland knapp 10 Grad kälter ist. Nordwestpassagensegler im T-Shirt, welch dezidiert unheroischer Kontrast zu Herrn Rogers klagenden Klängen. *Ah for just one time/I would take the Northwest Passage/to find the hand of Franklin/reaching for the Beaufort Sea/tracing one warm line/through a land so white and savage/and make a Northwest Passage/to the sea.*

Schon eine halbe Stunde später allerdings reduziert der Eisgürtel in Diskobucht und Vaigat-Kanal unsere forsche Sechs-Knoten-Motorfahrt auf ein behutsames Mäandern durch Eisberge, Schollen, große Eisbrocken, Growler genannt. Vorsichtig, sehr vorsichtig, und langsam, ganz langsam. Ein Mann des wachhabenden Zweierteams steht am Bug und weist den Weg, der andere steht am Ruder, der

Rest der Crew ist mit Staunen beschäftigt. Die Welt ein stilles Fest aus Weiß und Blau, eine Glyptothek in barocker Opulenz gefrorenen Wassers. Der Moment zeitlos, eine Brücke über Jahrhunderte. Denn die Nordwestpassage ist ja nicht lediglich der Seeweg vom Atlantik in den Pazifik durch den arktischen Archipel, sondern auch eine 450 Jahre umfassende Anthologie irrwitziger Aventüren von Helden und Heiopeis, zumeist in Personalunion. Als Segler, Geschichtenaicionado und Heiopei mit heroischen Ambitionen fühle ich mich bei der Wahl meiner diesjährigen Sommerfrische gut beraten.

Die Nordwestpassage, genauer, die fiebrige Suche danach, beginnt um 1560 mit Martin Frobisher, dem britischen Seefahrer und Freibeuter, und seiner Planung einer Expedition in den leeren Norden der Welt, um dort eine Handelsroute nach China zu finden. Durchs *Mare Congelatum*, die Gefrorene See. Er fand auf seinen drei Reisen zwischen 1576 und 1578 immerhin die nach ihm benannte «Frobisherstraße» im Südosten von Baffin Island, erst 300 Jahre später von Charles Francis Hall, dem wohl schrulligsten aller Arktisfahrer, auf ihr rechtmäßiges Ausmaß einer Bucht zusammengestutzt. Er fand zudem «Golderz», was allen Beteiligten – unter anderem einer flugs gegründeten Handelsgesellschaft und Königin Elisabeth I. – als eine nun auch ganz hübsche Alternative zur Nordwestpassage erschien, bis es sich als wertloser Pyrit herausstellte. Er entdeckte, nicht als erster, Grönland, nahm es für England in Besitz und gab ihm den pragmatischen Namen *West-England* – was beinahe so schön ist wie das *Neue Land des Stockfisches*, Terra Nova do Bacalao, das der portugiesische Seefahrer Corte-Real hundert Jahre zuvor irgendwo hier oben im unübersichtlichen

Norden verortete. Nach drei Reisen und einem mißglückten Kolonieerrichtungsversuch war Frobisher pleite, seine geographischen Erkenntnisse waren 200 Jahre später vergessen – obwohl sein Kollege John Davis nur sieben Jahre nach ihm erneut Grönland entdeckt hatte (diesmal deutlich lyrischer unter dem Namen *Land of Desolation*) sowie die Davisstraße von Grönland nach Baffin Island gequert; und das Team Robert Bylot/William Baffin 1616 die Baffin Bay kartierte, bis zu ihrem nördlichsten Ausgang, dem Smith Sound. Was um 1800 herum zwar nicht gänzlich in Vergessenheit geraten war, aber unter den Fachleuten der britischen Admiralität stark bezweifelt wurde – ungeachtet der Tatsache, daß ebendort bereits munter Walfang betrieben wurde, durchaus auch von Engländern, allerdings bloß, in den Augen der Marine, dubiosen Zivilisten. So lang ist es nicht her, daß die Welt noch voller Mysterien gewesen ist. Unsere elektronischen Seekarten enden mit dem Smith Sound, und sie sind mitunter so ungenau, daß sich die blaue Linie unseres gesegelten Kurses über Landflächen zieht. Die Wassertiefen werden bemerkenswert oft mit *uncharted* ausgewiesen. Wer, wie ich, Freude an kargen Karten hat, kann die Namen arktischer Orte bei Google Maps eingeben und sehr wenig zu sehen bekommen. Die Nordwestpassage ist kein Mysterium mehr und als einer der drei großen geographischen Grale – neben Nord- und Südpol – längst erobert, sie mag für den Passagier auf einem Eisbrecher oder Eisklasse-Kreuzfahrtschiff auch kein Abenteuer mehr sein. Es sei denn, man schickt sich auf einem 20-Meter-Segelboot zu ihrer Durchfahrt an. Dann geht's.

Die Nordwestpassage beginnt, zumindest für mich, keinesfalls historisch korrekt mit jubelnden Menschenmassen an

den Piers eines viktorianischen London, sondern vergrämt, verkatert und übernächtigt mit den Security-Ritualen am Hamburger Flughafen, die heute, frühmorgens am 22. Juli, ein schlimmeres Ungemach für den Reisenden darstellen als Skorbut. Die Fastlane ist genauso überfüllt wie die für Normalsterbliche, ich erwische einen der brandneuen Nacktscanner, wo es, konträr zu aller Presseberichterstattung, doppelt so langsam vorangeht wie anderswo und man noch mehr ausziehen muß. Schon der Einweiser ist ein Komödiant, der sich über meinen Flüssigkeitenpräsentationsgefrierbeutel mokiert und mich anblafft, ich müsse mir aus dem Automaten einen neuen kaufen; dieser ist mit dem meinen identisch, bloß ist der Zipper weiß, nicht blau. Im übrigen wächst mein subjektives Flugsicherheitsempfinden eher nicht, muß ich drei erwachsene Menschen darüber debattieren sehen, ob Zahnstocher eine terroristisch relevante Nahkampf-Waffe darstellen. Auf schikanösen Scannertest folgt schikanöser Sprengstofftest meiner Kamera, und am Gate will dann noch die dortige Dame, daß ich mein Handgepäck abgebe, und ist schwer beleidigt, als ich nicht allzu sanftmütig erkläre, Rechner und Kamera gäbe ich nicht aus der Hand.

In Kopenhagen stehen wir fast eineinhalb Stunden mit dem Anschlußflieger nach Kangerlussuaq auf dem Flugfeld, in einem Mogadischu-Remake, die Temperaturen in der 737 steigen auf 45 Grad, die im Überfluß zugegebenen Klein- und Kleinstkinder greinen. Ich auch. Man habe den Tragflächen-tank, so heißt es, überfüllt, das Kerosin sei übergelaufen, man warte auf den Techniker, heißt es. Feuerwehrwagen formieren sich um die Maschine. Der Techniker stehe im Stau, heißt es. Ein Saugwagen fährt vor. Dann wieder weg. Dann kommt der Techniker und stochert mit einem Trink-

halm in der Tragfläche. Da liegt, denkt selbst der Laie, kein Segen drauf. Mütter tragen nackte, hochrote Kinder zur Flugzeugtür. Der Sauerstoffgehalt ist unter Everest-Todeszonengrenze gesunken. Endlich werden wir doch evakuiert, an der Tür merkt man, wie's nach Kerosin stinkt. Warten auf ein Ersatzflugzeug in, natürlich, einem Flughafen ohne jegliche Raucherzone. Das Ersatzflugzeug fliegt schließlich mit drei Stunden Verspätung nach Kangerlussuaq, wo der 15-Uhr-Ilulissat-Flug naturgemäß lange entschunden ist. Man bucht mich auf den um 19:45, der dann, nach mehreren Etappen von Verzögerung, irgendwann um 22:00 sogar abheben wird. Etwa alle zwei Stunden tröstet man uns mit einem Nahrungsmittelgutschein, für den man sich jeweils in der Cafeteria ein halbes Kalb mit brauner Soße und sehr unrealistischen Erbsen abholen kann.

Der Parkplatz von Kangerlussuaq Airport besteht in erster Linie aus einem Fahrradständer. Downtown hat man innerhalb von drei Minuten ausreichend besichtigt, 40 Sekunden mehr, wenn man noch einen Supermarktrundgang dranhängt. Kangerlussuaq, an der Westküste Grönlands knapp über dem Polarkreis gelegen, ist prinzipiell ein alter US-Stützpunkt, um den sich circa 500 Seelen, ein Guesthouse und erwähnter Supermarkt angesiedelt haben. Grönlandtouristen begeben sich von hier aus auf den Arctic Circle Trail nach Sisimiut an der Küste oder werden auf viermotorige rote Dash7 verteilt, die, zum Beispiel, Ilulissat anfliegen. Oder auch nicht, beziehungsweise erst sehr, sehr viel später.

Sehr, sehr viel später sitze ich schließlich in einer eben solchen Dash7. Freie Sitzplatzwahl, und an die Cockpittür ist mit Edding ein Inuitschlitten gezeichnet. Ich kenne das bereits, ich war hier schon mal. Habe mich strategisch nach

rechts, Richtung Osten, ans Fenster gesetzt und bestaune während des 45minütigen Fluges das Inlandeis, das mit riesigen Gletschern zur Küste fließt. Danebst fahlgrün angehauchte Hügel und Berge, großzügig mit Seen und Seelein besprenkelt, deren Größe aus der Luft unmöglich einzuschätzen ist – fehlende Relation: Keine Bäume, keine Straßen, keine Häuser, keine Menschen. Alles von ergreifender Kargheit. Kurz vor der Landung überfliegen wir einen Meeresarm, den ich für den Welterbe-Eisfjord Ilulissats halte, ein solides Ensemble aus Eisbergen und Schollen. Sowas ist zweifelsohne welterbewürdig und hoffentlich überhaupt nicht beispielhaft für all die Sunde und Kanäle, die auf unserem Weg liegen werden.

Im klassenzimmergroßen Flughafengebäude Ilulissats dann endlich freudiges Wiedersehen mit dem Käpt'n und leider kein freudiges Wiedersehen mit meinem Seesack, der nämlich ist in Kangerlussuaq verschollen, klar, wir hatten da ja auch bloß sechs Stunden Aufenthalt, wie soll man in derartiger Hast alles Gepäck von allen fast fünfundzwanzig Passagieren eingeladen kriegen. Egal, die AirGreenland-Frau verspricht mir Gepäckankunft mit dem letzten Flieger um ein Uhr morgens und Gratisanlieferung zum Boot, mir ist moderat mulmig, schmuggele ich schließlich in besagtem Seesack gerade zehn Stangen Zigaretten, die ich selbst bei gutem Willen nicht hätte deklarieren können, dementsprechende Recherchen vorweg liefen ins Leere, und im Duty-free-Shop Kopenhagen informierte man mich schließlich, nach einem brandneuen Gesetz dürfe inzwischen gar nichts mehr nach Grönland eingeführt werden, weder Kippen noch Schnaps. Nun gut, ein gewisses Maß an Frei-Geist sollte man vielleicht mitbringen nach West-England, ich werde eine auf Herrn Frobisher rauchen. Keine

Einfuhr von Alkohol und Zigaretten, *Land of Desolation*, indeed.

Käpt'n und ich nehmen ein Taxi zum Hafen auf der anderen Seite der Bucht, wo die *Santa Maria Australis* unter arktischer Nachtsonne am Dock einer Fischfabrik liegt. Ein nicht weniger freudiges Wiedersehen, und ein bißchen das Gefühl, nach Hause zu kommen.

Denn die Nordwestpassage, meine Nordwestpassage, beginnt zwei Jahre zuvor am entgegengesetzten Ende der Welt, an den Küsten der antarktischen Halbinsel, oder sie hat schon vor zehn Jahren begonnen, mit, natürlich, einer Geschichte. Der Geschichte von Scott und Amundsen und dem Südpol, einem Buch darüber, das ich während verschneiter Winterwochen inmitten österreichischer Berge las, Stunde Null einer vermutlich lebenslangen chronischen Obsession. Roald Amundsen höchstselbst ging es nicht anders, auch bei ihm begann es mit einem Buch, Franklins Bericht seiner desaströsen arktischen Überlandexpedition, das in dem verträumten Jungen den Berufswunsch «Polarforscher» weckte.

Als ich fünfzehn Jahre alt war, fielen die Werke Sir John Franklins, des großen englischen Forschungsreisenden, in meine Hände. Die begeisterte Erregung, mit der ich sie las, blieb für mein ganzes Leben bestimmend.¹

Zwei Jahre darauf, anlässlich Nansens beeindruckender Grönlanddurchquerung, soll Amundsen nach eigenen Angaben den Plan gefaßt haben, als erster die Nordwestpassage zu bezwingen.

Die Geschichten der Polarfahrer sind unentwirrbar miteinander verwoben, des einen Bericht entzündete den Funken im nächsten, das Epos weiterzuschreiben. Nicht weni-

gen Protagonisten begegnet man in der Antarktis ebenso wie in der Arktis, und wer eben noch Schiffsarzt oder Offizier unter einem gestandenen Kommandanten war, ist morgen mit eigener Expedition unterwegs. Und nicht selten sind es die Desaster, die mehr zu inspirieren scheinen als die triumphalen oder auch nur glimpflichen Unternehmungen – Franklins Beinamen nach der Überlandexpedition, die Amundsen so begeisterte, lautete *Der Mann, der seine Stiefel aß*. Aber stets entscheiden im nachhinein auch die literarischen Fähigkeiten der Abenteurer nicht unwesentlich über Ruhm und Erfolg. Amundsen mag der kompetenteste und profilierteste aller Polarentdecker sein, seine Reiseberichte versprühen den Esprit einer Gezeitentabelle.

Meinerseits habe ich inzwischen – eine zweimonatige Eisbrecher-Semiumrundung der Antarktis, ein Kamtschatka-Wintertrekking, eine Nordgrönland-Hundeschlittenreise, ein Polartraining in der Frobisher Bay, einen Aufenthalt bei den Rentier-Samen der skandinavischen Arktis und einen Südpolroman später – gar eine Art Selbsthilfegruppe gefunden, ich nenne sie inoffiziell die *Anonymen AntArktiker*. Hallo, ich bin Tina, und auch ich habe ein Polarproblem. Und so sind mein Polarproblem und ich im Februar 2009 an Bord der *Santa Maria Australis*, auf einem ihrer dreiwöchigen Törns von Feuerland zum nördlichen Zipfel des antarktischen Kontinents, geskippert von Kapitän Wolf Kloss persönlich. Drei Wochen, in denen wir kollektiv in den Stürmen der Drakestraße seekrank werden, entlang ehrfurchtgebietender Geologie kreuzen, in winzigen Buchten ankern, in die sich kein Kreuzfahrer quetschen könnte, im Schneesturm Gletscher besteigen und übermannsgroße Schneemänner bauen, durch leeres Land tollern, als gehöre es niemand anderem außer uns. Und beginnen, über die

Nordwestpassage zu reden. Am Ende der Reise, als ich versucht bin, mich heulend und lamentierend an den Besan zu ketten, weil ich so gar nicht zurück in die Landrattenzivilisation will, halte ich es für unwahrscheinlich, daß wir bei einer möglichen Nordwestpassage nicht an Bord sein würden, ich und mein Polarproblem.

[...]

Mehr Informationen zu diesem und vielen weiteren Büchern aus dem Verlag C.H.Beck finden Sie unter: www.chbeck.de