

Fremde Pfade- unbekannte Meere

Erich Rackwitz



Erich Rackwitz

Fremde Pfade – unbekannte Meere

URANIA-VERLAG
LEIPZIG · JENA · BERLIN

Ausgezeichnet mit dem 1. Preis des Ministeriums für Kultur beim Wettbewerb zur Förderung der sozialistischen Kinder- und Jugendliteratur 1960



9. Auflage 1974, 96.-115. Tausend. Alle Rechte vorbehalten

© Urania-Verlag Leipzig · Jena · Berlin,

Verlag für populärwissenschaftliche Literatur, Leipzig 1959

VLN 212 – 475/41/74

LSV 5009

Schutzumschlag und Einband: Horst Wenzel, Probstzella

Typographie: H. Wenzel, Gestaltungsbüro Karl-Marx-Werk Pößneck

Karten: Lothar Roth, Gerhard Pippig, Leipzig

Zeichnungen und Porträts: Klaus Thieme, Leipzig

Printed in the German Democratic Republic

Satz und Druck: VEB Buch- und Kunstdruck Leipzig

Buchbinderei: Nationales Druckhaus Berlin, VOB National, Betriebsteil Buchbinderei

Best.-Nr.: 653 083 2

EVP 10,80

FRAGEN

EINES

Wer baute das siebentorige Theben?

In den Büchern stehen die Namen von Königen.

LESENDEN

Haben die Könige die Felsbrocken herbeigeschleppt?

Und das mehrmals zerstörte Babylon –

ARBEITERS

Wer baute es so viele Male auf? In welchen Häusern

Des goldstrahlenden Lima wohnten die Bauleute?

Wohin gingen an dem Abend, wo die

chinesische Mauer fertig war,

Die Maurer? Das große Rom

Ist voll von Triumphbögen. Wer errichtete sie? Über wen

Triumphieren die Cäsaren? Hatte das vielbesungene

Byzanz

Nur Paläste für seine Bewohner? Selbst in dem

sagenhaften Atlantis

Brüllten in der Nacht, wo das Meer es verschlang,

Die Ersauenden nach ihren Sklaven.

Der junge Alexander eroberte Indien.

Er allein?

Cäsar schlug die Gallier.

Hatte er nicht wenigstens einen Koch bei sich?

Philipp von Spanien weinte, als seine Flotte

Untergegangen war. Weinte sonst niemand?

Friedrich der Zweite siegte im Siebenjährigen Krieg. Wer

Siegte außer ihm?

Jede Seite ein Sieg.

Wer kochte den Siegeschmaus?

Wer bezahlte die Spesen?

Alle zehn Jahre ein großer Mann.

So viele Berichte.

So viele Fragen.

Bertolt Brecht

VORWORT

ZUR

9. AUFLAGE

„Fremde Pfade – unbekannte Meere“ liegt hiermit in der neunten Auflage vor. Dies spricht dafür, das Thematik und Gestaltungsweise dieses Buches bei einem großen Leserkreis in der DDR Anklang gefunden haben. Darüber hinaus erschienen Lizenzausgaben der „Pfade“ in der Sowjetunion in russischer, in der ČSSR in tschechischer und slowakischer Sprache. In der SFRJ wurde das Buch in kroatischer Sprache herausgegeben.

Neue wissenschaftliche Einsichten und Erkenntnisse haben eine gründliche Neubearbeitung einiger Textpassagen erforderlich gemacht. Ebenso ist zur besseren Übersicht für den Leser ein Register, das die Namen und Lebensdaten von hervorragenden Persönlichkeiten der Entdeckungsgeschichte aufführt, angefügt worden.

Zu danken habe ich Herrn Dr. Walter Krämer, dessen wertvolle Hinweise mir die Überarbeitung des Buches wesentlich erleichterten. Ebenso möchte ich dem Urania-Verlag danken für die nun über ein Jahrzehnt sich erstreckende gute verlegerische Betreuung dieses Buches.

Rangsdorf bei Berlin,
im Juni 1973

Erich Rackwitz

VORWORT

ZUR

1. AUFLAGE

Die überreiche Vielfalt des Stoffes, den die Geschichte der geographischen Erschließung unserer Erde darbietet, machte die Beschränkung der Darstellungen auf einige Hauptlinien notwendig.

Im Mittelpunkt dieses Buches stehen die Menschen, die in unbekannte Gebiete hinauszogen; es ging mir darum, die Motive ihres Handelns sichtbar zu machen. Ich wollte schildern, unter welch harten Bedingungen und Entbehrungen und unter welch großen Opfern und Gefahren Länder und Erdteile erforscht wurden. Weil die Entdeckerberichte, besonders die älteren, gerade darüber sehr wenig aussagen, ergab sich, selbstverständlich unter Wahrung der historisch gesicherten Tatsachen, eine freie Gestaltung von selbst.

Die widerspruchsvolle, von vielen Rückschlägen unterbrochene Geschichte der Erderkundung ist aufs engste mit den jeweils herrschenden ökonomischen und politischen Zeitumständen verknüpft. Diese Zusammenhänge konnten nicht aus der Sicht idealistischer Geschichtsschreibung erklärt werden, obwohl bürgerliche Historiker dem Thema der Erforschung ganze Bibliotheken gewidmet haben. Wenn es hier unternommen wird, zu zeigen, daß der Zug in die Ferne wesentlich von den wirtschaftlichen und politischen Zeitverhältnissen verursacht wird, so kann das nicht mehr als ein Versuch sein, weil auf dem Gebiete der Geschichte der geographischen Entdeckungen exakte fachwissenschaftliche Ergebnisse bis jetzt nur in geringem Umfang vorliegen.

Ohne Frage mag vieles, was der erwähnten Bescheidung zum Opfer fallen mußte, für den Leser ebenso aufschlußreich und interessant sein wie der von mir gewählte Stoff. Wenn daher der Wunsch entstehen sollte, tiefer in dieses Gebiet einzudringen, so kann die beigelegte Bibliographie unter Beachtung der obigen Vorbehalte als Wegweiser dienen.

Die Eigenarten des Themas und seine weitgefaßte zeitliche Umgrenzung verlangten, so schien es mir, nach einer abwechslungsreichen Darstellungsweise. Ganz bewußt wurde deshalb der Bericht neben die Dokumentation, die historische Reportage neben die Skizze und die Erzählung gestellt.

Rangsdorf, im März 1959

E. R.

FRÜHE

FÄHRTEN

Steinzeitliche Tragödie · Händler als Pfadfinder der
Geographie · Kaurimuscheln gegen Bernstein
Salzmillionäre · Die schweigsamen Phönizier
Das goldige Geheimnis der Pharaonentochter
Suezkanal vor 3200 Jahren · Das Necho-Orakel und die
Umsegelung Afrikas · Gibraltar und die Strategie
Karthagos · Admiral Himilko spinnt Seemannsgarn
Hannos Götterwagen · Herodot, der erste Globetrotter
Pytheas entdeckt die „Deutschen“ · Alexanders
Entdeckungen und Irrtümer · Ptolemäus, der erste
Stubengelehrte · Ein Centurio sucht die Nilquellen

Der Fluß bog in einer scharfen Wendung der Sonne zu, die eben hinter dichten Wäldern unterging. Der fellbekleidete, bärtige Mann lenkte den Einbaum gegen das Ufer. Seine Beine waren steif; denn er hatte seit Sonnenaufgang eine weite Strecke in dem schmalen, grob behauenen Boot zurückgelegt. Schwerfällig trat er einige Schritte auf den schmalen Uferpfad hinaus, der sich gabelte und in vielen Windungen gegen Mitternacht weiterführte. Sein wolfsähnlicher Hund hatte den Platz im Boot noch nicht verlassen; auf einen Wink sprang er, froh, der Enge entronnen zu sein, an Land.

Der Bärtige zerrte ächzend ein in Felle gehülltes Bündel an das hohe Ufer. Dann richtete er das Lager für die Nacht, das aus zwei Fellen bestand. Eines, mit starken Ästen schräg gegen die Wetterrichtung gestützt, bildete Dach und Wand zugleich, das andere bedeckte den moosigen Waldboden. Bald flackerte, von geübter Hand mit Feuerstein geschlagen, das gute Feuer. Ja, das Feuer war gut! Es wärmte, briet das Fleisch, das an einer Astgabel über der Flamme hing, weich und knusprig und schreckte zugleich wilde Tiere ab. Am Tage fürchtete der Mann sie nicht, nicht einmal den braunen, mächtigen Gesellen, denn er war leichtfüßig und hatte gute Waffen; doch jetzt war es dunkel. Er betastete sein Beil, das dicht neben ihm lag, als wollte er sich Mut machen. Seine Hand fuhr über den glatten Stiel und die steinkalte, rauhe Schneide. In der Finsternis drohten viele Gefahren, doch sein Hund war wachsam, auf ihn konnte er sich verlassen. Die Angst des Mannes war gewichen. Menschen brauchte er nicht zu fürchten; die waren ihm noch nie begegnet, sooft er hier sein Lager aufgeschlagen hatte. Vor vielen Wintern hatte ihn noch der Alte mitgenommen. Der war nun tot. Seitdem unternahm er allein die gefahrvollen Fahrten.

Der Mann hatte das Fleisch verzehrt, und auch der Hund hatte sein Teil bekommen. Einige Stücke Holz belebten das verglimmende Feuer. Noch einmal tastete die Hand nach dem Schaft des Beils. Es wurde nun still in dem einsamen Waldlager. Nur der Fluß wisperte seine gleichförmige Melodie.

Als sich das erste Morgenlicht zeigte, zog der Bärtige sein Boot auf das Ufer. Das war ein mühevolleres, doch notwendiges Beginnen, wollte er es nach seiner Rückkehr wiederfinden.

Dann löste er die Verschnürung an seinem ledernen Packsack und breitete den Inhalt vor sich aus. Genau wägend, tat er so viel davon als Vorrat in einen kleinen Lederbeutel, daß eine gute Traglast übrigblieb. Er verschnürte diesen Beutel mit einem Hirschlederriemen und ging damit geradewegs in das Dickicht hinein, wie jemand, der sein Ziel genau kennt. Der Hund hatte jede Bewegung seines Herrn aufmerksam verfolgt, nun trottete er vergnügt, hier und dort herumstöbernd, hinterher. Bald schimmerte durch die Bäume das lehmige Gelb eines Steilabhanges. An dessen Fuße kniete der Mann nieder und vergrub seinen Vorratsbeutel in einem Loch, das etwa zwei Fuß tief war. Noch einmal glitt sein

Blick über die markanten Punkte der nahen Umgebung, dann ging er zum Lager zurück. Schnell war seine Habe in dem Ledersack verstaut. Weit ausschreitend nahm er den Pfad unter die Füße.

Ein langer Weg lag vor ihm. Dreimal müßte die Sonne aufgehen, bis er die Siedlung der großen Horde erreichen würde. Ob man ihn schon erwartete? Er würde Salz eintauschen, langentbehrtes Salz, dazu Körner, aus denen man schmackhafte Fladen backen konnte. Doch diesmal würde er daheim die Weiber überreden, die Körner nicht sogleich zu verbrauchen. Sie sollten in den Boden gestreut werden, wie er es bei der großen Horde gesehen hatte, und wenn die Geister die Beschwörungen günstig aufnahmen, würden die Körner sich mehren und sicher einige Monde ausreichen, um hungerstillende Fladen zu bereiten.

Auch die Weiber hatten Wünsche, das durfte er nicht vergessen. Durchsichtige, honigfarbene Steine sollte er ihnen mitbringen. Wenn ihm die Geister gut gesonnen waren, schickten sie Männer vom großen Wasser, das, wie man sagte, weit gegen Mitternacht liegen sollte. Von ihnen konnte er diese Steine erwerben. Ein Beil und einige Messer wollte er dafür hergeben. Aus geronnenen Sonnenstrahlen sollten die Steine entstanden sein, aber er konnte nicht daran glauben, hatte er doch gehört, daß das Tagesgestirn dort stets von Wolken bedeckt sei, und Stürme sollten wehen, so stark, daß sie sogar Bäume umrissen. Bei diesen Gedanken hatte der einsame Wanderer mit seiner schweren Bürde ein tüchtiges Stück des Weges zurückgelegt. Die Sonne stand hoch am Himmel. Nicht länger als ein Hirschgeweih war sein Schatten, nun konnte er bald Mittagstrast halten.

Der Hund war dem Schwerbepackten stets ein Stück Weges voraus, doch hielt er sich so, daß er seinen Herrn nie aus den Augen verlor. Plötzlich verhartete das Tier mit einem zornigen Knurren, die Ohren aufgestellt, die Nase weit vorgeschoben.

Der Mann kannte seinen Begleiter gut – das bedeutete Gefahr! Ehe er den Hund anrufen konnte, setzte der unter lautem Gekläff durch das Dickicht. Schnell warf der Mann seine Bürde ab und eilte hinterher.

Im Dickicht war der Kampf entbrannt. Hinkend, den Schwanz eingeklemmt, kam ihm sein treuer Gefährte entgegengelaufr. Sein Widersacher, ein mächtiger Bär, stand jenseits einer kleinen Waldlichtung. Der Bär mußte sehr hungrig sein; denn sofort ging er zum Angriff über. Es blieb keine Wahl – der Mann mußte den Kampf aufnehmen. –

Wir wollen nun die Spuren jenes steinzeitlichen Menschen verlassen, die zu enträtseln wir uns bemühen, und uns zunächst Ereignissen neuerer Tage zuwenden. Zu Beginn unseres Jahrhunderts machten Bauarbeiter im Gebiet der mittleren Saale einen interessanten Fund. Bei Schachtarbeiten stießen sie wenig unter der Erdoberfläche auf mehrere Steinbeile und andere geschickt behauene steinerne Gegenstände. Die wissenschaftliche Untersuchung des Fundes ergab, daß die Werkzeuge aus der Jungsteinzeit waren. Das Material und die Bearbeitung der Waffen und Gebrauchsgegenstände deuteten darauf hin, daß sie aus Thüringen stammten. Nach viertausend Jahren waren noch Reste des Leder-

sackes zu erkennen, in den der steinzeitliche „Händler“ einen Teil seiner Habseligkeiten vorsorglich eingehüllt hatte, um sie bei seiner Rückkehr unversehrt wieder vorzufinden. Er ist von seiner Reise zu der großen Horde nie zurückgekehrt, der Fund an der Saale beweist es.

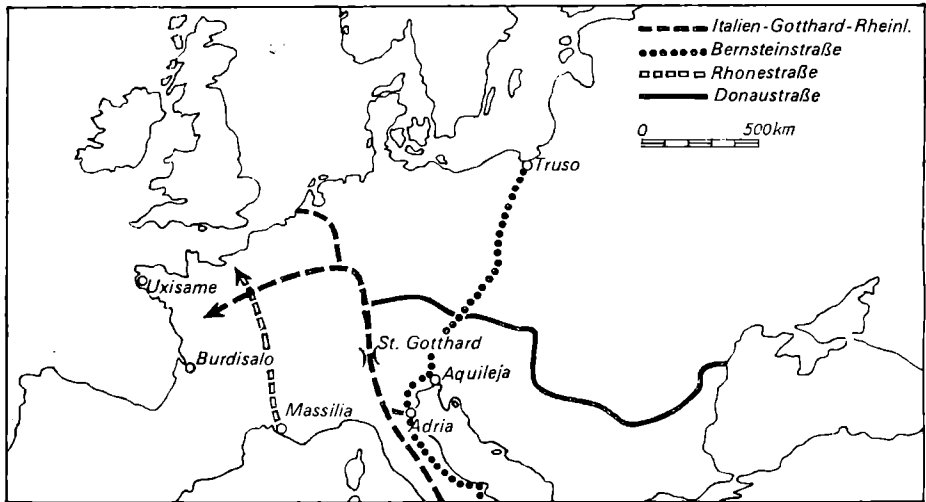
Viertausend Jahre sind eine lange Zeit. Außer Tierzeichnungen, meist an den Wänden der Höhlen, in denen unsere Vorfahren wohnten, gibt es keine schriftlichen Überlieferungen aus dieser Epoche. Können wir für diese Zeit von einem frühen Tauschhandel sprechen? – Der Fund an der Saale ist bei weitem nicht das früheste Zeugnis dieser Art. Im Jahre 1969 wurden bei der Freilegung einer etwa 40 000 Jahre alten Siedlung im Gebiet Samarkand (UdSSR) Stücke einer Koralle sowie einer Meeresschnecke gefunden, die nach Feststellungen, die in der Leningrader Universität getroffen wurden, von der Küste des Indischen Ozeans stammen.

In den Ofnet-Höhlen bei Nördlingen fand man in einer schmalen Kulturschicht der Jüngeren Steinzeit dreiunddreißig Schädel von Männern, Frauen und Kindern. Die Frauen trugen Mützen, die mit Hirschzähnen und Schneckengehäusen verziert waren. Die meisten dieser annähernd viertausend Schnecken waren von der Art *Columbella rustica*, die im Mittelmeer heimisch ist. In Gräbern der Mittelsteinzeit – bis etwa zehn Jahrhunderte vor unserer Zeitrechnung – fand man in Norddeutschland, Schweden und England Kaurimuscheln als Beigabe, Muscheln, die nur im Indischen Ozean und im Roten Meer vorkommen und dort bis in unsere Zeit hinein als Zahlungsmittel galten. Diese Muscheln dürften kaum im Reisegepäck irgendeines indischen oder arabischen Händlers den Weg bis nach Nordeuropa gefunden haben; wahrscheinlich sind sie etappenweise von einem Stamm zum anderen und sogar über die Ost- und Nordsee hinweg an ihren Fundort gelangt.

Auf gleiche Weise ist in frühester Zeit das begehrte Gold des Nordens, der Bernstein, dessen Hauptgewinnungsort schon damals die samländische Küste war, nach Kreta und Ägypten gelangt. Unter den vielfältigen Beigaben, mit denen ägyptische Königsgräber ausgestattet wurden, fand sich fast immer Bernstein, damit die Königin ihrer Schönheit auch in der Unterwelt Geltung verschaffen konnte.

All dies zeigt deutlich, daß schon in grauer Vorzeit zwischen entfernten Gebieten der Erde Beziehungen, wenn auch zunächst nur auf indirektem Weg, bestanden.

Während der Jüngeren Steinzeit und während der anschließenden Bronzezeit, als langsam der Stein als Werkzeug und Waffe verdrängt wurde, stießen wagemutige Menschen, frühe Händler der einzelnen Stämme, die noch zu gleichen Teilen mit anderen Arbeiten beschäftigt waren, in unbekannte Gebiete vor. Denn der Tauschhandel mit befreundeten Stämmen und Gebieten, in denen ihre Erzeugnisse und natürlichen Reichtümer lebensnotwendiges Gut des täglichen Bedarfs waren, verhielt ein gutes Geschäft, machte mühselige und lange Reisen lohnender. So bildete sich aus den kleinen Wegstrecken der Frühzeit allmählich jenes Handelsnetz, das Flußläufen und Gebirgspässen folgend über weite Räume griff.



Frühe Handelswege in Europa

Eine dieser Handelslinien erstreckte sich in nordsüdlicher Richtung quer durch Italien über den Gotthardpaß und den Rhein aufwärts nach Holland, eine andere von Aquileja am Adriatischen Meer über den Semmering und die Mährische Pforte zur Weichsel, auf der die Händler dann weniger mühselig nach Truso, dem Hauptumschlagplatz für Bernstein an der samländischen Küste, zogen.

Sicher setzten die ägyptischen Kaufleute ihre Glasperlen oder die Etrusker aus Mittel- und Oberitalien ihre Bronzewaren nicht im direkten Tauschverkehr mit den samländischen Bernsteinhändlern um. Die an ein warmes Klima gewöhnten Söhne des sonnigen Südens hätten sich kaum mit den harten Lebensbedingungen des nebligen Nordens abgefunden. Vielmehr ging die Ware an bestimmten Plätzen des zweitausend Kilometer langen Weges von Hand zu Hand. Diese „Karawansereien“ waren nicht nur Umschlagplätze der Waren, hier wurden nicht nur Gespräche über Umsatzmöglichkeiten geführt, hier informierte man sich zugleich auch über Sitten und Gebräuche der Menschen ferner Gegenden, hörte mit Erstaunen Neues über die Länder, die jenseits des eigenen Horizontes in einer unheimlichen und sagenhaften Ferne dümmerten. Phantasie und Wahrheit vermischten sich zu neuen, noch unvollkommenen Kenntnissen, die man, nach langer Reise in die Heimat zurückgekehrt, den ungläubig stauenden Zeitgenossen weitervermittelte. So wurde die Ahnung zur Gewißheit, daß es „hinter den Bergen“ Land, wieder Land und Menschen gab, bis am Rand der Erdscheibe das große, alles umfassende Meer die endgültige Grenze setzte.

NEBEN FEUERSTEIN UND BERNSTEIN war das Salz in vorgeschichtlicher Zeit ein rarer und deshalb begehrter Artikel. So mögen sich in Gegenden

mit Salzvorkommen Handelszentren entwickelt haben, deren Bedeutung von ihrer mehr oder minder günstigen Verkehrslage abhing.

Sicherlich haben bereits die ersten menschlichen Bewohner des Trauntales mit dem weißen Stein, den die Natur dort abgelagert hatte, ihren Bärenbraten schmackhafter gemacht. Doch erst zwischen 1500 bis 1300 v. u. Z. entwickelte sich ein wohlorganisierter bergmännischer Abbau der Salzlager in der Umgebung von Hallstatt im Salzburgischen.

In dieser kleinen, unbedeutenden Siedlung am „Rande der Welt“ herrschte bald ein Leben „internationaler“ Prägung. Hier traf sich der Etrusker mit dem Jütländer. Es feilschte der bedächtige Samländer mit dem gewiegten kretischen Händler um den Austausch seiner Güter, während die Einheimischen wiederum für Salz alles haben konnten, was ihr Herz beehrte. Denn die Zugereisten ließen die Fellsäcke ihrer Trägerkolonnen in der guten Gewißheit füllen, daß ihnen das Salz jenseits der Alpen und Donau fast mit Gold aufgewogen würde, und ehe es sich die Hallstätter versahen, war die Salzwährung zu Ansehen gekommen. So konnten einige Hallstätter in einem Luxus leben, der selbst ihrem Zeitgenossen Krösus im fernen Lydien Achtung abgenötigt hätte. Sie tranken den zypriischen Wein aus Goldbechern, und die Frauen überboten sich, den ihnen so leicht zugefallenen Reichtum an Arm- und Halsschmuck, Fibeln, gepunzten Gürtelblechen, schönen Bernsteinarbeiten und was sonst günstige Umstände an künstlerischen Erzeugnissen aus aller Herren Länder in ihre Truhen geschüttet hatten, mit der Freude neuerworbenen Besitzes zu tragen.

Keine Sage, kein Mythos gibt Kunde über die hohe Kultur von Hallstatt. Einzig aus den Gräbern, die in unseren Tagen aufgedeckt wurden, konnten in mühevoller Arbeit Werdegang und Schicksal dieser eigenartigen Frühkultur einigermaßen enträtselt werden. Als Grabbeigaben fand man die ältesten Eisen-erzeugnisse Westeuropas und konnte somit die Hallstatt-Kultur in die frühe Eisenzeit Westeuropas einordnen, in eine Zeit, die Eisen und Bronze noch gleichermaßen bearbeitete und bereits eine weitgehende soziale Differenzierung aufwies. Davon zeugten die Unterschiede in den Bestattungen und den Bestattungsbeigaben, die auf die Existenz einer Gentilaristokratie schließen ließen.

Auch alte Bronzen, ägyptische Glasperlen, schöne Elfenbeinschnitzereien aus Afrika, Bernstein, Goldschmuck aus Etrurien, Muscheln, zauberhafte Schmiede- und Treibarbeiten aus Silber, kurzum, alles, was die damalige „Welt“ an Wertvollem und Begehrtem zu bieten hatte, doch kaum Nennenswertes aus eigener Schöpfung, barg man aus den Gräberfeldern um Hallstatt.

Die Hallstattzeit dauerte etwa 300 Jahre – auch dies konnte man aus den Grabfunden erkennen –, bis sie um die Wende zum 4. Jahrhundert v. u. Z. durch die Expansion keltischer Stämme, die über eine hohe Eisenkultur und gewerbliche Produktion verfügten (Latènezeit), beendet wurde.

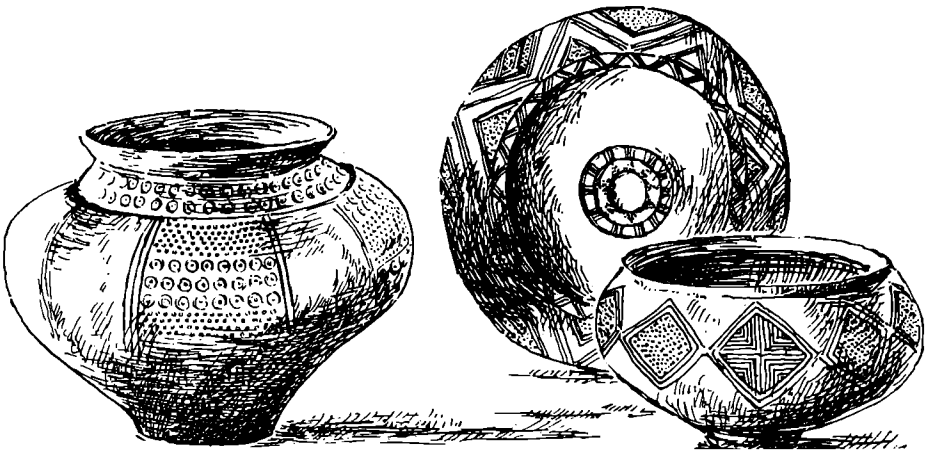
Aus alldem ergibt sich, daß reisende Händler schon in vorgeschichtlicher Zeit zu Mittlern neuer technischer und wirtschaftlicher Erfahrungen zwischen weit auseinanderliegenden Gebieten wurden. Ohne jede forschende Absicht, nur ihr Geschäft betreibend, wurden sie zu Pfadfindern erster bescheidener Erkenntnisse über die Verteilung von Land und Meer, lange bevor ein Sterblicher daran

dachte, das erweiterte geographische Wissen sammelnd und ordnend zu einem ersten Gedankenbild von der Erde zu formen.

Trotz der Berührung durch den Handel führten die Sippen, Stämme und Stammesverbände ein abgeschlossenes Leben, und die oberflächliche Kenntnis fremder Länder blieb im wesentlichen jeweilig auf einen kleinen Kreis von Menschen beschränkt.

Wohl hatten sich die Assyrer und Babylonier der Himmels- und Erdkunde mit viel Eifer verschrieben. Ihre Keilinschriften verraten uns, daß ihnen die Gebiete um Euphrat und Tigris einigermaßen bekannt waren, so daß sie Verzeichnisse geographischer Orte anlegen konnten.

Die Chinesen kannten große Teile Asiens, lange bevor die ersten Europäer dorthin kamen. Mit Bienenfleiß haben chinesische Gelehrte geographische Kenntnisse zusammengetragen und in mehr als 500 Büchern mit Orts- und Geländebeschreibungen niedergelegt. Wenn eine neue Dynastie die Regierungsgeschäfte übernahm, wurde das geographische Wissen geprüft und neu gegliedert, um die Verwaltung des riesigen Landes zu erleichtern. Dieser Brauch läßt sich seit dem Jahre 1368 v. u. Z. (Schang-Dynastie) verfolgen. Durch emsige Arbeit vieler Gelehrten generationen ist die Bibliothek der Reichsgeographie auf 360 starke Bände angewachsen, ein Beweis für den Umfang des geographischen Wissens, das gesammelt wurde.



Schmuckkeramik der Hallstattzeit

Asien mit seinen weiten Wüsten zu durchreisen, war ohne sicheres Orientierungsmittel unmöglich. Die Chinesen machten mit dem Kompaß, von ihnen „Südweiser“ genannt, eine der genialsten Erfindungen.

Ebenso nutzten die alten Ägypter, zusammengedrängt in der engen Niederung des allein lebensspendenden Nils, sehr früh ihre Verbindungen zu den Nachbarländern, um ihre geographischen Kenntnisse zu erweitern. Ihr Blickfeld reichte im Westen bis nach Algier und südwärts, im Innern des dunklen, rätselhaften Kontinents, bis in das Gebiet des Zusammenflusses von Weißem und Blauem Nil.

Noch heute zeugen großartige Bauten in der Libyschen Wüste von ihren Kulturleistungen. Die Wände ägyptischer Bauten und Grabmäler gleichen mit ihren Inschriften und Bildern aufgeschlagenen Lehrbüchern. Nach Jahrtausenden sprechen die toten Steine eine lebendige Sprache über innere und äußere Kämpfe, vom Ringen um den schmalen Streifen fruchtbarer Erde, den die Natur in die Wüste bettete, und nicht zuletzt von abenteuerlichen Entdeckungsreisen über Meere, die vorher kaum der Kiel eines Schiffes gefurcht hatte, zu fernen Küsten, die noch keines Menschen Fuß betrat. Später werden wir davon zu berichten haben.

All dies ändert nichts daran, daß die Kulturen der frühgeschichtlichen Zeit durch unentwickelten Verkehr zwischen den oft sehr weit auseinanderliegenden Stämmen einen zu geringen Kontakt miteinander hatten, um deren Kenntnisse in ihr geographisches Weltbild einfügen zu können.

Eine Ausnahme waren die Phönizier. Sie entdeckten auf ihren Streifzügen über das Meer so manche, im Altertum noch unbekannte Küstenstriche. Durch den Druck anderer Völker wurden sie im 2. Jahrtausend v. u. Z. auf den schmalen Küstenstreifen zwischen Libanon und Meer gedrängt. Hier gab es keine weiten Ebenen, auf denen sie extensiven Ackerbau oder Viehzucht treiben konnten. So entwickelten die Phönizier eine rationelle Landwirtschaft und ein bedeutendes Handwerk, und so wurde auch das Meer ihre zweite Heimat. Als Fischer und Seefahrer vervollkommneten die Phönizier im Verlaufe mehrerer Jahrhunderte ihre Schiffbautechnik derart, daß sie bald das gesamte Mittelmeergebiet unter ihren Einfluß brachten. Ägyptische Abbildungen phönizischer Schiffe zeigen anfangs deutlich die Anlehnung an die bewährte Konstruktion des Nillandes. Doch im Gegensatz zu den Ägyptern waren die Phönizier gezwungen, das Meer zu befahren. So entwickelten sie einen seetüchtigen Schiffstyp mit breit ausladendem Körper und hochgezogenem Schanzkleid, das die Besatzung vor den gefürchteten Brechern schützte. Diese Schiffe waren in erster Linie Segler. Als Baumaterial diente das vorzügliche Zedernholz, das in den großen Waldungen des Libanon geschlagen wurde und das zugleich eines der wichtigsten Ausfuhrsgüter der Phönizier war. Dreißig bis vierzig Meter lang waren die Schiffe und mit einem Rahsegel von etwa 300 Quadratmetern Fläche getakelt. Bei einer Breite von acht bis zehn Metern erreichten die Fahrzeuge eine Wasserverdrängung von 400 Tonnen. Ihre Besatzung bestand aus etwa dreißig handfesten und abenteuerlustigen Gesellen, die Tod und Teufel nicht fürchteten. Für sie war die Welt längst nicht bei den Säulen des Herkules, der Meerenge von Gibraltar, zu Ende. Nachdem sie die mittelmeeischen Küsten wie ihre eigene Behausung kannten, zwischen Ägypten und Spaniens Gestade überall Handel und Wandel und, wenn sich Gelegenheit bot, auch Seeräuberei betrieben hatten, wandten sie sich fernerer Zielen zu. Sicher haben einige von ihnen bereits im 12. Jahrhundert v. u. Z. die Straße von Gibraltar passiert und in den südspanischen Handelsplätzen Zinn von den Boitischen Inseln getauscht. In Gadeb (Cádiz) gründeten sie eine eigene Niederlassung.

Um 800 v. u. Z. haben sie sicher auch Madeira im Atlantik erreicht, ebenso auch die Kanarischen Inseln. Durch ihr rücksichtsloses Draufgängertum und

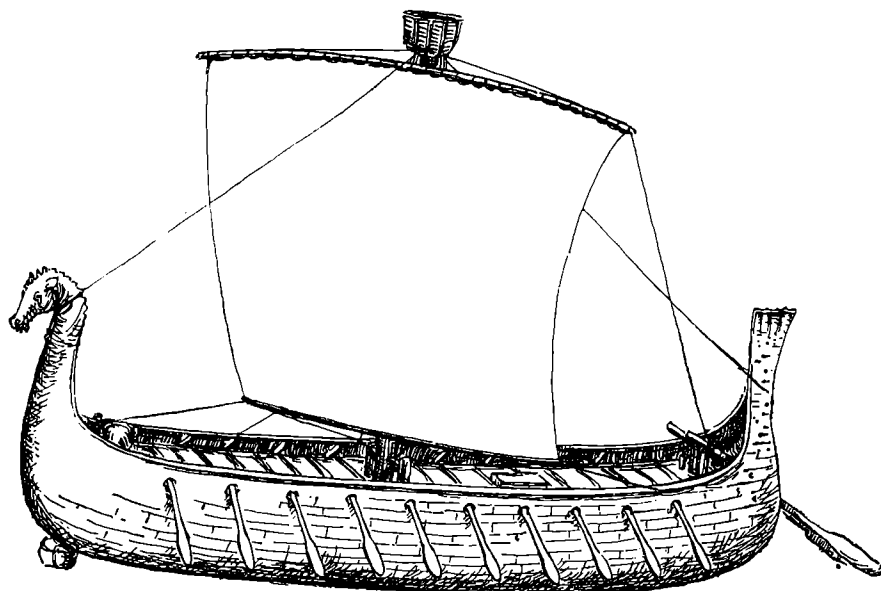
Gewinnstreben hatten sie es zuwege gebracht, daß der gesamte Übersee-handel in ihren Händen lag oder von ihnen und ihren Niederlassungen kontrolliert wurde. Sie hatten Verbindungen zu allen drei Erdteilen, die der Alten Welt bekannt waren. So besaßen sie schon im Altertum geographische Kenntnisse, die erst 2300 Jahre später, im Zeitalter der großen Entdeckungen, wieder erreicht wurden. Das hat seine besonderen Gründe. Die Berichte der phönizischen Seekapitäne über neuentdeckte Landstriche, ihre Bewohner und Handelsmöglichkeiten wurden zum Leidwesen der Nachwelt in den geheimen Archiven der Handelsherren von Sidon und Tyros begraben und sind nie wieder zum Vorschein gekommen. Die Phönizier betrachteten den Handel zur See als ihr alleiniges Monopol, deshalb hüteten sie ihre Geheimnisse wie blanke Goldbarren.

Es lohnt sich, zu überlegen, wie die Geschichte der geographischen Entdeckungen verlaufen wäre, wenn die großen Denker des Altertums, von Homer bis Ptolemäus, auf den umfangreichen Kenntnissen dieses alten Seefahrervolkes hätten aufbauen können. Wie viele Fehlschlüsse wären den Nachfolgenden erspart geblieben, hätten die Phönizier ihre Entdeckungen nicht einzig und allein vom Geschäftsinteresse her betrachtet.

Bisweilen jedoch erschien es den tüchtigen Seefahrern ratsam, sich bei ihren Unternehmungen mit anderen Völkern zu verbinden – und siehe da, immer dann reißt in das engmaschige Gewebe ihrer Geheimhaltungsvorschriften ein Loch, das uns gestattet, ein wenig hinter den Vorhang zu blicken.

Freilich hätte es sich der phönizische König Hiram nicht träumen lassen, daß die mit seinem Nachbarn, dem König von Judäa, getroffene Vereinbarung für eine Fahrt der Nachwelt überliefert würde. In der Bibel steht unter 1. Könige 9:

Kriegsschiff der Phönizier



„Und Salomon machte auch Schiffe zu Ezeon Geber, das bei Eloth liegt am Ufer des Schilfmeers im Lande der Edomiter. Und Hiram sandte seine Knechte im Schiff, die gute Schiffsleute und auf dem Meer erfahren waren, mit den Knechten Salomos. Und sie kamen gen Ophir und holten daselbst 420 Kikkar (Zentner) Gold und brachten es dem König Salomo . . . dazu die Schiffe Hiram, die Gold aus Ophir führten, brachten sehr viel Ebenholz und Edelgestein . . . denn das Meerschiff des Königs, das auf dem Meer mit dem Schiff Hiram fuhr, kam in drei Jahren einmal und brachte Gold, Silber, Elfenbein, Affen und Pfauen.“

420 Zentner Gold für den König der Juden! Die Phönizier werden keinen geringeren Anteil erhalten haben, vorausgesetzt, daß diese Überlieferung auf Wahrheit beruht. König Hiram muß ein kluger Mann gewesen sein. Offenbar witterte er, daß der Vorschlag König Salomos ein gutes Geschäft zu werden versprach. Deshalb setzte er sich über alle gepriesenen und geheiligten Bräuche seines Volkes hinweg und schickte dem Salomo seine Seelute, die mit allen Wassern gewaschen waren.

Woher aber hatte die „Landratte“ Salomo so sichere Kenntnis von einem Goldland, das nur auf dem Wasserweg erreichbar war? Auch das läßt sich unschwer erklären.

Wie die Kunde lautet, heiratete der König der Juden, nachdem er im Jahre 969 v. u. Z. das Zepter von seinem sterbenden Vater, König David, übernommen hatte, eine Tochter des ägyptischen Pharaos Psusennes II. Der Sage nach baute Salomo der Schönen in seiner Heimat ein so prächtiges Haus aus wertvollem Gestein und Zedernholz, geliefert von seinem Bundesgenossen Hiram, daß es selbst der verwöhnten Pharaonentochter ausnehmend gefiel. Hat sie aus Dankbarkeit dem König in einer Flüsterstunde die Quelle anvertraut, aus der den Pharaonen seit Jahrtausenden das Gold zufließt, ihren märchenhaften Reichtum begründend? Wir wissen es nicht. Und der Autor jener Bibelstelle, die von der Fahrt nach Ophir berichtet, dürfte kaum Ohrenzeuge jenes zärtlichen Tête-à-tête zwischen dem König und seiner Gemahlin, die leichtfertig uralte Geheimnisse preisgab, gewesen sein, sonst hätte er verraten, wo das Goldland Ophir zu finden ist, denn das interessiert uns an dieser Geschichte am meisten.

So wurde das Ophir-Problem ein Streitobjekt der gelehrten Welt. Dutzende tiefeschürfender Untersuchungen ergaben ebensoviele verschiedene Ergebnisse, Ophir liege in Indien, sagte der eine, in der Südsee ein zweiter, in Peru, in San Domingo wieder andere, noch phantasievollere; doch alle diese Theorien überschätzten den geographischen Horizont der Menschen tausend Jahre vor unserer Zeitrechnung wohl erheblich, so erstaunlich er für die damalige Zeit auch war.

Viel mehr Wahrscheinlichkeit ist einer Deutung beizumessen, die Salomos Goldland in das südliche Ostafrika verlegt. Hiernach sollten die phönizischen Schiffe nach einer Fahrt über den Äquator hinweg bei etwa 20° s. Br. in der Umgebung des heutigen Sofala Anker ausgeworfen haben. Gestützt wurde diese Angabe durch die ebenso rätselhaften wie umfangreichen Ruinenfunde, die im Jahre 1871 durch den deutschen Forscher Carl Mauch im Hinterlande von Sofala gemacht wurden und deren Mittelpunkt Simbabwe war, unweit des

Golddistrikts, aus dem die Männer Hiram und Salomos ihren Goldschatz bezogen haben könnten.

Leider haben die Ruinen von Simbabwe keine unmittelbaren Anhaltspunkte für diese Annahme gegeben. Das Geheimnis von Simbabwe blieb bis heute ungelöst. Dies zu unterstreichen, wollen wir hier die Eindrücke von zwei tschechoslowakischen Afrikareisenden folgen lassen, die über ihren Besuch von Simbabwe schrieben:

„Auf Grund von Forschungen wurde Simbabwe von den gleichen Ägyptern gebaut, die auch dem Niltal Leben gaben. Simbabwe erbauten die Phönizier, Perser, Sumerer, die auch die Anregung zur Erbauung Babylonien gaben. Simbabwe erbauten die Araber und dann wieder rätselhafte Völker, die auf ungeklärte Weise aus dem Innern Afrikas hervorbrachen, um Simbabwe zu erbauen, und wieder geheimnisvoll verschwanden, vielleicht nur deswegen, um es den Archäologen als Steinbaukasten zum Spielen zu hinterlassen.

Schweigend durchschritten wir die Ruinen dieser unbekannten Kultur und hatten dabei ein ganz neues, erleichterndes Gefühl von Freiheit. Denn die, die Simbabwe erbauten, hat es wenig gekümmert, ob darin in fernen Jahrhunderten Touristen mit englischen oder französischen Baedekern herumgehen werden. Das war ihnen gleich; sie wußten auch nichts von Mörtel und legten beim Bau ihres Werkes keinen Wert auf Unsterblichkeit wie die ägyptischen Pharaonen. Sie stellten ganz einfach zweckmäßige Bauten her.“

Wo mag das vielgesuchte Ophirland wirklich zu finden sein? Neuere Forschungen neigen dazu, die Gegend um Simbabwe tatsächlich als das gepriesene Land Ophir anzusehen. Damit wäre die Bemerkung, daß eine Fahrt drei Jahre in Anspruch nahm, hinlänglich erklärt.

Das Pharaonenreich hatte zum Zeitpunkt der in der Bibel erwähnten Ophirfahrt einen Tiefstand im ständigen Auf und Ab seiner langen Geschichte erreicht. Es fiel deshalb als Abnehmer des ostafrikanischen Goldes aus. Froh, so plötzlich einen Interessenten für ihren Goldüberschuß gefunden zu haben, mögen die Händler in Ophir Zedernholz, Öl und was die phönizischen Seeleute sonst anzubieten hatten, dafür in Zahlung genommen haben.

Schwer beladen mit Gold, Silber und Elfenbein, bevölkert von Affen, Pfauen und anderem Getier des tropischen Afrikas, kehrten die Schiffe nach einer Reise von mehreren tausend Kilometern in den Hafen von Ezcon Geber, dem heutigen Akaba, im Nordostzipfel des Roten Meeres zurück.

Wie König Hiram den reichen Goldsegen verwendete, blieb wiederum sein Geheimnis. Die Geschichtsschreiber Salomos dagegen waren als gute Diener des Herrn weitaus freimütiger. Sie berichteten uns, daß im gleichen Jahr der Rückkehr der Ophirschiffe die arabische Königin von Saba dem Salomo einen Staatsbesuch machte. Sie brachte dem König nicht nur ihre vielgerühmte Schönheit, sondern, wenn man den Angaben Glauben schenken darf, auch 120 Zentner reinen Goldes mit, so daß das Staatssäckel in diesem gesegneten Jahr um 540 Zentner Goldes bereichert wurde. Diesen Reichtum verwendete Salomo auf seine eigene Art. Er ließ 200 Schilde machen, jedes zu 600 Stück Gold, und einen Thronessel aus Elfenbein, sechs Stufen hoch, mit purem Gold überziehen.

Der Pharaonentochter bald überdrüssig, ließ er seinen Harem mit 700 der schönsten Frauen aus aller Herren Länder zu einer kleinen Stadt anwachsen. Er starb schließlich im Hader mit seinem Volk, wohl wissend, daß sein Reich wie sein Reichtum zerfallen werde.

Hundert Jahre später, als der Goldsegen längst zerronnen war, versuchten die Israeliten erneut, ihre Staatskasse durch eine Reise in das Wunderland Ophir aufzufüllen.

„Und Josaphat hatte Schiffe machen lassen aufs Meer, die nach Ophir gehen sollten, Gold zu holen. Aber sie gingen nicht, denn sie wurden zerbrochen zu Ezeon Geber.“ (1. Könige 22).

So endete dieser Versuch der Israeliten, auf eigene Faust, ohne Hilfe der Phönizier, das gelobte Ophir zu erreichen, kaum daß die Schiffe den Hafen verlassen hatten, mit einer Katastrophe. Die Phönizier haben in der Folgezeit ihre Fahrten durch das Rote Meer bis Südarabien mit Erfolg fortgesetzt.

IN ALTEN GESCHICHTSQUELLEN findet man Hinweise, daß nilaufwärts fahrende Schiffe auf dem Wasserwege das Rote Meer erreichten. Da es in diesem Gebiet jedoch niemals einen Fluß gegeben hat, der bis zum Roten Meer führte, hielt man diese Nachrichten für einen aufgelegten Schwindel. Heute, wo der Boden des alten Pharaonenlandes überall, wo er etwa Wissensweites herzugeben versprach, regelrecht gesiebt wurde, viele Pharaonengräber ihrer Geheimnisse entkleidet, Tempelinschriften, Tonscherben und Papyri entziffert wurden, wissen wir, daß die alten Quellen auf Wahrheit beruhen. Der Suezkanal hatte antike Vorbilder.

Der Pharao Ramses II. ließ während seiner Regierungszeit (1290–1224 v. u. Z.) mit einem Aufwand, der dem Bau der Pyramiden gleichgekommen sein dürfte, vom östlichen Hauptarm des Nils einen Kanal zum Roten Meer bauen. Das Werk nahm seinen Anfang bei Bubastia, dem heutigen Sagazig im oberen Nildelta und führte über eine Strecke von etwa 70 Kilometern zum Timsahsee. Der Durchstich der wenige Kilometer breiten Landbrücke zwischen Timsahsee und Bittersee und weiter zum Golf von Suez dürfte nach dieser großartigen Leistung kaum Schwierigkeiten bereitet haben.

Man kann sich leicht vorstellen, in welchem Maße die Kontrolle über diese wichtige Verkehrsader die Macht des Ramses gesteigert hat. Außerdem werden die mittelmeeischen Reeder nicht gezögert haben, für die gewinnversprechende Aussicht, mit den Häfen an der ostafrikanischen und arabischen Küste den Überseehandel aufnehmen zu können, ihren Obolus zu entrichten.

Unter den Nachfolgern Ramses II. verfiel die Macht des ägyptischen Reiches. Die Königsgrabstätten bei Theben fielen in großen Volksaufständen Plünderungen anheim, und fremde Eroberer überzogen das Nilland mit Krieg und Verwüstung. Ungehindert konnten die Sandstürme ihre Zerstörungsarbeit an dem Bauwerk vollbringen, bis der Kanal auf weite Strecken unpassierbar wurde.

Um die Mitte des 7. Jahrhunderts v. u. Z. gelang es den Ägyptern unter Psa-

metich I., das assyrische Joch abzuschütteln und das Nilland wieder selbständig zu machen. Im Jahre 609 v. u. Z. übernahm mit Psameticus Sohn Necho ein sehr energischer, tatkräftiger Mann die Regierungsgeschäfte. Bemüht, sein Land wieder zu Macht und Ansehen zu bringen und für den ramponierten Pharaonenmythos neuen Ruhm zu erwerben, sann er auf große Taten. Was konnte eine größere Tat sein, mehr Ehre, Macht und Reichtum einbringen, als den Ramseskanal wiederherzustellen? So ließ er, ohne Rücksicht auf Verluste, das Werk beginnen. 120 000 Menschen, Fellachen und kriegsgefangene Arbeitssklaven aus aller Welt, gingen im Kampf gegen Wüstensand und sengende Hitze zugrunde. Doch was bedeutete das für einen Pharaos, dessen Vorfahren die Pyramiden erbauen ließen!

Es sollte ein dauerhaftes Werk sein. Die Ufer des Kanals wurden mit Quadern gefaßt. Herodot berichtete etwa 150 Jahre später begeistert:

„Dieser Kanal ist so lang, daß die Durchfahrt vier Tage erfordert, und so breit ist er, daß er zwei Triremen (Schiffe mit drei Ruderreihen, auch Trieren genannt, E. R.) nebeneinander aufzunehmen vermag. Das Wasser wird vom Nil hergeleitet.“

Doch vollendet wurde der Kanal nicht, sehr zum Leidwesen Nechos. Seine Priester orakelten nämlich: „Laß ab, o Herr, von diesem Plan. Wenn Du ihn durchführst, so wirst Du nicht Ägypten, sondern habgierigen Barbaren dienen.“ Sie dachten dabei sicher an die Phönizier, deren Einfluß auch in Nechos Zeit bedeutend war und die zweifellos die größten Nutznießer des Kanals gewesen wären. Dagegen kannten sie kaum die unbegründeten Bedenken, daß ein Durchstich zum Roten Meer das ganze Niltal überfluten könnte, eine Auffassung, die fast 2500 Jahre später Napoleon, der 1799 während des Ägyptenfeldzuges auf die Überreste des Kanals stieß, davon abhielt, den Bau des Suezkanals schon 60 Jahre früher in Angriff zu nehmen als Lesseps. Jedenfalls fügte sich Necho dem Spruch seiner Priester, nicht ohne sofort ein neues Unternehmen ins Auge zu fassen, welches das Kanalprojekt an Kühnheit und Einmaligkeit noch weit in den Schatten stellen sollte.

Necho und seine Ratgeber müssen eine gute geographische Vorstellung gehabt haben, auf alle Fälle eine bessere als die Geographen der späten Antike. Wie hätte er sonst den Plan fassen können, den afrikanischen Kontinent umschiffen zu lassen? Freilich gehörten gute Seeleute dazu und sturmerprobte Schiffe, um eine solch unerhörte Expedition zu einem guten Ende zu führen. In Ägypten gab es weder die einen noch die anderen. Wenn der Plan überhaupt Erfolg haben und damit Ruhm und Ehre einbringen sollte – so dachte Necho –, dann nur mit Hilfe der Phönizier. Sie fürchteten weder das Meer noch unbekannte Küsten. Ihre Schiffe trotzten starken Stürmen. Ja, das waren die richtigen Männer, seinen Nachruf zu vergolden!

Wieder war es der griechische Geschichtsschreiber Herodot, der alle erreichbaren Nachrichten über diese erste Umschiffung Afrikas sammelte, um der Nachwelt diesen Bericht zu hinterlassen:

„Libyens (Afrikas) Gestalt zeigt schon, daß es, abgesehen von dem an Asien grenzenden Teil, auf allen Seiten vom Meer umströmt wird. Den Beweis dafür

bat als erster, soviel ich weiß, der Pharao Necho von Ägypten erbracht. Als er nämlich die Grabungen an dem Kanal einstellte, der den Nil mit dem Roten Meer verbinden sollte, rüstete er eine Expedition aus und befahl ihr, um Libyen herum durch die Säulen des Herkules zurück bis in das Mittelmeer zu fahren und so wieder nach Ägypten zu gelangen. Die Phönizier brachen also auf und segelten aus dem Indischen Ozean in das südliche Meer. Als es Herbst wurde, gingen sie an Land, bestellten die Felder und warteten die Ernte ab, wo auch immer sie sich gerade in Libyen befanden.“

Herodots historischer Bericht ist in mehrfacher Hinsicht außerordentlich aufschlußreich. Einmal zeigt er uns, daß er fest überzeugt war, daß Afrika, mit Ausnahme des schmalen, an Asien grenzenden Teils, vom Weltmeer umflossen ist. Zum anderen müssen wir die kluge Voraussicht bewundern, mit der die Phönizier diese Fahrt vorbereiteten.

Lassen wir unserer Phantasie ein wenig die Zügel schießen. Wenn das Ophir-Rätsel richtig gedeutet ist, war den Seebären von Sidon und Tyros die Küste Ostafrikas mindestens bis zum 20° s. Br. bekannt, während ihre Kenntnis der westafrikanischen Gestade die Kanaren einschloß. Sie wußten also, daß die Umschiffung Afrikas viel länger als ein Jahr dauern würde. Dafür brauchte man jedoch so große Mengen von Lebensmitteln, daß das Fassungsvermögen der Schiffe nicht ausgereicht hätte. Die Proviantvorräte mußten unterwegs mehrere Male aufgefüllt werden. Wie aber, wenn sich dazu keine Gelegenheit bot, wenn sich die Küsten unwirtlich zeigten oder ihre Bewohner eine feindselige Haltung einnahmen? Zufälligkeiten durften den Ausgang der Expedition nicht in Frage stellen. So nahm man außer dem üblichen Proviant eine Last besten ägyptischen Saatgetreides mit, und da die phönizischen Seeleute sicherlich ebenso wenig von der Landwirtschaft verstanden wie die Fahrensleute unserer Tage, ließen sie sich von Necho einige Fellachen mitgeben, die sich darauf verstanden, aus Erde, Wasser und Samenkörnern neues Brot zu machen.

So gerüstet, mögen die Schiffe im Jahre 596 v. u. Z. vom Roten Meer in den Indischen Ozean hinausgesegelt sein, den Kurs nach Süden gerichtet. Nachdem die kleine Flotte den dritten Teil der langen Reise zurückgelegt und etwa die Höhe von Madagaskar erreicht hatte, zwangen die geleerten Kornbunker die Seefahrer, eine schützende Bucht anzulaufen. Nun übernahmen die Fellachen das Kommando. Jede auf den Schiffen entbehrliche Hand mußte zupacken, um das Saatgut schnell in die regenfeuchte Erde zu bringen. Danach galt es, die Schiffe für die Weiterreise zu überholen, so daß während der unfreiwilligen Pause die Schiffsbesatzungen angestrengt arbeiten mußten. Das fruchtbare Klima Südafrikas brachte die junge Saat zur Reife. Doch lassen wir Herodot weiter erzählen:

„Wenn das Korn abgeerntet war, fuhren sie weiter, bis sie nach zwei Jahren durch die Säulen des Herkules gelangten und so im dritten Jahr wieder nach Ägypten zurückkehrten. Sie erzählten, was ich allerdings nicht glauben kann, vielleicht glaubt es aber ein anderer, daß sie bei der Umschiffung Libyens die Sonne zu ihrer Rechten gehabt hätten.“

Nach ihrer Rückkehr, die, wenn man die entsprechenden Schlüsse aus Hero-

dots Angaben zieht, etwa in das Jahr 594 v. u. Z. fällt, wurden die Seefahrer in Memphis, der Hauptstadt des Königs, als Helden gefeiert. Sie hatten eine für die damalige Zeit schier unmögliche Aufgabe mit Umsicht, Mut und Tatkraft zu einem guten Ende geführt und das Wissen von der Gestalt unseres Planeten erweitert. Dem Pharaos, der schon gestorben war, als die Schiffe zurückkehrten, blieb der Nachruhm versagt. Die erste Umschiffung Afrikas ist seit dem Altertum häufiger bezweifelt als geglaubt worden. Merkwürdigerweise gab gerade jene Stelle in Herodots Erzählung den Anlaß dazu, die heute als der sicherste Beweis für ihre Richtigkeit gilt, die Bemerkung nämlich, daß die Reisenden bei der Umfahrung Afrikas die Sonne zur Rechten gehabt hätten. Wie man aus dem Bericht spürt, hatte selbst Herodot, der dem Ereignis zeitlich verhältnismäßig nahestand, Hemmungen, einen solchen, scheinbar offensichtlichen Unsinn niederzuschreiben. Als gewissenhafter Chronist wollte er freilich eine merkwürdige Begebenheit nicht einfach unterschlagen, doch er schrieb, wie jeder Schriftsteller, in erster Linie für seine Zeitgenossen. Und deshalb schien es ihm ratsam, wollte er sich nicht ihrem Gelächter preisgeben, diese Sache zu bezweifeln. Als vorsichtiger Mann fügte er jenes „vielleicht glaubt es ein anderer?“ hinzu. Denn wer konnte voraussehen, was die Erde dem Menschengeschlecht noch alles an Überraschungen zu bieten hatte?

Was der antiken Geographie einfach unfaßbar erscheinen mußte, zumal ihr größter Vertreter Ptolemäus in dem folgeschweren Irrtum befangen war, daß die Ostküste Afrikas nach Osten abbiege und den Indischen Ozean zum Binnenmeer mache, ist uns selbstverständlich. Wir müssen gerade in der Bemerkung Herodots einen sicheren Beweis dafür sehen, daß die Nechoexpedition ihr weit gestecktes Ziel erreichte. Sie mußte auf Südkurs über den Äquator hinaus mindestens zur Sambesimündung gelangen, um die Feststellung zu machen, daß hier die Sonne zur rechten Hand, also von Norden her, scheint. Einmal hier angelangt, gab es kein Zurück mehr. Den Seeleuten, die nicht mit den Verhältnissen im Kanal von Moçambique vertraut waren, wäre es unmöglich gewesen, die dort herrschende starke Gegenströmung zu bezwingen und zurückzukehren.

Das Für und Wider aber, das sich um die einmalige Entdeckungsreise der Phönizier rankt, deutet auch darauf hin, daß die Verhältnisse noch nicht herangereift waren, die dieser Fahrt eine nachhaltige Wirkung ermöglicht und die bedingt hätten, daß weitere derartige Unternehmungen gefolgt wären. Die entsprechende materielle Triebkraft, die wirtschaftlichen Voraussetzungen waren nicht gegeben, um das gewonnene Land in den Lebens- und Kulturkreis der antiken Welt einzubeziehen. Die Menschen lebten und dachten in einem begrenzten Umkreis und konnten mit solchen ungeheuren Tatsachen nicht fertig werden. So entschwanden die neuentdeckten Gestade dem menschlichen Gesichtskreis und wurden erst 2000 Jahre später im ersten Morgennebel einer neuen Zeit ihrer Vergessenheit entrissen. In jener Zeit des langsamen Verfalls ihres Mutterlandes blieb die Umseglung Afrikas die letzte entdeckende Tat phönizischer Seeleute. Die ägyptischen Feldzüge unter Apries und die babylonischen Eroberungen unter Nebukadnezar hatten Sidon und Tyros nicht verschont.

Wenn Nebukadnezar nach langjähriger Belagerung über Tyros auch kein vollständiger Sieg gelang, da er deren wichtigsten Lebensnerv, den Seeverkehr, nicht zu durchschneiden vermochte, so war doch das Schicksal der phönizischen Metropole besiegelt.

DIE GESCHÄFTSTÜCHTIGKEIT DER PHÖNIZIER, ihr Drang, neue Handelsverbindungen zu erschließen und unbekannte Meere zu erforschen, lebten in ihren Kolonien weiter. Das 812 v. u. Z. von ihnen gegründete Karthago schickte sich an, die Rolle Tyros' nunmehr im westlichen Mittelmeer zu übernehmen. Gestützt auf andere Städte phönizischen Ursprungs, wie Gades (Cádiz) und Malaca (Málaga) fielen die Karthager um 530 v. u. Z. in Südspanien ein und verhängten über die Straße von Gibraltar eine Durchgangssperre, die bis zur Eroberung Südspaniens durch die Römer im Jahre 206 v. u. Z. allen anderen Mittelmeervölkern den Zugang zum Atlantik verwehrte. Die karthagischen Handelsherren sicherten sich mit diesem Schachzug das Monopol auf einige sehr wichtige Rohstoffe.

Vor diesem Zeitpunkt hatte Tartessos, unweit der Straße von Gibraltar, in der Nähe des heutigen Cádiz gelegen, noch die Vormachtstellung im Zinnhandel. Zinn wurde hauptsächlich auf der britischen Halbinsel Cornwall gewonnen. Nach dem Eroberungszug der Punier (Karthager) fand das hochberühmte, reiche Tartessos nirgends mehr Erwähnung. Obwohl keine Überlieferungen dafür vorliegen, ist anzunehmen, daß die Punier diese blühende Stadt aus Konkurrenzgründen vernichteten, um den für die Bronzeherstellung so wichtigen Zinnhandel völlig in ihre Hände zu bekommen.

Karte der um 1000 v. u. Z. bekannten Welt



Die zerstörten Handelsfäden neu zu knüpfen, schickten die Karthager nach dieser unrühmlichen Tat ungesäumt ihren Admiral Himilko nach Britannien. Sein von Avienus, dem etwa 900 Jahre später lebenden römischen Geographen und Dichter, überlieferter Bericht ist dürftig in bezug auf geographische Einzelheiten, phantasiereich dagegen in der Darstellung der tausendfältigen Schwierigkeiten, die mit einer Fahrt über den Ostatlantik verbunden gewesen sein sollen:

„Es war bei den Tartessiern Sitte, ins Gebiet der Oestrymner zu segeln. Auch die karthagischen Kolonisten und das Volk, das sich zwischen den Säulen des Herkules betätigte, suchten diese Gewässer auf. Der Punier Himilko versicherte, er habe sie kaum in vier Monaten überwinden können, wie er selbst bei einer Seefahrt in Wahrheit erprobt zu haben berichtet. Keine Winde treiben weit und breit das Schiff vorwärts; das unbewegliche Gewässer des trägen Meeres erschreckt. Auch dies fügt er hinzu: Sehr viel Seetang findet sich zwischen Schlünden und hält mit der Stärke von Strauchwerk das Schiff fest. Ebenso berichtet er, daß der Meeresspiegel sich nicht in die Tiefe senke und daß der Meeresboden nur von wenig Wasser kaum bedeckt sei. Meerestiere bewegten sich immerzu hierhin und dorthin, und Ungeheuer schwämmen zwischen den nur langsam sich bewegenden und matt sich zur Seite neigenden Fahrzeugen umher.“ (Avienus, *ora maritima* 113–129.)

Der geschäftsreisende Admiral hat hier ohne Zweifel ein faustdickes Seemannsgarn gesponnen, doch sicher nicht aus der Lust zu fabulieren, die vielen Seemännern eigen ist, sondern wir haben es hier mit einem uralten Geschäftstrick der Phönizier zu tun, die Schauer Geschichten verbreiteten, um eventuellen Konkurrenten den Mut zu nehmen, sich auf eigene Rechnung in den Überseehandel einzuschalten. Tatsächlich haben die Punier mit solchen und ähnlichen Geschichten kräftig auf die Legendenbildung eingewirkt: Es galt in der Antike als feststehende Tatsache, daß die westlichen Meere unbefahrbar seien.

Dessenungeachtet ist die erste, einwandfrei bezeugte Reise in hohe nördliche Breiten für die Ausweitung des geographischen Wissens der Antike von Bedeutung.

Himilko aber und seine Begleiter dachten nur an ihre Geschäfte. Sie scheinen nach Südengland und Irland gelangt zu sein. Nach den Vereinbarungen, die sie mit den dortigen Minenbesitzern getroffen hatten, nahmen lange Zeit die karthagischen Schiffe Kurs auf die Zinninsel, bis die Römer im Jahre 146 v. u. Z. die punische Macht durch die völlige Zerstörung Karthagos endgültig brachen.

Für die Blockade der Meerenge von Gibraltar gab es außer der Absicht, den Seeweg des Zinnhandels allein zu beherrschen, noch einen anderen gewichtigen Grund. Die Phönizier waren, wie wir erfahren haben, nicht nur ausgezeichnete Seeleute, sie erreichten auch vortreffliche Leistungen im Handwerk. Weithin berühmt waren ihre Purpurfarben, die zunächst vornehmlich in Tyros aus dem Saft einer Schnecke, die nur im Mittelmeer vorkommt, hergestellt wurden. Tausende Sklaven bargen die Schnecken aus dem Meer.

Dieses Verfahren verdient noch heute unsere Beachtung. Für einen Produktionsgang waren Hunderttausende Schnecken notwendig, denn etwa 12 000 Exemplare ergaben nur 1,5 Gramm Farbstoff, der durch Verdampfen heraus-

destilliert wurde. Lichteinwirkung verschiedener Dauer ergab unter anderem die gewünschten Farbtöne vom hellsten Gelb bis zum dunkelsten Schwarzpurpur.

Die mit dieser Farbe behandelten Stoffe bestimmten die Moderichtung der antiken Welt. Obwohl oder gerade weil sie wegen des langwierigen Herstellungsverfahrens des Farbstoffes so sündhaft teuer waren, wollte keine der Frauen aus den besitzenden Kreisen darauf verzichten, sich in tyrischen Purpurstoff zu kleiden. Noch im Jahre 300 u. Z. kostete ein Pfund des begehrten Materials die märchenhafte Summe von 1000 Mark, und es soll schon damals nicht selten vorgekommen sein, daß weibliche Putzsucht die Finanzen wohlhabender Familien bis zum Ruin strapaziert hat.

Die Rolle des Fracks im modernen diplomatischen Leben spielte damals das purpurne Staatsgewand. Noch heute erinnern die karmoisinroten Hosenstreifen der Generalstäbler daran. Kein Wunder, wenn die Phönizier im Zeichen dieser Hochkonjunktur darauf sann, neue Rohstoffquellen ausfindig zu machen, die es zu ihrem eigenen Nutzen gestatteten, Purpurfarbe auf einfachere Art in größeren Mengen herzustellen.

Fortan werden die phönizischen Kapitäne die strikte Weisung erhalten haben, alle erreichbaren Arten der Flora und Fauna ferner Küsten heimzubringen. Vielleicht haben sich auch die Farbspezialisten, ausgerüstet mit „Köcher“ und „Botanisiertrommel“, unter dem Gespött der Seebären selbst auf die Reise begeben, in der Hoffnung, einen ergiebigeren Farbstoff zu entdecken.

An einem grauen, stürmischen Tag, vielleicht in der ersten Hälfte des letzten Jahrtausends v. u. Z., wurde ein phönizisches Schiff, das weit außerhalb der Säulen des Herkules an der Küste Afrikas entlangsegelte, von einem gewaltigen Nordost gepackt. Keine Segelkunst vermochte es unter der schützenden Küste zu halten. Die Reise schien ein schlimmes Ende zu nehmen. Da zeigte sich nach langer Irrfahrt Land am Horizont. Durch einen Zufall waren die Kanaren entdeckt worden. Nach den glücklich überstandenen Mühen und Irrsagen winkte den Seefahrern ein neues Glück; sie fanden hier die langgesuchte Färberflechte, aus der man den Lackmus gewann. Bei näherer Untersuchung ließ sich auch das rötlich fließende Harz des hier heimischen Drachenbaumes vorzüglich für Färbzwecke verwenden.

Im Handumdrehen mag der zuvor noch verlachte Mann mit der Botanisiertrommel zum Nationalhelden geworden sein. Sein Bild wurde in die Tempelwände geschlagen; durch die Nutzung der neuen Farbstoffe wurde er zum reichsten Mann in den Mauern von Tyros. Doch die phönizischen Geldsäcke konnten ihrer Profitquelle nicht recht froh werden. Die Angst, ihr sorgsam gehütetes Geheimnis fern im Atlantik könnte entdeckt werden, ließ sie keine Nacht ruhig schlafen. Diese Angst wich erst, als ihre karthagischen Vettern, die mittlerweile groß und mächtig geworden waren, endgültig bestimmen konnten, daß die Säulen des Herkules – für alle anderen! – das Ende der Welt seien. Aristoteles weiß von strengeren Maßnahmen zu berichten:

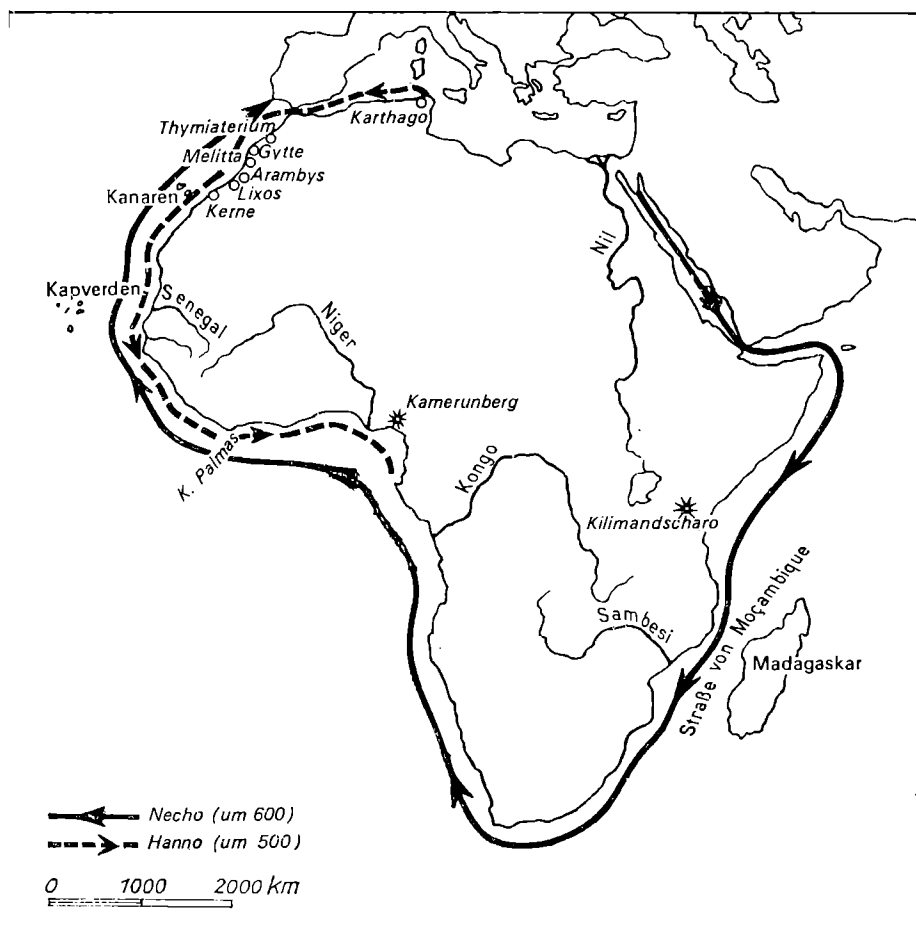
„Als auf ihr (den Kanaren) die Kartbager oftmals verkehrten und eine Anzahl sich daselbst wegen der Fruchtbarkeit des Bodens heimisch machten, verboten die Suffeten von Karthago bei Todesstrafe, nach jener Insel zu fahren, damit

die Kunde sich nicht verbreite und nicht eine Menge eine Verschwörung gegen sie selbst anzettelte, die Insel in ihre Gewalt brächte und dem Glück der Karthager entzöge.“

Um vielleicht auch diese wohlgehüteten Vorrechte von Staats wegen zu sichern und zu festigen, rüstete der karthagische Suffet Hanno etwa gleichzeitig mit Himilko, doch in größerem Maßstab, eine Flotte von sechzig Fünfzigruderern aus, jeder vom Kiel bis zum Mastkorb vollgestopft mit Hunderten von Menschen, die in den bestehenden und neu zu gründenden Kolonien an der Küste Afrikas ihr Glück versuchen sollten.

Um das Jahr 525 v. u. Z. stach die Flotte in See. Was sich weiter ereignete, wissen wir in großen Zügen aus dem militärisch-trockenen Bericht des Hanno, der als Inschrift im Kronostempel zu Karthago geheim aufbewahrt wurde und erst nach der Eroberung der punischen Metropole durch die Römer an die Öffentlichkeit kam.

Nechos und Hannos Afrikafahrten



Die Expedition gründete sechs neue Siedlungen an der Westküste Afrikas, deren südlichste, Arambys am Kap Juby, den Purpurinseln (Kanaren) direkt gegenüberlag. Sicherlich ist Hanno auch einmal an diesen Inseln vor Anker gegangen. Um neue Handelsbeziehungen zu knüpfen, segelte er mit seiner nun kleiner gewordenen Flotte in Gebiete, die außer den Teilnehmern der Nechoexpedition keinem Bewohner des Mittelmeerraumes zuvor bekannt gewesen sind. Am Wadi Draa traf man auf lixitische Nomaden, die die Punier gastlich aufnahmen. Bei seiner Weiterreise nahm Hanno einige von ihnen als Dolmetscher mit. Nach mehreren Tagen gelangte die Expedition an einen großen Fluß (Senegal), in dessen Wasser sich Scharen von Krokodilen und Flußpferden tumelten. Von den Bewohnern der Senegalmündung wurden die Karthager sehr ungnädig empfangen; von den „Waldmenschen, die mit Tierfellen bekleidet waren“, wurden sie mit Steinen beworfen und an der Landung gehindert.

Auch die Bewohner des Gebietes, das die Expeditionsteilnehmer in den nächsten zwölf Tagen beobachten konnten – Hanno nennt sie Aethiopen – müssen geahnt haben, was sie erwartet hätte, wenn sie entdeckt worden wären.

Sie ließen es jedenfalls nicht dazu kommen und rannten, was die Beine nur hergaben. Dadurch wurde Hanno wohl zu der Äußerung veranlaßt, sie könnten es im Laufen mit Pferden aufnehmen.

Am letzten der zwölf Tage sichteten die Afrikareisenden hohe, waldbedeckte Berge. Sie gingen an Land und entnahmen einige Holzproben von unbekannten Bäumen, die sie sehr wohlriechend fanden. Ohne Zweifel handelt es sich hier um die Berge von Sierra Leone. Hanno und seine Männer waren nur noch wenige Breitengrade vom Äquator entfernt. Die entlang der Küste segelnden Schiffe müssen die Eingeborenen aufs äußerste beunruhigt haben. Überall leuchteten nachts Signalf Feuer, deren Sinn die Reisenden nicht zu deuten wußten.

Nach weiteren zwei Tagen waren die Berge umfahren, und nun öffnete sich den erstaunten Augen der Punier ein ungeheurer Meerbusen. Sicher glaubten sie, die südlichste Ausdehnung des Kontinents erreicht zu haben. Eilends wurden noch einmal alle Schläuche mit frischem Wasser gefüllt, um für das Kommando gerüstet zu sein. So fuhren sie, den Bug des Schiffes gen Osten gerichtet, bis die Flotte eine große Bucht erreichte, die nach Aussage der Dolmetscher Westhorn hieß. Übrigens ist das ein bemerkenswerter Umstand, der darauf schließen läßt, daß diese Gegend den weiter nördlich wohnenden Lixiten nicht unbekannt war.

Der langen, anstrengenden Fahrt unter der tropischen Sonne müde, beschloß Hanno, sich und seinen Leuten eine Rast zu gönnen, zumal sich die Küste immer weiter nach Osten dehnte und nicht, wie man erwartete, nach Norden abbog. Eine dichtbewaldete Insel, die unbewohnt schien, hielt der Admiral für geeignet. Doch nachts entfaltete sich im dichten Urwald ein unheimliches Leben. Schreie erfüllten die Dunkelheit, Feuer flammten auf, und dumpfe Trommeltöne vermehrten das Unbehagen der wackeren Karthager. Manch einer von ihnen wird hier den Tag verflucht haben, an dem er auf dieses gefährliche Abenteuer eingegangen war. Von Schrecken gepackt, flüchteten alle auf die Schiffe, doch Hanno blieb eisenhart. Er wollte mit einer klaren Vorstellung von Afrika

nach Karthago zurückkehren, und so befahl er weiterzusegeln. Zu den folgenden ungewöhnlichen Ereignissen wollen wir dem karthagischen Suffeten selbst das Wort geben:

„Schnell weiterfahrend, kamen wir an einer feurigen, von Wohlgerüchen erfüllten Gegend vorbei, aus der sich flammende Bäche ins Meer ergossen. Das Land war vor Hitze nicht zu betreten.

Vier Tage waren wir nun unterwegs und sahen das Land alle Nächte voller Flammen. In ihrer Mitte befand sich ein sehr hohes Feuer, das, über die Glut ringsum weit emporragend, bis zu den Sternen zu reichen schien. Am Tage zeigte sich, daß dies ein hoher Berg war. Wir nannten ihn den Götterwagen.

Als wir von hier drei Tage lang an Feuerbächen entlangesegelt waren, kamen wir an einen Südborn genannten Meerbusen. In der Tiefe dieser Bucht lag eine Insel. Auf ihr befand sich ein See und auf ihm wiederum eine Insel, die von zahlreichen Wilden bevölkert war. Die meisten von ihnen waren Weiber mit rauben, haarigen Leibern. Unsere Dolmetscher nannten sie Gorillas. Wir verfolgten sie. Die Männer konnten wir nicht fangen, sie retteten sich durch die Flucht. Sie konnten über Felsen wegspringen und wehrten uns mit Steinen ab.

Drei von ihren Weibern, die durchaus nicht folgen wollten, setzten sich gegen unsere Leute, als wir sie gefangennehmen wollten, mit Kratzen und Beißen zur Wehr, so daß wir sie töten mußten. Wir zogen ihnen die Haut ab und brachten die Felle mit nach Karthago. Da wir keine Lebensmittel hatten, setzten wir unsere Fahrt nicht weiter fort.“

Der letzte Teil des Hannoberichtes hat bis ins vorige Jahrhundert als ein phantastischer Schwindel gegolten. Erst als im Jahre 1847 der Gabun-Gorilla entdeckt wurde, bestätigte sich die Erzählung Hannos auch in diesem Punkt. Die Bezeichnung Gorilla für diesen größten Menschenaffen wurde beibehalten. Die Tatsache jedoch, daß die Punier ihre Gegner für Menschen hielten, zeigt, wie wenig man vor 2500 Jahren mit einer solchen Entdeckung anzufangen wußte. Mochten sich ein Admiral, seine Offiziere und Matrosen irren – die Tiere wurden präpariert in der größten und reichsten Stadt der damaligen Welt auch den Wissenschaftlern zur Schau gestellt, und trotzdem muß die Einschätzung Hannos unwidersprochen geblieben sein, sonst hätte er sich sicher korrigiert.

Andererseits vollbrachten die Karthager mit dieser Fahrt, obwohl sie nichts anderes im Sinne hatten, als Handelsmöglichkeiten zu erkunden, eine großartige geographische Leistung. Ohne Zweifel handelt es sich bei der Beschreibung des flammenden Berges um einen Vulkan. Da es an der gesamten westafrikanischen Küste nur einen tätigen Vulkan gibt, muß es der rund 4000 Meter hohe Kamerunberg gewesen sein, der lavaspeiend die Punier in Schrecken versetzte. Nach der Wiederentdeckung dieser Gebiete durch die Portugiesen um 1471/72 galt der Kamerunberg als erloschener Vulkan, und die Glaubwürdigkeit des Hannoberichtes wurde in Frage gestellt. Erst die Eruptionen in den Jahren 1909, 1922 und 1925, von denen der Ausbruch von 1922 geradezu verblüffende Ähnlichkeit mit allen von Hanno beobachteten Erscheinungen aufwies, dürften endgültige Beweise sein, daß Hannos „Götterwagen“ das Kamerungebirge war und

daß Hanno tatsächlich bis zum Äquator vorgedrungen ist. Es ist dies eine Leistung, die zu erreichen die Portugiesen nach vielfachen Versuchen und ebenso vielen Rückschlägen etwa siebenzig Jahre benötigten, obwohl sie durch viele Verbesserungen der Schiffahrtstechnik ungleich besser gerüstet waren.

KARTHAGO stand auf dem Gipfel seiner materiellen Macht, aber auch die Griechen blickten zu dieser Zeit auf eine beachtliche kolonisatorische Leistung zurück. Hatten sie doch bereits in grauer Vorzeit die Küsten des Mittelländischen und des Schwarzen Meeres besiedelt, wovon bedeutsame Stadtgründungen, wie Massilia (Marseille), Kyme nahe der Ostküste von Euböa, Olbia an der Mündung des Bug und Phasis in der Landschaft Kolchis am Schwarzen Meer Zeugnis ablegten. Doch war das nicht ihre eigentliche Leistung. Vielmehr hatte sich Griechenland zum Brennpunkt des geistigen Lebens der antiken Welt entwickelt. Es entfaltete, besonders in der Zeit nach den mit viel Umsicht bestandenen Perserkriegen, seine volle Blüte. Athen wurde das geistige Zentrum der Alten Welt. Hier flossen die Rinnsale der menschlichen Erkenntnis zu einem Strom zusammen. Kunst und Wissenschaft strahlten von hier befruchtend aus.

Man schrieb das Jahr 445 v. u. Z. Seit geraumer Zeit hatten die Athener die Waffen mit den Werkzeugen vertauscht, um ihre Stadt, die die Perser zerstört hatten, wieder aufzubauen. Die Luft war erfüllt vom Gehämmer der Steinmetzen, und vor allem auf der Akropolis ging es bunt bewegt zu. Die besten Baumeister hatten zu Ehren der Göttin Athene einen neuen Tempel entworfen, der nun Säule um Säule aufgerichtet wurde, während Pheidias, der berühmte Bildhauer, aus Elfenbein und purem Gold das Standbild der Beschützerin Athens modellierte.

Perikles, erster Mann des Staates, hatte die demokratischen Rechte der Bürger wiederhergestellt. Am Los der Sklaven änderten diese Maßnahmen nichts. Er ließ das Dionysostheater vergrößern und gab den armen Bürgern eine öffentliche Unterstützung, damit sie an der Vorführung der dramatischen Meisterwerke ihrer Zeitgenossen Aischylos, Sophokles und Euripides teilhaben konnten. Große materialistische Philosophen wie Leukipp und Demokrit entwickelten die Lehre von den Atomen, den unteilbaren Teilchen der Materie, und Anaxagoras, der nur mit Perikles' Hilfe der Todesstrafe entging, war der ideologische Führer der athenischen Freidenker.

Der noch junge Sokrates versammelte eine Gruppe geistvoller Männer um sich, nicht, um nach einem festumrissenen Plan Wissen zu vermitteln, sondern um im kritischen Gespräch neue Wahrheiten zu gewinnen.

All dies machte das Athen des Perikles zur Pflegestätte von Kunst und Wissenschaft und damit zum Anziehungspunkt der besten Künstler, Schriftsteller und Philosophen Griechenlands. So galt damals das geflügelte Wort: „Du bist ein Tölpel, wenn du Athen nicht gesehen hast, ein Esel, wenn Du es gesehen hast und nicht begeistert bist, jedoch ein Kamel, wenn Du es aus freien Stücken verlassen hast!“

An einem sonnenüberfluteten Tag entstieg in Piräus, im Hafen von Athen, einem von Samos angekommenen Schiff ein vornehmer Fremder. Sein umfangreiches Gepäck verriet, daß er weit gereist war. Den Blicken der neugierig im Hafen Umherlungernden blieb jedoch verborgen, daß dieser etwa vierzigjährige Mann etwas Außergewöhnliches mit sich führte, nämlich viele Rollen engbeschriebener Manuskripte, eine ganze selbstverfaßte Bibliothek, in der seine Erlebnisse und alles, was er auf jahrelangen Reisen an Wissenswertem in Erfahrung gebracht hatte, festgehalten waren.

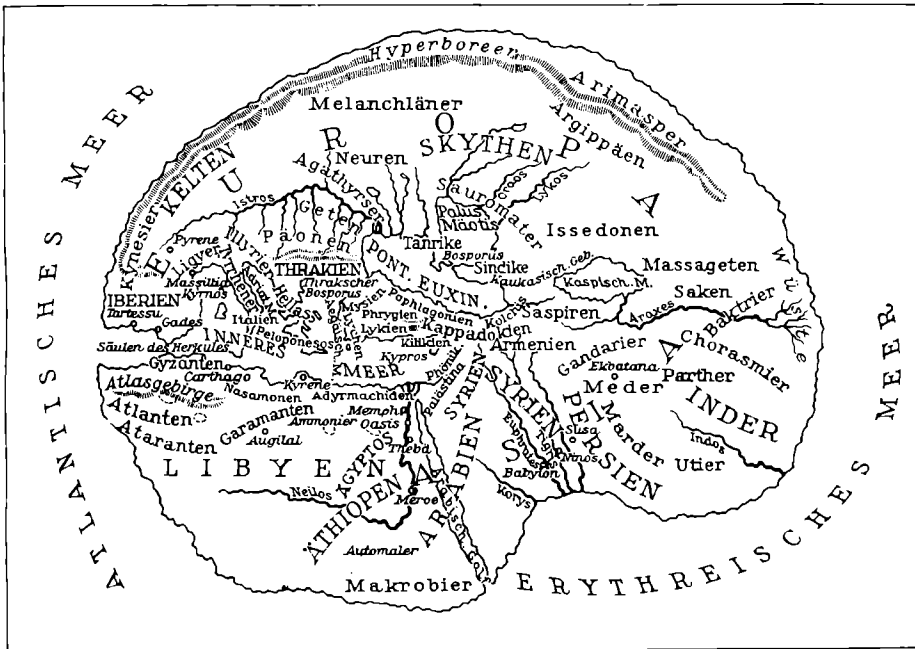
Indes der Neuangekommene die von hohen Schutzmauern eingefasste Straße zwischen dem Hafen und Athen passierte, überlegte er nochmals seinen Plan. Kaum, daß er sich in der Metropole häuslich eingerichtet hatte, stellte er den Antrag an die Stadtverwaltung, auf dem festlichen Versammlungsplatz einige Kapitel aus seinem neuen Gesichtswerk in aller Öffentlichkeit vorlesen zu dürfen.

Nun war das nicht ungewöhnlich. Doch was bisher zum Vortrag kam, war Dichtung in meisterhaft gebundener Form, denn die Bürger Athens, an ihren großen Meistern des Wortes geschult, hatten einen guten Geschmack und liehen nicht jedem Dahergelaufenen ihr Ohr. Und dieser Fremde – ein Kolonialgrieche! – wollte Prosa lesen? Nun, man war durch die Schule des Sokrates gegangen, war begierig darauf, von fremden Ländern und Völkern zu hören. So geschah es denn, daß der Fremde eines Tages vor den Athenern stand, um seine in schlichter Prosa verfaßten Geschichten vorzutragen, die er teils auf weiten Reisen von den Pyramiden nach Karthago, von Etrurien zu den damals noch erhaltenen Resten des Turmes von Babel und in die Schwarzmeerländer selbst erlebt oder nach Berichten anderer aufgeschrieben hatte.

Der Hauptgedanke seiner Geschichte war ebenso einfach wie neuartig. Er wollte berichten, damit nicht große Taten, die teils von Hellenen, teils von Barbaren – wie er als Griechen alle anderen Völker nannte – vollbracht wurden, der Vergessenheit anheimfielen. Dabei richtete er sein Augenmerk vor allem auf geschichtliche Ereignisse, gab er auch alles wieder, was er an völkerkundlichen und geographischen Tatsachen erfahren hatte.

Freilich war er weit entfernt, eine wissenschaftliche Erklärung für die geschichtlichen Zusammenhänge geben zu können; wo diese Einsicht fehlte, drehen die Götter das Rad der Geschichte vorwärts. Aber auch die Athener waren nur Kinder ihrer Zeit. Fasziniert von der Weltkenntnis dieses Mannes, von seiner Kunst, die Dinge lebendig und farbig darzustellen, gaben sie Herodot für seinen Vortrag das fürstliche Honorar von 60 000 Drachmen, eine Summe, für die er sich einen Landsitz am Meer hätte erwerben können, wenn nicht zuviel Reiselust in seinen Gliedern gesteckt hätte.

Wie sah das Weltbild aus, das Herodot seinen Hörern vermittelte? In seiner Naturanschauung war er kaum über den viel älteren Homer hinausgekommen. So hielt er anfänglich an der Theorie von der Weltscheibe fest, der er, frei in der Kugel des Firmaments schwebend, eine Stärke von einem Drittel des Scheibenradius' zubilligte. Im wesentlichen befürwortete Herodot die Dreiteilung der Erde in Asien, Afrika und Europa, wie sie schon Anaximander gelehrt hatte,



Irdbild des Herodot

wobei Europa, unnatürlich vergrößert, die Hälfte der bekannten Welt ausmachte.

Doch seine Länderkenntnis ging weit über das Wissen seiner Vorgänger hinaus. Auf seinen ausgedehnten Reisen hatte er sich durch Augenschein überzeugt, daß sich das kreisrunde Weltbild des Homer nicht aufrechterhalten ließ. Im Westen schaute Herodot über die Säulen des Herakles (Herkules) um ein beachtliches Stück hinaus. Wie wir bereits wissen, kannte Herodot die Nechofahrt, hatte jedoch von der Unternehmung Hannos, die erst ein Menschenalter zurücklag, keine Kunde. So mußte er die südliche Ausdehnung Afrikas beträchtlich unterschätzen. Auch weit nach Osten reichte sein Blick; er erzählt von einer vielbegangenen Handelsstraße, die sich vom Schwarzen Meer nach Norden, dann in nordöstlicher Richtung über den Don hinweg und die Wolga aufwärts zur Einmündung der Kama erstreckte. Hier liege Selenos, eine Jäger- und Pelzhändlersiedlung. Bis dorthin sei der Weg gut bekannt, weil er oft von Olbia-Griechen und von Skythen begangen werde. Weiter ostwärts führe er zum nördlichen Ozean, wo der Winter acht Monate dauere, von denen die Menschen sechs verschlafen. Herodot hatte also von der monatelangen Polarnacht gehört. Da für ihn als Griechen Nacht und Schlaf identisch waren, wurde daraus in seinem Bericht der halbjährige „Winterschlaf“. Dort gäbe es Gold, das von Greifen gehütet werde, „die es mit ebenso seltsamer Gier bewachen, wie die Menschen es rauben“.

Diese Geschichte haben Herodots Zeitgenossen und erst recht die nachfolgenden Generationen nicht glauben wollen. Erst seit Alexander von Humboldt wis-

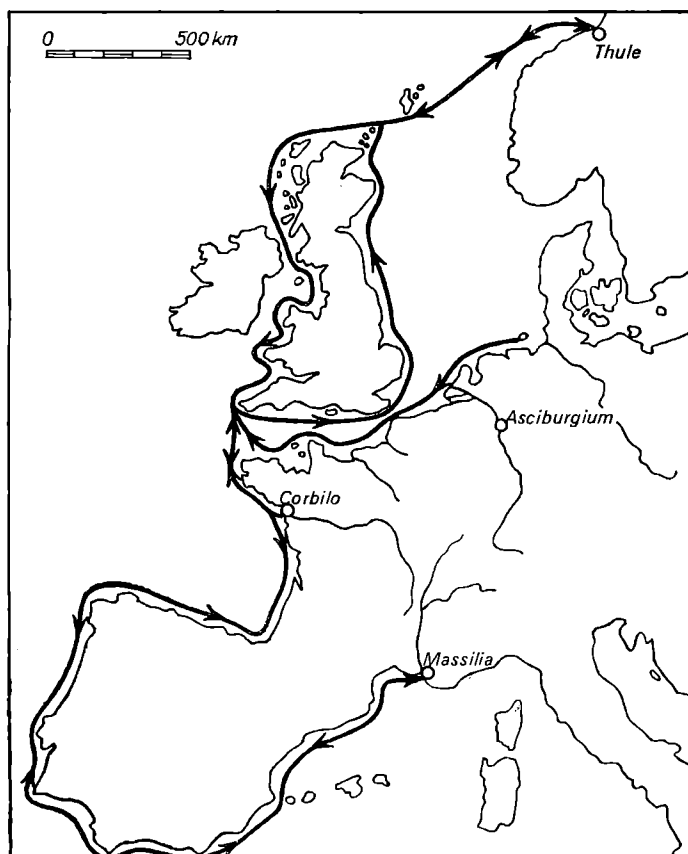
sen wir, daß sich hinter dieser Erzählung ein wahrer Kern verbirgt. Die Erzählung Herodots enthält ohne Zweifel einen ersten Hinweis auf die Goldfelder am oberen Jenissei. Tatsächlich hat die neuere sowjetische Spatenforschung in der Nähe von Swerdlowsk pontinische Silbermünzen zutage gebracht, die nur auf dem Tauschwege in diese hohen nördlichen Breiten gelangt sein können.

Freilich hat sich dieser große Forscher von einigen Irrtümern seiner Zeit nicht lösen können, und doch bleibt ihm das Verdienst, das Weltbild der Antike wesentlich vervollkommen zu haben. Bis an die Grenze des modernen Zeitalters blieb Herodot eine unbestrittene Autorität, und auch die neuere Forschung hat die überwiegende Mehrzahl seiner Berichte bestätigen können. So ist und bleibt dieser große Reisereporter der „Vater der Geschichtsschreibung“.

ZWEIHUNDERT JAHRE hielten die Punier die Meerenge zwischen Libyen und Europa wie einen Sack fest zugebunden, um ihn nur für ihre eigenen Schiffe zu öffnen. Massilia war, wie alle nichtphönizischen Städte im westlichen Mittelmeer, durch die Vorherrschaft der Karthager wirtschaftlich beträchtlich ins Hintertreffen geraten. Immer noch mußten die massiliotischen Kaufleute zusehen, wie sich die Punier durch ihren Nordhandel bereicherten, während sie selbst nur über keltische Zwischenhändler in den Besitz des Zinns und des Bernsteins kamen. So war es schon ihren Urgroßvätern ergangen. Nun wollten sie Schluß damit machen, endlich ins Geschäft kommen, und wenn das auf dem normalen Wege nicht möglich war, dann eben auf Schleichwegen, von denen die seegewaltigen Karthager keinen Wind bekommen durften. Der hohe Handelsrat der Stadt hatte getagt und einen ausgeklügelten Plan entworfen. Danach sollten die Gebiete nördlich der punischen Einflußsphäre gründlich erkundet werden. Warum sollte es dort nicht auch Zinn, Gold und Bernstein und andere beghrenswerte Dinge geben?

Immerhin war das keine leichte Aufgabe. Man konnte nicht einfach einen Seeoffizier auf die Reise schicken, wie dies um 525 die Punier getan hatten. Ein Mann der Wissenschaft mußte her. Und da gab es einen in Massilia, der sich durch seine Reisen zum westlichen Okeanos einen Namen gemacht hatte. Selbst für die Erscheinung der Ebbe und Flut hatte er eine Erklärung gefunden; der Mond sollte dies bewirken. Man konnte darüber denken wie man wollte; fest stand: Das war ein kluger Kopf, dem konnte man eine gewagte Sache anvertrauen.

Eines Tages im 330. Jahr v. u. Z. saß dieser Mann, Pytheas mit Namen, wie die meisten Bewohner Massilias griechischer Abstammung, vor dem hohen Handelsrat und ließ sich den Plan auseinandersetzen . . . Die Aufgabe war verlockend. Schon immer hatten die unbekannten Gebiete jenseits der Zinninsel seinen Wissensdurst angeregt, und nun sollte er, unbemittelt wie er war, alles erhalten, was er für eine Reise in das ferne Nebelland brauchte. Da gab es kein Zögern. Wie aber dahin gelangen? Trotz der karthagischen Sperre, die damals gelockert war oder auf dem Landwege über die alte Handelsstraße rhôneauf-



Die Thule-Fahrt des Pytheas

wärts zur Loire und von dort in weiteren dreißig Marschtagen in die Gegend des heutigen St. Nazaire, nach Corbilo, das damals in voller Blüte stand, zu Zeiten Cäsars aber bereits vergessen war. Wir wissen es nicht. In Corbilo hätte er sich mit gecharterten Schiffen auf die Fahrt ins Ungewisse begeben müssen.

Über Jahr und Tag kam Pytheas nach Massilia zurück. Sein ausführlicher Reisebericht wurde nach gründlicher kommerzieller Auswertung im Geheimarchiv Massilias abgelegt. Der Gelehrte starb, ohne daß die Welt von seinen Entdeckungsfahrten erfuhr.

Zweihundert Jahre vergingen. Die junge römische Macht hatte nach drei blutigen Kriegen das Erbe Karthagos angetreten. Mit der Eroberung Südspaniens im 2. Jahrhundert v. u. Z. fiel auch Massilia in römische Hände. Beim Blättern in ehrwürdigen, verstaubten Urkunden mochte einem römischen Stadtschreiber der lange gehütete Bericht des Pytheas in die Hände gefallen sein.

Der Astronom Hipparch, der etwa um diese Zeit in Alexandria lehrte und schrieb, erwähnt unseres Wissens als erster die Arbeit des Pytheas:

„Am Himmelspol gibt es keinen Stern, sondern dieser Ort ist leer. Und ihm

nabe stehen drei Sterne, mit denen der Punkt am Pol ein fast regelmäßiges Viereck bildet. Dies sagte auch Pytheas von Massilia.“

Hipparch beruft sich hier also auf eine astronomische Beobachtung des Pytheas. Dabei sei angemerkt, daß diese Fixierung des Himmelspols in der antiken Zeit durchaus zutreffend war.

Was Pytheas auf seinen Reisen erlebte, erfahren wir in großen Zügen meist aus der Feder römischer Schriftsteller der Kaiserzeit, die oftmals, unfähig, seinen scharfsinnigen Rückschlüssen zu folgen, ihn einen Aufschneider und ein Lügenmaul nannten. Diese Einschätzung scheint der Grund dafür zu sein, daß Pytheas' Werk „Über den Okeanos“ im Original leider nicht erhalten blieb.

Aus alten Quellen ist bezeugt, daß Pytheas in einer vierzigstägigen Fahrt, während der von ihm ständig die verschiedensten Untersuchungen angestellt wurden, die britische Hauptinsel umschifft hat. Vom nördlichsten Punkt Britanniens wagte er einen sechstägigen Vorstoß über das offene Meer nach dem sagenhaften Land Thule, das den Alten als das nördlichste Land der Erde galt.

Pytheas berichtete, daß die Sommernächte hier nur zwei bis drei Stunden dauern. Trotzdem wäre der Mangel an Lebensmitteln wegen der Nähe der Eiszone bedeutend, so daß sich die Menschen von Hirse, Gemüse, Früchten und Wurzeln ernährten. Das Getreide würde dort nicht in offenen Tennen, sondern in Häusern gedroschen wegen der häufigen Niederschläge und des seltenen Sonnenscheins. Aus Getreide und Honig bereite man ein Getränk, schreibt der Beobachter, woraus wir erschen, daß der Met schon damals seine Freunde hatte.

Die Gelehrten haben lange darüber gestritten, auf welche Gegend die Schilderung des Pytheas am besten zutrefte. Erst Fridtjof Nansen hat in einer einwandfreien Beweisführung belegt, daß Pytheas zur Trondheimer Bucht in Mitteleuropa vorgestoßen ist. Wie lange er in Norwegen verweilte, wissen wir nicht. Jedenfalls ist er von hier nach Britannien zurückgekehrt und an der Westküste entlang nach Süden gesegelt. Da es zu seinen Aufgaben gehörte, die Bernsteinländer zu erkunden, änderte die Flotte im Ärmelkanal ihren Kurs und segelte zum Festland. Nach Plinius berichtet Pytheas:

„... daß die Guionen, ein germanischer Stamm, im Wattengebiet des Metuonis genannten Meeres wohnen, das sich 6000 Stadien weit erstreckt. Von dort soll man eine eintägige Segelfahrt zur Insel Abalus haben. Auf dieser spülen die Wogen im Frühjahr Bernstein an, der ein Auswurf des verdichteten Meeres ist. Die Bewohner benutzen ihn als Brennmaterial an Stelle von Holz und verkaufen ihn an die benachbarten Teutonen.“

Nach diesem Bericht hat Pytheas die Küsten der Helgoländer Bucht, etwa zwischen Eider und Elbe, befahren. Er überlieferte die erste Kunde von den Germanen, mit deren westlichem Stamm, den Teutonen, er direkt in Verbindung kam. Die Insel Abalus ist keine andere als Helgoland. Hier hat er wohl als erster Untersuchungen über die Entstehung des Bernsteins angestellt. Wenn dann Plinius weiter sagt, daß Bernstein ein Baumsaft sei, der von einer Fichtengattung stamme, so steht fest, daß es Pytheas war, der dem uralten Märchen von den „geronnenen Sonnenstrahlen“ den Garaus machte. Auf welchem Wege dieser erste Polarforscher in seine Heimat zurückgekommen ist, blieb unbe-

kannt. Möglicherweise hat er die ungefähr von Hamburg über das Rheintal zur Rhône führende westliche Bernsteinstraße benutzt.

Heute steht fest, daß die Alten den vielseitigen Forscher zu Unrecht geschmäht haben. Seine Reise in Gebiete der nördlichen Hemisphäre, die nur sagenhaft oder überhaupt nicht bekannt waren, ist eine entdeckerrische Tat ersten Ranges. Zugleich hat er himmelskundliche Beobachtungen angestellt und eine Reihe Spezialuntersuchungen durchgeführt, die diesen Sohn Massilias, der in einfachen Verhältnissen lebte, als den genialsten Forscher der alten Zeit ausweisen.

Hatte Herodot aus Halikarnassos den Typ des schreibenden Globetrotters geprägt, so war Pytheas aus Massilia ein universal gebildeter Gelehrter, der, mit dem besten geistigen Rüstzeug seiner Zeit versehen, den geographischen Horizont der Antike beträchtlich erweiterte.

Kehren wir noch einmal nach Griechenland zurück. Philipp, König von Makedonien, hatte mit Hilfe der überlegenen Kriegstechnik und Angriffstaktik seiner Phalanxen ganz Griechenland unter seine Botmäßigkeit gebracht. 336 v. u. Z. folgte ihm auf dem Thron sein Sohn Alexander, der unverzüglich den von seinem Vater begonnenen Kriegszug gegen die Perser fortsetzte und sich zum Beherrscher der kleinasiatischen Länder und des Nillandes aufwarf. Der junge König trachtete nach weiteren Eroberungen. Mit seinem mächtig angewachsenen Heer rüstete er zum Feldzug in das sagenumwobene, in der Vorstellung mit märchenhaften Reichtümern ausgestattete Land der „Indoi“.

Als erster hatte um 500 v. u. Z. Heketaios dieses ferne Wunderland beschrieben. Da er als kleinasiatischer „Ionier“ kein „H“ aussprechen konnte, nannte er die Hindus „Indoi“ und setzte damit einen Irrtum in die Welt, der sich in alle europäischen Sprachen einbürgerte.

Wo dieses Land zu finden war, davon hatte Alexander nur einen nebelhaften Begriff, wie ja überhaupt die Griechen jener Zeit, im Gegensatz zu Phöniziern und Ägyptern, nur äußerst unklare Vorstellungen von dem Gebiet jenseits des Zweistromlandes hatten. Doch wurde dadurch sein Tatendrang nur noch mehr angestachelt, und so drang er mit seinem Heer, nicht wissend, was ihm an Kämpfen und Abenteuern bevorstehen würde, gegen den unbekannten Osten vor.

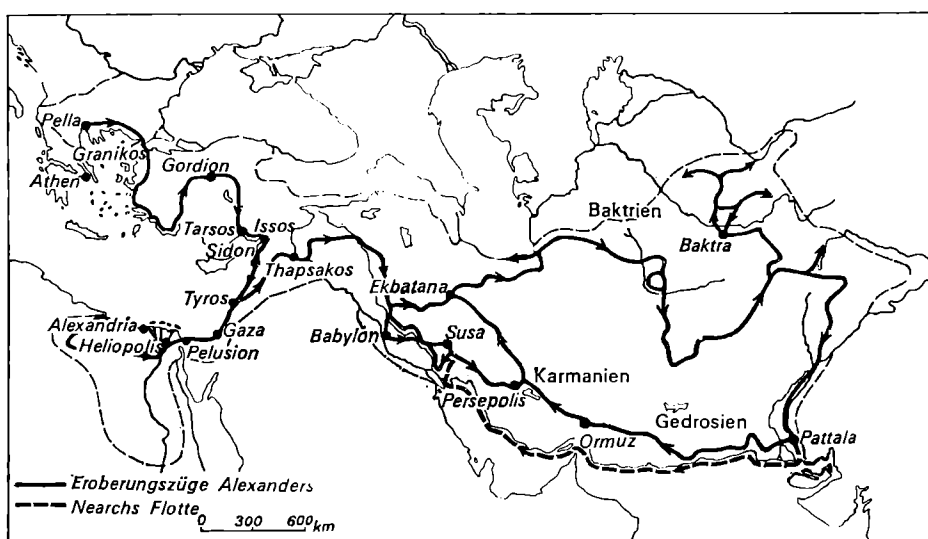
Alexander war kein Haudegen im herkömmlichen Sinne; von dem großen Aristoteles erzogen, war er in den Wissenschaften wohlbewandert. So gab es in seinem Generalstab eine Spezialabteilung, in der die Wissenschaftler zusammengefaßt waren. Hier arbeiteten Historiker, Landmesser (Schrittzähler, Bematisten), Kartenzeichner, Ingenieure und Künstler, die mit der Nachhut des Heeres zogen und das eroberte Land systematisch erkundeten. So drang das Heer Alexanders zum Kaspischen Meer vor, durchzog dann das Hilmendgebiet im östlichen Iran und überschritt im Jahre 329 die gewaltige Gebirgsbarriere des Hindukusch und drang in das heutige Nordafghanistan und in das Land am Amu- und Syr-Darja ein.

Im Altertum war die Ansicht verbreitet, daß das Kaspische Meer eine tief ins Binnenland einschneidende Bucht des nördlichen Okeanos sei. Wenn auch Ari-

stoteles dieser Annahme lebhaft widersprach, so war das Problem noch ungeklärt. Nun fand man Robben im Kaspischen Meer, zugleich aber nur Süßwasserfische, ein Widerspruch anscheinend. So konnten seine Gelehrten den scharfsinnigen Schluß ziehen, daß sie es hier mit einem Binnengewässer zu tun haben, das einmal in einer früheren Epoche eine Verbindung zum nördlichen Meer gehabt habe. Noch heute ist diese Deutung nicht widerlegt worden.

Kurze Zeit später unterlag Alexander einem verhängnisvollen Irrtum. Von alters her galt der Don als die Grenzscheide zwischen Europa und Asien. Als Alexander den Amu-Darja und den Syr-Darja – Oxus und Jaxartes des Altertums – erreicht hatte, glaubte er, den Oberlauf des Don entdeckt zu haben und damit an der Grenze zwischen Europa und Asien zu stehen. Daraus zog er den für uns unbegreiflichen Schluß, daß er ganz Asien durchquert habe und nur noch Indien unterwerfen müsse, um den gesamten Kontinent erobert zu haben.

Als Alexander das Land am Amu- und Syr-Darja gesichert glaubte, zog er im Jahre 327 abermals über den Hindukusch und kam wieder in die schon vorher von ihm gegründeten Städte Charikas und Kandahar, die noch heute bestehen.



Eroberungszüge Alexanders

Im Kabultal stieß der Heerbann auf einen mächtigen Fluß. Begeistert stürzten sich die schwimmgewandten Griechen, froh, den Strapazen und Gefahren der letzten Monate entronnen zu sein, in die Fluten. Plötzlich wurden sie von mächtigen Ungeheuern angefallen. Entsetzt versuchten sie, das Ufer zu erreichen; nicht allen gelang es. Man kannte diese gefräßigen Untiere bereits; es waren Krokodile, die auch im Nil das Baden zu einem gefährvollen Wagnis machten. Merkwürdig, in keinem anderen Fluß der Welt hatte man bisher diese unheimlichen Echsen gesehen. Wieder zog Alexander einen Fehlschluß – der Indus

mußte eine der unbekannten Quellen des Nils sein. Auf diese neue Erkenntnis baute Alexander einen phantastischen Plan. Als seine Truppen am Hydaspes, einem östlichen Nebenfluß des Indus, den Gehorsam verweigerten und durch keine Beschwörungen zu veranlassen waren, weiter gegen das Ende der Welt vorzudringen, befahl Alexander seinem Flottenführer Nearchos, Schiffe bauen zu lassen, um den Hydaspes abwärts über die vermeintliche Landbrücke zwischen Asien und Afrika in den Nil und nach Ägypten zu gelangen.

Nun war der Makedonier überzeugt, daß die Alten recht hätten mit ihrer Ansicht, daß das Erythräische Meer (Indischer Ozean) nur ein Binnenmeer sei.

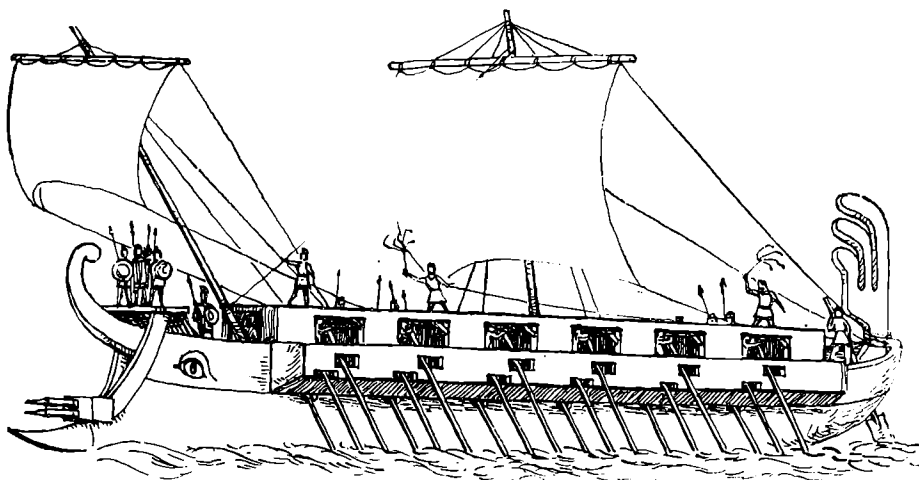
Begeistert über diese neue Entdeckung schrieb er seiner Mutter einen Brief. Doch die Absendung des Schreibens verzögerte sich. In der Zwischenzeit häuften sich die Meldungen seiner Kundschafter, die von Eingeborenen erfahren hatten, daß der Indus in das „Große Meer“, wie diese den Ozean im Süden nannten, fließe.

Der wendige Alexander begriff sofort, daß seine Nilquellentheorie nicht stimmen konnte, und der Brief wurde zurückgehalten. Um so begieriger wurde er, das Rätsel zu lösen; denn dieser Ozean mußte das Ende der Welt umspülen. Dorthin wollte er gelangen, koste es, was es wolle.

Während ein Teil des Heeres unter furchtbaren Strapazen auf dem Landweg in die Heimat zurückkehrte, traf Alexander alle Vorbereitungen für seine Fahrt. Nearchos' Männer hatten am Hydaspes in kurzer Zeit eine ansehnliche Flotte gebaut. Da standen schlanke Dreißigruderer und Anderthalbdecker, dazu eine stattliche Zahl dickbäuchiger Frachtschiffe bereit, das Heer mitsamt Troß und reicher Beute ins Unbekannte zu tragen. So manch einem der wackeren Krieger mag das Herz weit unter den Schwertgürtel gerutscht sein, doch was half es! Der große Alexander hatte befohlen, an das Ende der Welt zu fahren; so mußte man sich in sein Schicksal ergeben.

Fünfhundert Jahre später lebte in Athen ein pensionierter General des Kai-

Griechische Triere



sers Hadrian, namens Arrian. Als Schüler des Epiktet hatte er die Philosophie vom gesunden Leben in sich aufgenommen. Ganz im Gegensatz hierzu beschäftigte er sich in seinen alten Tagen mit Militärschriftstellerei, und hier hatten es ihm besonders die Kriegszüge des Alexander von Makedonien angetan. Aus Originalquellen schöpfend, hat Arrian in seiner „Anabasis“ einen ausführlichen Bericht über die Taten und Entdeckungen des Makedoniers hinterlassen. Er soll uns erzählen, was die Griechen auf ihrer Indusfahrt erlebten:

„Als der Hydaspes durchfahren und der Indus erreicht war, setzte Alexander seine Fahrt mit noch größerer Beschleunigung fort. Er beschloß, bis zur Mündung dieses Stromes in das Meer hinabzufahren und bestimmte hierzu seine schnellsten Schiffe. Da die Einwohner an den Ufern sämtlich geflohen waren, fehlte es an Führern, wodurch die Fahrt recht schwierig wurde. Daher ließ Alexander schnelle Patronillen seiner Infanterie tiefer in das Landesinnere vorstoßen, um einige Inder zu fangen, die auf der Weiterfahrt als Führer dienen konnten. Als sie bei dieser nun an eine Stelle gelangten, wo sich der Indus zu einer Breite von 200 Stadien ausdehnt, kam plötzlich heftiger Seewind auf. Das Wasser wurde so unruhig, daß sich die unteren Riemen kaum noch aus den Wellen heben ließen. Daher gingen die Griechen in einem ruhigen Nebenarm des Indus vor Anker. Während sie hier auf eine Besserung des Wetters warteten, trat Ebbe ein, so daß alle Schiffe aufs Trockene gerieten. Das war Alexanders Begleitern noch nie begegnet und erfüllte sie mit Entsetzen, das sich naturgemäß noch steigerte, als der Fluß mit der Flut anstieg und die Flotte wieder ins Wasser setzte. Tags darauf fuhr Alexander durch die Mündung des Indus auf die hohe See hinaus, angeblich um festzustellen, ob nicht irgendwo noch Land auftauchte, in Wirklichkeit aber, wie ich glaube, um sagen zu können, er habe den Indischen Ozean befahren.“

Aus der letzten Bemerkung spricht wohl etwas Neid auf den erfolgreicheren Feldherrn. Nach soviel Gefahr und Strapazen endlich am „Rande der Welt“ angelangt und mit dem Leben davongekommen, wollte der Makedonier, durch seine Irrtümer gewitzigt, unbedingt wissen, ob die Welt nicht weit draußen im Meer weiterginge. Diesmal schien er recht zu behalten; trotz eifrigen Suchens konnte von den höchsten Mastspitzen kein Land im Süden entdeckt werden.

Höchst befriedigt über seinen Erfolg, gab Alexander dem Nearchos den Befehl, längs der Küste Asiens den Seeweg zum Persischen Golf zu erkunden. Zwar hatte sich die dunkle Überlieferung erhalten, daß zweihundert Jahre zuvor der Perser Skylax diesen Kurs schon gesegelt sei, doch konnte das eine Sage sein. Sicherlich war dieser Weg den anwohnenden Völkern nicht unbekannt; den Griechen aber war er ein Buch mit sieben Siegeln. Alexander wählte mit seinen schnellen Truppen den beschwerlichen Landweg durch die Wüste von Belutschistan.

Nearchos nahm es mit der Durchführung seiner Aufgabe sehr genau. Gewissenhaft schrieb er alle Beobachtungen in sein Logbuch ein, vor allem auch die jeden Tag zurückgelegten Entfernungen. Die Seereise verlief ohne besondere Überraschungen, wenn man von einem Abenteuer absieht, dessen Beschreibung wir hier aus der Feder Arrians folgen lassen. Nearchos berichtet:

„... nach der Abfahrt von Kyzia hätten sie das Wasser des Meeres hoch emporsteigen sehen, als wenn es von einem Orkan gewaltsam aufgewühlt würde. Erschreckt hätten sie sich bei den Führern erkundigt, was dies für eine Erscheinung sei und woher sie stamme. Sie aber hätten geantwortet, es seien Wale, die im Meer umhertrieben und das Wasser in die Höhe bliesen. Die Schiffsleute hätten vor Schreck die Ruder aus den Händen fallen lassen. Er selber aber habe sie ermuntert, als er herankam, ihnen Mut eingeflößt und denen, an denen er vorbeifuhr, befohlen, die Schiffe mit nach vorn gerichtetem Vorderteil, wie zu einer Schlacht aufzustellen, den Ruderschlag mit lautem Geschrei zu begleiten und rasch und lärmend auf die Wale loszurudern. So ermutigt, hätten sie sich auf ein gegebenes Zeichen in Bewegung gesetzt. Als sie den Tieren nahe waren, schrien sie alle zusammen, was die Kehlen konnten, die Trompeten schmetterten, und der Lärm des Ruderschlags erfüllte alles weit und breit. Die Wale, die schon am Bug der Schiffe sichtbar waren, tauchten erschreckt in die Tiefe, seien dann aber am Heck wieder aufgetaucht und hätten abermals das Meerwasser emporgeblasen. Großer Jubel über die unvermutete Rettung sei nun unter dem Schiffsvolk laut geworden und Lobsprüche auf die Kühnheit und Klugheit des Nearchos.“

Kurz nach dieser unerhörten Begebenheit mit den „blutrünstigen Meerungeheuern“ erreichten die Seefahrer die Gegend von Harmozia (Ormuz). Hier begegnete ihnen ein Mann, in dem sie auf den ersten Blick einen Griechen erkannten. Er gehörte zum Heerbann Alexanders, der fünf Tagereisen landeinwärts Lager bezogen hatte. Hoherfreut eilte der Admiral zu seinem König. Durch einen schnellen Boten informiert, schwur Alexander: „Beim Zeus! Ich freue mich über diese Kunde mehr als über den nun errungenen Besitz von ganz Asien!“

In der Tat hatte die Seereise des Nearchos die Entdeckung Alexanders während seines achtjährigen Eroberungszuges auf das glücklichste abgerundet. Einige Wochen später vereinigten sich Heer und Flotte zu einer mit orientalischem Pomp begangenen Siegesfeier in Babylon. Nearchos, der während seiner 130tägigen Seefahrt den Weg nach Indien erschlossen hatte, wurde von Alexander mit großen Ehren und vielen Geschenken überhäuft. In Babylon nahm Alexander die Huldigungen zahlreicher Gesandter entgegen, die aus Griechenland, Italien, Spanien, ja selbst aus Karthago gekommen waren, um dem mächtigen König die Gefolgschaft zu versichern.

Alexander hatte große Pläne. Er wollte ein panhellenisches Reich gründen, in dem es keinen Unterschied zwischen Griechen und Barbaren geben sollte. Als Sinnbild dieses Gedankens wurde Babylon zur neuen Hauptstadt auserkoren. Hier sollte auch der längst verfallene Turm wiederhergestellt werden.

Doch Alexander wurde im Jahre 323 v. u. Z. ein Opfer einer heftigen Lungenentzündung; sofort brachen alle diese Pläne zusammen. Damit war die kurze Periode der hellenischen Herrschaft über den Orient und seine Reichtümer beendet. Die locker gefügten Teile desiesenreiches fielen auseinander. Griechenland hatte den Zenit seiner politischen Wirksamkeit überschritten. Der Magnetpol der Geschichte driftete nun unaufhaltsam auf Rom zu. Des Makedoniers

politisches Wirken ist einem Meteor vergleichbar, der nach kurzem Aufleuchten verlischt.

Ungleich größer war die Auswirkung seiner hemmungslosen Eroberungszüge in wissenschaftlicher und kultureller Hinsicht. Ein Blick auf die Karte zeigt, welche gewaltige Ausweitung des Gesichtskreises der Griechen die Züge Alexanders brachten. Ihm bleibt das Verdienst, den westlichen Kulturkreis zum erstenmal mit den Kulturen im Herzen Asiens in Berührung gebracht und jene Geschichtsperiode, den Hellenismus, eröffnet zu haben, in deren Verlauf bis etwa 300 u. Z. griechische, kleinasiatische und ägyptische Kulturelemente zusammenwuchsen.

ALEXANDREIA, die Stadt an der Nilmündung, gegründet zum Ruhme des großen Königs, war nun über 400 Jahre alt und weltberühmt. Es gehörte zum guten Ton, hierher zu reisen, und da Alexandria zu jener Zeit einen der bedeutendsten Häfen des Mittelmeeres aufweisen konnte, bot sich hierzu reichlich Gelegenheit, sofern man genügend Drachmen im Beutel hatte.

Es war schon damals nicht billig, zu reisen und sich in der Welt umzusehen. Wer den Ehrgeiz besaß, Weltwunder zu besichtigen, mußte tief in den Geldsack greifen. Dafür präsentierte sich, reiste man zu Schiff nach Alexandria, eines der sieben Weltwunder gleichsam als Visitenkarte weit über das Meer hinaus. Bei Nacht war es besonders eindrucksvoll, sich dem Hafen zu nähern; mochte man noch ein paar gute Segelstunden entfernt sein, das weithin strahlende Feuer des Leuchtturms wies sicher den Weg. Im Morgengrauen drängte sich dann eine buntbewegte Menge an die Reling des Seglers, um das hoch aufragende Wunderwerk staunend in Augenschein zu nehmen. Da stand ehrfürchtigen Blickes der kleinasiatische Kaufmann neben dem Künstler aus Griechenland, an seiner Seite ein prunkvoll gekleideter Römer, der, wenn er nicht auf Kriegszügen war, sich die Zeit mit Reisen vertrieb.

Irgendeiner – nehmen wir an, es war der Grieche – erklärte seinen Mitreisenden: „Der Leuchtturm von Alexandria wurde von dem Baumeister Sostratos im Jahre 473 nach der Gründung Roms (280 v. u. Z.) auf der inmitten des Hafens gelegenen Insel Pharos erbaut. Seine Höhe beträgt 0,87 Stadien (155 Meter). Das Feuer des Leuchtturms strahlt 270 Stadien (etwa 50 Kilometer) weit über das Meer. Die Spitze des mächtigen Bauwerks wird zum ewigen Gedenken an Alexander von Makedonien mit dessen vergoldetem Standbild gekrönt.“

Die Zuhörer hatten jedes Wort verstanden. Welcher gebildete Mensch des zweiten Jahrhunderts sprach nicht griechisch! Ebenso gab es keine Debatte über den sagenhaft verklärten Helden Alexander, dem stand ein solches Weltwunder wie der Leuchtturm von Pharos wohl an.

Noch heute, wenn diese Abschweifung erlaubt sei, stehen die Globetrotter aus aller Herren Länder, den Reiseführer in der Hand, verwundert vor den Pyramiden, dem letzten erhaltenen Weltwunder des Altertums – und da sollte nicht?

... Freilich konnten unsere Reisenden nicht wissen, daß der für die Ewigkeit errichtete Leuchtturm „bereits“ 1200 Jahre später von einem Erdbeben in einen Trümmerhaufen verwandelt werden würde, so daß uns nur die Erinnerung daran und einige mehr oder weniger gelungene Rekonstruktionsversuche blieben.

Doch Obacht! Schon war unser Segler im Gewimmel mächtiger Trieren und kurzgebauter römischer und griechischer Handelsschiffe verschwunden, zwischen denen die einheimischen Dahabijen wie geschäftige Ameisen hin und her pendelten. Wir hatten Mühe, unsere Reisenden wiederzufinden, die sich für einen Gang durch die wundervollen Gärten, über die weiträumigen Platzanlagen der Stadt rüsteten.

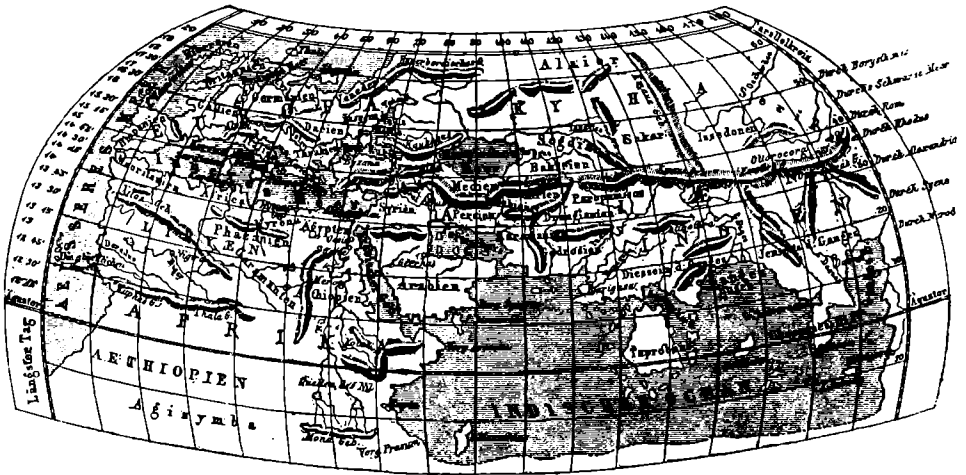
Verhaltenen Schrittes bewunderten die Besucher ehrfürchtig die herrlichen Tempel und Paläste, in denen die strenge Linienführung griechischer Architektur mit der lebensfrohen Ornamentik des Orients zu einer neuen Einheit verschmolz. In krassem Gegensatz hierzu standen nicht weit davon elende Ergasterien, Häuser, in denen die Sklaven ihre Fronarbeit verrichteten. Doch unsere Reisenden waren weit davon entfernt, hierin etwas Absonderliches zu sehen. Für sie gehörten die Sklaven zum notwendigen Inventar. Man konnte mit ihnen schalten und walten, wie man wollte.

Den Höhepunkt des Rundganges aber bildete eine Besichtigung des Museion, des Heimes der Musen, das ebenfalls auf eine Stiftung Alexanders zurückging und seit vier Jahrhunderten das anerkannte Zentrum des geistigen Lebens der Alten Welt war. Vor allem erregte die Bibliothek die Bewunderung der Besucher. In unübersehbaren Reihen lag wohlgeordnet, was die Wissenschaft erforscht, was Künstler und Schriftsteller an dramatischen, lyrischen, philosophischen und historischen Werken geschaffen hatten. Fünfhunderttausend enggeschriebene Rollen aus Pergament oder Papyros bildeten diesen einmaligen Schatz.

Noch war das Papier – in China längst gebräuchlich – unbekannt. Die Sumerer hatten bereits Jahrtausende zuvor Siegel verwendet und damit eine primitive Technik des Druckens geschaffen, die man aber hier nicht kannte. So war das Buch noch nicht erfunden worden. Dafür beschäftigte das Museion ein Heer von Abschreibern, die in mühevoller Arbeit die oft meterlangen Rollen vervielfältigten, ein ebenso teures wie langwieriges Verfahren. Das war einer der Gründe dafür, daß das Wissen kaum über eine kleine Schicht Wohlhabender und Einflußreicher hinausgelangte.

An dieser einzigartigen Akademie der Wissenschaften hatten die besten Geister ihrer Zeit gewirkt. Hier lehrte Euklid seine Geometrie, hier zeichnete Hipparch die erste Sternkarte. Archimedes kam aus Syrakus, um sein Wissen zu vervollkommen; Herophilus, der große Anatom, nahm bereits Vivisektionen vor.

Einer der größten am Museion wirkenden Sterne der Wissenschaft aber war Eratosthenes. Er gehörte zu jenen Gelehrten, die an Stelle der spekulativen Philosophie wissenschaftlichen Versuchen den Vorrang gaben, und, wie wir sehen werden, mit erstaunlichen Ergebnissen. Eratosthenes, der etwa 273 bis 192 v. u. Z. lebte, führte am 21. Juni, zur Zeit der Sommersonnenwende, zwischen Assuan und Alexandria eine Gradmessung durch. Er fand, daß die Entfernung



Erdkarte nach Ptolemäus

beider Orte ein Fünfzigstel des Gesamtumfanges der Erde sei. Ergo, folgte der kluge griechische Kopf, beträgt der Gesamtumfang der Erde 252 000 Stadien (37 498 Kilometer). Ein verblüffend genaues Resultat, wenn man bedenkt, daß die moderne Wissenschaft mit all ihren verfeinerten Hilfsmitteln den Erdumfang über die Pole mit 40 009,15 Kilometer feststellte – 2511 Kilometer zu wenig, ein minimaler Fehler, gemessen an den Mitteln, die ihm zur Verfügung standen.

Im Jahre 48 v. u. Z. hatte Cäsar Alexandria erobert, wobei ein Teil der Stadt in Flammen aufgegangen war. Auch die Bibliothek wurde in Mitleidenschaft gezogen. Damals schon gingen viele der unersetzlichen Manuskripte für immer verloren; andere konnten nur als Fragmente geborgen werden.

Zur Zeit, als unsere Reisenden dem Museion einen Besuch abstatteten, wirkte hier der große Gelehrte Ptolemäus (um 90 bis um 160 u. Z.). Er war wohl kaum über die Grenzen seiner engeren Heimat hinausgekommen, und doch erreichte mit ihm der denkende und forschende Geist der Griechen einen seiner höchsten Triumph. Er wußte die Erkenntnisse seiner Vorgänger wohl zusammenzufügen und entwarf ein umfassendes Weltbild, das zwar die Erde – die er sich bereits als Kugel dachte – als unbeweglichen Körper in den Mittelpunkt des Kosmos stellte, für die Bewegung der Planeten um dieses Zentrum aber eine Erklärung gab, die mit der tatsächlichen Beobachtung übereinstimmte.

Manche Nacht mag Ptolemäus mit seinen Schülern in die Umgebung Alexandrias hinausgegangen sein, um dort, vom flackernden Feuer des Leuchtturms weniger gestört, den klaren Sternenhimmel zu beobachten. So überprüfte er den 300 Jahre früher von Hipparch aufgestellten Sternenkatalog und beobachtete dabei, daß auch die Sterne nicht fest am Himmel stehen.

Er hatte recht, der alte Ptolemäus. Seine Aufzeichnungen verraten uns, daß zum Beispiel der Arktur in den rund zweitausend Jahren, die seitdem vergangen sind, seinen Standpunkt um $1\frac{1}{4}$ Grad verändert hat.

Die moderne Astronomie bestätigt, daß sich alle Sterne bewegen. Die Entfernung des Polarsterns zu unserem Sonnensystem verkürzt sich mit jedem Herzschlag um 15 Kilometer, während der Aldebaran mit einer Sekundengeschwindigkeit von 55 Kilometern davonrast. Von all dem hatte der große Weise von Alexandria eine Vorahnung.

Ausgerechnet des Ptolemäus Irrtum, der die Erde in den Mittelpunkt des kosmischen Geschehens stellte, wurde von der christlichen Kirche zum Dogma erhoben und verhinderte für viele Jahrhunderte jeden Fortschritt in der Astronomie.

War Herodot der erste Globetrotter, der seine Reiseerlebnisse niederschrieb, und Pytheas der erste Wissenschaftler, der den Vorstoß in unbekannte Gebiete zum wissenschaftlichen Versuch erhob, so war Ptolemäus der erste, der die gesamte, damals vorhandene Literatur auswertete und sich sein Erdbild im „stillen Kämmerlein“ zurechtzimmerte – und er war kein schlechter Zimmermann.

Als einer der ersten versah er seine Erdkarte mit einer Gradinteilung – schon Eratosthenes hatte dies versucht –, wobei die Meridiane in Abständen von 5 Grad gezogen wurden, während die Breitengrade parallel zum Äquator durch Orte der bekannten Welt verliefen. Die Umriss der Mittelmeerländer wiesen erstaunlich treffende Züge auf, Irland und Britannien waren in ihrer Lage richtig wiedergegeben, doch verschmolzen Nord- und Ostsee zu einem offenen Meer. Da die Pytheas-Berichte nicht bekannt waren, wurde Thule, wie bei Eratosthenes und Strabo, wiederum mit den Orkney-Inseln gleichgesetzt.

Auch Herodots Schriften schienen Ptolemäus nicht in vollem Umfang zur Verfügung gestanden zu haben, oder er hat die Afrikaumseglung der Phönizier, die bereits in sagenhafter Ferne lag, für einen Humbug gehalten. Anders ist es nicht zu erklären, daß er die Ostküste Afrikas durch eine Terra incognita mit Hinterindien in Verbindung bringen konnte und damit den Indischen Ozean wiederum zum Binnenmeer machte.

Dessenungeachtet ist seine Landkarte die vollkommenste und umfassendste Darstellung, die uns das Altertum hinterließ. Es ist wahrscheinlich, daß das Muscion als wissenschaftliches Zentrum der Alten Welt, besucht von einer internationalen Schülerschar, als erste Akademie „korrespondierende Mitglieder“ hatte. Jedenfalls muß sich Ptolemäus neben der Auswertung der Ergebnisse seiner Vorgänger, vor allem des Marinus von Tyros, auf ein umfassendes Netz von Berichten gestützt haben, deren Beobachtungen und Angaben es ihm ermöglichten, solch eine umfassende geographische Darstellung zu geben.

Als seine in Europa fast vergessenen Schriften seit der Zeit der Kreuzzüge teils als Auszug teils durch ihre Übersetzung aus dem Arabischen den europäischen Gelehrten in vollem Umfange bekannt wurden, zeigte es sich, daß die Zeit scheinbar stehengeblieben war, daß man von dem unbekannten Geographen viel lernen konnte. Zugleich aber wurden, da man es noch immer nicht besser wußte, die Unrichtigkeiten mit übernommen.

Ptolemäus hat durch seine fehlerhafte Messung das Mittelmeer um etwa 900 Kilometer zu weit nach Osten gestreckt. Die West-Ostausdehnung Asiens wurde wesentlich überschätzt und die Ostgrenze dieses Kontinents etwa auf den Län-

gengrad Neufundlands verlegt. So war es kein Wunder, daß Kolumbus nach seiner Landung im mittelamerikanischen Inselreich glaubte, Indien erreicht zu haben.

Unbestritten bleibt, daß dieser große Wissenschaftler ein Bild der Erde entwarf, das uns heute noch in Erstaunen versetzt. Seiner forschenden, sammelnden und zusammenfassenden Arbeit ist es zu verdanken, daß der Sektor der bekannten Welt erheblich größer geworden war.

HOCHAUF SCHÄUMTEN DIE WOGEN der Begeisterung, Nero spreizte sich wie ein radschlagender Pfau. Wo gab es einen Sänger, wo einen Dichter, der sein Künstlertum erreichte! Die Nobilität beeilte sich, unterwürfig zu versichern, wie unvergleichlich seine Kunst sei; die würdigsten der Senatoren legten einen prallgefüllten Beutel zu seinen Füßen nieder – eine Million Sesterzen in blankem Gold.

Während der Kaiser mit mißtönender Stimme holprige Verse sang, lag ein Römer im Wandelgang des Colosseums auf einer Bahre. Ein Freund fragte verwundert, was dem sonst Kerngesunden fehle. „Ich stelle mich tot, sonst komme ich hier nicht heraus“, flüsterte dieser. So war es, die Prätorianer ließen niemand hinaus, während sich der Kaiser produzierte.

Eines Tages glitt der Blick des Mächtigen von der Höhe des Palatins über das enge Gassengewirr der Stadt, in dem sechsstöckige, schwindsüchtige Häuser keinen Sonnenstrahl zu Boden ließen. In der Ferne verdämmerte der Hafen. Warum war Ostia noch nicht durch eine Mauer mit Rom verbunden? Man könnte innerhalb dieser Mauern einen Kanal graben. Seestadt Rom? Das hört sich gut an. Und dieser Palast hier? Für seine Vorgänger mochte er gut gewesen sein, eines Nero war er nicht würdig! Er wies zum Esquilin, einem der sieben Hügel Roms, seine Baumeister verstanden den Wink.

Alle Gefangenen des Imperiums wurden in Rom zusammengezogen. Es entstand der kostbarste Palast der Alten Welt aus Marmor, Gold und Elfenbein. Diese Pracht überschauend, reckte sich 120 Fuß hoch Neros Standbild.

Die Vornehmsten versammelten sich zum Festmahl. Aus goldenen Bechern rann edler Wein. Die Tafel konnte die erlesenen Köstlichkeiten aus allen Teilen des Imperiums kaum fassen. Doch herrschte gezwungene Heiterkeit. Ein mißverständener Blick, ein unüberlegtes Wort konnten zum Todesurteil führen. Nero hatte bewährte Methoden. Er schickte seine Leibärzte zur Behandlung. Auch dem Gesundesten bekam diese Kur nicht.

Einer der Gäste war soeben aus den ägyptischen Kolonien gekommen. Nero fand, die Steuern gingen zu zögernd ein. Der General bebte, glaubte sich ertappt. Aber Nero war mit seinen umnebelten Gedanken schon wieder woanders. Lallend verkündete er: „Ich lasse die Pyramiden nach Rom versetzen!“ Totenstill war es plötzlich im Raum, dann hatten sich die Gäste gefaßt, spendeten Beifall. „Der Nil könnte gute Dienste dabei leisten!“ Der es rief, war ein junger Centurio aus der Gefolgschaft des Generals. Irren Blickes starrte ihn der Kaiser an.



Büste Senecas

„Der Nil! Warum weiß man noch nicht, woher er überhaupt kommt! Die Gelehrten faseln immer davon, keiner weiß Genaues!“ Der Centurio spürte, was in dem Gewaltigen vorging. Er verehrte den Kaiser; denn er hatte unter Neros Herrschaft schnell Karriere gemacht, und so formten sich ihm die folgenschweren Worte ohne rechte Überlegung: „Ich will es zu Ehren meines Imperators wagen, was keinem vor mir gelang. Nicht Sonnenglut, nicht Wüstenstürme und wilde Tiere werden mich hindern, dem Kaiser der Welt das Quellwasser des Nils zu bringen!“

Am nächsten Tage war der junge Hauptmann ziemlich bedrückt. Zwar hatte er auf einigen Feldzügen Erfahrungen gesammelt, wie man sich in fremden Ländern verhalten muß, doch nun sollte er, auf sich gestellt, mit wenigen Gefährten in ein völlig unbekanntes Land eindringen. Jemand riet ihm, Seneca aufzusuchen, den großen Tragödiendichter und langjährigen Berater Neros, dessen zunehmende Allein- und Gewaltherrschaft Seneca später zum Selbstmord zwang. Seneca hatte bereits Kunde von zwei Quellseen des Weißen Nils, ja, er machte dem angehenden Forscher auch Andeutungen von Schneebergen, von denen diese Seen gespeist würden. Nun, das war sehr unsicher. Wo sollte im heißen Afrika Schnee herkommen? Doch gleichviel, Ehrgeiz und Abenteuerlust des jungen Kriegsmannes waren entfesselt. Wenig später verließ eine Triere den Hafen von Ostia mit Kurs auf Alexandria. Der Wimpel am Mast verriet, daß sie im kaiserlichen Auftrag fuhr.

Etwa zwei Jahre später gab der Imperator einen Ehrenempfang. Rom hatte wieder eine Sensation: Die Afrikareisenden waren zurückgekehrt und berichteten über ihre Erlebnisse. Auch Seneca war unter den Zuhörern. Die Erzählung interessierte ihn brennend, und kaum in sein Haus zurückgekehrt, schrieb er nieder, was er soeben erfahren hatte:

„... Ich habe Gelegenheit gehabt, den Bericht der beiden Centurionen zu hören, die Kaiser Nero zu den Nilquellen entsandt hat ... Wir gelangten, so

berichteten sie, zu den gewaltigen Sümpfen, deren Ausdehnung selbst den Eingeborenen nicht bekannt war und die auch niemand ermitteln kann. Die Wasserpflanzen sind dort nämlich ineinander verfilzt, daß keiner diese Gewässer zu durchmessen vermag, weder zu Fuß noch mit einem Boot. Selbst wenn es nur gerade so groß wäre, daß es einen Mann trüge, es würde auf dem zähen Sumpf nicht vorwärts kommen. Dort erblickten wir zwei Felsen, zwischen denen der Nil in gewaltiger Fülle hervorquoll. Ob dies nun ein Zufluß des Nils ist oder seine Quelle, oder ob er hier nach einer Strecke unterirdischen Laufes erneut aus der Tiefe hervorbricht: muß man nicht annehmen, daß er einem großen See entspringt? Da er mit solchem Druck zwischen den Felsen hervorkommt, kann er nur einem Wasserbecken entstammen, das die vielerorts gesammelte und zusammengeströmte Feuchtigkeit dieser Gegend enthält . . .“

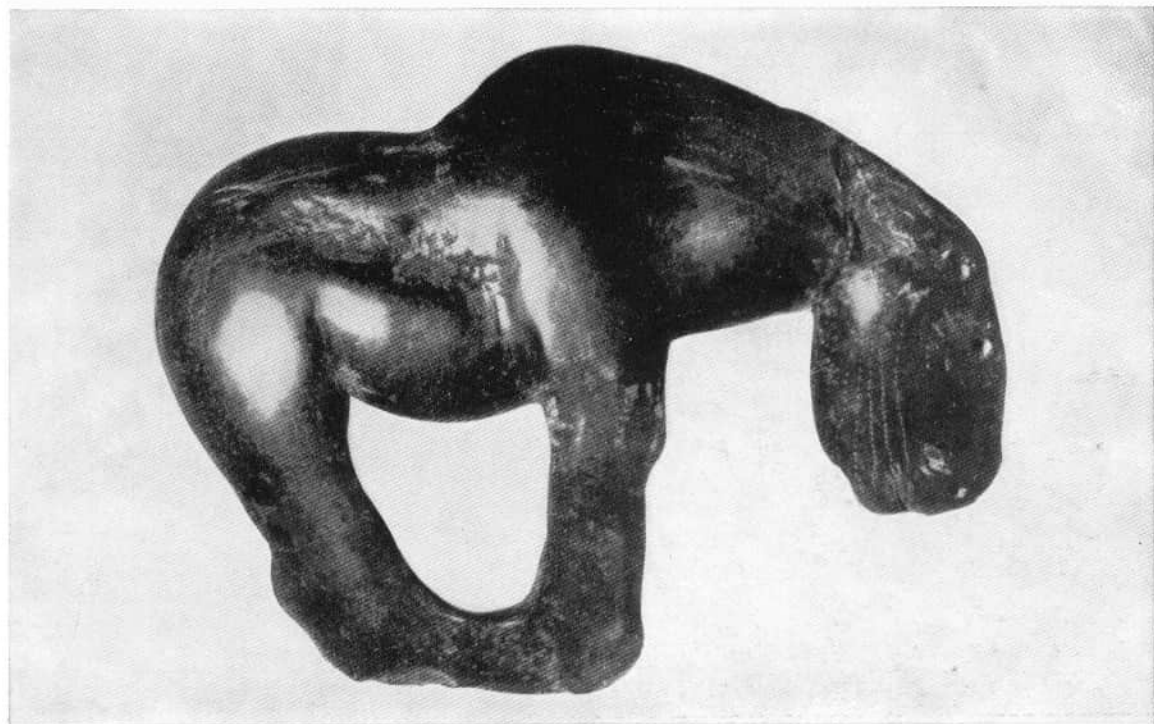
Die Erwähnung des Felsentores läßt darauf schließen, daß die mutigen Römer weit in den dunklen Erdteil bis etwa 5° n. Br. vorgedrungen waren. Zwar waren die Römer noch nicht in das eigentliche Quellgebiet des Nils gekommen, doch hatten sie eine Gegend erreicht, die erst 1800 Jahre später, um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, wieder von Europäern betreten und erforscht wurde.

Es mutet seltsam an, ausgerechnet Kaiser Nero unter den antiken Förderern der Geographie zu finden. Doch dürfte er in dieser Beziehung kaum irgendwelche wissenschaftliche Ambitionen gehabt haben, wie ja überhaupt die Römer wenig zur Ausweitung der Erderforschung getan haben. Sie beschränkten sich lediglich darauf, die unterdrückten Länder zu ihrem eigenen Nutzen kennenzulernen. An den Grenzen des Imperiums machte gewöhnlich ihr Denken halt. Den Antrieb zur Erkundung der Nilquellen gab die krankhafte Ruhmsucht des Kaisers.

Seine beherzten Hauptleute haben ihren Auftrag trotzdem mit großem Eifer durchgeführt; sie haben versucht, soviel wie möglich über die neuentdeckten Erdstriche in Erfahrung zu bringen. Das geht schon daraus hervor, daß sie nach der Überlieferung des Plinius zur Feststellung der Entfernungen sorgfältig über jeden Schritt Buch führten. Um von Syene zu den Nilsümpfen zu gelangen, mußten 871 000 Schritte getan werden.

Unsäglich primitiv und unzureichend war nach heutigen Maßstäben die Ausrüstung, mit der alle Entdeckungsfahrten des Altertums unternommen wurden. Um so höher sind aber die Erfolge zu bewerten. Welche Motive die Alten auch dazu trieben, auf unbekannten Pfaden vorzudringen und mit ihren Schiffen die Weiten der Meere abzutasten: Wir empfinden Hochachtung vor ihren großartigen Pionierleistungen.

Das Römische Weltreich ging im Gefolge der inneren Zerrüttung und des Ansturms germanischer Stämme in der Zeit der Völkerwanderung zugrunde. Im Banne eines christlichen Dogmatismus, der jeder echten Naturerkenntnis feindlich war, verkümmerte auch das geographische Wissen, doch konnte damit das Feuer menschlichen Entdeckerdranges nicht zum Erlöschen gebracht werden. So, wie Araber und Chinesen in jener Zeit Gewaltiges vollbrachten, so wuchsen auch auf den Trümmern der antiken Kultur neue Kräfte heran, die die Fackel des Wissens weitertrugen.



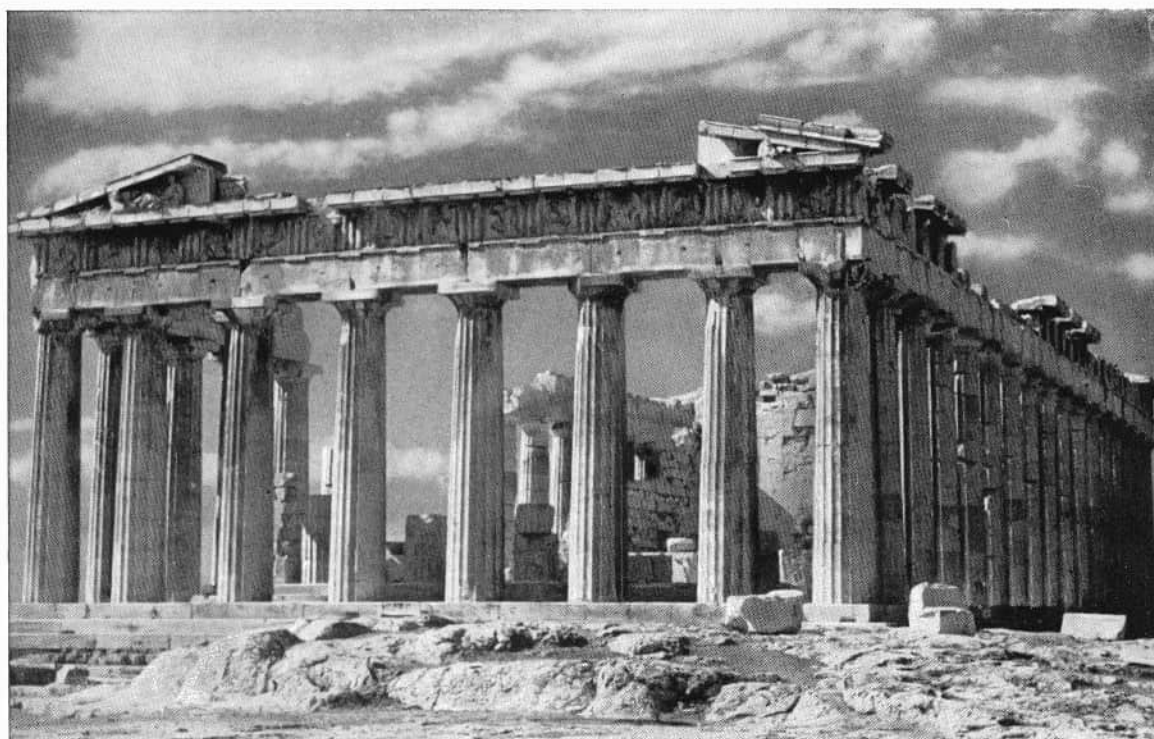
Pferd aus Bernstein



Alexander der Große (Pompeji-Mosaik)



Die Akropolis, Gesamtansicht



Parthenon

NEUES LAND

IN OST

UND WEST

Hier irrten die Wikinger · Die Islandflucht
der Eremiten · Der Thingspruch zu Thornes
und die Entdeckung Grönlands · Wider Willen
über den Atlantik · Navigation über den Daumen
gepeilt · Leif Erikson, der erste Bostoner · Wo findet
man Vinland? · Der geheimnisvolle Runenstein
Der letzte Grönland-Normanne · Der Vatikan sucht
Verbündete · Nicolo und Maffeo gegen Mohammed
Der Kaufmann von Venedig als Gouverneur in
Manzi · Erster Blick hinter die tibetanische Barriere
Ein Gefangener schreibt seine Memoiren · Das arabische
Zeitalter und die Geographie · Gedankenfreiheit in
Palermo · Rogers und Edrisis silberne Weltkarte

Seit den Tagen des Pytheas von Massilia, der Britannien umfuhr, Mittelnorwegen, das er Thule nannte, besuchte und die Deutsche Bucht mit seinen Segelschiffen durchkreuzte, hatte die erdkundliche Kenntnis der nördlichen Länder und Inselwelt bei den Mittelmeervölkern kaum wesentliche Fortschritte gemacht.

Als im Jahre 867 u. Z. norwegische Seefahrer auf einer Fahrt nach den Färöer in heftigen Sturm gerieten, der sie westwärts an ein unbekanntes Gestade führte, glaubten sie, das langgesuchte, sagenhafte Land Thule endlich gefunden zu haben. Hier aber irrten die Wikinger. Doch müssen wir berücksichtigen, daß es ihnen kaum bekannt gewesen sein kann, daß ihre eigene Heimat Norwegen im Mittelmeerraum so benannt wurde.

Der einsame Küstenstrich reizte den Entdeckerdrang der Nordmänner. Sie gingen an Land, durchquerten den lichten Wald, der sich am Ufersaum entlangzog, und bestiegen einen Berg. Doch konnten sie weder Rauchfahnen noch andere Spuren menschlicher Ansiedlungen entdecken. Gardar, der Anführer der kleinen Schar, wollte von seiner sensationellen Entdeckung möglichst genaue Kunde in die Heimat bringen. So umfuhren sie das unbekannte Land und erkannten, daß es eine nahezu runde Insel war, die sie zu Ehren ihres Kapitäns Gardarsholm nannten.

Glücklich in die Heimat zurückgekehrt, rühmten die Männer die ferne Insel in den höchsten Tönen. Nun fuhren Abenteurer, landlose und landhungrige Söhne der Erbhöfe übers Meer, um auf Gardarsholm Boden in Besitz zu nehmen und eine neue Existenz zu gründen.

Trotz ihrer nördlichen Lage in unmittelbarer Nachbarschaft des Polarkreises wuchs und gedieh die Siedlung, und vor allem im Süden des Landes, dessen Küsten vom warmen Golfstrom umspült werden, entfaltete sich ein reges wirtschaftliches Leben. Das kleine Völkchen, das, abgeschieden von der Welt, unter harten Bedingungen lebte und wirkte, hatte einen ausgeprägten Sinn für die Geschichte. Deshalb verdankt ihm die Wissenschaft eine Fülle ausgezeichnete Berichte, die uns das Geschehen längst vergangener Zeiten wie in einem historischen Roman plastisch vor Augen führt. Die Nachkommen jener wagemutigen Wikinger bilden noch heute eines der ältesten Staatswesen Europas, das immer bestrebt war, seine Unabhängigkeit zu erhalten. Wer wüßte nicht, daß wir von Island sprechen, dem kargen Vorposten Europas an der Grenze des ewigen Eises.

Wir sind den Ereignissen vorausgeeilt. Kapitän Gardar hatte sich geirrt, als er das Land für unbewohnt hielt. Nachdem sich die Einwanderer genauer im Lande umgesehen hatten, entdeckten sie merkwürdige bärtige Gestalten, die tiefversteckt in Höhlen wohnten. Wie menschenscheue Einsiedler zogen sie sich immer weiter in unbewohntes Gebiet zurück und verschwanden später von der Insel. Die Flucht der Bärtigen muß zu guter Letzt in solcher Hast erfolgt sein, daß sie sogar einen Teil ihrer Habe zurückließen. Die neuen Bewohner Islands fanden Schellen, Krummstäbe und Bücher, die in irischer Sprache verfaßt waren.

Tatsächlich war Island vor der Wikingereinwanderung etwa 100 Jahre lang von irischen Klerikern in primitiver Weise bewohnt worden. Es waren Priester

und Mönche, die der sündigen Heidenwelt den Rücken kehrten, um in völliger Abgeschiedenheit ihrem Glauben zu leben. Auf diese Weise hatten sie vorher die Orkneys und die Färöer besiedelt. Den Parpars, wie sie von den Wikingern genannt wurden, schien es eine Todsünde, mit den Heiden in Nachbarschaft zu leben, und so zogen sie es vor, Island zu verlassen. Wohin – das weiß niemand zu sagen.

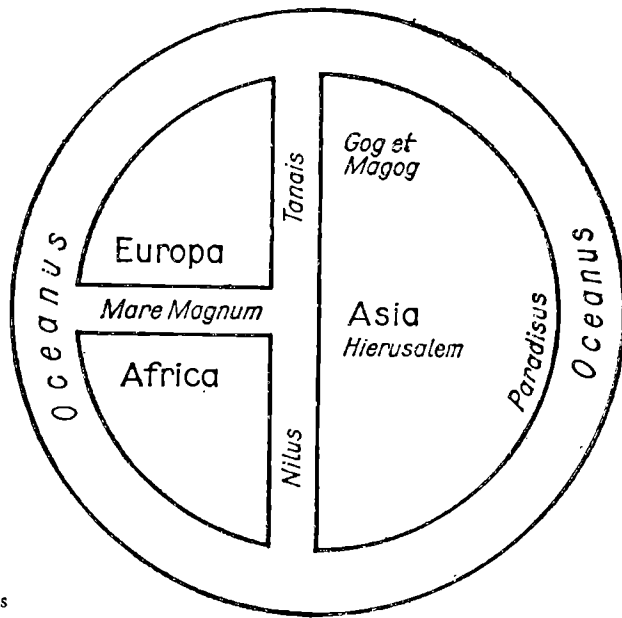
Längst waren die Enkel der ersten Kolonisten Islands wohlhabende Hofbesitzer geworden. Wie in ihrer Heimat, dem fernen Norwegen, siedelten sie nicht in Dorfgemeinschaften; vielmehr baute jeder sein Haus, wo ihm die Lage am besten dünkte. Auf den Weiden tummelten sich gutgenährte Rinderherden, gegen die Berge hin fanden auch die anspruchslosen Schafe noch genügend Futter, um zu gedeihen, das Meer spendete seinen Reichtum an Fischen – es ließ sich schon leben in diesem Land.

Doch was bedeutete den Wikingern ein Dasein in Ruhe und Sicherheit? Ihr ureigenstes Element war das Meer, ihre Liebe galt dem Schiffbau. Holz gab es genug, ebenso Tierhaare zum Abdichten der starken Planken, die in gefälliger Rundung um die Spanten gezogen wurden. Von großer Kunstfertigkeit zeugte das Schnitzwerk, das den Bug der Schiffe schmückte. Die verwendeten Motive, Drachen, Pferdeköpfe und alle möglichen Fabelwesen, waren mit den Hausmarken der Bootsbesitzer identisch. Im allgemeinen hatten ihre Schiffe einen Meter Tiefgang und waren 20 bis 30 Meter lang. Sie trugen einen Mast mit Rahsegel, konnten aber auch gerudert werden. Diese „Drachenschiffe“ waren außerordentlich seetüchtig und widerstanden selbst starken Stürmen.

Noch in dem Jahrhundert nach der Besiedlung Islands durch die Wikinger hatte sich auf den Höfen hartnäckig das Gerücht erhalten, daß einst Gunnbjörn, der die Insel etwa 10 Jahre nach Gardar in größerem Bogen umsegelt hatte, weit im Westen Land gesichtet hätte, ein Land, das an die heimatlichen Schären erinnerte! Immer wieder entzündete sich das Gespräch der Alten, die als Knaben Gunnbjörn gekannt hatten, an dieser Geschichte, wenn sie abends in der Halle zusammensaßen, um die Ereignisse des Tages zu besprechen. Doch soviel man über das unbekannte Land im Westen fabulierte, niemand konnte Genaueres sagen.

Einer der Siedler, Erik, von den anderen der „Rote“ genannt, entstammte einer angesehenen Familie, die seit Urväter Zeiten einen reichen Hof in der Gegend von Stavanger in Norwegen ihr eigen nannte. Schon der Großvater Eriks war ein Heißsporn, der oft in Händel geriet, ebenso sein Vater Thorvald. Als der einmal einen Gegner im Streit erschlug, war das Maß voll. Das Thing verwies ihn des Landes; Thorvald mußte seinen Hof aufgeben und zog mit seiner Familie nach Island. Das geschah um das Jahr 960. Hier waren zu diesem Zeitpunkt die günstig gelegenen Siedlerstellen bereits vergeben, und Thorvald blieb keine andere Wahl, als seinen Hof im nördlich gelegenen kargen Drangaland aufzubauen.

Erik, damals ungefähr zehn Jahre alt, fühlte sich in seiner neuen Heimat, die Eis und Schnee, doch wenig Sonne zu bieten hatte, nicht wohl. Als er das entsprechende Alter erreicht hatte, heiratete er die Erbin eines isländischen Ge-



Radkarte des frühen Mittelalters

schlechts. Dadurch wurde ihm endlich die Möglichkeit gegeben, in Haukadal, einem am Breidafjord in der südwestlichen Ecke der Insel gelegenen dichtbesiedelten Gebiet, einen neuen Hof zu beziehen. Lange währte die Freude nicht. Erik der Rote, dem seine Zeitgenossen Kraft und Unerschrockenheit nachrühmten, hatte das hitzige Blut seiner Väter in den Adern. Er ließ sich im Streit hinreißen, und kurz hintereinander blieben zwei Gegner tot auf dem Kampfplatz liegen. Der Urteilsspruch des Things lautete: dreijährige Verbannung aus Island für Erik und seine Leute. Doch wohin konnte er den Bug seines Schiffes wenden? Da fiel ihm die Geschichte von Gunnbjörn ein, und sein Plan stand fest.

Kurze Zeit später, man schrieb das Jahr 982, ruderte Erik mit seiner Sippe aus dem Breidafjord hinaus. Als sie das offene Meer erreicht hatten, befestigten die Männer nach alter Sitte ihre Buckelschilde an den Riemenduchten, zogen das Rahsegel auf, und in schneller Westfahrt trug sie ihr Schiff dem unbekannten Land entgegen. Zu ihrer großen Freude kam bereits am Morgen des nächsten Tages die fremde Küste in Sicht.

Die Szenerie war nicht gerade einladend. Gewaltige Gletscher bedeckten das wildzerklüftete Land, das Meer war von Eisbergen übersät. Man mußte vorsichtig lavieren, um mit heiler Haut davonzukommen. Unmöglich, hier konnten keine Menschen wohnen! Vorsichtig steuerte Erik südwärts an der Küste entlang. Als das südliche Kap umschiff war, zeigte sich die Gegend freundlicher. Grüne Matten bedeckten überall die Ufer der tief ins Land einschneidenden Fjorde, und die Nordmänner machten sich mit dem Gedanken vertraut, daß hier eines Tages ihre Herden friedlich grasen würden. Freilich – dahinter, in greifbarer Nähe fast, standen die gletscherbedeckten Berge und mahnten daran, daß der Winter stets auf der Lauer liege.

Während der folgenden drei Winter und zwei Sommer des Robinsonlebens hatten sich Erik der Rote und die Seinen gründlich in dem neuen Land umgesehen. Sie befuhren alle Fjorde und landeten auf vielen Inseln. Schließlich fanden sie in der Tiefe eines Fjordes, durch hohe Berge vor Winden geschützt, den geeigneten Siedlungsplatz.

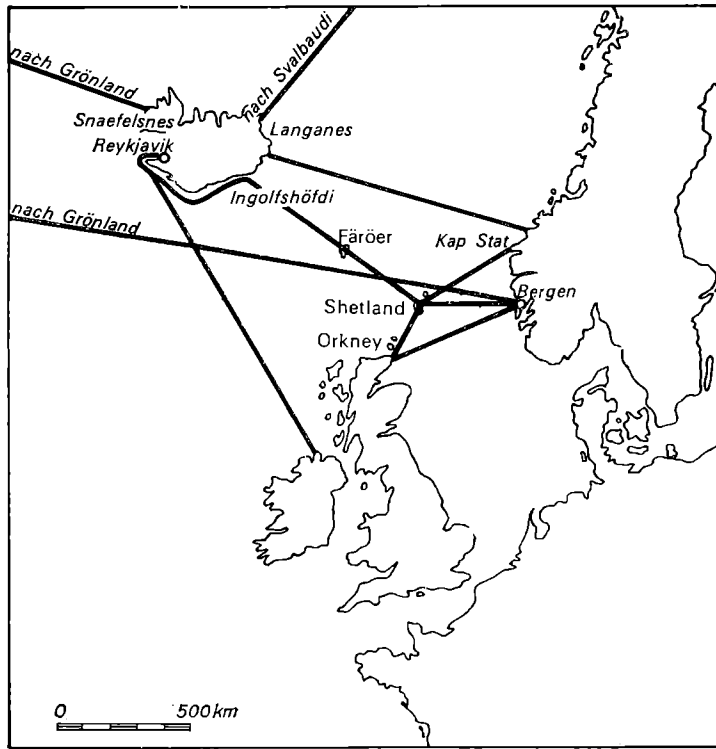
Drei harte Jahre hatten die Verbannten in dem völlig menschenleeren Lande zugebracht, Jahre, die ihnen kaum mehr zu bieten hatten, als sie in ihren Schiffen mitführten. Als sie den geschnäbelten Bug nach Ablauf der Verbannungsfrist wieder nach Island richteten, nahmen sie die Gewißheit mit, daß die Südwestküste des neuen Landes besiedelt werden könne. Erik der Rote gab ihm den optimistischen Namen „Grünland“ und wollte nicht zuletzt dadurch seine Landsleute anregen, ebenfalls dorthin zu gehen.

Es mag uns unfassbar erscheinen, daß vor 1000 Jahren Europäer den Plan fassen konnten, ausgerechnet nach Grönland, dieser lebensfeindlichen Gletscherinsel, auszuwandern, und daß sie tatsächlich mehrere Jahrhunderte ausgehalten haben, während heute im Zeitalter hochentwickelter Technik, die dem Menschen viele Mittel im Kampf gegen die Kälte in die Hand gibt, sich nur wenige Europäer dauernd dort aufhalten. Stellt man diese Tatsachen gegenüber, so scheint die Annahme, daß sich das grönländische Klima vom 14. bis 16. Jahrhundert verschlechtert habe, durchaus glaubhaft. Es ist bezeugt, daß die Wikingsiedler in günstigen Jahren widerstandsfähige Sorten von Gerste und Strandhafer zum Reifen brachten. Ebenso gedieh eine Art wohlduftender Äpfel. Bisweilen mögen an besonders günstigen Stellen Möhren geraten sein. Darin erschöpfte sich in sonnigen Jahren die schmale Auswahl an Pflanzen.

Tatsächlich hatte Erik der Rote die klimatisch günstigste Gegend Grönlands ausgewählt. An der Südwestküste verläuft ein Zweig des Golfstroms, der, die Fjorde erwärmend, der eisstarrten Landschaft Leben einhaucht. Die Durchschnittstemperatur liegt um 5 Grad höher als auf der gleichen Breite des amerikanischen Kontinents, während die Januartemperatur im Mittel -5°C nicht unterschreitet. Landeinwärts schwächt sich die Heizwirkung des Golfstromes jedoch schnell ab, und die gewaltige, das Land bedeckende Eishaube läßt alles Leben erstarren.

Kaum war Erik nach Island zurückgekehrt, verbreitete sich die Kunde von dem neugefundenen Lande wie ein Lauffeuer. Da die Isländer jedes geeignete Fleckchen Boden ausnutzen mußten, wollten viele von ihnen dieses neue Land besiedeln. Als Erik im Sommer 986 der Insel endgültig den Rücken kehrte, fand sich eine ansehnliche Flotte von 25 Schiffen zusammen, bordvoll mit Auswanderern und ihrer Habe beladen, die alle in Grönland ein neues Leben beginnen wollten. Das Unternehmen wurde vom Mißgeschick betroffen. Die Schiffe hatten schon die hohe See erreicht, als ein gewaltiger Sturm aufkam, dem einige Fahrzeuge zum Opfer fielen. Andere flüchteten sich nach Island zurück, und nur 14 Schiffe erreichten arg zerzaust ihr Ziel.

Trotz der Katastrophe mögen mit diesem ersten Schub immerhin einige hundert Siedler Grönland erreicht haben, darunter Erik der Rote mit seinen Söhnen Leif, Thorvald und Thorstein und seiner Tochter Freydis.



Reisewege der Wikinger nach Island

Als Viehzüchter und Bauern ließen sich die Normannen vorwiegend im Innern der Fjorde nieder. So entstanden zwei Hauptsiedlungen, Österbygden (Ostsiedlung) beim heutigen Julianehåb und Vesterbygden (Westsiedlung) beim heutigen Godthåb. In letzterer errichtete „der Rote“ seinen Hof Brattahlid am Eriksfjord.

Die Siedler hatten harte Arbeit zu bewältigen, und auf ihren Höfen entfaltete sich ein vielgestaltiges Leben. Da weideten Schafe und Ziegen, und in den Ställen gediehen Schweine. Den größten Reichtum der Normannen aber bildete das Rindvieh. Die zu Beginn unseres Jahrhunderts freigelegten Ruinen von Eriks Hof zeigten, daß in den Stallungen mindestens 40 Rinder gestanden haben. Das Vieh ernährte sich im Sommer selbst, doch der grönländische Winter dauert annähernd 220 Tage, und während dieser Zeit mußten die Tiere von der Heuernte des kurzen Sommers leben. Schon im Frühherbst gefror das Wasser, und Ende Oktober waren die Fjorde dick vereist. Wehe dem, der seine Ernte bis dahin nicht in der Scheune hatte!

Zu diesen Erschwernissen kam hinzu, daß es auf der Insel kein Holz gab. Wohl führte der Grönlandstrom Treibholz von den fernen Flüssen Sibiriens bis an diese Küste, doch daraus konnte man keine Schiffe bauen. Während der Zeit ständiger enger Verbindung und des Warenaustausches mit Island und Norwegen konnte dieser Mangel die Existenz der Siedler nicht ernsthaft bedrohen.



Grönland mit Ost- und Westsiedlung

Doch einige Jahrhunderte später, als dieses Band immer schwächer wurde und völlig zerriß, zeigte es sich, daß Erik der Rote die Normannen in ein Land geführt hatte, in dem sie unter den damaligen Bedingungen, völlig auf sich gestellt, auf die Dauer nicht existieren konnten, sondern dem Untergang preisgegeben waren.

Der Gedanke, daß irgendwo jenseits des Ozeans unbekannte fruchtbare Küsten liegen könnten, ist stets in dem Entdecker der größten Insel unserer Erde wach geblieben und erhielt durch ein Ereignis, das sich im Jahre der Besiedlung Grönlands abspielte, neue Nahrung.

EINER DER MÄNNER, die sich Erik angeschlossen hatten, war der mit dem Entdecker verwandte Herjulf. Auch er hatte seinen gutbestellten Hof in Island aufgegeben in der Hoffnung, im „Grünland“ besseren Boden zu finden. Im Gegensatz zu den anderen wählte er seinen neuen Wohnsitz nicht in der eingebetteten Lage eines Fjordes. Ihm gefiel eine weit ins Meer vorspringende Landzunge, nur 50 Kilometer vom südlichsten Punkt Grönlands entfernt, einen Breitengrad südlicher als Brattahlid gelegen.

56 Herjulfs Sohn Bjarni befand sich zu der Zeit, als sein Vater von Island ab-

reiste, in Norwegen. Bjarni war trotz seiner Jugend ein tüchtiger Seemann, der sich durch seine Fahrten ein Vermögen erworben hatte. Wegen seiner Kühnheit erfreute er sich eines großen Ansehens.

Im Frühjahr des Jahres 986 segelte Bjarni nach Island zurück. Groß war sein Erstaunen, als er den Hof seines Vaters ausgestorben fand. Von den Nachbarn erfuhr er, was sich inzwischen zugetragen hatte. Sie erzählten ihm auch, was sie über das fremde Land wußten, und das war nicht viel; denn keiner von ihnen hatte es je gesehen. Bjarni war ein Mann von schnellem Entschluß, stets bereit, ein Abenteuer zu wagen.

Für die Nachwelt, die nach den Spuren der Wikinger forscht, ist es ein glücklicher Umstand, daß diese ein fabulierlustiges Volk waren. Wenn sie sich an den langen nordischen Winterabenden am Feuer zusammenfanden, gab es für sie nichts Schöneres, als aus dem Munde der Alten von den kühnen Taten und den verwegenen Fahrten ihrer Vorfahren zu hören. So blieben die Erzählungen, die sie Sagas nannten, von Generation zu Generation lebendig, bis sie zwischen dem 12. und 14. Jahrhundert ihren schriftlichen Niederschlag fanden. Die Grönlandsaga, die ihr ergänzendes Gegenstück in der Islandsaga hat, ist eine Art Familienchronik, in der die Geschichte Eriks des Roten und seiner Sippe einen hervorragenden Platz einnimmt. Ihr folgend, wollen wir Bjarni Herjulfsohn auf seiner Fahrt begleiten:

„Als sie fahrtbereit waren, gingen sie in See und segelten drei Tage, bis das Land hinter ihnen im Meer versank. Aber dann flaute der günstige Wind ab, es kam Nebel und schließlich Nordwind. Sie wußten nicht mehr, wo sie waren, und das dauerte viele Tage. Dann sahen sie die Sonne wieder und konnten die acht Himmelsrichtungen bestimmen. Da gingen sie segelauf und segelten den ganzen Tag und eine Nacht. Dann sahen sie Land und sprachen darüber, was das für ein Land sein könne. Und Bjarni meinte, Grönland könne es nicht sein . . . „Mein Rat ist, nahe am Land entlangzufahren.“ Sie taten das und stellten fest, daß das Land keine hohen Berge hatte, aber Wald und kleine Hügel . . .

Dann segelten sie zwei Tage, als sie neues Land sahen . . . Bjarni meinte, daß er dieses Land ebensowenig für Grönland halte wie das zuerst gesichtete. „Denn es heißt, daß in Grönland große Gletscher sind.“ Sie waren dem Lande bald nahe und konnten sehen, daß es Flachland war, auf dem Wald wuchs. Da schloß der Fahrwind ein, und seine Leute meinten, es sei ratsam, an Land zu gehen . . . Sie sagten, man brauche Brennholz und Frischwasser. „Ihr seid mit allem wohl versorgt“, antwortete Bjarni. Deshalb hörte er von seinen Leuten einige böse Worte.

Bjarni befahl, Segel zu setzen. Sie wandten den Bug vom Lande ab und segelten drei Tage seewärts bei Südwestwind. Da sahen sie ein drittes Land. Und dieses Land war hoch und gebirgig, auch Gletscher sahen sie . . . Nun ließen sie das Segel nicht fallen, sondern hielten am Land entlang. Da sahen sie, daß es eine Insel war.

Sie wandten den Bug vom Lande weg und fuhren auf die hohe See . . . So segelten sie vier Tage. Da sahen sie das vierte Land. Sie fragten Bjarni, ob er das Land nun endlich für Grönland halte. Bjarni antwortete: „Das sieht ganz

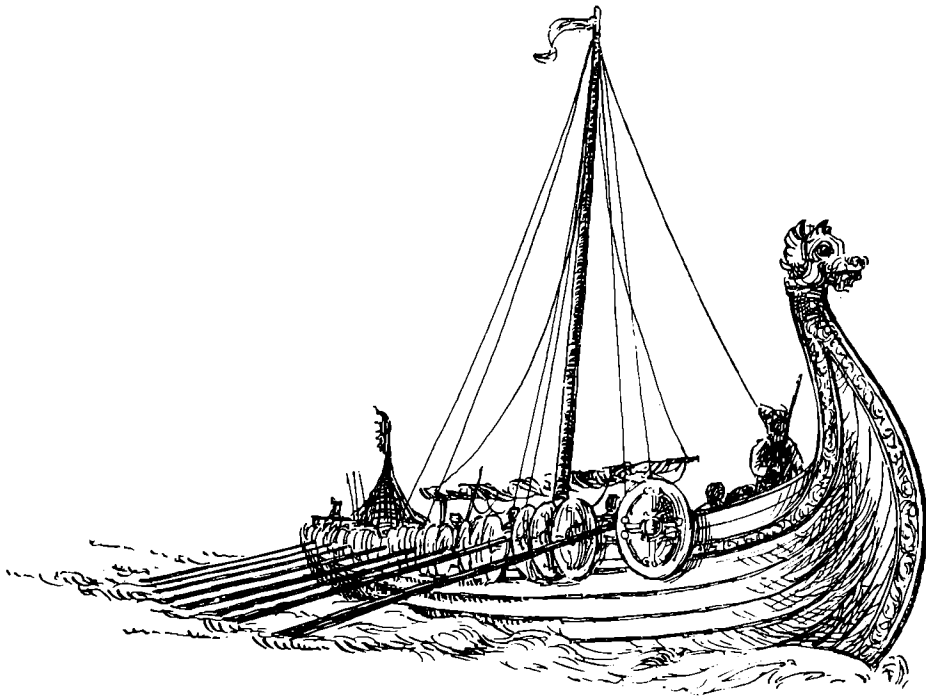
so aus, wie mir Grönland geschildert worden ist. Hier wollen wir landen.' Das taten sie und kamen auf den Abend zu einer Landzunge. Dort lagen Boote. Und auf dieser Landzunge wohnte Herjulf, Bjarnis Vater."

Dieser sachlich-nüchterne Bericht, der dem Logbuch Bjarnis entnommen sein könnte, sagt nichts über die ungeheure Dramatik, von der diese Fahrt überschattet wurde. In Sturm und Nebel verschlagen, wußte niemand an Bord zu sagen, wo man sich befand. Endlich kam Land in Sicht, doch es war nicht das gesuchte. Unheimlich! Würde man je den rettenden Hafen wiederfinden? Nichts als die Sorge um das nackte Leben beherrschte die Männer. Wie sollten sie Sinn dafür haben, wie ahnen, daß sie vor der Schwelle eines neuen Kontinents gestanden hatten. Zum erstenmal hatten Europäer den vierten Erdteil gesichtet, der 500 Jahre später, aufs neue entdeckt, den Namen Amerika erhielt.

Wollen wir den jahrzehntelangen Streit der gelehrten Fachleute, ob der Normanne Bjarni wirklich der erste Europäer war, der Amerika zu Gesicht bekam, oder ob die Fahrt überhaupt stattgefunden hat und wenn ja, wer ihr Führer war, übergehen. Nach dem heutigen Stand der Forschung hat sich die Grönlandsaga in ihren entscheidenden Äußerungen stets als zuverlässig erwiesen. So besteht kein Grund mehr, an Bjarnis Verdienst zu zweifeln. Doch interessant ist es zu wissen, an welcher Stelle die Normannen die erste Berührung mit dem nordamerikanischen Kontinent hatten.

Hierüber ist viel gerätselt worden. Die Vermutungen spannen den Bogen über einige Breitengrade hinweg von Nordlabrador bis Neufundland. Ersteres dürfte ausscheiden; denn hier steigen die Berge unweit der Küste bis zu 2000 Meter an, während der Waldbestand nahe der nördlichen Baumgrenze zu schütterem Buschwerk verkümmert ist. Im Bericht werden jedoch Hügel erwähnt, die von Wald bestanden waren. Mehr Übereinstimmung zeigt Bjarnis Anmerkung mit der Beschaffenheit Südlabradors in der Gegend von Hamilton Inlet. Hier ist die Küste flachhügelig und mit dichten Waldungen bedeckt. Ebenso kann Bjarni auch die Ostküste von Neufundland zuerst gesichtet haben.

Es ist leicht auszudenken, mit welchem Interesse Bjarnis Abenteuer von den Grönländern aufgenommen wurde. Herjulfs Halle konnte die Besucher kaum fassen, die von allen Siedlungen herbeiströmten, um Näheres über das Land im Westen zu erfahren. Doch Genaueres konnte Bjarni nicht sagen, weil er den Rat seiner Gefolgsleute, an Land zu gehen, in den Wind geschlagen hatte. Aber das wäre, meinte er, ein zu großes Wagnis gewesen, angesichts der unzähligen Klippen, die dem Lande vorgelagert sind, und des Sturmes, der mit mächtigem Atem die Wogen gegen die Klippen trieb. Trotzdem mußte er manch bitteren Vorwurf einstecken. Ebenso erging es ihm, als er nach dem Tode seines Vaters wiederum für einige Zeit in Norwegen am Hofe des Königs weilte. Ob er diese Scharte jemals auswetzen konnte, darüber berichtet die Grönlandsaga nichts. Sie wendet sich den eindrucksvolleren Unternehmungen seiner Nachfolger zu. Doch ist anzunehmen, daß Bjarni, dieser erfahrene Seemann, der oftmals das viel weiter entfernte Norwegen ansteuerte, den Bug seines Schiffes wieder nach Westen gerichtet haben mag, vielleicht aus keinem anderen Grund, als nach



Wikingerschiff auf hoher See

ES HAT DEN ANSCHEIN, als ob die Wikinger als erste von der Küstenschiffahrt abgegangen wären. Wie mögen sie sich auf offener See orientiert haben? Die oft befahrene Route Grönland-Bergen mißt mehr als 1000 Seemeilen, und doch erreichten die geschnäbelten Schiffe, denen sich wahrscheinlich im 12. Jahrhundert die breit- und hochgebauten „Knorre“ als Kauffahrteischiffe zugesellten, mit erstaunlicher Sicherheit ihr Ziel.

Noch wurden nicht alle navigatorischen Hilfsmittel dieses Seefahrervolkes enträtselt, doch eines ist sicher: Wenn seine nautischen Kenntnisse so dürftig gewesen wären wie die der Römer, dann hätte es keine Transatlantikfahrten durchführen können.

Zur Bestimmung der geographischen Breite hatten die Nordmänner ein einfaches Verfahren entwickelt. Der Navigator legte sich quer zur Längsrichtung des Schiffes auf eine Bank und visierte über einen Stock und den Gegenbord, der zu diesem Zweck um ein bestimmtes Maß erhöht wurde, die Sonne an, oder er peilte einfach über den Daumen, indem er die Faust über das angezogene Knie legte. Mit dem so erhaltenen Winkel wurde dann, vielleicht unter Zuhilfenahme einer Tabelle, nach Jahreszeit und Stunde die geographische Breite abgelesen. Schwieriger war die Ortsbestimmung bei diesigem Wetter. Es ist aber sicher, daß die Wikinger bereits einen Vorläufer des Kompasses kannten. Nach dem dänischen Historiker Nils Winther war dies ein Magnetstein, der, in eine Holzkapsel gefaßt, frei im Wasser schwamm. Auch die Kompaßrose war ihnen

bekannt. Sie teilte den Horizont in 16 Teile, mit der Nord-Südachse als Hauptorientierungslinie.

Weit schwieriger war die Ermittlung der geographischen Länge. Man half sich, indem man die zurückgelegte Entfernung, die geschätzt wurde – das Log war damals noch nicht bekannt –, mit dem Steuerkurs in Einklang brachte. Als Zeitmesser benutzten die findigen Seeleute eine Wasseruhr von verblüffender Einfachheit. Sie bestand aus einem Gefäß, dessen Inhalt in 24 Stunden, von Mittag zu Mittag, austropfte. Markierungen an dem Gefäß mögen sogar die Stunden angezeigt haben.

Es gehört nicht viel Phantasie dazu, sich auszumalen, mit welcher Aufmerksamkeit dieses ebenso einfache wie wichtige Instrument bedient wurde. Während ein Mann, vielleicht der Kapitän selbst, über den Schiffsrand visierend, den Höchststand der Sonne abwartete, stand ein anderer mit einem Schöpp Wasser bereit, um auf Zuruf die „Uhr“ aufs neue bis zum Eichstrich zu füllen. Wenn just in diesem Moment aus der kleinen Öffnung des Gefäßes der letzte Tropfen fiel, war man sicher, die richtige Zeit zu haben.

Darüber hinaus legten die Nordmänner, wie schon die Völker des Altertums, ihre Entdeckungen auf See in einer Art Segelanweisung nieder. So heißt es für die Route Hernum (Bergen) – Herjulfnes:

„... Von Hernum nach Hvarf in Grönland (Kap Farvel) soll man segeln immer nach Westen... und es wird dann gesegelt nördlich Sbetland so weit, daß es eben gut auf der Kimm zu sehen ist. Und südlich Färöer so, daß die Kimm läuft in Mitte Berghang und südlich rund um Island, daß man die Seevögel und Wale sehen kann. Dann kommt man zu dem hohen Land auf Grönland, welches Hvarf heißt. Am Tag davor wird ein anderer hoher Berg sichtbar, der Hvidserk heißt, und bei diesen beiden Bergen liegt Herjulfnes.“

Wenn es in der Anweisung unter anderem heißt, es soll immer nach Westen gesegelt werden, so kann man daraus schließen, daß die Wikinger zumindest wichtige Orte nach ihrer geographischen Breite vermessen hatten; denn Bergen und Hvarf liegen beide auf 60 Grad nördlicher Breite.

Die Segelanweisungen enthielten auch Angaben über Segelzeiten. Im Landnamabok heißt es: *„... daß die Fahrt, wenn man von Hernum nach Hvarf in Grönland segelt und südlich um Island geht, 12 Tage dauert... von Langenes (Nordisland) bis Svalbardi (Spitzbergen) 4 Tage...“*

Beim Vergleich dieser Daten mit Angaben moderner Segelhandbücher ergibt sich die erstaunliche Tatsache, daß die Skandinavier mit ihren einfach besegelten Einmastschiffen in einer modernen Langstreckenregatta mit den raffiniert getakelten Segelschiffen unserer Tage reale Chancen gehabt hätten. Und ganz nebenbei erfahren wir, daß den Wikingern bereits Spitzbergen bekannt war, mehr noch, daß diese arktische Insel oftmals Ziel ihrer Fahrten gewesen sein muß, sonst hätte man Svalbardi nicht ausdrücklich erwähnt. Mindestens 400 Jahre vor dem Holländer Barents, der Spitzbergen um 1600 neu entdeckte, waren außer Russen die Normannen bereits dort gewesen.

Der Normanne Othar war nach dem Bericht des englischen Königs Alfred bereits um 875, das europäische Nordkap umrundend, ins Weiße Meer einge-

fahren, während wir aus der Feder des geographisch sehr interessierten Königs ebenfalls erfahren, daß ein anderer Normanne, Wulfstan, die wenig bekannte Ostsee bis zum Frischen Haff erkundet hat. Andere wieder fanden den Weg bis zur Doppelinsel Nowaja Semlja, doch blieb die Kenntnis dieser wichtigen Entdeckungen auf den nördlichen Kulturkreis beschränkt. So kam es, daß Polarforscher späterer Jahrhunderte, die wähten, als erste bestimmte Positionen in der Arktis erreicht zu haben, ihren Fuß dorthin setzten, wo lange vor ihnen Normannen als die ersten unerschrockenen Polarforscher der Geschichte gestanden hatten.

Etwa 15 Jahre waren seit der abenteuerlichen Fahrt Bjarnis vergangen, doch sein Erlebnis war keineswegs aus dem Gedächtnis der Grönländer entschwunden. Im Gegenteil, oftmals, wenn die mühselige Tagesarbeit getan war, kreisten die Gedanken um das verheißungsvolle Land im Westen, das Bjarni in der Ferne gesehen hatte, und der Wunsch wurde immer zwingender, das Unbekannte zu erkunden, seinen Reichtum dem eigenen kargen Leben nutzbar zu machen.

Vor allem auf Brattahlid, dem Hofe Eriks des Roten, wurde viel darüber gesprochen. Seine Söhne waren inzwischen zu tatkräftigen Männern herangewachsen, denen es auf den Nägeln brannte, der Entdeckertat ihres Vaters eine weitere, vielleicht größere folgen zu lassen.

Eines Tages bekam Bjarni, der schon lange den Hof des Vaters führte, den Besuch seines Vetters Leif aus Brattahlid. Gäste waren selten auf dem weit gegen das Meer vorgeschobenen Herjulfnes. So saß man, des Wiedersehens froh, in der Halle zusammen.

Der Hausherr ließ Robbenfleisch auftragen und als besonderen Leckerbissen geräuchertes Rindfleisch. Dazu wurde „Skyr“ gereicht, eine Art Dickmilch, die, gesäuert und gesalzen haltbar gemacht, während der milcharmen Zeit das Getränk der Grönländer war. Man sprach über die harte Arbeit, über Sorgen und Freuden dieses kargen Lebens; man hatte sich viel zu erzählen, denn nur selten war dazu Gelegenheit.

Längst war die Nacht hereingebrochen. Leifs Gefolgsleute hatten sich, müde von der Seefahrt, niedergelegt, aber noch immer saßen die Vettern beisammen. Einige Zeit schon hatte sich Leif Sorgen über das Leben in diesem rauen, weltabgeschiedenen Erdenwinkel gemacht. Acht Monate dauerte der Winter, und was konnte in dem kurzen Sommer gedeihen? War das Vieh im Frühjahr nicht so kraftlos, daß es auf die Weide getragen werden mußte? Und was entbehrte man selbst alles! Immer nur Robbenfleisch und Skyr und, wenn es hoch kam, diese zähen Wurzelknollen, die nicht gar wurden. In Norwegen würden nicht einmal die Schafe Geschmack daran finden. Trotzdem kamen neue Siedler aus der Heimat und engten das schmale Siedlungsgebiet zwischen Gletscher und Meer weiter ein.

In der Österbygd (Ostsiedlung) gab es kaum einen Fußbreit Boden, der nicht schon in Besitz genommen war. Sechs Rudertage nordwärts waren die Neuankömmlinge gezogen, um Weiden für ihre Herden zu finden und einen geschützten Platz, wo man das Haus bauen konnte . . .

Freilich kamen im Frühjahr stets einige Schiffe und brachten, was man am nötigsten brauchte. Ein Glück, daß die grönländischen Pelze und Häute so begehrt waren und die Zähne von Walroß und Narwal, denen man Heilkraft nachsagte . . . doch was, wenn die Leute plötzlich keine Pelze mehr tragen mochten? Hatte er, Bjarni, nicht vorhin selbst gesagt, als er von seiner Norwegenreise erzählte, daß sie sich heute ganz anders kleideten als vor Jahren, und wer konnte sagen, ob die Heilkraft der Walzähne nicht irgendein Aberglaube sei? Als Christenmensch hatte er manches, was er früher geglaubt hatte, über Bord geworfen. Was sollte werden, wenn keine Schiffe mehr kamen? . . . Bjarni hatte schweigend zugehört. Er spürte aus den Worten seines Vetzters die Sorge und die Verantwortung für die vielen Menschen – dreitausend mochten es jetzt schon sein –, die dem Ruf von Leifs Vater in das angeblich grüne Land gefolgt waren. Aber was war zu tun?

Da Leif nun über alles gesprochen hatte, was ihn bedrückte, kam er mit seinem Plan heraus: Er wollte das Land aufsuchen, das Bjarni einst gesichtet hatte. Dort gab es Wald, sicher auch saftige Wiesen, Beeren und Pilze und vieles andere, das man von Norwegen her kannte. An diese Küste wollte er segeln; vielleicht fand sich hier eine bessere Heimat für alle. Und kein anderer als der Vetter konnte ihm dabei helfen.

Bjarni kannte keinen falschen Ehrgeiz, sollte der Jüngere sein Glück versuchen! Er versprach Leif seine Hilfe.

Am nächsten Morgen verbreitete sich die Neuigkeit schnell unter den Gefolgsleuten. Das war nach ihrem Sinn! Lange genug hatte man von dem Westland geredet; nun war es endlich an der Zeit, zu erkunden, was es damit für Bewandnis hatte. Da Bjarni einverstanden war, erklärten sich einige, die damals mit dabei waren, bereit, mitzusegeln.

Jetzt brauchte Leif vor allem ein gutes Schiff. Sie gingen zum Hafen hinunter. Da lag Bjarnis kleine Flotte, ein Boot schmucker als das andere. Leif aber sah nur eines. Es war 25 Meter lang, kräftig gebaut und mochte 60 Tonnen Wasser verdrängen. Dieses Schiff hatte Bjarni damals an die fremde Küste geführt, und er war damit wohlbehalten in die Heimat zurückgekommen. Dies und kein anderes wollte Leif haben. Bjarni gab es nicht gern her, doch wurden sie handelseinig. Wieder in Brattahlid, rüstete Leif mit großer Umsicht für seine Fahrt. Wahrscheinlich mußte man in dem unbekannten Lande überwintern; da hieß es an vieles denken. Die Besatzung wurde bestimmt. Mit den Leuten Bjarnis waren es 34 Mann, darunter ein Deutscher, Tyrkir genannt, der sehr klein von Gestalt war, so daß er den baumlangen Normannen stets wie ein Zwerg vorkam. Da er seit langem in Eriks Diensten stand und überdies ein tüchtiger Handwerker war, mußte er mit dabei sein.

Folgen wir den Abenteuern der jungen Normannen, wie sie in der Erzählung von den Grönländern recht anschaulich festgehalten sind:

„Nun rüsteten sie ihr Schiff. Und als sie fertig waren, gingen sie in See und trafen zuerst auf das Land, das Bjarni und seine Leute zuletzt gesehen hatten. Sie segelten an Land, warfen Anker, setzten das Boot aus und fuhren zur Küste. Nirgends sahen sie dort Gras. Das ganze Hochland bestand aus Gletschern bis

zur See. Das Land schien ihnen sehr unwirtlich zu sein. Da sagte Leif: ‚Sie sollen von uns nicht sagen wie von Bjarni, wir hätten das Land nicht betreten. Aber nun will ich dem Land einen Namen geben. Es soll Helluland heißen.‘ (Flachsteinland nach dem altnordischen hellur, großer, flacher Stein, E. R.)

Darauf gingen sie wieder an Bord. Sie segelten aufs Meer hinaus und fanden das zweite Land. Sie fuhren unter Land, ankerten, ließen das Boot zu Wasser und gingen an Land. Dieses Land war eben und waldbewachsen. Sie sahen weite weiße Sandflächen, und das Ufer fiel nicht steil zur See ab. Da sagte Leif: ‚Dieses Land soll einen Namen haben, der seinem Aussehen entspricht. Wir wollen es Markland (Waldland) nennen.‘

Nun fuhren sie in See vor Nordostwind und waren zwei Tage unterwegs, bis sie wieder Land sighteten. Sie steuerten darauf zu und gelangten an eine Insel, die nördlich an dem Lande lag. Sie gingen hinauf und sahen sich bei gutem Wetter um.

Danach fuhren sie wieder zu ihrem Schiff und segelten in den Sund zwischen der Insel und einem Kap, das vom Lande nach Norden in die See vorsprang. Sie steuerten westlich an diesem Kap vorbei. Dort war das Wasser bei Ebbe außerordentlich seicht; das Schiff geriet auf Grund, und es war von ihm bis zur See sehr weit. Sie waren aber so wißbegierig auf dieses Land, daß sie nicht abwarten wollten, bis die Flut ihr Schiff wieder flottmachte; daher liefen sie ans Ufer.

Dort kam ein Fluß aus einem See. Als aber das Meer unter dem Schiff wieder gestiegen war, nahmen sie das Boot, ruderten zum Schiff und schleppten es aufwärts in den Fluß hinein und dann in den See. Dort ankerten sie, trugen ihre Ledersäcke vom Schiff und schlugen ihre Zelte auf. Sie beschlossen, den Winter über hierzubleiben, und bauten sich große Häuser (die Siedlung wurde Leif-budir genannt, E. R.).

Weder in dem kleinen Fluß noch in dem See mangelte es an Lachsen. Größere Lachse hatten sie früher nie gesehen. Das Land war überhaupt so gut, daß sie der Meinung waren, das Vieh bedürfe hier zur Winterzeit keiner Fütterung. Es gab auch keinen Frost, und das Gras welkte nur wenig. Tag und Nacht waren in ihrer Länge nicht so verschieden wie in Grönland oder auf Island.

Als sie mit dem Hausbau fertig waren, sagte Leif zu seinen Leuten: ‚Jetzt will ich unsere Mannschaft teilen und das Land untersuchen. Die eine Hälfte bleibt hier bei den Häusern, die andere soll das Land erkunden. Sie soll aber nicht weiter gehen, als daß sie am Abend wieder zurück sein kann, und sie soll zusammenbleiben und sich nicht zersplittern.‘ Leif ging bald mit auf Erkundung, bald blieb er zu Hause. Er war ein großer, starker Mann und in jeder Hinsicht ein kluger Führer.

Eines Abends geschah es nun, daß ein Mann aus der Schar fehlte, und das war der Deutsche Tyrkir. Leif war deshalb in großer Sorge, denn Tyrkir war schon lange bei seinem Vater und bei ihm und hatte ihn als Kind sehr geliebt. Darum schalt Leif seine Leute heftig und machte sich mit zwölf Mann auf, ihn zu suchen. Sie waren indessen noch nicht weit gekommen, als sie Tyrkir begegneten. Er wurde voller Freude empfangen. Aber Leif merkte alsbald, daß sein

Ziehvater ganz außer sich war. Leif sagte ihm: ‚Ziehvater, warum kommst du so spät? Und warum hast du dich von den anderen getrennt?‘ Tyrkir antwortete: ‚Ich bin nicht viel weiter gegangen als die anderen, aber ich habe etwas Neues entdeckt: Ich habe Weinstöcke und Reben gefunden!‘ ‚Ist das wahr, Ziehvater?‘ fragte Leif.

‚Gewiß ist das wahr‘, entgegnete Tyrkir, ‚denn ich bin ja in einer Gegend groß geworden, wo es weder an Trauben noch an Weinstöcken fehlt.‘

Sie schliefen die Nacht über wie gewöhnlich, aber am Morgen sagte Leif zu seinen Leuten: ‚Jetzt haben wir zwei Arbeiten, abwechselnd jeden Tag. Wir wollen Weintrauben sammeln oder Weinstöcke hauen und Bäume fällen als Ladung für unser Schiff.‘

So geschah es. Das Achterschiff war bald mit Weintrauben gefüllt, dann wurde Holz als Fracht für ihr Schiff gefällt.

Im Frühjahr machten sie sich fertig und segelten weg. Leif gab dem Lande einen Namen nach seiner Beschaffenheit und nannte es Vinland (Weinland) . . .“

NACH DER GLÜCKLICHEN HEIMKEHR LEIFS etwa im Jahre 1001 wurden die Vinlandfahrten zu einer Art Familientradition. Im Gegensatz zu Grönland war das neu entdeckte Gebiet bewohnt, und die Eingeborenen empfingen die fremden Eindringlinge nicht gerade freundlich. Während eines Kampfes mit ihnen wurde Leifs Bruder Thorvald tödlich getroffen und mußte in der fremden Erde bestattet werden.

Der Isländer Karlsefni versuchte erstmals, feste Siedlungen anzulegen und segelte mit drei Schiffen nach Vinland. Er bezog in Leifbudir Quartier, kam aber nach drei Jahren, etwa um 1013, mit seiner Gefolgschaft wieder nach Grönland zurück. Heftige Kämpfe mit Eingeborenen, die sie Skrälinger nannten und von denen man nicht weiß, ob es Indianer oder Eskimos waren, hatten die Kolonisten zu der Einsicht gebracht, daß eine dauernde Besiedlung der neuen Landstriche nur mit sehr starken Kräften möglich sei.

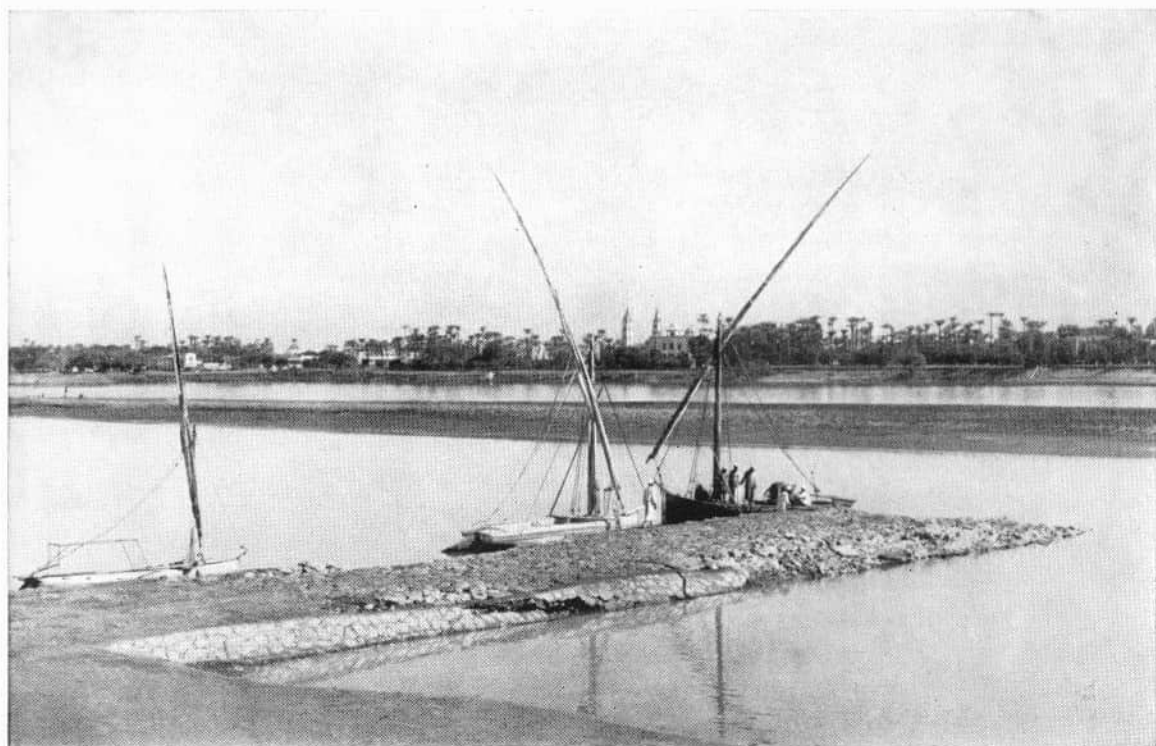
Die Grönlandsaga berichtet von den großartigsten Entdeckungstaten, die das frühe Mittelalter aufzuweisen hat. Sicherlich waren sich die Normannen der Tatsache nicht bewußt, daß sie einen neuen Kontinent gefunden hatten; daß aber die Vinlandfahrer bewundernswerte Taten vollbracht hatten, war ihnen gegenwärtig, und deshalb blieb die Kunde davon über Generationen lebendig.

Es war nicht allein Entdeckerdrang, der die Grönlandnormannen immer wieder zur Suche nach neuen Ufern trieb. Vielmehr veranlaßte sie dazu die arktische Kargheit ihrer Heimat. So ist es verständlich, daß sie sich weniger um geographische Einzelheiten kümmerten, als darum, was ihnen die entdeckten Landstriche wirtschaftlich zu bieten hatten.

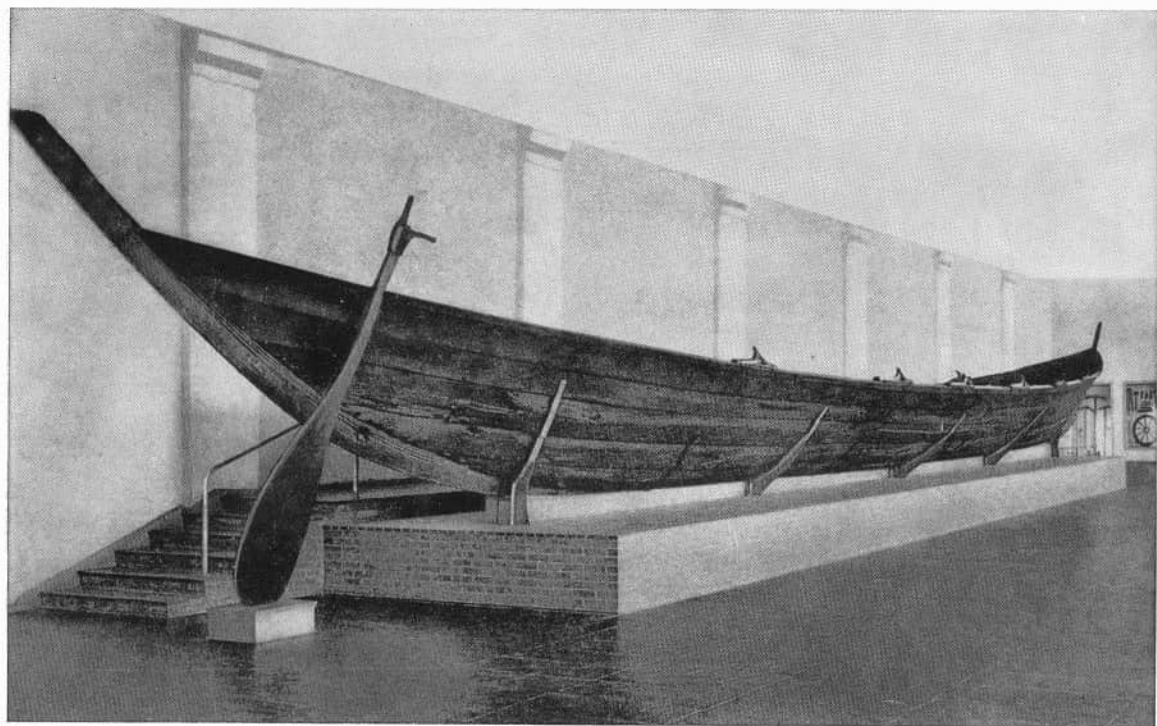
Sie suchten Holz, Früchte und Nutzpflanzen aller Art, an denen es in ihrer Heimat mangelte. Darum sind geographische Angaben in den Fahrtberichten nur dürftig enthalten, nicht mehr und nicht weniger, als der Seemann zur Orientierung nötig hatte.



Nilkatarakt bei Assuan



Der Nil bei Luxor



Wikingerschiff von Nydam



Grönländische Küste

So standen die Forscher vor einer schwierigen Aufgabe, wo Markland und Helluland? Wo hatte Leif seine Fragen, deren Beantwortung die Kompetenz eines Geographen bedurfte. Wenn darauf eine einigermaßen befriedigende Antwort kommen sollte, so ist dies nur möglich, wenn sich der Geograph auf die Hilfe der wieder auf Sprachwissenschaftler, Archäologen und Historiker stützt. Ein Ergebnis dieser Bemühungen ist eine umfassende Kollektion von Karten.

Nehmen wir die Karte zur Hand. Freilich nicht jene alte Karte von Stefansson, Rektor der Gelehrtenschule von Skalholt, sondern die von ihm im Jahre 1896 in diesem Blatt haben Norwegen und das nordwestliche Grönland und Amerika eine zusammenhängende Küstenlinie. Diese Karte gibt einen interessanten Einblick in die geographische Vorstellung der damaligen Zeit, zeigt, daß ihre Reisen erstaunlicherweise noch im Jahrtausend nicht in Vergessenheit geraten waren; doch ist diese Karte wenig geeignet.

Die erste Küste, die Leif sichtete und die er wegen der Ähnlichkeit mit dem nördlichen Grönland Helluland nannte, war mit größter Wahrscheinlichkeit die Küste von Labrador. Über die Lage von Markland (Waldland) ist nichts bekannt.

Die Karte des Sigurd Stefansson



nungen etwas auseinander. Es kann sich um das walddreiche südliche Labrador handeln. Wo aber ist, noch weiter südlich, Vinland zu suchen, wo Leifbudir, die erste europäische Ansiedlung auf dem amerikanischen Kontinent? Mit der Spitzfindigkeit erfahrener Kriminalisten, die eine Geheimschrift zu entziffern haben, untersuchten die Gelehrten diese Frage. Jede noch so nebensächlich scheinende Bemerkung der Grönlandsaga und anderer alter Quellen bildete den Anlaß zu mühevollen Spezialuntersuchungen, die mit der eingehenden Durchforschung der Landschaften verbunden waren, auf die jene Hinweise zutreffen konnten.

Tyrkir hatte wilden Wein gefunden, was auf die Nordmänner einen solchen Eindruck machte, daß sie das neue Land danach benannten. Die Nordgrenze des wilden Weins liegt in Amerika bei 47 Grad nördlicher Breite. In Karlsefnis Bericht werden selbstgesäte Weizenfelder erwähnt. Weizen gedeiht nur bis 44 Grad nördlicher Breite. Es gab Lachse in dem Lande. Dies sind ausgesprochene Kaltwasserfische, deren südlichste Ausbreitung nur bis 41 Grad nördlicher Breite reicht. Nur Tau, kein Schnee, hatte im Winter den Boden bedeckt. Solche und ähnliche Überlegungen stellten die Forscher an und kamen zu dem Schluß, daß Vinland nur im Bereich des 41. bis 44. nördlichen Breitengrades liegen könne.

Nach der Theorie des amerikanischen Geographen Gray schien ziemlich gesichert zu sein, daß Vinland an der Küste von Massachusetts zu suchen sei, genauer im Bereich der Cape-Cod-Bay südlich von Boston. Eine Insel in dieser Gegend heißt heute noch Marthas Vineyard, Marthas Weingarten. Hier glaubte man den Fluß und den See wiederzufinden, in den Leifs Leute ihr Schiff brachten. Heute neigt man mehr der Ansicht des norwegischen Forschers Dr. Helge Ingstad zu, der Vinland nahe der Nordspitze von Neufundland lokalisiert. Dort hat er nämlich seit 1960 Häuserfundamente ausgegraben, die zweifelsohne normannischen Ursprungs sind. In ihnen glaubt er Leifs budir gefunden zu haben, und zwar in der L'Anse aux Meadows („Wiesenbucht“) genannten Einbuchtung. Zwar gibt es hier keine wilden Weintrauben, wohl aber wie diese aussehende Wildbeeren, ähnlich unseren Johannisbeeren. Ob damit das letzte Wort gesprochen ist, bleibt abzuwarten.

Die in der Grönlandsaga erwähnten Vinlandfahrten sind von den Wikingern ohne Zweifel fortgesetzt worden. Nur wurden sie so alltäglich, daß man sie nicht mehr erwähnte. Dafür gibt es in den alten Archiven Nordeuropas eine Vielzahl historischer Belege, die durch Ausgrabungen auf amerikanischem Boden, vor allem in Massachusetts, ihre Bestätigung fanden. Die regelmäßigen Amerikafahrten der Grönlandnormannen können demnach nicht bezweifelt werden, auch wenn man, wie dies versucht wurde, die nordischen Sagas in den Bereich der Fabel verweisen wollte.

Leif Eriksson hat nach einer kühnen Meerfahrt, fünfhundert Jahre vor Kolumbus, als erster Europäer amerikanischen Boden betreten. Er verdient es deshalb, mit den größten Entdeckerpersönlichkeiten in einem Atemzug genannt zu werden.

Es ist durchaus nicht unwahrscheinlich, daß normannische Amerikafahrer bis
66 in diese Gegend vorgedrungen sind.

SEIT DEN TAGEN LEIFS waren über Grönland 350 Winter hinweggegangen, Winter, die immer härter wurden und die Lebensbedingungen der Ansässigen, vor allem in der Westsiedlung, einengten. In Gardar, dem Bischofssitz in der Ostsiedlung, hatte man lange keine Nachricht mehr von dort, und so entschloß sich das Oberhaupt der Ostsiedlung im Jahre 1342, den Priester Ivar Bardsen in die Vesterbygd zu entsenden, damit er nach dem Rechten sehe. Was er dort feststellte, legte der Priester in einem Bericht nieder:

„Es sind von Österbygd zur Vesterbygd zwölf Segeltage. Alles ist Einöde. In Vesterbygd befindet sich eine große Kirche, sie steht zu Stesnes. Sie war eine Zeitlang Hauptkirche und Sitz der Bischöfe. Die Skrälinger haben ganz Vesterbygd geplündert, so daß dort nur noch Ziegen, Schafe, Rindvieh und Pferde sind, alle wild, indessen keine Menschen mehr, nicht Christen, nicht Heiden.“

Diese alarmierende Nachricht gelangte erst Jahre später in die Hände Magnus Eriksons, des Königs von Schweden und Norwegen, ein Umstand, der zugleich ein bezeichnendes Licht auf die überaus spärliche Verbindung Grönlands mit seinem Mutterland wirft. König Magnus ließ in der Erkenntnis, daß hier einiges versäumt worden war, eine Hilfsexpedition ausrüsten, wohl um sein Gewissen zu beschwichtigen, weil er sich bisher so wenig um sein Schatzland gekümmert hatte.

Zum Führer der Gruppe wurde ein Mitglied der königlichen Ehrenwache, Paul Knudson, bestimmt, ein ebenso einflußreicher wie energischer Mann. Mit einer Besatzung, die neben einigen Schweden vorwiegend aus Norwegern bestand, segelte eine Knorre im Jahre 1355 nach Grönland. Hier mußte sich Knudson überzeugen, daß für die Westsiedlung jede Hilfe zu spät kam. Von den 1500 Menschen, die dort gelebt hatten, war keine Spur zu finden. Ein trostloser Anblick bot sich den Seefahrern. Die Häuser waren zerstört, und alles deutete darauf hin, daß ihre Bewohner die Siedlung in Panik auf ihren Schiffen verlassen hatten, um sich vor den angreifenden Eskimos in Sicherheit zu bringen.

Die Verschollenen hätten sich den Westländern zugewandt, soviel konnte sicher der Führer der Suchexpedition in Gardar erfahren, genug für einen Mann, der seinem König beweisen will, daß er einen Würdigen mit dieser Aufgabe betraute, herzlich wenig für einen, der nicht die geringste Vorstellung von der Größe des Landes hat, in dem die Flüchtigen untergetaucht sind.

Bis hierher ist unsere Geschichte in ihren entscheidenden Punkten historisch belegt. Wenn wir Paul Knudson und seinen Mannen nun nach Westen folgen, so schließen wir uns zum Teil einer kühnen Hypothese des Skandinavisten Hjalmar R. Holand an, der damit die Brücke zu einem sensationellen Fund auf amerikanischem Kontinent schlug.

Der Führer der Expedition hat als verantwortlicher Staatsmann seine Aufgabe sehr ernst genommen. Er mußte die Verschollenen um jeden Preis finden, weil sie sonst nach den strenggläubigen Anschauungen des Mittelalters als Christen, die ihren Glauben verloren hatten, dem ewigen Fegefeuer überantwortet waren, und das konnte man auf keinen Fall zulassen. So nahm er kurz entschlossen Kurs auf die Westländer.

Holand läßt die Knudsonexpedition den Weg in den St.-Lorenz-Golf nehmen,

67

von dort habe sie sich mit ihrem Schiff über das Fluß- und Seensystem Südlabradors zur Hudsonbai durchgeschlagen und die unwirtliche Küste über eine Strecke von mehr als 2000 Kilometern nach den Grönländern abgesucht.

Wenn Knudson den Aufenthaltsort der Verschollenen so hoch im Norden vermutet hätte, wäre er sicher auf dem kürzeren Weg über die Hudsonstraße gesegelt, deren ungefähre Lage den Nordmännern bekannt gewesen sein dürfte. Abgesehen davon ist es dem Führer der Expedition kaum zuzutrauen, daß er seine Nachforschungen ausgerechnet in jenem Teil des gewaltigen Landes anstellte, der den Normannen weniger bekannt war als Vinland an der Ostküste des amerikanischen Kontinents. Viel wahrscheinlicher muß es sein, daß sich die Westgrönländer nach Vinland gewandt hatten.

Dorthin steuerten die Skandinavier ihre Knorre. Obwohl sie die Küsten Vinlands und die vorgelagerten Inseln durchforschten, fanden sie die Verschollenen nirgends. Möglicherweise entdeckten sie Spuren, die darauf hindeuteten, daß die Gesuchten landeinwärts nach Westen gezogen waren. Knudson, der mit seiner Mannschaft fast eine halbe Weltreise hinter sich hatte, wollte den königlichen Auftrag, koste es, was es wolle, durchführen und schickte Suchabteilungen landeinwärts. Wenn sie keinen Erfolg haben sollten, konnte er immerhin mit dem Trumpf in der Hand zurückkehren, Vinland durchmessen zu haben.

Eine dieser aus fünfzig Mann bestehenden, mit Kurzschwertern und Lanzen schwerbewaffneten Abteilungen hatte sich mit Booten, stets den Flußläufen folgend, an den Eriesee vorgearbeitet. Hier befanden sich die Skandinavier wieder in ihrem Element; denn endlich konnten wieder Segel gesetzt werden. Sie fuhrten, ständig das Ufer im Auge behaltend, in schneller, müheloser Fahrt nach Nordwesten, bis die gewaltige Scenkette, dort, wo heute am Oberen See Duluth liegt, ein Ende hatte. Das große Meer, das sie hinter dem Lande vermuteten, erreichten sie nicht. Wenn die Gesuchten diesen Weg durch die Seen benutzt hatten, so mußten sie hier ebenfalls an Land gegangen sein. Was lag also näher, als sich die Gegend genauer anzusehen? Zehn Mann blieben zur Sicherung der Schiffe am Oberen See zurück.

Die Abteilung mochte eine gute Woche unterwegs gewesen sein, da erreichte sie einen kleinen See. Dort schlugen die Männer ihr Lager auf, um anderntags auf Fischfang zu gehen. Groß war der Schrecken, als sie bei ihrer Rückkehr die Lagerwache erschlagen fanden. Trotz dieses Überfalls zogen sie noch einige Tage weiter, immer tiefer in das Herz des gewaltigen Landes hinein, das sich schier unendlich vor ihnen ausbreitete. Sie hatten die Hoffnung fast aufgegeben, eine Spur von den Verschollenen zu finden. Doch einmal so weit vorgedrungen, wollte der Führer der kleinen, mutigen Schar, vielleicht war es Paul Knudson selbst, nicht umkehren, ohne sich ein möglichst genaues Bild von dem Lande verschafft zu haben. Wie mag dieses erregende Abenteuer ausgegangen sein, das dreißig Normannen viele tausend Meilen von der Heimat entfernt in einen unbekannten Kontinent führte? Sind sie einer angreifenden indianischen Übermacht erlegen? Oder wurden sie in einem Eingeborenentamm als Freunde aufgenommen? Wir wissen nichts darüber.

siedlung Amerikas durch die Nordmänner, als wir heute zu ergründen vermögen. Höchstwahrscheinlich verfolgte er bei seiner Suche nach den verschollenen Grönländern der Westsiedlung Routen, die den Normannen bereits bekannt waren. Die Annahme einer Besiedlung Nordamerikas durch Europäer vor Kolumbus, für die übrigens auch in Mittel- und Südamerika Hinweise bestehen, wurde durch einen sensationellen Fund erhärtet, der zugleich geeignet war, das Schicksal der kleinen, verwegenen Schar von Skandinaviern wenigstens teilweise zu erhellen.

Seit dem Jahre 1858 siedelten in der Gegend westlich der Großen Seen die ersten Weißen, zumeist Skandinavier, im Jahre 1891 auch ein Schwede namens Olaf Ohmann, der in der Gegend von Kensington Land erwarb. An einem heißen Augusttag des Jahres 1898 machte er sich mit seinem Sohn daran, eine von Marsch- und Sumpfland umgebene Anhöhe zu kultivieren. Beim Roden einer alten Espe traf seine Spitzhacke auf einen harten Gegenstand, der völlig vom Wurzelwerk des Baumes überwachsen war. Bald hatte der Farmer einen stark verwitterten, etwa 80×40 Zentimeter großen Grauwackenblock freigelegt. Ärgerlich, daß er so viele Mühe damit hatte, wälzte Ohmann den Brocken zur Seite, und da machte er eine merkwürdige Entdeckung. Der Stein trug eine stark verwitterte, aber deutlich erkennbare Inschrift. Er holte seinen Nachbarn, ebenfalls einen Schweden, herbei, und nun betrachteten sie den Fund genau. Hatten diese Schriftzeichen nicht große Ähnlichkeit mit den Inschriften, die man zuweilen auf alten Grabsteinen in der Heimat fand? Kein Zweifel, das mußten Runen sein. Eine Runeninschrift hier in Minnesota, 1500 Kilometer vom Atlantischen Ozean entfernt! Die beiden Farmer kamen aus dem Staunen nicht heraus. Wie mochte dieser Stein hierher gekommen sein? Wer hatte diese Runen gemeißelt, und wie lange lag das zurück? Fragen über Fragen! Doch sollten sich die Gelehrten die Köpfe zerbrechen. Sie fertigten eine Abschrift der Runenmeißelung an und sandten sie an die Universität von Minnesota. Doch für sie brachte es nur Ärger. Man hielt den Stein für einen plumpen Schwindel und seinen Finder für einen Betrüger. Kurzerhand baute der Schwede seinen geschmähten Fund in die Türschwelle seines Kornspeichers ein. Hier lag er unbeachtet, mit den Füßen getreten, bis neun Jahre später der schwedische Historiker H. R. Holand sich des vergessenen Steines annahm und eine genaue Übersetzung der Inschrift anfertigte. Sie lautete:

*„(Wir sind) 8 Goten (Schweden) und 22 Norweger auf
Entdeckungsreise von
Vinland nach Westen.
Wir hatten ein Lager bei zwei Schären,
einige Tagesreisen nördlich von diesem Stein.
Wir waren (draußen) und fischten einen Tag.
Danach kamen wir heim, fanden 10 unserer Leute
rot von Blut und tot.
A(ve) V(irgo) M(aria) erlöse (uns) vom Übel.“*

Auf der Schmalseite des Steines fanden sich diese drei Zeilen:

*„(Wir) haben 10 von unserer Mannschaft an der See,
zu achten auf unsere Schiffe, 14 Tagereisen
von dieser Insel. Jahr 1362.“*

Wieder entbrannte der gelehrte Streit. Holand, von der Echtheit des Fundes überzeugt, richtete seine ganze Lebensarbeit darauf, das Rätsel des Kensingtonsteines zu lösen. Er ließ den Fund von allen namhaften Fachkennern in Amerika und Europa, nicht nur von Sprachforschern, sondern auch von Historikern, Geologen und Chemikern, untersuchen, bis der letzte Zweifler überzeugt war, daß die Inschrift im 14. Jahrhundert von Normannen angefertigt worden war.

Im Jahre 1948 wurde der vielgeprüfte und vielumstrittene Steinblock als vornehmstes historisches Dokument früher Geschichte auf amerikanischem Boden in das Nationalmuseum zu Washington überführt.

Holand kam es nicht allein darauf an, den Nachweis zu führen, daß die Inschrift tatsächlich im 14. Jahrhundert entstanden sei, er interessierte sich zugleich für die historischen Zusammenhänge und kam zu dem Schluß, daß der Stein von Kensington das letzte Dokument der Knudsonexpedition sei, die, wie wir bereits wissen, tatsächlich aus Schweden und Norwegern zusammengesetzt war. Aus Schweden und Normannen bestand auch die Gruppe, die vielleicht in letzter, höchster Not vor den Angriffen der Indianer auf jenes Fleckchen Erde flüchtete, das damals noch eine Insel inmitten eines Sees bildete, der um die letzte Jahrhundertwende bereits verlandet war.

Wie immer, wenn Normannen fern der Heimat in Gefahr gerieten, suchten sie der Nachwelt von ihrem Schicksal Kunde zu geben. So hieb einer der dreißig Überlebenden die Runen in den Stein. Da er sich des altgötaländischen Dialekts bediente, hat vielleicht ein Schwede die erregende Nachricht hinterlassen.

So könnte es gewesen sein, jedoch sind in neuester Zeit wiederum ernsthafte Zweifel an der Echtheit des Kensingtonsteines aufgekommen. Die endgültige Klärung des Problems steht damit immer noch aus.

Der Rest der Mannschaft kehrte tatsächlich erst nach neunjähriger Abwesenheit, im Jahre 1362 oder 1363, nach Schweden zurück. Es ist kaum anzunehmen, daß sich die Expedition so lange in Grönland aufgehalten hat, dessen schmaler Siedlungsraum in kurzer Zeit zu überblicken gewesen wäre. Daß aber Normannen bereits seit dem 11. Jahrhundert festen Fuß auf dem amerikanischen Festland gefaßt hatten und sich mit den Indianerstämmen vermischten, darüber dürfte kein Zweifel mehr bestehen.

Es hat den Anschein, als ob die Vestribyggd-Grönländer sich viel weiter nördlich niedergelassen hatten, als die Suchexpedition je vermuten konnte. Um die Mitte des 17. Jahrhunderts berichteten Walfänger, die von ihren Fanggebieten in den Gewässern Nordkanadas heimkehrten, von merkwürdigen „blonden Eskimos“, die es in dieser Gegend geben sollte. Weitere dreihundert Jahre vergingen, bis im Jahre 1908 der Forscher Stefansson die Gebiete um Victorialand aufsuchte, um den wieder auflebenden Gerüchten nachzugehen. Er fand in die-



Das nordöstliche Amerika

sem völlig verlassenem Erdenwinkel Menschen, die sich zwar wie Eskimos kleideten, zum Teil jedoch einen stark europäischen Einschlag hatten. Stefansson schrieb in sein Tagebuch: „Gesicht und Körpermaße gemahnen an sonnverbrannte Skandinavier.“ Zwar ist die Frage ihrer Herkunft nicht endgültig entschieden, doch liegt die Vermutung nahe, daß sich die Bewohner der Westsiedlung Grönlands in diesen abgelegenen Landstrichen niederließen und mit den dort ansässigen Eskimos verschmolzen.

Wie aber erging es den Grönländern, die im Lande geblieben waren? Nachdem, hauptsächlich durch eine stärkere Südorientierung des skandinavischen Handels während des 14. Jahrhunderts, die Verbindung zur Heimat fast völlig abgerissen war, kamen höchst selten verirrte Walfänger bis an die Südwestküste Grönlands. Zudem hatte die Königin Margarete ein Verbot erlassen, die grönländische Kolonie anzulaufen.

Im Jahre 1540 wurde ein Schiff, das die Strecke Hamburg-Island befuhr, nach Grönland verschlagen. Der Kapitän fuhr kreuz und quer durch die Schären und Fjorde, konnte jedoch nur vereinzelte Eskimos entdecken. Eine Abteilung der Mannschaft ging an Land. Sie fand Häuser und Steinwälle, wie es sie auch in Island gab. Neben einem der Häuser lag ein toter Mann, in Robbenfelle ge-

kleidet, mit einer Kapuze auf dem Kopf. Neben ihm lag symbolhaft für die ganze Tragik der Situation ein völlig abgenutztes Messer. Ein Jahr später kam ein hamburgischer Kapitän nach Grönland. Er fand die Siedlungen menschenleer. So war wohl der Tote der letzte Grönlandwiking, den zu bestatten niemand mehr am Leben war.

Jahrhunderte vergingen. Arktische Stürme und klirrender Frost hatten die stolzen Besitzungen Eriks des Roten und seiner Gefährten zerstört. Eis und Schnee überdeckten die letzten Zeugen der Tragödie, die sich hart an der Grenze des ewigen Winters abgespielt hatte.

Erst im Jahre 1921 entsandte die dänische Regierung eine Expedition mit der Aufgabe nach Grönland, den Untergang der Normannen endgültig zu ergründen. Während des ungewöhnlich warmen Sommers war die Eisdecke im Bereich der normannischen Siedlungen abgeschmolzen. Ausgrabungen förderten unter anderem Skelette von zwerghaften Körpern zutage. Schwere Ernährungsstörungen, die über Generationen andauerte, und Inzucht, die unvermeidbar war, hatten die ehemals hoch und kräftig gebauten Germanen zu derart verkümmerten Geschöpfen degeneriert. Anscheinend hatte die ständige Klimaverschlechterung die Viehaufzucht ganz zum Erliegen gebracht. Damit war die letzte Chance, das Leben zu erhalten, dahin. Unfähig, sich der Lebensweise der Eskimos anzupassen, aber ständig von ihnen bedrängt, sind die Normannen in ihrem Eisgefängnis langsam zugrunde gegangen.

Eines der dunkelsten und dramatischsten Kapitel mittelalterlicher Entdeckungsgeschichte scheint damit in seinen wesentlichsten Zügen aufgehellet. Dieses Kapitel wurde von Skandinaviern geschrieben. Mit wildem Wagemut und kühnem Selbstvertrauen durchfurchten sie auf ihren geschnäbelten Schiffen das Meer. Auf der Suche nach neuen Ufern, die ihnen bessere Lebensbedingungen gewähren konnten, haben sie sich bis in die zentralen Gebiete Nordamerikas vorgewagt. Doch waren die ökonomischen Voraussetzungen der ersten Hälfte unseres Jahrtausends nicht reif für derart weitausgreifende Vorstöße in die „Neue Welt“. Die Kräfte und Mittel reichten nicht aus, um eine dauernde Besiedlung der neuen Landstriche zu ermöglichen. So war den Grönlandnormannen der langsame Untergang bestimmt.

WIR VERLASSEN DIE NORMANNEN, um uns Ereignissen zuzuwenden, die sich ungefähr zur Zeit der skandinavischen Landnahme auf dem nordamerikanischen Kontinent auf der anderen Hälfte der Erdkugel abspielten – Ereignissen also, die im Hochmittelalter ein ähnliches Aufsehen erregten, wie es in unseren Tagen vielleicht Augenzeugenberichte vom Flug zu fernen Planeten hervorrufen würden. Wieder waren es weniger geographische als merkantile Interessen, die, vielfach mit religiösen Motiven verbrämt, in der Zeit der aufstrebenden Handelsstädte am Mittelmeer vor allem Italiener in das lockende Unbekannte trieben.

aber nicht vermocht, das Handelsmonopol der Araber im Orient zu brechen. Die großen Umschlaghäfen Venedig und Genua waren ungeheuer reich und mächtig geworden und hatten ihren Einfluß weit ausgedehnt. Die „Königin der Adria“, die Republik Venedig, besaß Handelsniederlassungen nicht nur an den adriatischen Küsten, sondern auch in Ägypten, Kleinasien und auf der Krim, den Brennpunkten des mittelalterlichen Asienhandels. Ihre Faktoreien befanden sich in Sinope und Trapezunt am Schwarzen Meer, wo die aus Zentralasien nach Westen führende Karawanenstraße und die über das Meer von Indien über den Persischen Golf kommenden Handelsstraßen endeten. Nach wie vor jedoch kontrollierten die Muselmanen diesen Handel und schöpften mühelos hohe Gewinne ab.

Nachdem sich der Adel und der gehobene Klerus an die Spezereien und Luxuswaren aus dem Orient gewöhnt hatten, wollten sie nicht mehr darauf verzichten. Pfundweise verbrauchte deren Küche die fremden Gewürze. Der Bedarf an ceylonesischem Zimt, Malabarpfeffer, chinesischem Safran, Galgant und Ingwer war außerordentlich hoch; schwere asiatische Seidengewebe und kunstvoll gefertigte orientalische Gebrauchsgegenstände bestimmten die Mode. Die Rittersäle jener Zeit waren ohne orientalische Webereien, Kissen und Gerätschaften nicht mehr zu denken. Je seltener eine Ware war, desto begehrenswerter und teurer wurde sie. Daraus konnten die großen Handelshäuser Italiens und Deutschlands Riesengewinne schlagen. Das hinderte sie jedoch nicht, neue Handelsbeziehungen zu knüpfen und nach neuen Handelswegen zu forschen, um die Zwischenhändlerschaft der Araber vermeiden zu können.

Die Mohammedaner hatten die Angriffe der Kreuzfahrerstaaten siegreich abgewehrt, jedoch unter dem Ansturm der gewaltigen Mongolenheere Dschingis-Khans und seiner Nachfolger an Einfluß in Vorderasien verloren.

Aus dieser Gegnerschaft wollten die Päpste Nutzen ziehen, indem sie die in religiösen Fragen sehr toleranten Mongolenkhanen zur Bundesgenossenschaft zu bewegen suchten. Den Beherrschern Asiens war das Christentum nicht unbekannt. Nestorius, Patriarch von Konstantinopel, war im Jahre 431, wegen seiner vom kirchlichen Dogma abweichenden Lehre aus Byzanz verbannt, mit seinen Anhängern nach Persien gezogen, wo er eine nestorianische Landeskirche gründete. Von dort aus mußte sich seine Lehre über Mittel- und Südasien verbreitet haben. Diese Christen lebten jahrhundertlang abgeschlossen für sich, ohne daß die Mutterkirche etwas von ihnen wußte. Erst die Reisenden des Mittelalters entdeckten zu ihrem Erstaunen unter den Asiaten Christen und sogar nestorianische Kirchen im Heidenlande.

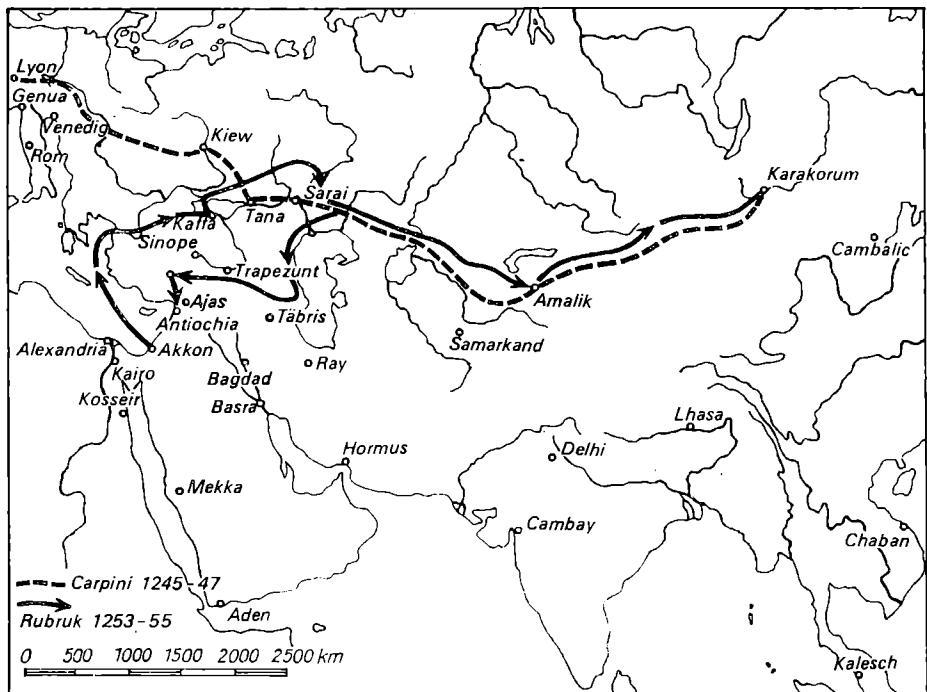
NUN ERINNERTE MAN SICH wieder an den Mythos vom Priester Johannes, der irgendwo in unbekannten Ländern ein großes Christenreich inmitten heidnischer Gebiete errichtet habe und niemand anderes sein sollte als „der Jünger Jesu, der den Tod nicht gesehen“. Was lag näher, als dieses Reich in der Unendlichkeit Asiens zu suchen? Nachdem man es dort nicht fand – Marco Polo

berichtete zwar, daß ein christlicher Khan Ung, der mit dem Priester Johannes identisch sein könne, längst gestorben und sein Reich mongolisch geworden sei –, suchte man es in Äthiopien. Bis in die Mitte des 15. Jahrhunderts hinein hoffte Europa auf die Hilfe des sagenhaften Priesterkönigs, und unzählige Expeditionen sind erfolglos ausgezogen, ihn zu suchen. So hat dieser Mythos der geographischen Forschung große Dienste geleistet und dazu beigetragen, weite, unbekannte Gebiete zu erschließen. Der Geograph Kayser schreibt dazu:

„Der Priesterkönig Johannes ist in der Geschichte der Geographie, was der Stein der Weisen oder die Kunst, Gold zu machen, in der Geschichte der Chemie ist. Obwohl kein Alchimist den Stein der Weisen gefunden, so hat doch das Suchen nach ihm zur Entdeckung vieler elementarer Stoffe geführt . . . Obwohl niemand den Priesterkönig Johannes angetroffen, so sind doch viele seiner vermeintlichen Spur nachgegangen und haben dadurch der Erdkunde weite Gebiete erobert.“

Der erste Gesandte, den der Papst – es war Innonenz IV. – im Jahre 1245 mit dem Auftrag, Verbindung mit den Mongolen aufzunehmen und nach dem Reich des Johannes zu forschen, in den Fernen Osten schickte, war der Franziskanermönch Giovanni da Plano Carpini. Er wanderte von Lyon über Kiew und Astrachan durch die Dsungarische Pforte zur Sommerresidenz des Großkhans in der Mongolci, Karakorum, wo er, freundlich aufgenommen, vier Monate am Hofe lebte. Er hat uns die mongolischen Steppen mit erstaunlicher Natutreue geschildert und den Schleier des ostasiatischen Geheimnisses etwas gelüftet.

Die Reiserouten von Carpini und Rubruk



Ihm folgten auf ähnlicher Route, um im Auftrag Ludwigs IX. von Frankreich ein Bündnis gegen den Islam zustande zu bringen, die Franziskanermönche Wilhelm von Rubruk und Bartholomäus, die zwar für diese politischen Pläne wenig ausrichteten, jedoch sehr viele interessante Neuigkeiten heimbrachten. Auf der Krim stießen sie auf einen Rest des germanischen Stammes der Goten, der sich seine Sprache erhalten hatte. Dann umwanderten sie getrennt das Kaspische Meer, erstmalig seine Natur als Binnensee feststellend. Bartholomäus blieb zur Seelsorge der am Hofe lebenden Christen zurück, während Rubruk Armenien und Kleinasien durchkreuzte und 1255 nach Europa zurückkehrte.

Missionare waren auch Giovanni de Montecorvino und Odoric de Pordenone. Der erste kam Ende des 13. Jahrhunderts über Indien, wo er die Thomas-Christen kennenlernte, nach China. In Peking übersetzte er das Neue Testament ins Mongolische und faßte die Christen zu einer Gemeinde zusammen, deren Erzbischof er wurde. Pordenone segelte ein Vierteljahrhundert später von Persien über Ceylon, Sumatra, Java nach Nanking. Rückkehrend wählte er den strapazenreichen Landweg über Westchina, Tibet und Persien. Er brachte den stauenden Europäern weitere Kunde von dem Riesereich hinter den himmelhohen Gebirgskämmen und Sandschleiern der Wüsten Asiens mit. Beider Reisen ist aber die der Venezianer Polo vorausgegangen.

Im Jahre 1271 begann mit dem bedeutenden Khan Kublai, einem Enkel des gewalttätigen Dschingis-Khan, eine hundertjährige mongolische Herrschaft über China. Nun erfuhren zwar Handel und Wandel mit anderen Völkern einen gewissen Aufschwung, doch wurde das chinesische Element in allen Bereichen des Lebens stark unterdrückt.

So kam es zum Aufstand der „Roten Turbane“, und ein buddhistischer Mönch, der diese Erhebung chinesischer Bauern für seine Zwecke nutzte, rief sich zum Kaiser der Ming-Dynastie (1368–1644) aus. Mit der einsetzenden nationalen Reaktion und dem allmählichen Abbruch der Auslandsbeziehungen zu Ende des 15. Jahrhunderts – nach den sieben Seereisen des Zheng He – versank das weltoffene China in strenge Abgeschlossenheit. Noch in die Regierungszeit Kublais aber fällt die wichtigste und interessanteste Reise des Hochmittelalters.

DIE FRÜHLINGSSONNE des Jahres 1255 blinzelte unternehmungslustig auf die prächtig an den blauen Meerbusen hingelagerte Stadt Venedig hinab. Richtiges Reisewetter für die Messer Nicolo und Maffeo Polo. Warum stachen sie nicht endlich in See? Wochenlang schon schaukelte die stattliche Galeasse im Hafen, immer mehr wurde aufgeladen. Auch Pelzwerk hatten sie eingepackt und sogar Pferde an Bord gebracht. Glaubten sie in Konstantinopel mitten im Frühling frieren zu müssen? Wozu die Pferde? Wollten sie etwa zum Turnier reiten? . . .

Doch Vorsicht! Die genuesischen Spione hatten ihre Ohren überall. Erst kürzlich hatten sie umgehend Kunde vom Eintreffen einer Karawane mit Ballen

rubinroter Seide, für die der Domherr zu Mailand schweres Gold bezahlen wollte. Als Venedigs Kauffahrerflotte bei den Sarazenen in Akkon einlief, waren die Genuesen mit der begehrten Seide längst auf und davon, und die Zuspätkommenen mußten sehen, wie sie ihre leeren Laderäume füllen konnten. Un-erhörte Streiche erlaubten sich die Genuesen! Schon genug, daß sie einfach die modernsten venezianischen Schiffe nachbauten, die – doppelt so groß wie die Transporter der Kreuzfahrer – zwei Masten mit Segeln und dazu Riemen führten, damit man auch bei Windstille vorwärtskam. So gut gerüstet, drängten sich die Genuesen in das Orientgeschäft der Republik Venedig, worauf diese schon Jahrhunderte alleiniges Anrecht hatte! Wenn man Genua nur ein Schnippchen schlagen könnte!

Das hatten die Brüder Polo im Sinn, nachdem alle Vorbereitungen abgeschlossen waren und sie sich von ihren jungen Frauen verabschiedet hatten. Wie lange sie von ihrer schönen Vaterstadt und ihrem Heim fortbleiben würden, ob sie jemals zurückkehrten, das wußten sie nicht. Sie sollten eine ungewöhnlich weite Reise unternehmen.

Zunächst ging die Fahrt nach Konstantinopel, wo sie sich längere Zeit aufhielten, dann weiter nach der Krim. Dort endete die berühmte Handelsstraße aus Sibirien, die sie einschlugen, um den Herrscher der Goldenen Horde, die zwischen dem Don und dem Ural ihre Wohnplätze hatte, aufzusuchen. Der Khan Barka stand nämlich überall in dem Rufe, der freigebigste und gebildetste unter den bisher bekannten Tatarenfürsten zu sein. Die Polos überquerten den Don und zogen nach Osten durch die Kaspische Steppenniederung in die Gegend des heutigen Astrachan an der Wolga, der tatarischen Stadt Sarai. Barka empfing die Venezianer freundlich, sie lebten mehrere Monate in seinen Ländern und bahnten Handelsbeziehungen an. Sie wurden aber an ihrer Abreise gehindert, weil Krieg mit dem Nachbarstamm ausgebrochen war. Nur die Straße nach Südosten war passierbar; deshalb mußten sie sich zu einem weiten Umweg über Buchara entschließen. Dort sind sie um 1260 gewesen. Zufällig hielt sich zur gleichen Zeit in Buchara ein Gesandter des Mongolen-Khans Ulagu auf, der sehr erfreut war, Italiener kennenzulernen, und die Polos überredete, sich ihm zu einem Besuch beim Großkhan Kublai in dessen Hauptstadt Cam-baluk (Peking) anzuschließen. Reiche Geschenke, phantastische Versprechungen und die Neugier, den sagenhaften Fernen Osten kennenzulernen, bewogen die kleine europäische Gesellschaft, sich in das große Gesandtschaftsgeleit einzureihen. Wahrscheinlich sind sie ungefähr nach einem Jahr in Peking angekommen. Zum Erstaunen der Venezianer ging die Reise ganz bequem vonstatten: denn am Ende jeder Tagesroute wartete ein wohlausgestattetes Rasthaus mit frischen Pferden auf sie. In „Marco Polos Reisebericht“ heißt es (in der Beschreibung von Hans Lemke):

„Als die Reisenden dem Großkhan vorgestellt wurden, empfing sie dieser buldvoll und berablassend, wie es seinem Charakter eigen war, und da sie die ersten Italiener waren, die in seinem Lande erschienen waren, gab er ihnen zu Ehren Feste. Da er beschlossen hatte, sie als seine Gesandten zum Papst zu benutzen, beriet er sich mit seinen Ministern und machte ihnen den Vorschlag, sie

möchten einen seiner Offiziere nach dem Heiligen Stuhl begleiten . . . Er gab den Befehl, in seinem Namen Briefe in tatarischer Sprache an den Papst in Rom abzufassen, die ihnen ausgehändigt werden sollten.

Sie nahmen Abschied und traten die Reise an. Unterwegs erkrankte aber der Gesandte und mußte zurückgelassen werden. Es vergingen drei Jahre, bevor sie den kleinasiatischen Seebafen Giazza (Ajaz) erreichten. Von dort reisten sie zur See und gelangten im Monat April des Jahres 1269 nach Akkon.“

Dort erfuhren sie, daß der Papst Clemens IV. inzwischen verstorben sei und warteten, nach Venedig zurückgekehrt, zwei Jahre lang auf die Neuwahl; denn sie wollten nicht ohne das Antwortschreiben des Papstes nach China zurückkehren.

Schließlich brachen sie auf, diesmal in Begleitung des 17jährigen Sohnes von Nicolo, Marco, der begierig war, die Wunder des Ostens zu schauen. Unterwegs erreichte sie die Botschaft des neuen Papstes Gregor X., der sehr erfreut war, einen solchen mächtigen Freund des Christentums gefunden zu haben. Er hütete sich jedoch, der Aufforderung des Khans um Entsendung von „hundert wunderthätigen frommen Männern, die größere Wunder vollbringen könnten als die heidnischen Priester“, nachzukommen. Leute, die augenfällig Wunder vollbringen konnten, waren natürlich nicht aufzutreiben. Deshalb überhörte der Papst geflissentlich die Herausforderung und schickte nur ein Geleit von zwei Dominikanern, die aber den weiten Weg und seine Gefahren fürchteten und unterwegs umkehrten.

Die folgenden Reiseerlebnisse sind aus der Feder Marco Polos sehr anschaulich überliefert worden. Wir verdanken sie einem Mißgeschick des heimgekehrten Marco, der als Kapitän einer Galeone bei einem Seegefecht in genuesische Gefangenschaft geriet. In der Einsamkeit schrieb er seine Erlebnisse nieder und



wurde nach der Freilassung der berühmteste unter seinen Zeitgenossen, die ihm allerdings nicht alles glauben wollten. Für abendländische Begriffe mußten die ungeheuren Ausmaße Asiens und seine Lebensform auch unbegreiflich sein. Deshalb nannte man Polo den „Messer Milione“. Noch auf seinem Totenbett weigerte er sich beharrlich, irgend etwas zu widerrufen. Daß seine Angaben im allgemeinen mit der Wirklichkeit übereinstimmten, haben uns alte chinesische Quellen aus dieser Zeit bestätigt.

Der erste Teil der Reise führte über Antiochia an der syrischen Küste quer durch das Gebiet der heutigen Türkei und über Täbris durch Persien bis zur persischen Hafenstadt Ormuz und weiter durch das persische Hochland mit seinen Salz- und Sandwüsten bis zum Pamir. Danach berichtete Marco Polo von der Überquerung des gewaltigen, lebensfeindlichen Hochlandes von Pamir, das bisher keines Europäers Fuß betreten hatte. Vor der kleinen Reisegesellschaft türmten sich immer schroffer die Gebirgsmauern auf. Die glühendheiße Wüste stieß hier unmittelbar an die Gletscherfelder des Hochgebirges. Es schien kein Weiterkommen zu geben. Und doch waren seit uralten Zeiten die Seidenkarawanen über den Pamir gezogen, auf denselben schmalen Pfaden, an schwindelerregenden Abgründen vorbei, wilde Flüsse in engen Tälern durchwatend; denn es gab keinen anderen Weg nach Innerasien, weil die Natur, außer dem Durchlaß der Dsungarischen Pforte weit im Nordosten, das Land ringsum mit wilden Gebirgen versperrt hat.

Nach mühseliger Besteigung der südwestlichen Randgebirge öffnete sich vor ihnen ein vollkommen kahles, am Tage glutheißes, nachts aber eisigkaltes, von Staub- und Schneestürmen gepeitschtes Hochland, das Polo richtig für das höchste der Erde hielt. Noch heute ist der größte Teil des 4000 Meter hoch gelegenen Pamirplateaus unbewohnt, und nur in den südwestlichen Randgebirgen leben die Menschen Berg-Badachschan, die Polo erwähnt. Die damals bezweifelte Beobachtung Marcos, daß „die Luft scharf sei, daß Feuer nicht dieselbe Hitze wie in niederen Gebieten geben könne“, trifft zu, nur ist die Luft nicht zu „scharf“, sondern der Luftdruck in so großen Höhen zu niedrig, so daß das Wasser schon bei Temperaturen unter 100 °C siedet.

„Wenn man diese Reise von zwölf Tagen zurückgelegt hat, so hat man noch vierzig Tage in derselben Richtung weiterzuwandern, abwechselnd über Berg und Tal, über viele Flüsse und Wiesengründe hinweg, ohne eine Wohnung oder irgendeinen Baumwuchs zu sehen, deshalb muß man alle Lebensmittel mitnehmen.“

Nachdem die kleine Gesellschaft, die sicherlich mit klettergewandten Kamelelen oder den einheimischen Jaks ausgerüstet war, auf den gefährlichen, in den Fels gehauenen Kletterpfaden der alten Seidenstraße die Barriere des 7000 Meter hohen Sarykolgebirges glücklich überwunden hatte, mußte ihr die Stadt Kaschgar, die zu Füßen des Gebirges inmitten eines fruchtbaren Stromgebietes lag, wie eine rettende Oase vorgekommen sein. Die bunt zusammengewürfelte Bevölkerung der heute westlichsten Stadt Chinas hat diese ersten Europäer, die aus dem wilden Gebirge herabkletterten, wahrscheinlich gebührend bewundert.

telasiatischen Stadt kennenzulernen. Er schilderte mit Verwunderung das Bewässerungssystem, das weit von den Flußläufen entfernt den Anbau von Baumwolle, Obst und Wein ermöglichte. In dieser mohammedanischen Stadt trafen die erstaunten Katholiken auf die ersten nestorianischen Christen. Die Mongolenherrscher gestatteten den Unterworfenen die eigene Religionsausübung.

Der Weg der Reisenden führte nun über eine Strecke von 1600 Kilometern am südlichen Rand der gewaltigen Wüste Takla-Makan entlang, die das Innere des weiten, von allen Seiten durch Hochgebirge umschlossenen und nur nach Osten offenen Tarimbeckens bedeckt. Wo der Wasserreichtum des Altyngebirges einen schmalen Streifen Kulturland geschaffen hatte, zog sich die bekannte Seidenstraße hin, die einzige Verbindung nach Innerasien. Sie führte die Europäer durch viele Dörfer und durch die Städte Jarkand, Kerija, Tschertschen. Überall lebte die mohammedanische, mongolische und christliche Bevölkerung, Landwirtschaft und Seidenbau betreibend, friedlich nebeneinander. Für Marco war es wichtig festzustellen, daß alle diese kleinen Khanate dem fernen Großkhan untertan waren. Die Italiener waren im Angesicht der schroffen Gebirge zur Rechten durch künstlich bewässertes wohlbebautes Gebiet, jedoch auch durch unfruchtbare Halbwüsten gezogen. Nun aber ließen sich die Wüsten nicht mehr umgehen.

Doch die Polos überstanden alle Gefahren der Wüstenreise und kamen wohlbehalten in der Stadt Satschou an.

Welche einmalige Leistung die Venezianer damit vollbracht hatten, geht aus Aufzeichnungen Prshewalskis, des bedeutenden russischen Asienforschers, hervor, der nach seinen eigenen Worten nach Marco Polo der erste Europäer war, der die unbekannten Gebiete, die sich von hier nach Südwesten bis Chotan erstrecken, durchreiste und erforschte – und das erst im Jahre 1877.

Von Kaschgar in der westlichsten Spitze des Tarimbeckens bis Satschou in der Öffnung des Beckens nach Osten sind es rund 2000 Kilometer Reiseweg. Polo gab nicht immer die Zeitspanne an, die für die Reise von Stadt zu Stadt gebraucht wurde. Es ist anzunehmen, daß er auf dieser 2000-Kilometer-Strecke vier bis fünf Monate unterwegs war.

Der natürliche Weg nach Osten ging weiter durch die Jü-mönn-Passage zur etwa 400 Kilometer entfernten Stadt Sutschou, die damals schon groß und prächtig gewesen sein muß.

Vielfach wunderte man sich, daß Polo die Große Mauer, die in dieser Gegend begann und die fortan seinen Weg begleitete, ja manchmal sogar kreuzen mußte, überhaupt nicht erwähnt. Sie war zu jener Zeit fast verfallen, nur als kleiner Wall erkenntlich, und ist erst im 14. Jahrhundert wieder aufgebaut worden. Die nächste Handelsstadt auf der Seidenstraße hieß Kantschou; dann kamen sie nach Liangtschou. Längst war die Gegend wieder gebirgig geworden. Seit Sutschou erhoben sich wieder ganz nah im Süden die begleitenden Gebirgsrücken, während sich im Norden das Sandmeer der Kleinen Gobi ausdehnte. Auf diesem 100 Kilometer breiten Streifen Kulturland, der vom Heiho-Fluß durchzogen wird, lagen die kleinen Ortschaften dicht beieinander, die Städte nur 200 Kilometer voneinander entfernt. Hier war das eigentliche Land Cathay erreicht.

Sicherlich hat es den Polos unterwegs an nichts gefehlt; die goldenen Abzeichen, die ihnen der Khan mitgegeben hatte, wirkten Wunder. Der Hwangho, der Gelbe Fluß, Nordchinas mächtigster Strom wies den Weg weiter nach Ninghsia. Wo jedoch die in Polos Bericht erwähnte Provinz und Stadt Tenduk gelegen haben mag, ist nicht mehr genau zu bestimmen. Wahrscheinlich ist sie im Nordwestbogen des Gelben Flusses zu suchen. Marco Polo vermutete hier das sagenhafte Reich des Priesters Johannes, weil er das Christentum als eine anerkannte Landesreligion vorfand. In dieser Provinz wurde der Stein, aus dem man die Azurfarbe herstellte, gefunden, und die fleißigen Bewohner webten, wie überall in den Gegenden, wo das Kamel unentbehrlich ist, feinste Stoffe aus Kamelhaar.

Sie kamen in dichter bewohnte Landstriche; denn der Gelbe Fluß gab reichlichen Lebensunterhalt. Landwirtschaft, Seidenbau, Handel und Gewerbe waren hochentwickelt. Nachdem die Polos den Lauf des Hwangho verlassen hatten, versperrten im Osten Berge den Weg, dahinter sollte sich Cambaluk, das heutige Peking, verstecken, das ersuchte Ziel. Dort erwartete die Reisenden, deren Ankunft dem Khan längst gemeldet war, ein stattliches Ehrengelock mit bequemen Sänften und den besten Pferden.

Man schrieb das Jahr 1275, als die ungeduldig erwarteten Italiener nach zehnjähriger Abwesenheit wieder bei Kublai eintrafen. Als gern gesehene Gäste, die er am liebsten nicht wieder von sich lassen wollte, führten die Polos fortan ein luxuriöses Leben in Kublais Umgebung und hatten Gelegenheit, viele Reichtümer zu erwerben. Der junge Polo, nun zwanzig Jahre alt, erfreute sich der besonderen Gunst des Herrschers und wurde bald, nicht zuletzt wegen seines diplomatischen Geschicks, Kublais Geheimschreiber und sogar Statthalter in Yongtschou, der Hauptstadt der südlichen Provinz Manzi, die zum annektierten Gebiet der chinesischen Song-Kaiser gehörte.

Marco muß außergewöhnlich begabt gewesen sein. Wir wissen, daß er die persische und mongolische Sprache beherrschte; er muß auch das Chinesische in Wort und Schrift erlernt haben, sonst hätte er schwerlich einen so verantwortlichen Posten bekleiden können. Der große Khan hat seinen jungen Freund sehr geschätzt.

Marco schilderte seinen kaiserlichen Herrn und Freund mit den sympathischsten Zügen und gab uns ein anschauliches Bild von seiner Sommerresidenz Ciandu. Den Wintersitz in der großen Stadt Cambaluk beschrieb er uns wie folgt:

„Der Palast ist eine Meile im Quadrat groß und hat vier Eingangstore, zu denen prächtige Marmortreppen emporführen. Er hat viele Hallen, in denen die Gastmähler für das Volk gegeben werden, und eine große Anzahl herrlich eingerichteter Zimmer. Dazu gehört ein Schatzhaus und ein Palast für seine Frauen und Nebenfrauen.“

Wenn man erfährt, daß jede seiner vier Hauptfrauen dreihundert schöne Hofdamen hatte, kann man sich vorstellen, daß mit der Dienerschaft rund 10 000 Personen dort wohnten. So jedenfalls berichtete uns Polo. Es ist allerdings unvorstellbar, daß 12 000 Reiter, Kublais Leibwache, auch noch im Palast Platz

fanden. Um diesen riesigen Gebäudekomplex hatte Kublai planmäßig eine durch bewehrte Mauern geschützte Stadt mit geraden Straßen angelegt. Es ist erstaunlich, daß sich die gesamte Grundanlage Pekings bis in die Gegenwart kaum verändert hat.

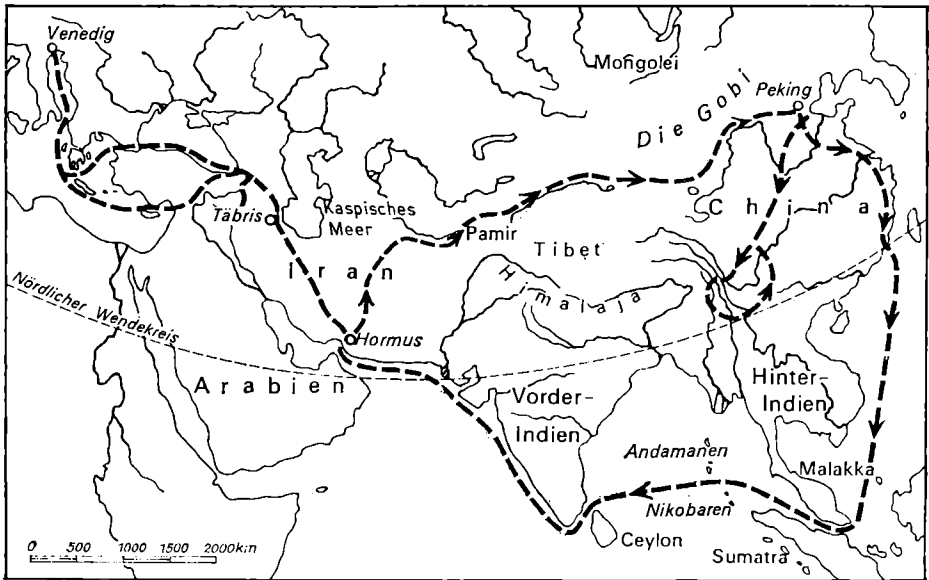
Die Schilderung des reichen Hoflebens mit allem asiatischen Prunk hat jahrzehntelang, ja durch Jahrhunderte die europäischen Gemüter erregt. Als Bürger Venedigs, des modernsten Verwaltungskörpers im damaligen Europa, interessierte sich Marco besonders für die fortgeschrittene Staatsverwaltung und die sozialen Einrichtungen dieses Riesenreiches:

„An der Spitze der Verwaltungsbehörden steht ein ziviles und ein militärisches Kollegium, das sich jeweils aus zwölf obersten Räten zusammensetzt und das unmittelbar dem Kaiser selbst verantwortlich ist. Die oberste Militärbehörde bearbeitet und erledigt ausschließlich militärische Angelegenheiten . . . Aufgabe der zivilen Räte ist vor allem die Auswahl der Provinzialbeamten, die wiederum auf Vorschlag des Aufsichtskörpers vom Kaiser ernannt werden. Auch das Steuer- und öffentliche Finanzwesen liegt in den Händen der Zentralverwaltung.

Die Münze des Großkhans befindet sich in der Hauptstadt Cambaluk, und man kann von dem großen Mongolenherrscher wahrlich sagen, er habe den Stein der Weisen entdeckt. Er macht sich nämlich sein Geld auf die folgende einfache Weise: Die von Maulbeerbäumen abgestreifte Rinde wird von dem ihr anhaftenden Bast befreit und dieser dann in einem Tiegel fein zermalen und zu einem Brei aufgeweicht. Daraus wird ein Papier gewonnen. Je nach dem Wert, den es haben soll, wird dieses Papier nun in rechteckige Streifen von unterschiedlicher Größe zerschnitten. Und all dieses Papier wird mit einer Umsicht behandelt, als wenn es reines Silber oder Gold wäre. Denn auf jedes Stück schreiben nun einige hierzu besonders angestellte Beamte der kaiserlichen Münzverwaltung ihren Namen und bekräftigen diesen mit ihrem Siegel. Dann wandert das Geld zum Oberaufseher der Münze, der alle Papiere außerdem noch mit seinem zinnoberfarbenen Siegel versieht . . .

Auch für den Verkehr hat der Khan in bester Weise Vorsorge getroffen. Von Cambaluk gehen eine Anzahl Staatsstraßen in alle Provinzen, und auf jeder dieser großen Verkehrsstraßen befinden sich in etwa 30 Meilen Abstand voneinander, also einer Tagesreise entsprechend, geräumige, stattliche Rasthäuser, die mehrere Fremdenzimmer enthalten und in denen auch Könige in aller Bequemlichkeit wohnen können. Die Vorräte und den Unterhalt dieser Herberge besorgt meistens die Umgebung, bei einigen auch die kaiserliche Hofverwaltung direkt. Auf jeder Etappenstation werden ständig vierhundert gute Pferde für Kuriere und eilige Gesandtschaften bereitgehalten, so daß die Boten des Kaisers nicht nur mit aller Behaglichkeit, sondern auch mit unglaublicher Schnelligkeit reisen. Es ist ihnen unter geschickter Ausnutzung dieses Systems durchaus möglich, in zwei Tagen und zwei Nächten Entfernungen zurückzulegen, zu denen der gewöhnliche Reisende zehn bis zwölf Tage braucht. Im ganzen stehen nicht weniger als 200 000 Pferde für die kaiserliche Post bereit, und 10 000 Poststationen sind ständig mit allem Notwendigen ausgestattet.

Überlegt man nun, wie es möglich ist, einen so riesigen Apparat aufzubauen 81



Reiserouten des Marco Polo

und funktionsfähig zu erhalten, so rührt das von zwei natürlichen Vorteilen dieses Landes her. Einmal gibt es hier kinderlose Familien überhaupt nicht, schon deshalb, weil ja die Heiden mehrere Frauen haben, so daß ständig ein Überfluß an Menschen vorhanden ist, und zum anderen ist das Volk überaus genügsam. Tataren sowie die Einwohner von Cathai und Manzi leben fast ausschließlich von Reis, Buchweizen und Hirse, als von Früchten, die hier einen etwa hundertfältigen Ertrag abwerfen . . . Natürlich hat ungünstige Witterung auch hier Mißernten im Gefolge. Aber dann läßt Kublai nicht bloß von der Erhebung der üblichen Steuern ab, sondern läßt das Volk durch besonders hierfür angestellte Beamte mit dem zum Leben und zur Aussaat nötigen Getreide versorgen. In guten Erntejahren wird vom Staat daher ein großer, sorgfältig aufbewahrter Getreidevorrat angekauft, der in Zeiten der Not zum vierten Teil des üblichen Preises abgegeben wird.“

Kublais Anordnungen werden freilich nur die schlimmste Not der chinesischen Bauern haben lindern können, und so müssen wir diesen Zeilen vor allem eine erzieherische Funktion für die italienischen Stadtstaaten beimessen.

Das außerordentlich kultivierte Südchina hatte es ihm besonders angetan. Er lobte den Gewerbefleiß, die Gastfreundschaft und Höflichkeit seiner Menschen. Solche gewaltigen Ströme wie den Hwangho und den Jangtse hatte er nie gesehen, und er beschrieb den lebhaften Schiffsverkehr und die vielen blühenden Städte an ihren Ufern. Über die kleineren Flüsse führten kunstvoll gemauerte Brücken. Die Brücke von Pulisanghin in der nördlichen Provinz Tschili, die auf 24 steinernen Pfeilern ruhte, erregte seine besondere Aufmerksamkeit. Über sie führte ihn die gepflegte Straße nach Südwesten durch die Städte der Provinz Schansi. Auf den geschützten Berghängen reiften Weintrauben im Überfluß, in

schönen Gärten gediehen Früchte, und reicher Maulbeerbstand ermöglichte den Einwohnern, große Mengen Seide zu produzieren. Die Seidenraupenzucht war in ganz Cathay und Manzi verbreitet, und der Reis schon damals wichtigstes Volksnahrungsmittel. Auch Hirse wurde viel angebaut, die Teekultur jedoch erst später aus Indien übernommen.

Auf Schritt und Tritt begegnete er stattlichen Siedlungen und festen Burgen, und die Gouverneure, alles Söhne oder Verwandte Kublais, lebten in prächtigen Schlössern. Als kaiserlicher Beamter ist er sicherlich überall ehrfurchtsvoll empfangen und mit Wohltaten und Aufmerksamkeiten überschüttet worden. Er wird durch das chinesische Stufenland mehr in der Sänfte als zu Pferd gereist sein und natürlich auf keine Bequemlichkeit verzichtet haben. So ist es zu erklären, daß er die weitesten Wege nicht scheute und sich alles, was ihn interessierte, genau anschaute. Freilich sah er aus seiner Warte das Chinesenreich als ein einziges blühendes Land, und nur gelegentliche Bemerkungen, wie hoch die Steuern für diese oder jene lebensnotwendige Ware waren, daß die Benutzung bestimmter Straßen und Brücken Zoll kostete, daß die Handwerker bestimmte Tage für den kaiserlichen Hof ohne Entgelt arbeiten mußten und daß jeder zehnte Reisscheffel dem Kaiser gehörte, lassen uns ein ungefähres Bild vom Leben des einfachen Chinesen im 13. Jahrhundert entstehen. Über alle Abgaben und Mißernten blieb der Überzahl des Volkes nur ein kümmerlicher Rest, oft zu wenig, um satt zu werden.

Ein Mittelpunkt im Flußgebiet des oberen Jangtse war Tschöngtu in der Provinz Szetschwan am Rande des Hochgebirgssystems Jünling. Dort, wo der Minho aus einem engen Cañon in das 500 Meter hoch gelegene Hügelland des Roten Beckens schießt, bildet er ein Netz unzähliger Flußläufe. Terrassenförmig übereinander waren hier die Reis- und Hirsefelder angelegt, und Südfrüchte gediehen auf dem fruchtbaren Verwitterungsboden des roten Sandsteins. Sämtliche Flüsse konnten auf überdachten Brücken, wie sie noch heute typisch für Südchina sind, überquert werden. Den Zoll von täglich 100 Goldstücken kassierte die ferne Majestät in Cambaluk.

620 Kilometer Luftlinie nach Westen sind es von dort zur osttibetanischen Landschaft und Stadt Tschiano; dazwischen aber türmen sich unzählige Hochgebirgsketten, die sich von Norden nach Süden hinziehen und Höhen von 7700 Metern erreichen. Erst kürzlich wurde die erste Verbindung mit Tibet, die berühmte Straße, die Südwestchina mit Lhasa verbindet, unter großen Schwierigkeiten fertiggestellt. Ob Polo wirklich die vielen 3000 bis 4000 Meter hohen Pässe überschritten hat? Er schreibt, daß er zwanzig Tage dazu brauchte, also muß er ein sehr guter Bergsteiger gewesen sein. Ihn erwarteten nämlich keine bequemen Straßen und keine Städte, die dem kaiserlichen Beamten Annehmlichkeiten boten. Von Mangu-Khan, Kublais Vorgänger, der diese Gebiete erobert hatte, waren die an Bergrücken hängenden oder in enge Täler gepreßten armseligen Ortschaften zerstört worden, und Lebensmittel waren weit und breit nicht zu bekommen.

Sein Ziel, Tschiano, war unversehrt geblieben. Dort herrschte die merkwürdige Sitte, Salzscheiben als Zahlungsmittel zu verwenden.

Der unternehmungslustige Polo will von Tschiano aus an einem Goldsand führenden Fluß Brios entlang in die südwestchinesische Hochgebirgsprovinz Jünnan gekommen sein, deren Hauptstadt Joki an einem See lag, der angeblich hundert Meilen lang und sehr fischreich war. Selbst in diesen entlegenen Provinzen traf er auf Christen und Mohammedaner.

Südwärts über die Gebirge steigend, ist er in das Königreich Ava in Burma gekommen, dessen Wunder er uns eingehend beschrieben hat. Hier war das Riesenreich Kublai-Khans zu Ende. Bis Peking beträgt die Luftlinie etwa 2700 Kilometer, doch die Wegemöglichkeiten und die Abstecher eingerechnet, hat er vielleicht die doppelte Entfernung zurückgelegt, ein Unternehmen, das einige Jahre in Anspruch genommen haben dürfte. Auf dem Rückweg ist er, nach Osten ausholend, durch die heutigen Provinzen Kwangsi, Honan und Hopeh über die Große Ebene zurück in die Hauptstadt gezogen, wo er Kublai-Khan Bericht erstattete. Noch Jahrhunderte später hatte kein Europäer China so gründlich kennengelernt wie Marco Polo.

Auf einer zweiten, gleichfalls nach Süden führenden Reise ist Marco nach Quinsay gekommen, der südchinesischen Hafenstadt Hangtschou in Tschekiang. Diese einstige Residenz der Song-Dynastie, des angestammten südchinesischen Herrscherhauses, war ein kultureller Mittelpunkt von alters her und viel gepflegter und traditionsreicher als das jüngere Cambaluk. Der an die Verhältnisse Venedigs und die Weite des Meeres Gewöhnte fühlte sich hier besonders wohl. Die schöne Stadt mit einem Palastviertel, vierzig Märkten mit Kaufhallen und einem Gewirr eng bebauter Straßen und Gassen war durchwogt von buntem, internationalem Schiffsvolk. Ein unüberschbarer Wald von Masten und Segeln reckte sich im Hafen. Überseefrachter nach Indien, Persien und den malaiischen Inseln waren umringt von unzähligen Küsten- und Flußdschunken. Reich an Bewohnern und Gütern aller Art war dieser bedeutendste Hafen Ostasiens. Polo hatte als kaiserlicher Beamter genaue Einsicht in die Handels- und Gewerbesteuer dieser Stadt. Allein die Salzgewinnung Quinsays warf für den Khan jährlich sechs Millionen venezianische Dukaten ab.

Hier sprach man viel von der unermeßlich reichen Insel Cipangu (Japan) „weit östlich vor den östlichen Gestaden der Welt“. Dabei ist der japanische Archipel gar nicht so weit entfernt! Kublai wußte wohl Näheres über die sagenhaften Inseln, deren Königspalast „mit Goldplatten, wie hierzulande mit Blei“ gedeckt sein sollte, aber er erinnerte sich nicht gern daran; denn Cipangu hatte ihm die einzige Schlappe seines Lebens eingebracht, indem seine wohlausgerüstete Flotte beim Versuch einer Invasion vom Taifun vernichtet worden war.

So verdanken wir Marco Polo die erste Kunde von Japan, die Anlaß gab, daß sich die Seefahrer fortan darum bemühten, den kürzesten Weg zu diesen glücklichen Gestaden zu finden. Was er über die Südsce erkundet hat, verdient ebenfalls Beachtung:

„Dieses Meer ist so weit und groß, daß die erfahrensten Seelente und Piloten, die es befahren haben und die Wahrheit kennen, der Meinung sind, es lägen darin nicht weniger als 7440 Inseln, die fast alle bewohnt sein sollen, und es wachsen dort keine Bäume, die nicht einen guten und angenehmen Duft hätten;

ferner soll es dort viele Spezereien und Gewürze, eine Menge Aloe sowie schwarzen und weißen Pfeffer im Überfluß geben. Es ist unmöglich, den Wert des Goldes und anderer Dinge, die sich auf den Inseln finden, zu schätzen, aber ihre Entfernung vom Festland ist so groß und die Schifffahrt mit so vielen Schwierigkeiten und Nöten verbunden, daß die Handelsschiffe von den Häfen Zayton und Quinsay keinen großen Gewinn haben, da sie ein ganzes Jahr zu ihrer Reise gebrauchen, im Winter ausfahren und im Sommer zurückkehren.“

Die Polos waren dem alten Großkhan unentbehrlich geworden, und er wollte nichts von ihrer Heimkehr wissen, so oft sie es ihm auch nahelegten. Ein Zufall kam ihnen zu Hilfe. Für das Geleit einer kaiserlichen Prinzessin, die den Il-Khan (Herrscher von Persien) heiraten sollte, brauchte man welterfahrene Begleiter, und Marco Polo wußte den Großkhan zu überzeugen, daß er der geeignete Mann dafür sei. Schließlich willigte der Herrscher ein, daß er mit seinem Vater und seinem Oheim die Aufgabe übernahm. Im Jahre 1292 stachen dreizehn große, reich mit Schätzen beladene Dschunken in Zayton in See (Tsuantschou) und fuhren durch das Südchinesische Meer, die Straße von Malakka über Ceylon und Indien nach Ormuz. Nach unfreiwilligen Aufgehalten auf Sumatra, in Calicut und Cambay an der vorderindischen Westküste waren zwei Jahre vergangen. Über Täbris, wo die Polos ihre Prinzessin wohlbehalten ablieferten, erreichten sie endlich, von keinem mehr erkannt, im Jahre 1295 die Heimat.

Die Totgeglaubten gaben sich während eines prächtigen Festes, auf dem sie ihre fremden Schätze vorführten, den verblüfften Venezianern zu erkennen. Den drei Polos waren die Reises Strapazen anscheinend gut bekommen. Marcos Vater Nicolo war ja rund vierzig Jahre seines Lebens unterwegs gewesen. Das hinderte ihn aber nicht, als hoher Sechziger noch eine Ehe einzugehen, der drei Söhne entsprossen. Sein Sohn Marco aber hinterließ uns seinen Bericht, den er mit guter Beobachtungsgabe und in einfacher Sprache geschrieben hatte und der den staunenden Zeitgenossen erstmals genauere Kunde gab von einer neuen, fremdartigen Welt. Kein Reisender vor ihm und jahrhundertlang nach ihm hatte solche riesige Gebiete auf dem Landwege durchmessen.

Goethe nannte Marco Polo einen „zweiten Herodot“:

„... er gelangte bis in den fernsten Osten, führt uns in die fremdartigsten Verhältnisse, worüber wir, da sie beinahe fabelhaft aussehen, in Verwunderung und Erstaunen geraten. Gelangen wir auch nicht sogleich über das Einzelne zur Deutlichkeit, so ist doch der gedrängte Vortrag dieses weit ausgreifenden Wanderers höchst geschickt, das Gefühl des Unendlichen, des Ungeheuren in uns anzuregen.“

Und in der Tat, die Reisen des Venezianers hatten das Blickfeld Europas mächtig erweitert, bis zum Zeitalter der großen Entdeckungen, das zwei Jahrhunderte später zu Ergebnissen kam, die zu erreichen sich die Geographen der alten Zeit vergeblich bemüht hatten.

Auch südlich Europas hatte sich der geographische Horizont geweitet. Das aufstrebende Volk der Araber hatte in der Zeit vom 7. bis 9. Jahrhundert mit Feuer und Schwert Spanien, Nordafrika, Ägypten und den Iran bis an die Gren-



Die Roger-Edrisi-Karte

zen Chinas erobert. Arabische Gelehrte verhalfen der Wissenschaft des Altertums zu neuem Ansehen, indem sie die griechischen Philosophen übersetzten und von ihnen lernten. Vor allem aber machte die Verwaltung ihres Riesereiches die Beschäftigung mit erdkundlichen Fragen notwendig.

Begünstigt durch die Lage auf der Scheidelinie zwischen Afrika und Asien erweiterten arabische Händler, Reisende und Geographen den länderkundlichen Gesichtskreis um wichtige Einzelheiten. Erstmals nach Alexander dem Großen drangen Menschen aus Kleinasien an den Amu-Darja und Syr-Darja und Aralsee vor. Handelswegen folgend, scheinen sie lange vor den ersten europäischen Reisenden nach China und Indien gekommen zu sein. Ebenso erreichten wagemutige arabische Seefahrer diese Länder über den Indischen Ozean. Arabische Schriften wurden ins Sanskrit übersetzt, ein Zeugnis dafür, daß zu Indien sehr enge Beziehungen bestanden.

Der arabische Handel hatte die afrikanische Ostküste bis Sofala erschlossen. Karawanen durchzogen auf der Suche nach Gold und Elfenbein das ostafrikanische Hinterland, und damit gelangten Nachrichten über die Nilquellen in die Studierstuben der arabischen Wissenschaftler. So erhielt das Mittelmeergebiet seit Neros Tagen erstmals wieder Nachrichten vom Innern des Schwarzen Kontinents, und die Berichte über die Quellseen des Nils kamen der Wahrheit sehr nahe. Doch die arabischen Geographen bezogen ihr Wissen nicht nur von den

Griechen und den reisenden Händlern ihrer Zeit, viele von ihnen sammelten Kenntnisse auf eigenen Reisen.

Einer von ihnen war Ibn Edrisi. Als Sohn eines arabischen Fürsten, im Jahre 1100 in Ceuta geboren, hatte er große Gebiete Asiens und des nordafrikanischen Hinterlandes kennengelernt. Von Normannen sollte er auch Kunde vom europäischen Norden erhalten. Um die Mitte des 9. Jahrhunderts waren nämlich Wikinger von Schweden her in Rußland eingedrungen. Die Waräger, wie sie genannt wurden, stießen mehrmals bis Byzanz vor; doch gelang es ihnen ebensowenig, die Stadt am Goldenen Horn zu erobern, wie vorher den Arabern. Als Händler jedoch, die wertvolle Pelze aus dem Norden anzubieten hatten, und als zuverlässige Soldaten für die Leibwache der byzantinischen Kaiser hatten sich ihnen die Tore der Stadt geöffnet. Auch Araber suchten diesen bedeutenden Handelsplatz auf, und so trafen sich die blonden Söhne des Nordens mit den kaffeebraunen Muselmanen zum friedlichen Warenaustausch.

Etwa um dieselbe Zeit hatten die Normannen bei ihren Vorstößen nach Süden die Gibraltarstraße passiert und sich nach ausgiebigen Erkundungsfahrten im Mittelmeer auf Sizilien festgesetzt. Die Lebensbedingungen auf dieser von der Natur bevorzugten Insel mußten den Skandinaviern, die an ein hartes Klima gewöhnt waren, geradezu paradiesisch erscheinen. Der kleine Normannenstaat festigte sich und gelangte schnell zu Bedeutung und Ansehen. Vor allem unter dem kunstsinnigen und den Wissenschaften gewogenen Normannenkönig Roger II., der von 1130 bis 1154 regierte und die normannische Herrschaft auf Unteritalien ausdehnte, entwickelte sich ein gesundes geistiges Klima, in dem sich die Wissenschaften entfalten konnten.

Roger war, wie seine Untertanen, zwar Christ, doch in weltlichen Fragen ließ er sich von der Kirche nicht bevormunden. In den Studierstuben und Seminaren Palermos durfte jeder ohne Zensur seine wissenschaftlichen Ergebnisse vertreten. So wurde die schöne Mittelmeerinsel auch in geistiger Beziehung zu einer blühenden Oase im dürren Garten der Wissenschaft Europas. Kein Wunder, wenn sich die Freigeister ein Stelldichein gaben. Äußerster Toleranz in Glaubensfragen gewiß, folgten auch arabische Künstler und Gelehrte dem Ruf König Rogers nach Palermo, einer der ersten unter ihnen war der weitgereiste Ibn Edrisi.

Das war der rechte Mann für den geographisch außerordentlich interessierten Roger. In der Folge ergab sich eine fruchtbare Zusammenarbeit zwischen dem christlichen König und dem muselmanischen Fürstensohn. Hier flossen die Kenntnisse, die die Wikinger auf weiten Fahrten erworben hatten, mit dem an Aristoteles und Ptolemäus geschulten Wissen der arabischen Welt in einem breiten Strom zusammen. Fast zum Nordpol reichte der Blick des einen, zum Äquator der des anderen. So entstand der seit 1000 Jahren verschüttete Gedanke, eine Weltkarte zu entwerfen, die das ganze Wissen um die bewohnte Erde enthalten sollte. Papier schien ihnen zu vergänglich, Silber jedoch wie geschaffen für das große Vorhaben. Edrisi machte sich ans Werk. In fünfzehnjähriger Arbeit – zeichnend, hämmern und stichelnd – ließ er die Konturen der bekannten Welt auf der 800 „Mark“ schweren Silberplatte erstehen. Dann

fertigte er eine Beschreibung der Erdkarte an, die unter dem Titel „Geographische Ergötzlichkeiten“, auch „Rogerbuch“ genannt, veröffentlicht wurde.

König Roger erlebte das Echo dieses welthistorischen Ereignisses nicht mehr; mit der Vollendung seines Werkes hatte sich auch sein Leben vollendet. Doch der Nachruhm hat Roger und Edrisi unsterblich gemacht, weil sie in einem genialen Wurf das gesamte erdkundliche Wissen zweier Kulturkreise vereinigten.

Im Vergleich zum Erdbild des Ptolemäus weist die Roger-Edrisi-Karte die für unsere Begriffe etwas skurrile, zugleich aber schwungvolle Darstellungsweise der Araber auf. Erstmals tritt die skandinavische Halbinsel, hier noch als Insel gezeichnet, deutlich hervor, jedoch sind die britischen Inseln verzerrt wiedergegeben. Die Darstellung der Mittelmeerländer entspricht ungefähr den wirklichen Verhältnissen. Afrika bildet, wie im Altertum, ein gewaltiges Südland und umgrenzt den Indischen Ozean als Binnenmeer, obwohl der Araber al-Biruni hundert Jahre zuvor eine schmale Meeresstraße zum Atlantik angenommen hatte. So finden sich Licht und Schatten dicht beieinander.

Sicher waren viele Tatsachen bereits bekannt, über die diese Karte nichts aussagt. Roger kannte möglicherweise die Grönland- und Vinlandüberlieferungen, Edrisi hatte von Händlern Kunde über Hinter- und Vorderindien sowie von der malaiischen Inselwelt. Sein Blick reichte nach Nordosten zum Jenissei und zur Petschora. Dies alles schien ihnen noch zu ungenau, so daß sie es nicht wagten, die Umrisse dieser fernen Länder zu fixieren.

Das Original der Roger-Edrisi-Karte ist leider nicht überliefert; doch blieb eine genaue Kopie erhalten, die uns zeigt, wie sich die Welt in den Köpfen dieser genialen Förderer der wissenschaftlichen Erdkunde des Mittelalters widerspiegelte.

Rund 200 Jahre später lebte der bedeutendste arabische Reisende Ibn Battuta aus Tanger. Jung an Jahren, unternahm er anno 1325 eine Wallfahrt nach Mekka. Bei dieser Gelegenheit machte er einen Abstecher nach Persien, bereiste Ägypten und Ostafrika. Fortan wurde das Reisen seine Lebensaufgabe. Er durchzog Vorderasien, Südrußland und Turan und gelangte nach Indien. In Delhi wirkte er mehrere Jahre als Richter, ebenso auf den Malediven. Über die Sundainseln, China und Persien kehrte er in seine Heimat zurück. Der längere Aufenthalt in allen diesen Ländern gab ihm Gelegenheit, die landschaftlichen Gegebenheiten und gesellschaftlichen Zustände zu studieren. Das gleiche galt auch für seine letzte große Reise, die ihn im Jahre 1352 in Begleitung einer marokkanischen Gesandtschaft durch die westliche Sahara zum Handelszentrum des Nigergebietes, Timbuktu, führte. Seine Schriften geben der späteren Forschung wertvolle Hinweise über die vielfältigen Veränderungen, die sich im Verlaufe der Jahrhunderte in den von ihm durchreisten Ländern vollzogen haben.

ZU NEUEN

UFERN

Reis und Zitronen, aber keine Gewürze für Europa
Heinrich, der Seefahrer · Die Legende um Kap Bojador
Eine Standpauke für Gil Eannes · Führt der Senegal
zum Nil? · Schwere Arbeit – wenig Brot · War Cortereal
in Amerika? · Diogo Cão findet das Kongoreich
Der Erdapfel des Martin Behaim · Endlich das Südkap
Am Strand der Tränen · Der Papst teilt den Erdball
Schiffe ohne Hafen · Da Gama – der richtige Weg nach
dem richtigen Indien · Im „Blauen Anker“ von Palos
Meuterei auf der „Santa Maria“ · Hier irrte
Kolumbus · Der „Don Quichotte des Ozeans“
Warum „Amerika“? · Götter, Götzen, Konquistadoren
Steinbeile gegen Bombarden · Zehntausende Menschen-
schädel für eine Pyramide · „Noche Triste“ – doch
Siege für Cortez · Der verschwundene Montezuma-
Schatz · Rund um den Erdball · Antonio Pigafettas
Schiffstagebuch · Das endlose „Mar pacifico“ · Das
Massaker von Zulu · Wo der Pfeffer wächst
Die Erde wurde größer

Während sich auf Sizilien der christliche König Roger und der muslimische Edelman Ibn Edrisi einträchtig mühten, ein neues Bild von der Erde zu entwerfen, hatten die unseligen Kreuzzüge die Anhänger beider Religionen in tödliche Feindschaft gebracht. Nach anfänglichen Erfolgen, bei denen deutlich wurde, daß den meisten Kreuzrittern die Befreiung des Grabes Christi nur ein Vorwand für ihre hemmungslose Bereicherungssucht war, gingen im Verlauf von zwei Jahrhunderten alle in Kleinasien und Syrien eroberten Positionen wieder verloren. Im Jahre 1291 mußte sich Akkon, die letzte Feste der Kreuzfahrer, dem Ansturm der Muselmanen ergeben. Millionen Menschen hatten ihr Leben den höchst weltlichen Interessen des Heiligen Stuhls, der Fürsten und der italienischen Seestädte geopfert.

Trotzdem waren die Kreuzzüge nicht ohne Bedeutung für Europa geblieben. Die enge Berührung mit der reichen orientalischen Kultur hatte den Gesichtskreis beträchtlich erweitert. In Europa wurden mit neuen landwirtschaftlichen Kulturen auch neue Fruchtarten bekannt. Vom Orient kamen Buchweizen, Reis, Zitronen und Aprikosen nach Europa, ebenso die Kunst der Seidenherstellung. Über das Mittelmeer segelten zahlreicher als zuvor europäische Kauffahrer, enge Handelsbeziehungen von Hafen zu Hafen knüpfend, allen voran Venezianer und Genuesen, die im Handel mit dem Osten ihre Schiffe nach der Levante und ins Schwarze Meer entsandten.

Weiter aber kamen sie nicht. Die begehrten Gewürze und die chinesische Seide konnten sie nur von den arabischen Händlern übernehmen, die den gesamten Handel zwischen dem Mittelmeer und dem Indischen Ozean beherrschten. Zwar kamen zur Zeit der Mongolenherrschaft auch Karawanen vom südlichen und östlichen Asien an die Küsten des Schwarzen Meeres, doch waren die Handelsgüter auch dort nicht billiger. Eine neue Macht taucht mit den osmanischen Türken auf, die im 15. Jahrhundert sogar auf den Balkan vordrangen. Der arabisch-türkische Zwischenhandel war nicht mehr zu umgehen. Man sprach sogar von einer „Handelssperre“.

An den Genuß orientalischer Gewürze derart gewöhnt, daß selbst Wein und Dünnbier damit schmackhaft gemacht wurden – Kaffee und Tee waren in Europa noch unbekannt –, waren die besitzenden Schichten gezwungen, die immer höher werdenden Preise des Zwischenhandels zu bezahlen, wenn sie es nicht vorzogen, zur einfachen Kost ihrer Vorfahren zurückzukehren.

Auch die niederen Schichten litten sehr darunter, fehlte doch in keinem der mittelalterlichen Kochrezepte der Hinweis: „Nimm Pfeffer, Nelken, Ingwer, Salz . . .“

Die mittelalterliche Kost war eintönig und abwechslungsarm. Fruchtwechselwirtschaft und Rübenanbau als Grundlage für die Viehhaltung während der Wintermonate waren unbekannt. Deshalb mußte notgedrungen ein großer Teil des Viehes mit dem Anbruch der kalten Jahreszeit abgeschlachtet und das Fleisch gepökelt werden. Außer einigen Kohlsorten baute man kaum Gemüse an. So ist es kein Wunder, wenn man sich die Speisen durch starkes Würzen schmackhafter zu machen versuchte. Die immer größer werdende Nachfrage wirkte sich in einer weiteren Preissteigerung aus, wobei auch die Venezianer und Genuesen, die

Vermittler des Handels zwischen den islamischen Ländern und den Ländern Mittel- und Westeuropas, ihren entsprechenden Anteil kassierten. Da weder im Orient noch in Afrika nennenswerter Bedarf an europäischen Waren bestand, mußten die Ausgaben im Indien- und Afrikahandel mit Gold und Edelsteinen beglichen werden, schmolzen die Schätze Europas wie Butter in der Sonne. Man mußte neue Wege finden, um in den Besitz der begehrten Würzstoffe zu kommen.

So lenkten der Hunger nach Gold und die Suche nach dem sagenhaften Priester Johannes und seinem Reich, welches nach Meinung aller Fachleute über den vermeintlichen Westarm des Nils zu erreichen sein sollte, den Blick auf den Schwarzen Kontinent. Auch den Seeweg nach Indien hoffte man auf diesem Wege zu finden. Einer von jenen Männern, die bereit waren, die neuen Aufgaben zu lösen, war Prinz Enrique von Portugal, dem die Geschichte den Namen „Heinrich der Seefahrer“ gab, obwohl er an keiner der vielen von ihm inspirierten Entdeckungsfahrten teilgenommen hat.

GLEICHSAM DEN AUFTAKT für die entdeckende Tätigkeit des Prinzen bildete der portugiesische Feldzug gegen Ceuta, den maurischen Brückenkopf auf afrikanischem Boden, eine der bedeutendsten arabischen Handelsstädte Nordwestafrikas. Bei der Eroberung der Stadt hatte Prinz Heinrich so viel Mut und Tatkraft bewiesen, daß er noch auf dem Schlachtfelde von seinem Vater, König Johann I., zum Ritter geschlagen wurde.

Der Besitz dieser entscheidenden afrikanischen Schlüsselstellung erleichterte das Vorhaben des Prinzen, die Küste Westafrikas zu erkunden. Er ging dabei mit außerordentlicher Umsicht zu Werke. Das weit in den Atlantik hineinragende Vorgebirge von Sagres in der Provinz Algarve schien ihm so recht der Ort, seine Pläne in die Tat umzusetzen. Auf diesem meerumtosten Platz ließ er ein Kastell erbauen, das im Verlaufe der Jahre zum Sammelpunkt bewährter Seekapitäne, Kartenzeichner und Astronomen wurde. Genuesische und venezianische Fachleute waren daran führend beteiligt. Gerade zu jener Zeit hatte die Entwicklung neuer nautischer Instrumente schnelle Fortschritte gemacht; schon seit dem 12. Jahrhundert war auf italienischen Schiffen der Kompaß in Gebrauch.

Im Jahre 1416, ein Jahr nach der Eroberung Ceutas, wurde die erste Erkundungsfahrt unternommen. Sie führte ungefähr bis auf die Höhe der Kanaren, nur wenig über die bekannten afrikanischen Küstenstriche hinaus. Die Seeleute des Infanten hatten ihr Gesellenstück gemacht – mehr nicht.

Nun riß die Kette der Afrikafahrten bis zum Tode des Prinzen nicht mehr ab. Doch glich die Entdeckertätigkeit der Portugiesen in dieser ersten Periode in keiner Weise dem kühnen Vorwärtsstürmen der Normannen. Langsam, jede zurückgelegte Meile wägend, tasteten sie sich fast bedächtig an der westafrikanischen Küste voran.

92 Zwei Jahre nach dieser ersten Fahrt landeten die Schiffe des Prinzen auf Ma-



Prinz Heinrich

deira, das bereits auf Seekarten, die 70 Jahre vordem entstanden waren, eingezeichnet ist.

Der Besitz der kanarischen Inselgruppe führte erstmals Portugal und Kastilien im Kampf um überseeische Stützpunkte gegeneinander. Kastilien machte ältere Ansprüche geltend, ohne die Inseln bisher besetzt zu haben. Dessen ungeachtet rüstete Prinz Heinrich im Jahre 1425 eine große Eroberungsexpedition, die aber an dem tapferen Widerstand der eingeborenen Bevölkerung scheiterte.

Indes hatte der Prinz seine selbstgewählte Aufgabe nicht vernachlässigt. Vor der Entdeckung der Azoren im Jahre 1432 war es den Jahr um Jahr ausgesandten Expeditionen nicht gelungen, Kap Bojador zu umsegeln. Zuvor hatte das weiter nördlich gelegene Kap Nun den abergläubischen Seefahrern als unüberwindbar gegolten. Sie waren fest davon überzeugt, daß hier eine Zone brennender Hitze beginne, die alles Leben vernichte. Aber schon 1416 wurde das Kap von Goncalo Velho erreicht. Das hinderte die Seeleute jedoch nicht, nunmehr den nächsten markanten Punkt der Küste, eben das Kap Bojador, für unüberwindbar zu halten. Deshalb hatten bis 1433 alle Expeditionen des Infanten vor der weit ins Meer hinausragenden Landspitze von Bojador kapituliert. Es galt als unumstößlich: „Wer Kap Bojador umfährt – niemals wiederkehrt.“

Im Verlaufe von 20 Jahren hatten die Expeditionen ein Vermögen verschlungen, hatten viele tapfere Seeleute ihr Leben eingebüßt, ohne daß nennenswerte Ergebnisse erzielt worden wären. Nun wollte der Infant endlich greifbare Resultate sehen. Er ließ seinen Kapitän Gil Eannes kommen und sagte ihm:

„Ihr könnt keine so große Gefahr antreffen, als daß die Hoffnung auf Rück-

kehr nicht größer sein darf. Im Vertrauen hierauf wundere ich mich sehr über die Ansicht, die Ihr über eine so unsichere Sache geäußert habt. Wenn diese Dinge im geringsten Glaubwürdigkeit verdienten, würde ich Euch nicht tadeln, aber Ihr führt nichts an als die Ansicht von vier Seeleuten, die vom Handel in Flandern oder in anderen besuchten Häfen kommen und die Felsspitze der Segelkarte überhaupt nicht kennen. Faßt also zu und kümmert Euch nicht um ihr Gerede, sondern steuert darauf los, so weit Ihr könnt, und Ihr könnt mit Gottes Gnade von dieser Faßt Ruhm und Vorteil erwerben.“

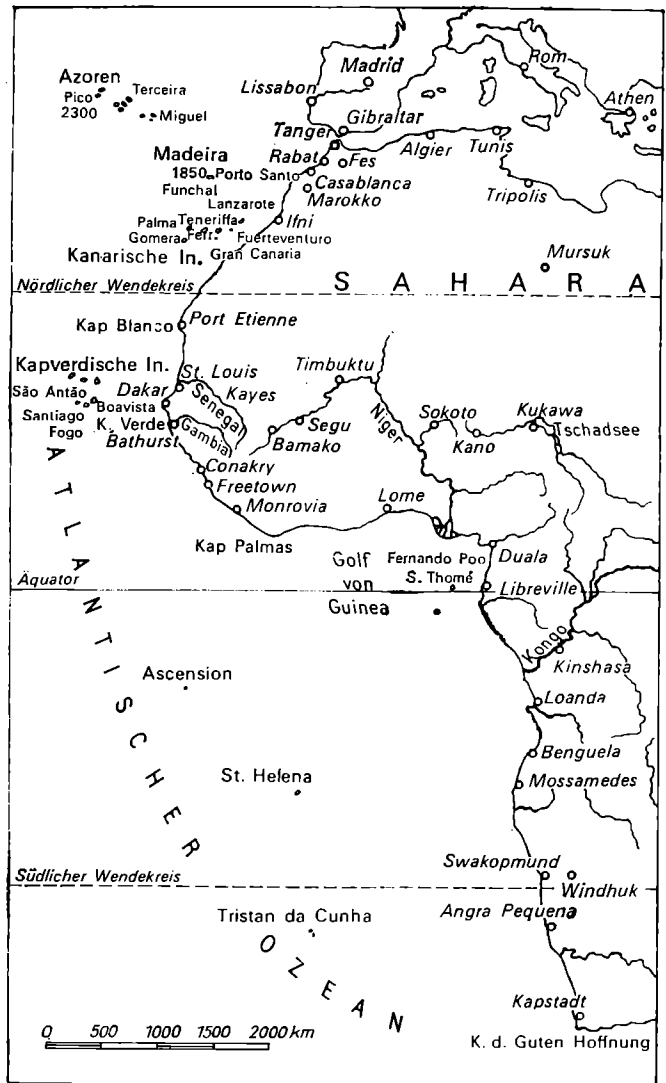
Der Zurechtgewiesene lichtete bange Herzens die Anker. Als Schildträger des Prinzen glaubte er, eine bevorzugte Stellung einzunehmen. Daß Heinrich seiner kaum achtete, daß er ihn und seine Mannschaft den Untiefen, Stürmen und gräßlichen Ungeheuern jenseits des Kaps überantwortete, ließ in ihm den Gedanken aufkommen, daß seinesgleichen wenig geschätzt wurde. Als er nach mancher schlaflos verbrachten Nacht in Sichtweite des gefürchteten Kaps kam, das drei Meilen ins Meer hinausragt und von einer mächtigen Brandung gepeitscht wird, nahm er seinen ganzen Mut zusammen und segelte, die Beschwörungen seiner Leute nicht achtend, gegen das vermeintliche Ende der Welt...

Wer kann das Erstaunen der Männer ermessen, die – eben noch den sicheren Untergang vor Augen – eine Gegend vor sich sahen, die sich in nichts von dem gewohnten Bild unterschied. Himmel und Sonne strahlten dieselbe Heiterkeit, das Meer hatte die gleiche samtblaue Farbe wie vor dem Kap. Auch der Küstenstreifen zeigte kein anderes Gesicht. Gleichförmig, mit spärlichen Tupfen einer Vegetation bedeckt, die im ständigen Kampf mit den Sandstürmen der Wüste steht, dehnte sich der Strand über den Horizont bis in die Unendlichkeit. Jubel erfüllte das Schiff. Wieder war die Welt größer geworden; ein altes Vorurteil war beiseite geräumt, der Weg frei zu neuen Taten.

Es vergingen weitere sieben Jahre, ehe die Portugiesen am Kap Blanco standen. Hier hatten sie die erste Begegnung mit Negern, und es fehlte nicht an Stimmen, die diese wulstlippigen, kraushaarigen Geschöpfe für Tiere hielten.

Wieviel Verständnis müssen wir für den karthagischen Suffeten Hanno aufbringen, der fast 2000 Jahre zuvor umgekehrt die Gorillas von Guinea für leibhaftige Menschen hielt. Nun konnte es keinen ernsthaften Zweifel mehr geben, wer Mensch war und wer nicht. Für die Neger vergrößerte sich jedoch damit das Unglück, das – abgewandelt zwar – noch lange auf ihnen lastete: Die Christenpflicht, die „armen Heiden“ zu bekehren, bildete den schäbigen Vorwand für Landeroberungen und den Auftakt für einen umfangreichen Sklavenhandel, der in den nächsten Jahrhunderten ganze Landstriche Afrikas entvölkerte.

Kap Blanco war 1441 erreicht, eine entscheidende Position gewonnen. Die Kartenzeichner im Kastell von Sagres konnten die alten, oft mehr auf Phantasie als auf tatsächlicher Kenntnis beruhenden Karten um ein weiteres Stück berichtigen. Diese alten Karten, zumeist arabischen Ursprungs, verrieten dem Infanten, daß man vor neuen, entscheidenden Entdeckungen stand. Wie hätte er sonst seinen Kapitänen verkünden können, sie würden zwanzig Meilen südlich der ersten Palmen jenseits der unendlichen Küstenwüste die langgesuchte westliche Mündung des Nils finden. Das war ein neues lockendes Ziel, nachdem die



Westküste Afrikas

Küste über Tausende von Kilometern nichts als Sand zu bieten hatte. Tatsächlich wurde im Jahre 1444 von Tristão in der bezeichneten Gegend eine Flußmündung gefunden und Senegal genannt. Nach dieser Entdeckung belebte sich die Hoffnung aufs neue, über diesen Flußlauf, den man für den Westarm des Nils hielt, ins Innere Afrikas vordringen zu können, um endlich die sagenhaften Goldlager zu finden oder gar in das Reich des Priesters Johannes zu gelangen. Doch unter Heinrichs Kapitänen fand sich niemand, der dieser Aufgabe mit der nötigen Energie nachgegangen wäre. So blieb die auf das Altertum zurückgehende Legende vom Westarm des Nils noch einige Jahrhunderte bestehen.

Im gleichen Jahr 1444 wurde mit Kap Verde der westlichste Punkt des afrikanischen Kontinents erreicht. Sein Name, Grünes Kap, erinnert daran, daß die Seeleute zu ihrer Überraschung hier keine brennende Hölle, sondern grüne

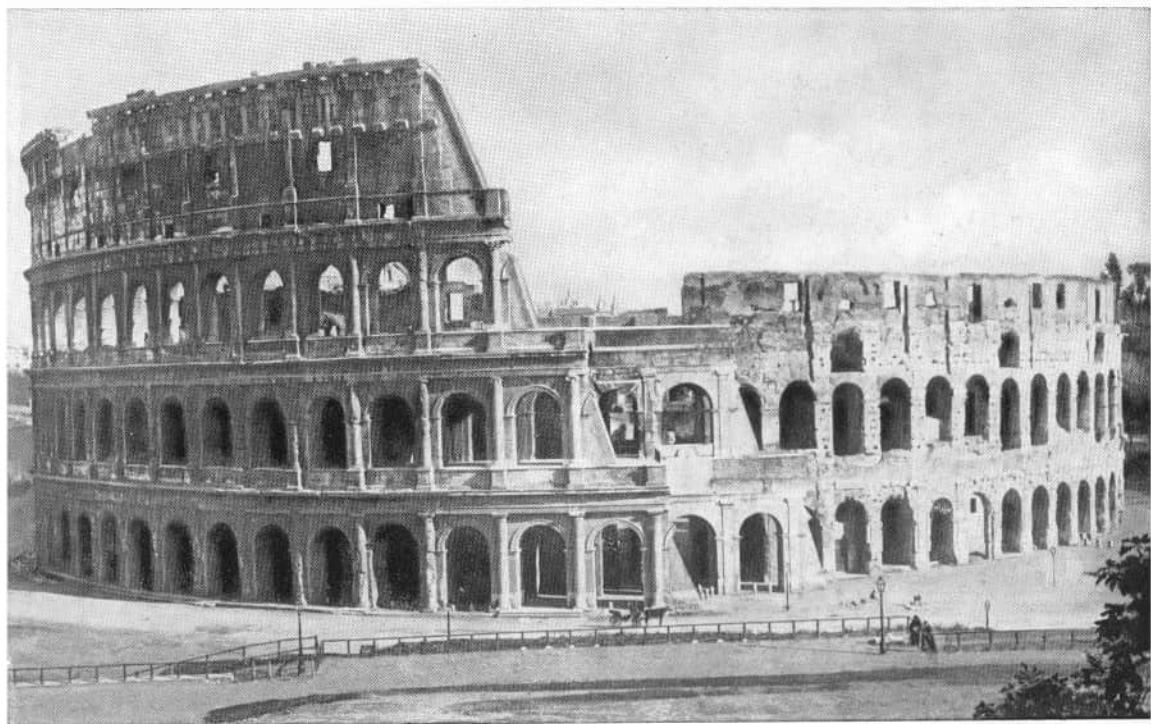
Ufer vorfanden. Bis dahin hatte der Infant im zähen Festhalten an seinem Plan mehr als fünfzig Schiffe ausgesandt – das Ergebnis stand in keinem Verhältnis zum Aufwand. Die mit der Expeditionsführung betrauten Kavaliers bewiesen, von Ausnahmen abgesehen, zu wenig Mut und Tatkraft, um die weitgesteckten Pläne und Erwartungen des Infanten erfüllen zu können. Wenig war bisher erreicht. Noch war kein nennenswerter Handel mit den Küstenbewohnern eingeleitet. Erst 1448 entstand in der Bai von Arguin am Kap Blanco die erste portugiesische – und damit europäische – Niederlassung an der Westküste des Schwarzen Erdteils. Erst 1455 drangen der Venezianer Cademosto und der Genuese Usodimarc im Auftrag des Infanten auf dem Gambia eine Strecke in das Hinterland ein und brachte einige Nachrichten über den Karawanenverkehr im Innern Afrikas nach Sagres.

Als Heinrich der Seefahrer im Jahre 1460 starb, waren die Bissagos-Inseln im heutigen Guinea-Bissau der südlichste Punkt, den seine Kapitäne erreicht hatten. Sie blieben damit – sieht man von einem Vergleich Nechos Afrikaumschiffung ab – zehn Breitengrade hinter der Leistung des Karthagers Hanno zurück, der, ungleich primitiver gerüstet, in einem einzigen kühnen Vorstoß zum Kamerunberg vorgedrungen war. Doch das Lebenswerk des Prinzen Heinrich schuf die seemännischen Voraussetzungen, die der nächsten Generation des kleinen Landes am Atlantik ihre großartigen Entdeckungen ermöglichten.

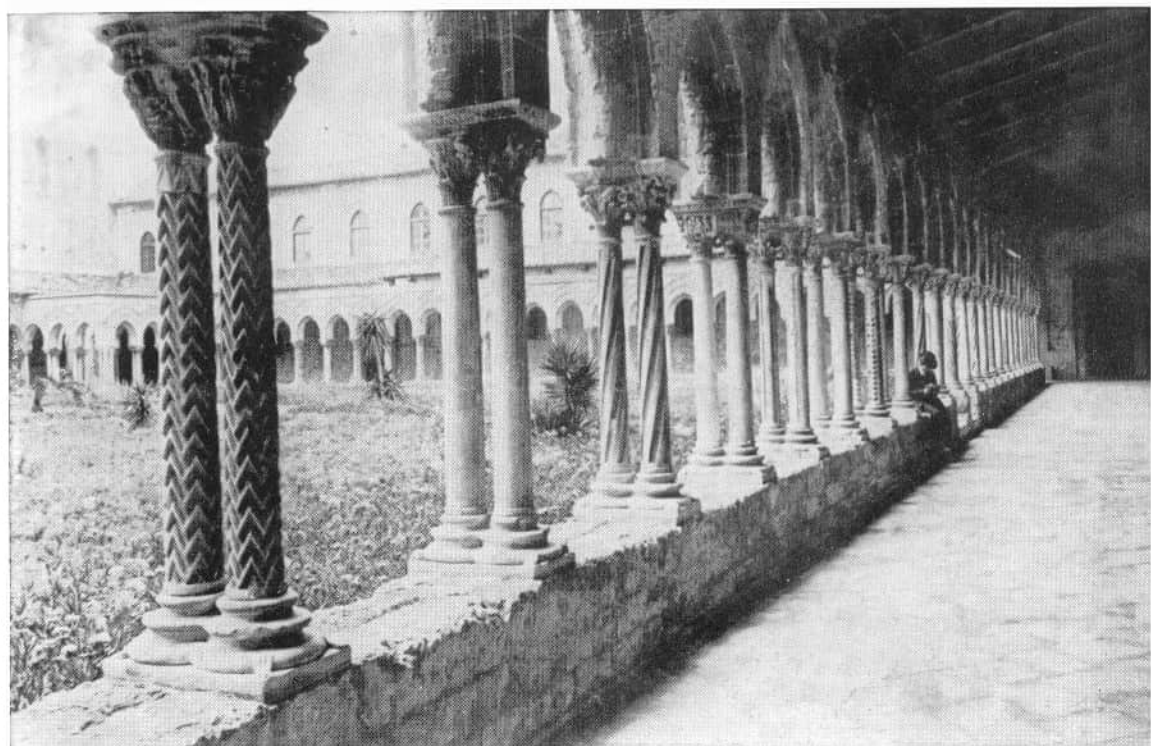
BEVOR WIR UNS DEN GROSSEN, glänzenden Entdeckungstaten des ausgehenden Mittelalters zuwenden, wollen wir die Lebens- und Arbeitsverhältnisse der Seefahrer näher kennenlernen. Der Schiffstyp dieser Zeit für Kreuzfahrten auf hoher See und zur Verkürzung der Fahrtdauer war die Karavelle, deren Nachbildungen heute oft nüchternen Bürgerstuben einen Anflug von Romantik und Abenteuerlichkeit verleihen sollen.

Die Karavellen verkörperten einen ungeheuren schiffbau- und segeltechnischen Fortschritt, und doch haben die Seeleute an Bord der Karavellen von all dem, womit man heute ihre Taten zu erklären beliebt, herzlich wenig zu spüren bekommen. Sie hatten ganz andere Sorgen. Es war bedrückend eng in den Schiffen von kaum mehr als 50 Tonnen Wasserverdrängung. Man stelle sich vor: Zusammengepfercht auf kleinstem Raum mußten dreißig bis vierzig Seeleute bei Sturm, Regen oder glühender Hitze monatelang ausharren. Oft hatten sie die engen, luft- und lichtlosen Kabinen noch mit Soldaten und Siedlern zu teilen – und dies bei schwerster Arbeitsfron.

Die Matrosen auf den Segelschiffen des 15. und 16. Jahrhunderts waren nur in zwei Wachen eingeteilt. Die großen Segel waren schwer und unhandlich, die Bedienungshilfsmittel denkbar primitiv, so daß es nur mit roher Kraft möglich war, die notwendigen Segelmanöver auszuführen. Gute Ernährung hätte wenigstens einen gewissen Ausgleich schaffen können, doch hieran mangelte es am meisten. Der Matrose löschte seinen Durst mit Regenwasser, das in offenen Tonnen an Deck aufgefangen wurde. Die Speisekarte hätte man selbst auf langen



Das Kolosseum



Kloster Monreale bei Palermo (arabisch-normannische Architektur)



Der umstrittene Stein von Kensington



Stabkirche in Borgund



Flugbild von Brattahlíð

Reisen nur einmal schreiben müssen; denn sie bot in ewig gleicher Folge Hartbrot und Salzfleisch, oft faul und schimmelig. Daß es noch schlimmer kommen konnte, berichtet uns Pigafetta, der Chronist der Magalhães-Expedition, von der unerwartet langen Fahrt über den Stillen Ozean:

„Wir blieben dort drei Monate und zwanzig Tage ohne eine Spur von frischer Nahrung. Wir aßen Zwieback, der gar keiner mehr war, sondern ein Pulver mit Würmern durchsetzt, denn diese hatten das Mehl gefressen. Das Schiff roch entsetzlich nach dem Unrat der Ratten. Wir tranken braunes Wasser, das seit vielen Tagen faulte. Wir aßen auch Rindshäute, die über das Dach des Hauptdecks gebreitet waren, um die Segel zu schützen, und die durch Sonne, Regen und Wind entsetzlich hart geworden waren. Wir ließen sie vier oder fünf Tage im Wasser und legten sie dann über glühende Asche und aßen sie. Oft verzehrten wir auch das Holzmehl an Bord. Ratten wurden zu einem halben Dukaten das Stück verkauft, und auch dafür waren manchmal keine zu haben. Aber von allem Mißgeschick war folgendes am schlimmsten: Das Fleisch der Ober- und Unterkiefer schwoll bei mehreren von uns so an, daß sie überhaupt keine Nahrung zu sich nehmen konnten und daran starben. Neunzehn Mann verloren wir auf diese Weise.“

Dieser nüchterne Bericht läßt uns ahnen, welche Tragik manchmal über den Schiffen lag. Solche Unzuträglichkeiten stellten an die Teilnehmer der Entdeckungsexpeditionen Anforderungen, denen nur ganz robuste Naturen auf die Dauer gewachsen waren. Die materiellen Nöte wurden durch eine halbbarbarisch-feudale Disziplin, der ein Menschenleben herzlich wenig galt, verschärft. Wer nach langer Fahrt die Heimat wiedersah, betrachtete es als einen außerordentlichen Glücksfall. So ist es kein Wunder, daß es oft sehr schwierig war, die Expeditionsschiffe zu bemannen.

Mit diesen schrecklichen Begleiterscheinungen waren die Afrikaunternehmungen Heinrichs des Seefahrers belastet. Sie traten ebenso bei den späteren großen Entdeckungen auf.

Trotz der vierzigjährigen Bemühungen Prinz Heinrichs blieben die wichtigsten Fragen ungeklärt. Der Wasserweg nach Äthiopien war ebensowenig gefunden wie die geheimnisvollen Goldquellen des Negerlandes.

Nach Heinrichs Tode fehlte nicht nur der geistige Kopf der Afrikaunternehmungen, sondern auch die Bereitschaft der portugiesischen Krone, ohne Aussicht auf Gewinn, nur zum Zwecke der Forschung neue Mittel zu investieren. Doch die Tradition der Afrikafahrten war bereits zu sehr Bestandteil portugiesischer Politik geworden, als daß man sie kurzerhand hätte abbrechen können.

Im Jahre 1467 schloß König Alfons V. mit dem reichen Lissaboner Bürger Fernão Gomes einen kuriosen Vertrag. Der Kaufmann mußte sich gegen eine jährliche Prämie von 200 Milreis sowie die Lieferung von Elfenbein zum Vorzugspreis an die Krone verpflichten, alljährlich hundert Leguas (420 Kilometer) – von der Sierra Leone an gerechnet – weiter vorzustoßen. Das war, wenn es gelang, mehr, als die Kapitäne Heinrichs erreicht hatten. Tatsächlich hat Gomes, gestützt auf bewährte Seefahrer, diese Bedingungen, sicherlich zu seinem eigenen Nutzen und Frommen, getreulich erfüllt. Einer seiner Kapitäne, Fernão Póo,

stieß zu der Insel im Golf von Guinea vor, die heute in spanischer Form seinen Namen trägt. Zugleich erlebten die Portugiesen hier die herbe Enttäuschung, daß sich die ostwärts gerichtete Küste wieder nach Süden wandte und das lokkende und nahe geglaubte Ziel neuerdings in unbekannte Ferne rückte.

Wieder lag alles im Ungewissen. Die Ungewißheit mag dazu geführt haben, daß sich die portugiesische Krone im Jahre 1474 an den Florentiner Gelehrten Toscanelli wandte, um zu erfahren, ob man Indien nicht durch eine Westfahrt über den Atlantik erreichen könne. Toscanelli, der größte Geograph jener Zeit, gab eine mutige, eindeutige Antwort: Die Erde sei eine Kugel, und deshalb müsse man bei einer Westfahrt über den Atlantischen Ozean bald die Küste Ostasiens erreichen.

Bestimmte historische Quellen deuten darauf hin, daß die portugiesische Krone eben um dieselbe Zeit den dänischen König anregte, auf den alten Wikingerwegen im hohen Norden einen Vorstoß nach Westen zu wagen. Es hat den Anschein, als ob der Portugiese João Vaz Cortereal an einer dänischen Expedition teilnahm, die nach Labrador und Neufundland führte. Sicher ist, daß Cortereal wegen seiner Verdienste um die Entdeckung des Stockfischlandes, so heißt es in der portugiesischen Urkunde, zum Statthalter der Azoreninsel Terceira ernannt wurde. Dies bedeutete nicht weniger, als daß außer den Angehörigen der Nordvölker auch ein Portugiese vor Kolumbus amerikanischen Boden betreten hatte, was um so wahrscheinlicher ist, als die Söhne Cortereals um 1500 ebenfalls in jenen Breiten operierten.

Cortereals Berichte mögen nicht zu weiteren Versuchen in dieser Richtung ermutigt haben. Portugal ließ trotz der vielversprechenden Auskunft Toscanellis den Plan einer Westfahrt vorerst fallen und wandte sich mit größter Energie seinem alten Projekt zu, Indien, worunter man alles Land jenseits der islamischen Sperre verstand, auf dem Ostwege zu erreichen.

Im Jahre 1482 entstand an der Goldküste das Fort Mina; von nun an blieben portugiesische Schiffe ständig an der Guineaküste stationiert. Damit hatte Portugal den ersten Schritt zur kolonialen Unterjochung weiter Erdgebiete getan. Im selben Jahr erhielt Diogo Cão den Auftrag, über den neuen Stützpunkt an der Goldküste hinaus weiter nach Süden vorzustoßen. Hinter dem Kap Santa Katarina erreichte die Expedition Meeresgegenden, die von portugiesischen Schiffen noch nicht befahren worden waren. Leider ist keine Urkunde, kein Bericht über die Fahrt erhalten geblieben. Wir können deren Verlauf lediglich nach einer Karte rekonstruieren, die der Venezianer Christoforo Soligo um 1490 nach einem wahrscheinlich während der Fahrt entstandenen Original anfertigte.

Mit welcher Aufmerksamkeit mögen die Seeleute nun Himmel und Meer beobachtet haben? Die lehmgelbe Färbung des Meerwassers sowie eine wachsende Menge treibender Pflanzenteile deuteten darauf hin, daß man sich einer großen Flußmündung näherte. Tatsächlich erreichten die Schiffe bald den Mündungstrichter eines mächtigen Stromes, dessen bewaldete Ufer dicht besiedelt waren. Diogo Cão hatte die Ausmündung des Kongo gefunden. Er nannte seine Neuentdeckung Rio Poderoso, der „Mächtige Strom“.

Die zeitliche Ausdehnung dieser Reise vom Frühjahr 1482 bis Ende des Jahres 1483 läßt vermuten, daß die Cão-Expedition die neuentdeckten Landstriche in monatelangen Erkundungen sorgfältig durchforscht hat. Die wichtigste Erkenntnis war ohne Zweifel, daß man es hier nicht mit einzelnen Sippen und Stämmen zu tun hatte, daß sich die Uferbewohner vielmehr einem Großreich zugehörig fühlten, dessen mächtiger König einige Tagereisen weit im Landesinnern residierte.

Von der gewaltigen Ausdehnung dieses Reiches ostwärts bis zu den Stanleyfällen und in nordsüdlicher Richtung vom heutigen Gabun bis zum Bengofluß in Angola hatten die Reisenden freilich keine Ahnung. Die Nachrichten waren jedoch hinreichend, den klugen Cão zu veranlassen, einige seiner Gefolgsleute mit Geschenken zum Mani Kongo, „Herrn des Kongo“, zu entsenden, um die Möglichkeit von Handelskontakten zu erkunden.

Die folgenschweren Auswirkungen dieser ersten Begegnung zwischen Portugiesen und den Bewohnern des Kongoreiches stehen heute noch immer auf der Tagesordnung. Nach fast fünfhundertjähriger kolonialer Unterdrückung führen die Angolesen nun schon seit geraumer Zeit einen erbitterten, doch aussichtsreichen Kampf zur Abschüttelung des portugiesischen Jochs.

Cão sah jedenfalls keinen Grund von seinem königlichen Auftrag abzustehen, der da lautete: „Die entdeckten Länder sind in Besitz zu nehmen“. Zur Manifestierung dieses Auftrages ließ er in einem feierlichen Akt an dem äußersten Landvorsprung der südlichen Strommündung auf 6° 9' s. B. einen Wappenstein errichten. Derartige Zeichen sind an besonders markanten Punkten der Küste wahrscheinlich schon von Cãos Vorgängern gesetzt worden; doch sie waren aus Holz, das dem feuchtwarmen Klima nicht lange widerstand. Cão verwendete erstmals marmorne Padraos. Sie waren von einem Kreuz gekrönt, der Schaft trug das portugiesische Wappen, während die Inschrift der Rückseite den Zeitpunkt der Entdeckung, den Namen des Königs und des Chefkommandeurs nannte.

Cãos Tatendurst war hiermit noch nicht gestillt. Weiter nach Süden vorstoßend, den Küstenvorsprung bei Luanda umsegelnd querte er die Bucht von Benguela. Am Kap Santa Maria weist die Küste abermals in südwestlicher Richtung. Die Flotte segelte noch ein Stück über das Kap hinaus, doch das Südende des Kontinents, das den Weg nach dem ersuchten Indien freigeben sollte, war für diesmal unerreichbar. Am Kap Santa Maria markierte Cão den südlichsten Punkt seiner Reise bei etwa 13° 27' s. B. mit einem weiteren Wappenstein.

Dieser Padrao ist erhalten geblieben und befindet sich heute im Museum der geographischen Gesellschaft von Lissabon. Die Übersetzung der Inschrift lautet: „Im Jahre 1482 seit Erschaffung der Welt und 1482 seit der Geburt des Herren Jesus Christus ließ der höchstausgezeichnete und mächtige Fürst König Johann, der zweite seines Namens von Portugal dieses Land durch seinen Knappen Diogo Cão entdecken und diesen Pfeiler errichten“.

Die Pfeilersetzung erfolgte 1483. Die Jahreszahl 1482 läßt darauf schließen, daß die Inschrift vor der Ausfahrt der Expedition noch in Portugal angefertigt wurde.

Heimwärts segelnd ging Cão nochmals in der Kongomündung vor Anker. Wollte er doch seine Abgesandten wieder aufnehmen. Jedoch waren die Gefährten von dem Herrscher des Kongo in Gewahrsam genommen worden. Kurzerhand ließ der Kommandant vier kongolesische Würdenträger ergreifen und an Bord seines Schiffes bringen.

Als der Allgewaltige drohte, die Portugiesen töten zu lassen, versprach Cão, die Männer in neunzehn Monaten zurückzubringen. So einigten sie sich gütlich.

Etwa um die Jahreswende 1483/84 ankerte die Expedition wieder in Lissabon. Cãos Deutung seiner Eitdeckungen muß am Hofe den Gedanken gefestigt haben, daß er am Kongo dem langgesuchten christlichen Südreich des Priesters Johannes nahegekommen sei, ebenso glaubte man nun endlich dem Seeweg nach Indien auf der Spur zu sein. Jedenfalls widerfuhr Cão höchste Ehre. Er wurde zum Ritter geschlagen und mit einer Lebensrente bedacht. Die vier Würdenträger als dringlicher Beweis seines Erfolges durften sich am Hofe äußerster Hochachtung erfreuen. Man demonstrierte ihnen die Macht und Größe Portugals und unterrichtete sie in der Landessprache, um andererseits alles Wissenswerte über ihre Heimat in Erfahrung bringen zu können.

Daß es Cão verstanden hat, seine Leistung in das rechte Licht zu setzen, wird durch die Tatsache erhärtet, daß er mit dem Kommando einer weiteren Expedition betraut wurde. Dies widersprach allen bisherigen Gepflogenheiten der höchsten portugiesischen Seefahrtsbehörde.

Diese zweite Reise dürfte mit zwei Karavellen im Sommer des Jahres 1485 begonnen haben. Am Kongofluß erfolgte der Austausch der zurückgehaltenen Gefährten gegen die dunkelhäutigen Würdenträger des Mani Kongo.

Die fristgemäße Einhaltung der Abmachung mag den Kongoherrscher in dem Glauben bestärkt haben, einen ehrlichen, zuverlässigen Partner für seine Handelsgeschäfte gefunden zu haben. Wir wissen, daß dies ein tragischer Irrtum war. Die auf anfängliche Gleichberechtigung aufgebauten Beziehungen wandelten sich, je mehr die Portugiesen die Überlegenheit ihrer feudalstaatlichen Ordnung gegenüber den noch in Stammesgliederung und Mutterrecht verharrenden Bewohnern des Kongoreiches ausspielten.

Ein Merkmal der portugiesischen Kolonialpolitik bestand darin, der einheimischen Bevölkerung den Katholizismus aufzuzwingen. Auch der damalige Mani Kongo, Nzinga Nkuwu, beschwatzte von fanatischen Priestern, ließ sich taufen. Dadurch entstanden neue Widersprüche, alte Stammesfehden lebten auf und erleichterten den Portugiesen die Ausplünderung und Versklavung der einheimischen Bevölkerung. Das Kongoreich hat diesen Aderlaß trotzdem einige Jahrhunderte überstehen können, bis es unter der Einwirkung auch anderer Kolonialmächte um die Mitte des 19. Jahrhunderts endgültig zusammenbrach.

Cão hat diesen Gang der Dinge freilich nicht voraussagen können. Seine Beweggründe waren weniger merkantil. Ihm genügte es, Ruhm und Anerkennung zu ernten für seine Unerschrockenheit und seinen Wagemut, der Voraussetzung war für den Vorstoß in unbekannte Erdgegenden. Der Loyalität der Uferbewohner sicher, segelten seine Schiffe 160 km kongoaufwärts, bis die Wasserfälle von Yelalah einem weiteren Vordringen Einhalt geboten. Von dieser Stromfahrt

kündet eine Felsinschrift, die neben Wappen und Kreuz die Namen des Königs Johann, Cãos sowie dreier seiner Gefährten aufführt.

Nach diesem Abstecher ins Landesinnere gingen die Karavellen abermals auf Südkurs. Etwa einen Segeltag jenseits Kap Santa Maria, dem Wendepunkt der ersten Reise, wurde es zur niederdrückenden Gewißheit, daß sich der Küstenverlauf wiederum in den Atlantik vorwölbte.

Am Kap Negro, dem westlichsten Landvorsprung Afrikas, in diesen Breiten ließ Cão bei etwa 15° 40' s. B. den ersten Wappenpfeiler der zweiten Fahrt errichten. Ein zunächst geringer, dann stärkerer Abfall der Küste nach Südsüdost ermutigte die Seefahrer, die Reise fortzusetzen. Als sich jedoch auf der Höhe der Walfischbucht noch keine Aussicht bot, das erschte Südkap des Kontinents zu erreichen, beschloß Cão, heimzukehren. Zuvor setzte er jedoch an einem markanten Küstenpunkt bei 21° 50' s. B. den letzten der insgesamt 4 Wappenpfeiler.

Dieser steinerne Zeuge einer großartigen Entdeckungstat sollte fast 400 Jahre später Schlagzeilen machen. Im Jahre 1893 entdeckte die Besatzung des deutschen Kreuzers „Falke“ während einer Vermessungsfahrt längs der Küste der damaligen Kolonie Deutsch-Südwestafrika dieses historische Dokument, das, zwar schräggeneigt und stark verwittert, dem Zahn der Zeit widerstanden hatte. Der etwa 2 Meter hohe Pfeiler trug auf seinem Kapitell das portugiesische Wappen und darunter die lateinische Inschrift:

„Seit der Erschaffung der Welt sind 668? und seit Christi Geburt 148 (?) Jahre verflossen gewesen, als der erhabenste und durchlauchtigste König Dom Joao II. von Portugal befohlen hat, daß durch Jacobus Canus (Diogo Cão), seinen Ritter, die Säule hier gesetzt wurde.“

Noch heute wird dieser Wappenpfeiler im Museum für Deutsche Geschichte in der Hauptstadt der DDR aufbewahrt.

Auf diese Weise konnte der äußerste Südpunkt der zweiten Expedition des Cão eindeutig bestimmt werden. Über die Rückreise weiß die Chronik, abgesehen von einigen vagen Andeutungen, kaum etwas zu berichten. Soviel scheint sicher zu sein, daß die Karavellen mit stark dezimierter Mannschaft etwa um die Jahreswende 1486/87 in den Tejo einliefen. Auch das weitere Schicksal Diogo Cãos bleibt im Dunkeln, sein Name findet keine Erwähnung mehr, es muß vermutet werden, daß er während der Rückreise ebenfalls den Tod fand.

Cão erforschte die afrikanische Westküste auf einer Strecke von insgesamt 1400 Seemeilen. Auf der so tragisch endenden zweiten Reise ist er 800 Seemeilen in unbekannte Meeresgegenden vorgedrungen. Keiner der vielen portugiesischen Seefahrer vor ihm hat auch nur annähernd diese Leistung erreicht. Mit gutem Recht hat sich Diogo Cão damit einen Ehrenplatz im Kreise der kühnsten Entdecker verdient.

Im Zusammenhang mit den Reisen Cãos wäre es unrecht, den Namen eines Mannes unerwähnt zu lassen, dem man bis in die jüngste Zeit hinein zuschrieb, als Navigator an dessen zweiter Fahrt teilgenommen zu haben: Martin Behaim aus Nürnberg. Sicher hat dieser Sproß eines Patriziergeschlechts seine Verdienste um die Aufhellung unseres Erdkreises. Handelsreisen führten ihn an die Nord-

seeküste. Im Jahre 1484 findet er sich in Lissabon und kam am dortigen Hofe zu Ehren. Im Februar 1485 wurde er zum Ritter geschlagen. Dies und Behaims ehrenvolle Aufnahme in die „Junta der Mathematiker“ legen den Schluß nahe, daß dies wegen Verdiensten auf dem Gebiet der Nautik geschah.

Ein zeitgenössischer Chronist weiß zu berichten, daß Behaim sich einen Schüler des großen Mathematikers und Astronomen Regiomontanus (Johannes Müller) nannte.

Regiomontanus, der wahrscheinlich in Behaims Heimatstadt arbeitete und forschte, hatte Sterntabellen zur Orientierung auf hoher See ausgearbeitet, ebenso den Jakobusstab entwickelt, einen Urahnen des Sextanten. Dieses Seefahrtsinstrumentarium war den Portugiesen jedoch bereits bekannt, als Behaim nach Lissabon kam. Angesichts der Bedeutung der „Erfindungen“ des Regiomontanus für die portugiesische Seefahrt ist es möglich, daß man einen Teil des Dankes, den man diesem schuldete, auf Behaim übertrug.

Von 1486 bis 1507 lebte Behaim, mit der Tochter eines hohen Verwaltungsbeamten verheiratet, auf der Azoreninsel Faial. Es ist nicht ausgeschlossen, daß er auch an Handelsfahrten entlang der afrikanischen Westküste beteiligt war. Für eine Teilnahme an Cãos zweiter Reise fehlen jedoch alle Beweise.

Eine Leistung des Martin Behaim bleibt jedoch unbestritten: es ist der „Erdapfel“, wie er von dem Nürnberger genannt wurde, einer der ersten Globen, den er zusammen mit dem Maler Glockenthon im Jahre 1492 auf der Grundlage einer gedruckten Weltkarte schuf. Dieser Globus wird als ein Glanzstück früher Karthographie noch heute im Germanischen Museum, in der Heimatstadt Behaims, aufbewahrt.

IM FOLGENDEN JAHR NACH DER RÜCKKEHR der Cão-Expedition, 1487, spielte Portugal gleich zwei Trumpfkarten aus. Ritter Pedro de Covilhão zog als Leiter einer Landexpedition aus, um das Märchenreich Indien und das des Priesters Johannes zu erkunden, während Bartolomeu Dias einen letzten wohlgedachten Angriff auf das Südkap startete. Covilhão gelangte, als biederer Kaufmann verkleidet, auf arabischen Dhaus zur Malabarküste. In Goa und Kalikut mußte er staunend feststellen, daß die Araber den gesamten Indienhandel monopolisiert hatten. Sodann fuhr er die Ostküste Afrikas ab und gelangte nach Sofala, dem Ophirland des Altertums. Auch hier traf er überall auf arabische Handelsniederlassungen, die den Afrikanern seit Jahrhunderten vor allem Gold und Elfenbein abzapften.

Im Jahre 1493 kam Covilhão in das Priesterreich des Johannes, in das christliche Äthiopien. Die Berichte dieses Gewährsmannes, der Äthiopien bis zum Ende seiner Tage nicht wieder verließ, waren für den portugiesischen König Johann II. außerordentlich wertvoll.

Während Covilhão als erster Portugiese indischen Boden betrat, segelte Dias mit zwei kleinen Karavellen und einem Proviantschiff, das er später an der Küste von Angola zurückließ, gen Süden. An Bord befanden sich vier nach Por-

tugal verschleppte Negerinnen und zwei Neger. Diese Bedauernswerten wurden, angetan mit europäischen Kleidern, ausgestattet mit Warenproben aller Art, an verschiedenen Punkten der Küste ausgesetzt, damit sie als eine Art lebende Reklamefiguren für den Warenaustausch mit Portugal werben sollten. – Kap Cross lag bereits weit zurück, als ein kräftiger Nord die Schiffe packte. Mit gereiften Segeln stürmten die Karavellen nach Süden. Das war eine harte Mutprobe für Besatzung und den Kommandanten, der nur eine Sorge kannte: Nicht auflaufen, weg vom Lande!

Fast vierzehn Tage dauerte diese Höllenfahrt; dann flaute der Sturm plötzlich ab. Der Wind drehte sich und blies von Westen. Das schien Dias ein Geschenk des Himmels. So konnte man die Küste vielleicht wiedergewinnen. Kommandorufe tönten über das Deck, die Schiffe nahmen Ostkurs. Ein Tag verging, doch zeigte sich kein Land. Weit und breit war nichts als das Meer zu sehen, auf dessen gewaltiger Dünung die kleinen Schiffe wie Nußschalen hin und her geworfen wurden. Die Leute begannen zu murren, und Dias mußte seine ganze Autorität einsetzen, um die Mannschaft bei der Stange zu halten. Die Situation war sehr bedenklich. Schon fünf Monate kreuzten die Schiffe auf dem Meere. Die Lebensmittel gingen zur Neige, und was noch blieb, stank derart, daß man kaum wagte, die Proviantkammern zu öffnen. Genauso war es mit dem Trinkwasser. Ein weiterer Tag verging. Verzweifelt suchten die Männer im Krähen- nest den Horizont ab . . . kein Land weit und breit. Sollte man bereits . . . ? Der Kommandant schien eine vage Ahnung zu haben. Er befahl Nordkurs. Widerstrebend wälzten sich die bauchigen Schiffe auf den angegebenen Kurs. Schon neigte sich die Sonne des dritten Tages. Wer wagte noch zu hoffen . . . ?

Da ertönte von oben der befreiende Ruf: „Tierra!“ Land in Sicht! Das Zauberwort erweckte die Mannschaft zu neuem Leben. Die Ungewißheit der letzten Tage war vergessen. Das lärmte und polterte, stürzte sich überschlagend auf Mast und Wanten, klomm in die Höhe . . . Am Horizont sah man einen schmalen, grauen Streifen Land; man war dem unendlichen Weltmeer entronnen, hatte die Erde wiedergefunden. Das war am 3. Februar 1488, doch es war eine fremde, unbekannte Erde. Selbst Dias hatte keine Ahnung, wo er sich befand; gleichviel – hier war Leben. Auf einer Weide nahe dem Ufer grasten Kühe, und bald ließen sich auch die ersten Eingeborenen sehen. Sie waren braun wie alle Menschen Südafrikas. Das war eine erste wichtige Beobachtung. Leider konnten sich die Dolmetscher nicht verständigen.

Dias mußte Gewißheit haben, und deshalb folgte er einige Tage der in nordöstlicher Richtung laufenden Küstenlinie, bis sich seine Mannschaft einem weiteren Vordringen widersetzte. Der Kapitän fügte sich widerstrebend, er wußte jetzt, daß der Traum eines Jahrhunderts in Erfüllung gegangen war. Er hatte Afrika umsegelt. Das Ziel unsäglichler Mühen war erreicht. Jenseits dieses Meeres lag Indien vielleicht greifbar nahe. Doch Dias war sich darüber klar: Er würde es nicht erreichen. Seine Leute waren am Ende ihrer Kräfte, die Schiffe überholungsbedürftig.

Die Expedition befand sich halbwegs zwischen dem heutigen Port Elizabeth und East London. Am Kap Padrone wurde in feierlichem Ritual ein Wappen-

pfeiler aufgestellt. Dias zwang seine Begleiter, noch ein Stück ostwärts zum Großen Fischfluß zu fahren. Hier gab er schweren Herzens endgültig den Befehl zur Rückfahrt. Dabei passierte er den am Kap Padrone aufgestellten Pfeiler mit einem Kummer, als wäre der Stein sein zum ewigen Exil verurteilter Sohn. Tatsächlich kam Dias nie wieder in diese Breiten. Im Jahre 1500 ging er nahe der Südspitze Afrikas mit einer Flotte von vier Schiffen im Sturm unter.

Wohl mag der Stein eine Zeitlang Indienfahrern als Landmarke gedient haben; dann geriet er endgültig in Vergessenheit, ebenso wie der Bericht des Dias die Zeit nicht überdauerte. Erst im Jahre 1938 wurden die Überreste des von Dias gesetzten Wappenpfeilers in einer kleinen Bucht östlich des Kaps Padrone gefunden und damit ein wichtiges Beweisstück in der Kette vieler scharfsinniger Schlußfolgerungen, die darauf gerichtet waren, die Geschehnisse dieser wichtigen Entdeckungsfahrt aufzuklären.

Des Dias Gewohnheit, markante Punkte der Küste nach den Kalenderheiligen des jeweiligen Entdeckungstages zu benennen, ließ interessante Rückschlüsse für den Ablauf der Reise zu. Mit Kap Agulhas passierten die Schiffe die südlichste Spitze des afrikanischen Kontinents. Anscheinend hatten die Karavellen gegen ständigen Westwind zu kämpfen. Sicher war die Expedition zu längeren Ruhepausen gezwungen, weil die Mannschaft erschöpft war oder Nahrungsmittel beschafft werden mußten. Kurz danach war das Kap erreicht, das Johann II. nach Dias Heimkehr „Kap der Guten Hoffnung“ nannte. Mit gutem Recht; denn nach dieser großartigen Entdeckungsfahrt war die Hoffnung, Indien auf dem Seeweg zu erreichen, zur Gewißheit geworden. Etwa am 1. Mai wurde in dessen Umgebung der letzte Wappenpfeiler der Expedition aufgestellt. Dieser Pfeiler hat die Zeiten nicht überdauert, anders die Leistung des Dias.

Bartolomeu Dias wurde unsterblich. Portugals Nationaldichter Camoes (um 1525 geboren) setzte dem Helden vom „cabo tormentoso“ in den „Lusiaden“, einem Epos, das Vasco da Gama gewidmet ist, ein literarisches Denkmal:

*„Ich bin der Geist des Kaps, des unbekannten,
von Euch „das Kap der Stürme“ sonst geheißen,
das Ptolemäus, Pomponius nicht fanden,
noch Strabo, Plinius auf ihren Reisen.*

*Ich bin der Schluß von all den weiten Landen
von Afrika, die hin zum Südpol weisen.
Nie hat mein Aug' ein Vorgebirg' gesehn:
doch ihr vermisset euch, dorthin zu geben!“*

DIE KURZE SOMMERNACHT ging zur Neige. Die ersten Sonnenstrahlen schlichen über den Horizont und bezogen den tiefblauen Himmel mit einem zartrosa Hauch, der sich in der Landschaft widerspiegelte und Hafen, Fluß und Stadt in festliche Farben tauchte.

„Ein gutes Vorzeichen!“ so sagten die Einwohner von Rastello, einer kleinen Hafenstadt am Tajo, die in früher Morgenstunde auf den Beinen waren und in hellen Scharen dem Hafen zustrebten.

Wie die Menschen zeigte sich die Stadt im Festgewande. Girlanden rankten sich quer über die engen Straßen, überall flatterten grün-rot gestreifte Fahnen im leichten Morgenwind. Bunt geschmückt waren die Schiffe, um deren Ankerplatz sich eine dichte Menge stautete. Immer mehr Menschen gesellten sich dazu; denn auch aus dem nahen Lissabon strömten sie herbei, um Zeugen dieses einmaligen Ereignisses zu sein, das sie geduldig erwarteten. Vorerst geschah nichts Bemerkenswerthes, und so richtete sich das ganze Interesse auf die Schiffe, die von geharnischten Hellebardenträgern in weitem Bogen wie von einer eisenstarrenden Palisade umgeben waren.

Zwei Schiffe waren blinken, soeben von der Werft gekommen, wo sie unter der sachverständigen Leitung des Bartolomeu Dias gebaut worden waren. Um selbst in flachen Gewässern manövrieren zu können, waren sie nicht allzu groß, doch prächtig anzuschauen mit ihren drei Masten und den hochgezogenen Kastellen vorn und achtern. Nicht weniger Beachtung fanden die Kanonen, deren Rohrmündungen, zehn an jeder Bordseite, achtungsgebietend durch das Schanzkleid starrten. Am Bug glänzten die vergoldeten Gallionsfiguren der Schutzheiligen São Gabriel und São Raphael, deren Namen die Schiffe trugen. Daneben schaukelte in der leichten Dünung die Karavelle „Berrio“, die mit etwa 50 Tonnen Rauminhalt halb so groß sein mochte wie die beiden anderen. Vervollständigt wurde die kleine Flotte durch ein schwerbeladenes Proviantschiff, das tief im Wasser lag. So viel konnte die erwartungsfroh gestimmte Menge gereckten Halses ausmachen; denn die Geharnischten wichen keinen Meter von der Stelle. Finster dreinblickend standen sie Schulter an Schulter, als ob sie ein höchstes Staatsgeheimnis zu bewahren hätten, und das war es auch bis zu diesem Morgen.

Bewegung kam in die Menschenmenge. Alle blickten stadtwärts, von dort tönten undeutlich die vertrauten Rhythmen der Litanei herüber. Wenig später zog die Prozession über den Hafenplatz, voran die Geistlichkeit in reichgestickten Meßgewändern, dahinter die Offiziere in blitzenden Harnischen, das Schwert an der Seite, in ihrer Mitte der Held des Tages, Vasco da Gama, vom König aus-ersehen, den richtigen Weg nach dem richtigen Indien zu finden. Sein kühn geschnittenes Gesicht drückte ernste Gemessenheit aus. Den Offizieren voran schwebte ein weißseidenes, mit dem Kreuz des Christusordens besticktes Banner. Tags zuvor hatte es König Manuel dem Admiral feierlich überreicht, worauf dieser schwor, das Wahrzeichen der Christenheit vor Mauren und Heiden zu entfalten, in jedweder Gefahr zu schützen und bis in den Tod zu verteidigen.

Am Schluß des Zuges schritten die Schiffsmannschaften, insgesamt eine stattliche Zahl von etwa 160 Mann. Sie trugen gepanzerte Lederwämser und als Waffen entweder Armbrüste oder Äxte und Piken. Obwohl jeder einzelne der Teilnehmer dieser Expedition es sich zur hohen Ehre anrechnete, auserwählt zu sein, wußten sie alle, welchem ungewissen Schicksal sie entgegengingen und daß viele von ihnen die Heimat nie wiederschen würden. Offiziere und Mannschaften hatten die letzte Nacht in einer nahen Kapelle im Gebet verbracht. Vor den



Vasco da Gama

Schiffen erteilte der Priester die letzte Weihe, während die nach Tausenden zählende Menge niederkniete.

Mit Recht hieß dieses Fleckchen Erde im Volksmund „Strand der Tränen“. Bald waren es Tränen der Trauer für die Abschiednehmenden, bald Tränen der Freude für die wenigen, denen es vergönnt war, heimzukehren. Doch dieser Tag war von vielen sehnlichst erwartet worden. Seit zehn Jahren, seit Dias glücklich zurückgekommen war, redete man davon, daß endlich der letzte Sprung nach Indien gewagt werden müßte, so daß düstere Gedanken kaum aufkommen konnten. Im Gegenteil, angesichts der tatenfrohen Männer, die jetzt über die Fallreeps stürmten und mit schnellen Griffen die Schiffe seeklar machten, brach die Menge in hellen Jubel aus. Knarrend wurden die Anker aufgewunden, am Hauptmast der „Gabriel“ ging der Wimpel des Geschwaderchefs hoch. Rauschend griff der Wind in die Segel und führte die kleine Flotte schnell davon. Grüße flogen hin und her, letzte Blicke wurden ausgetauscht, dann verlief sich die Menge. Die abenteuerreiche Fahrt nach dem fernen Indien hatte begonnen.

Da es ein Samstag war und die Sonne schon hoch am Himmel stand, lohnte es sich nicht mehr, an die Arbeit zu gehen. So fand man sich in den Wirtshäusern wieder; des Neuen gab es genug zu besprechen. Man schrieb das Jahr 1497, den 8. Juli . . . Wie viele Jahre mochten vergehen, bis die Landsleute von der gefährlichen Fahrt zurückkehren würden? Würden sie die Heimat jemals wiedersehen?

Bei der Ausreise des Vasco da Gama waren zehn Jahre vergangen, seit Dias von seiner erfolgreichen Fahrt um das „Kap der Guten Hoffnung“ zurückgekehrt war, zehn Jahre, in denen die portugiesische Krone keinen direkten Versuch unternommen hatte, den Erfolg auszubauen, und doch wurde ihre gesamte Politik von dem Gedanken an überseeische Besitzungen geleitet, obwohl die Ziele aller Wünsche, Indien und der Weg dorthin, noch nicht gefunden waren.

Oder doch? Hatte Kolumbus, dieser Phantast, Indien nicht auf dem Westwege erreicht? So glaubte er wenigstens, obgleich die Kunde, die er über Land und Leute mitbrachte, dies wenig wahrscheinlich machte. Zudem hatte er nur Inseln entdeckt.

Wie dem auch sei, Eile war geboten, wenn man nicht zu spät kommen wollte. So entbrannte zwischen Portugal und Spanien ein Kampf, der offen durch den Austausch von Noten, geheim durch die Entsendung von Spionen geführt wurde. Wie damals üblich, sollte der Papst entscheiden.

Die päpstliche Willensäußerung war von dem Gedanken geleitet, daß der von den Portugiesen angegebene Ostweg in eine portugiesische Welt und der von den Spaniern befahrene Westweg um die Erde in einen spanischen Machtbereich führen sollte. So wurde im Vertrag von Tordesillas im Jahre 1494 das Fell einer Kuh geteilt, die man noch nicht besaß. Die Trennungslinie zwischen der portugiesischen und der spanischen Welt wurde durch einen kühnen Strich 370 Leguas westlich der Kapverden, 46° w. L., gezogen in der Annahme, daß dadurch auf der westlichen Halbkugel kein Land berührt würde. Zu welchen Konsequenzen der Vertrag auf der anderen Seite des Globus führen würde, konnten selbst die geschicktesten Kartographen nicht voraussagen, am allerwenigsten der Vater dieses „genialen“ Gedankens, eben der Papst Alexander VI. in Rom.

Erstmals machte der Portugiese Cabral die erstaunliche und zugleich für Portugal glückliche Entdeckung, daß die strittige Kuhhaut ganz anders gefleckt war, als man sich das vorgestellt hatte. Als er um 1500 in der Absicht, Indien zu erreichen, mit einer großen Flotte gen Süden steuerte, segelte er, um den Sandstürmen der Sahara zu entgehen, in weitem Bogen nach Westen.

Plötzlich wurde Land gesichtet. Die Aufregung an Bord der Schiffe war nicht gering; denn man befand sich etwa 6 Längengrade innerhalb der vom Papst diktierten Grenzlinie. Das bedeutete neues Land für Portugal. Der Jubel kannte keine Grenzen. Und da man hier eine unbekannte rote Holzart fand, wurde die Neuentdeckung „brasilio“ (Feuer) genannt, woraus später die Bezeichnung „Brasilien“ entstand, das bis 1822 portugiesische Kolonie blieb.

Auf der anderen Seite der Welt ergaben sich aus der summarischen Entscheidung des Papstes ernste Komplikationen um die schon im Altertum berühmten Gewürzinseln, die Molukken, auf die beide Mächte Anspruch erhoben. Diesmal wurde der Streit nicht allein mit den Mitteln der Diplomatie geführt. Die Eingeborenen erlebten, wie die Fremden übereinander herfielen. Mancher Spanier und Portugiese mußte sein Leben lassen, bis im Jahre 1529 eine Einigung zustande kam, nach der Karl V. für einen Betrag von 350 000 Dukaten seine vermeintlichen Rechte aufgab. Später stellte es sich heraus, daß die Molukken im portugiesischen Hoheitsgebiet lagen, doch die 350 000 Dukaten hat Portugal nie zurückbekommen. Längst hatte Vasco da Gama nach einer abenteuerlichen und strapazenreichen Fahrt den von Dias am Kap Padrone gesetzten Wappenstein hinter sich gelassen und war in Gebiete vorgedrungen, die niemals von europäischen Schiffen erreicht worden waren. Nun hatten die drei Expeditionsschiffe, nachdem das Proviantschiff bereits in der Mosselbucht zurückgeblieben war, am 7. April 1498 vor der Reede der schönen Inselstadt Mombasa Anker geworfen.

Aufregende Erlebnisse hatte die Expedition zu bestehen gehabt und dank der umsichtigen Führung durch den Kommandanten viele kritische Situationen gemeistert, die geeignet gewesen waren, alles in Frage zu stellen. Wie war das, als in der Bucht von Santa Helena ein Angehöriger der Besatzung, der ausgesandt war, einen Kontakt mit den Eingeborenen herzustellen, plötzlich in höchster Todesnot, verfolgt von einer wütenden, waffenschwingenden Menge, dem Strand zulief? Sofort legte ein Boot ab, das von den Eingeborenen mit einem Hagel von Pfeilen überschüttet wurde. Der Kommandant und ein Teil seiner Gefährten erlitten Verletzungen, trotzdem gelang es, den Bedrohten zu retten.

Ebenso unvergessen blieben die dramatischen Ereignisse am Kap der Guten Hoffnung. Am 18. November war der äußerste Zipfel des Kontinents in Sicht gekommen, doch ein gewaltiger Südost verhinderte jeden Versuch, das Kap zu umfahren. Tagelang kreuzten die Schiffe mit gereiften Segeln, von haushohen Wellen überspült, ohne eine Meile zu gewinnen. Schon wurden Stimmen laut, die den Abbruch der Fahrt erzwingen wollten, aber der Kommandant blieb hart. Am fünften Tag drehte der Wind. Wie beglückend war es danach, in der Mosselbai freundliche Eingeborene zu finden. Man tauschte einen fetten Ochsen ein, und die guten Beziehungen gediehen so weit, daß sich Afrikaner und Europäer nach den monotonen Klängen der Eingeborenentröten im Tanze drehten. Aber selbst hier war äußerste Vorsicht geboten. Wütend, daß die Fremden ihre kargen Trinkwasserstellen leer schöpften, gingen die Eingeborenen plötzlich zum Angriff über. Nur der Donner einiger Bombarden konnte einen Zusammenstoß verhindern.

Am Sambesi hatten die Reisenden die erste Berührung mit der morgenländischen Kultur. Kaum waren die Anker ausgeworfen, wimmelte es ringsum von kleinen Booten, deren turbangeschmückte Insassen ihre Waren feilboten. Aus Freude darüber benannte da Gama den Fluß „Strom der guten Vorbereitung“.

Da Gama hatte Abschriften der Briefe Covilhãos an den König in seiner Schatulle und war ziemlich genau informiert, daß er auf seinem weiteren Weg in die Machtsphäre des Islams gelangen würde. Dieser Begegnung hatte er seit langem mit einer gewissen Besorgnis entgegengesehen. Nun schien sich alles günstiger anzulassen, als er vermutet hatte. Während eines längeren Aufenthaltes konnten die Schiffe überholt werden, doch als die Expedition wieder in See ging, blieben die Gräber mancher Kameraden zurück, die dem Skorbut und dem mörderischen Klima zum Opfer gefallen waren.

In Moçambique fand man zunächst freundliche Aufnahme. Selbst der Sultan ließ es sich nicht nehmen, einen Besuch an Bord der Schiffe zu machen. Eine Fülle neuartiger Erlebnisse stürmte auf die Portugiesen ein. Der Orient entfaltete seine ganze buntschillernde Pracht. Die Flotte war ständig von einem Schwarm arabischer Sambuken umgeben, die wie seit uralten Zeiten Mattensegel trugen und deren Planken zusammengeflochten waren, weil die Furcht vor unheimlichen magnetischen Kräften jede Verwendung von Nägeln ausschloß. Die Händler, zumeist Araber mit ihren seidenen Turbanen, in buntfarbige Baumwollgewänder gekleidet, demonstrierten augenfällig, daß man sich hier in einer anderen Welt befand. Und was sie anzubieten hatten! Hier schienen alle

Schätze Afrikas und Indiens zusammenzufließen. Den Portugiesen gingen die Augen über. Es kam ihnen so recht zum Bewußtsein, was sie trotz ihrer überlegenen Technik doch für arme Schlucker waren.

Indes war der Sultan dahintergekommen, daß er es nicht, wie angenommen, mit Türken, sondern mit Christen zu tun habe, und da er richtig vermutete, daß die Fremden in erster Linie Handelsinteressen hatten, plante er, sie zu vernichten. Durch einen glücklichen Zufall bekamen die Portugiesen jedoch Kunde davon und segelten weiter nordwärts, wo sie, nach mancherlei Abenteuern nunmehr zur größten Vorsicht gemahnt, vor der Reede von Mombasa anlegten.

Die schwüle Hitze des sich neigenden Tages hatte die Mannschaft an Deck getrieben. In trüber Stimmung saßen die Männer, wo es die Enge des Raumes gestattete. Andere lagen, vom Skorbut gezeichnet, in irgendeinem Winkel. In Mombasa sollten Christen wohnen; alle hatten sich schon darauf gefreut, nach den unsäglichen Strapazen der vergangenen Monate in dieser Stadt endlich Aufnahme, Pflege und Erholung zu finden. Trotz gewisser Bedenken wünschten sie, daß die Kapitäne, die sich während dieser Zeit in der Kajüte da Gamas zu einer Beratung eingefunden hatten, ihnen gestatten würden, an Land zu gehen.

Als der Kommandant mit seinem Bruder Paolo, der die „São Raphael“ befehligte, und Nicolas Coelho, dem Führer der „Berrio“, an Deck erschien, sahen die Männer im Dämmerlicht an den ernsten Mienen, daß sie sich vergeblichen Hoffnungen hingegeben hatten. Im Gegenteil, die Wachen wurden verstärkt und alles darauf vorbereitet, einen Angriff schlagkräftig abwehren zu können.

Während die Nacht unter dem silbernen Glanz des südlichen Kreuzes ihre Geheimnisse wob, standen die Wachen, um der Müdigkeit zu entgehen, im leisen Gespräch beisammen. In kurzen Abständen lauschten sie in die Finsternis hinaus, doch nichts war zu hören als das leise Wispern des Wassers, das von einem leichten Wind gegen die Bordwand getrieben wurde. Drüben glimmten die Lichter der Stadt wie ein Mirakel, das offen ließ, ob man Freundschaft oder Feindschaft zu erwarten habe. Irgend etwas lag unheilsschwanger, bedrückend in der Luft . . . Die Schiffsglocke schlug die Mitternachtsstunde; mit gedämpftem Scheppern kündigte sich die Wachablösung an. Wenig später breitete sich wieder Stille aus . . .

War da nicht etwas? Die Wachenden starrten angestrengt in die Nacht hinaus. Verfluchte Situation, den Gegner nur zu spüren, nicht sehen zu können. Da Ruderschläge . . . Aufblinken von Waffen . . . Alarm!

Dumpf rollt die Glocke der „São Gabriel“, weckt die Schläfer, läßt sie in fliegender Hast an Deck stürmen. Kurze Kommandos übertönen den Lärm. Auch auf „Raphael“ und „Berrio“ ist man zum Kampf bereit. Endlich kann man den Gegner erkennen. Es ist eine große Barke, bemannt mit etwa hundert bis an die Zähne bewaffneten Mauren!

Die nächsten Sekunden verliefen voller dramatischer Spannung. Die Kanoniere standen mit brennenden Luntten an den Bombarden, bereit, Tod und Verderben über die Angreifer zu bringen. Doch der Befehl blieb aus. Der Führer der Mauren bedeutete, daß er zu verhandeln wünsche. Augenscheinlich sah er seinen dunklen Plan entdeckt und wechselte nun schnell die Taktik, in der Hoff-

nung, durch List zum Ziel zu kommen. Der Maure bat, mit seinen Leuten an Deck kommen zu dürfen. Dieses Manöver war zu plump, als daß es der Kommandant nicht sofort durchschaut hätte. Diplomatisch gewährte er lediglich einigen Führern des Haufens Gastfreundschaft. Zwei Stunden später segelte die Barke zurück. Man hatte nichts als Höflichkeitsfloskeln ausgetauscht. Die Portugiesen wußten, daß ihnen ihre Vorsicht einen Kampf auf Tod und Leben erspart hatte.

Am nächsten Morgen sandte der Scheich von Mombasa frische Lebensmittel sowie ein Geschenk für den Kommandanten und ließ ihn bitten, in den Hafen einzulaufen. Da Gama schickte zwei von den Sträflingen, die eigens für derartige gefährliche Missionen mitgeführt wurden, als Vermittler zum Scheich, um die entsprechenden Bedingungen auszuhandeln. Da die Ergebnisse günstig schienen, gab er Befehl, in den Hafen einzulaufen. Ein Schiff geriet auf eine Sandbank. Sogleich ließ er von neuem Anker auswerfen. Sofort sprangen einige Araber, die man als Geiseln gefangen hatte, über Bord. Nun war allen klar, daß man in eine Falle gelockt werden sollte, das gaben denn auch einige Muselmanen zu, die man an der Flucht gehindert hatte.

In der folgenden Nacht vom 8. zum 9. April versuchten die Araber zum Ziel zu kommen. Ein Augenzeuge schrieb dazu:

„In der folgenden Nacht kamen um Mitternacht zwei dichtbemannte Boote. Während diese sich etwas entfernt hielten, versuchten die Mauren schwimmend einen Überfall auf ‚Berrio‘ und ‚Raphael‘. Die Wachen dachten zunächst, es seien Thunfische, doch alarmierten sie die anderen Schiffe. Es war höchste Not; denn einige der Bewaffneten hingen schon an den Ketten des Fockmasttakelwerks der ‚Raphael‘. Die zur ‚Berrio‘ schwammen, wollten das Ankertau kapfen. Als sie sich entdeckt sahen, wandten sie sich in wilder Flucht.“

Die Portugiesen erkannten, daß es unmöglich war, hier friedliche Beziehungen zu den Arabern aufzunehmen, und segelten nordwärts weiter.

Der Geschwaderchef saß, von trüben Gedanken bewegt, in seiner Kabine. Was war bisher erreicht? Sicher, er hatte über 30 Breitengrade hinweg als erster Abendländer die Ostküste Afrikas befahren, eine Leistung, die allein genügen würde, seinen Namen unsterblich zu machen. Doch was wollte das bedeuten? Das größte Wagnis lag vor ihm. Indien! Würde er jemals dieses Land betreten? Fast ein Jahr lang führten sie dieses Abenteuerleben, nie wissend, was der nächste Tag bringen würde. Schlechte Ernährung, Wassermangel, unsägliche Strapazen hatten manchen, der einst frohgemut mit ihm ausgezogen war, ins Seemannsgrab gebracht. Und wie viele waren krank, lagen elend an Deck umher...

Er breitete die Karte vor sich aus – sie verriet herzlich wenig über das Ziel. Dann las er noch einmal in den Briefen, die der König von Covilhão erhalten hatte, suchte in seinem Gedächtnis das Wenige zusammen, was er über den Weg nach Indien, über Land und Leute gehört hatte. Je mehr er darüber grübelte, um so weiter schien das Land seiner Sehnsucht fortzurücken. Eines wurde ihm jetzt mit aller Deutlichkeit klar. Ohne fremde Hilfe, ohne die Möglichkeit, seine Mannschaft ausreichend zu verpflegen, ohne einen längeren Landaufenthalt, der

seine Männer wieder gesunden ließ, waren alle bisherigen Opfer umsonst gewesen. Alles hing davon ab, wie sie im nächsten Hafen aufgenommen werden würden . . .

Ein ungewöhnlicher Lärm schreckte da Gama aus seinen Betrachtungen auf. Irgend jemand kam die Treppe heruntergepoltert. „Kommandant, eine Barke in Sicht!“ Der Kapitän eilte nach oben: „Wir müssen sie nehmen.“ Wenig später saßen 17 Mauren an Deck, die mit erstaunten Augen die merkwürdige fremde Umgebung betrachteten. Man tat ihnen nichts zuleide. Im Gegenteil, sie wurden freundlich bewirtet, bildeten sie doch das Unterpfand, das alles zum Guten wenden könnte.

Tatsächlich kam den Portugiesen ein Umstand zu Hilfe. Die Scheichs von Mombasa und Melinde (Malindi) lebten in bitterer Feindschaft. Vor Melinde ankerten nun die Weitgereisten. So fand da Gama endlich einen Bundesgenossen und die Unterstützung, deren er dringend bedurfte.

Melinde mit den freundlich hellgetünchten Häusern erinnerte die Seeleute an das heimatliche Alcochete. Die verschwenderische Fülle einer tropischen Flora verlieh dieser Gegend jedoch ein schöneres Gewand. Durch reichliche und frische Kost gesundeten die Kranken, und bald waren Offiziere und Mannschaften wieder voll von Unternehmungsgeist. Als nach zehn Ruhetagen die Schiffe mit Proviant versehen waren und sogar ein Lotse für die Überfahrt gewonnen war, gab es für da Gama keinen Zweifel mehr, daß er das ersehnte Land erreichen würde. Am 23. April 1498 ging die Flotte nach Indien in See, der günstige Südwestmonsun trug sie schnell neuen Ufern entgegen.

Am 18. Mai, nach dreieinhalb Wochen, die den Seeleuten nach den vorher bestandenen Abenteuern recht erholsam erschienen, kam wieder Land in Sicht. Kein Chronist berichtete, von welchen Gefühlen die Reisenden nach einer Fahrt um die halbe Welt bewegt wurden.

Am 20. Mai ankerte die Flotte vor Kalikut, dem heutigen Kozhikode. Die bisher größte Reise europäischer Schiffe, die zum ersten Male den gesamten afrikanischen Kontinent umrundeten und drei Erdteile in unmittelbare Berührung brachten, war vollendet. Mutige Söhne Europas hatten das Land der sagenhaften Schätze erreicht.

Nicht nur die Portugiesen, auch die Bewohner der Malabarküste waren sich der Einmaligkeit des Geschehens bewußt. Abendländische Schiffe lagen in ihrem Hafen. Wer hätte das jemals für möglich gehalten? Entsprechend war der Empfang beim mächtigen Fürsten von Kalikut. Nachdem da Gama seinem Bruder Paolo und Nicolas Coelho strikte Weisung gegeben hatte, falls er nicht zurückkehren sollte, in die Heimat zu fahren, erlebte er mit dreizehn seiner tüchtigsten Leute ein Märchen aus Tausendundeiner Nacht:

„In Calicut führte man die Portugiesen zuerst in eine ‚Kirche‘, und als sie hörten, daß eine der dortigen Statuen die Mutter Gottes darstellte, knieten sie nieder und beten. In Wirklichkeit war es ein Hindutempel, und die Statue wohl ein Bildnis von Devaki, der Mutter Krischnas. Die Wandmalereien müssen auch hinsichtlich des Charakters der ‚Kirche‘ Zweifel in ihnen geweckt haben; denn sie hatten Zähne, die einen halben Finger lang aus dem Munde hervorragten,

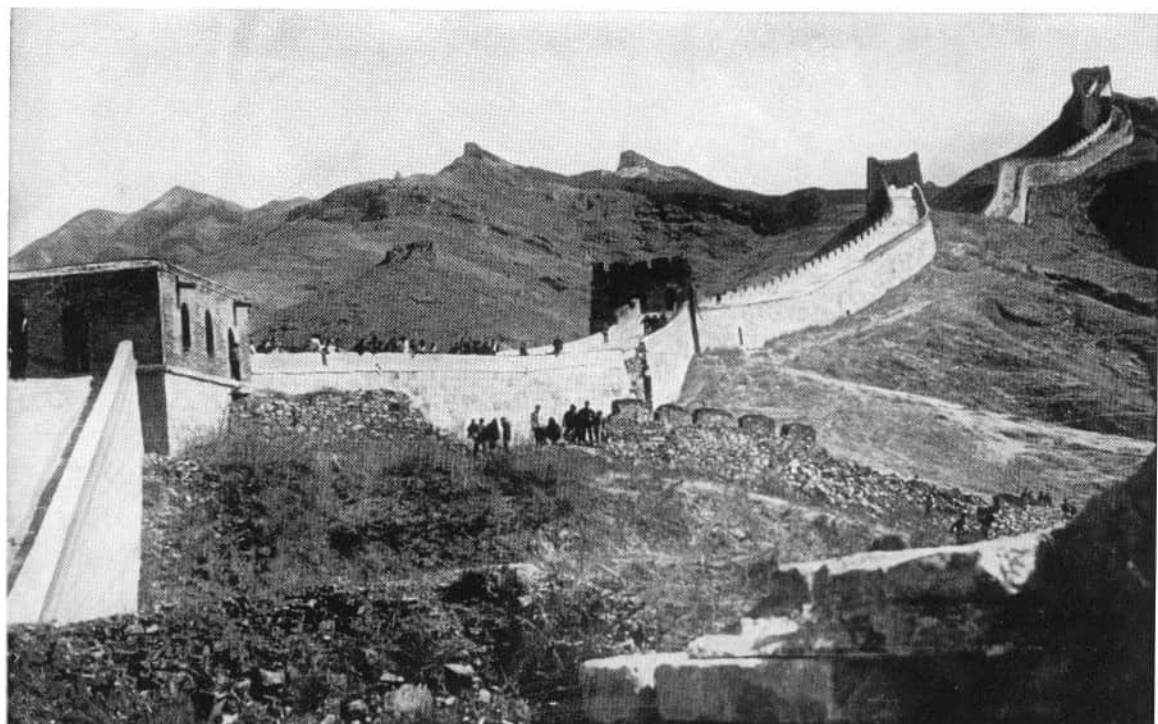
und vier oder fünf Arme. In Begleitung eines Hofwürdenträgers zog da Gama dann unter großem Pomp durch die Stadt. Trommeln wirbelten, Trompeten schmetterten, Sackpfeifen gellten, und in diesen musikalischen Lärm mischte sich das Krachen der Arkebusen. Eine ungeheure Menge staute sich auf den Gassen. Sie schob und drängte sich dicht an die Portugiesen heran, so daß sie sich ihren Weg zum Palast mit Gewalt bahnen mußten. Der Samuri lag, Betel kauend, auf einem Ruhebett, über dem sich ein vergoldeter Baldachin wölbte. Seine Linke hielt einen goldenen Napf, in den er von Zeit zu Zeit hineinspie, worauf ihm ein Diener eine mit frischem Betel gefüllte Goldschale bot. Den Fremdlingen wurden auserlesene Früchte vorgesetzt, dann legte da Gama den Zweck der ihm anvertrauten Mission dar. Zunächst sprach er des langen und des breiten über die Macht und den Reichtum König Manuels und die Anstrengungen seiner Vorfahren, Indien zu entdecken – nicht seines Goldes und der Schätze wegen, sondern weil sie wußten, daß es hier ein christliches Reich gäbe. Er erklärte, sein König habe ihm bei Todesstrafe verboten, in die Heimat zurückzukehren, bevor er diesen christlichen Monarchen gefunden hätte, und begehre von Herzen die Freundschaft des Samuri. Und seine Rede endete mit der Bitte, der Samuri möge nun seinerseits Gesandte nach Portugal schicken.“

Die weiteren Erlebnisse der Portugiesen standen nicht unter einem so günstigen Stern wie diese erste Begegnung mit der indischen Welt. Die in Indien lebenden Araber und die indischen Mohammedaner sahen mit Recht in den Eindringlingen ernsthafte Handelskonkurrenten, die man sich vom Halse halten wollte, und so war die Expedition auf ihrem weiteren Wege von seeräuberischen Angriffen bedroht. Enttäuscht verließ da Gama Ende August das reiche Land viel zu früh; denn der Ostmonsun hatte seine Schwingen noch nicht erhoben. So waren die Portugiesen, ohnmächtig, ihr Schicksal zu wenden, dreieinhalb Monate dem Meer überantwortet, bis sie stark dezimiert den rettenden Hafen von Melinde erreichten.

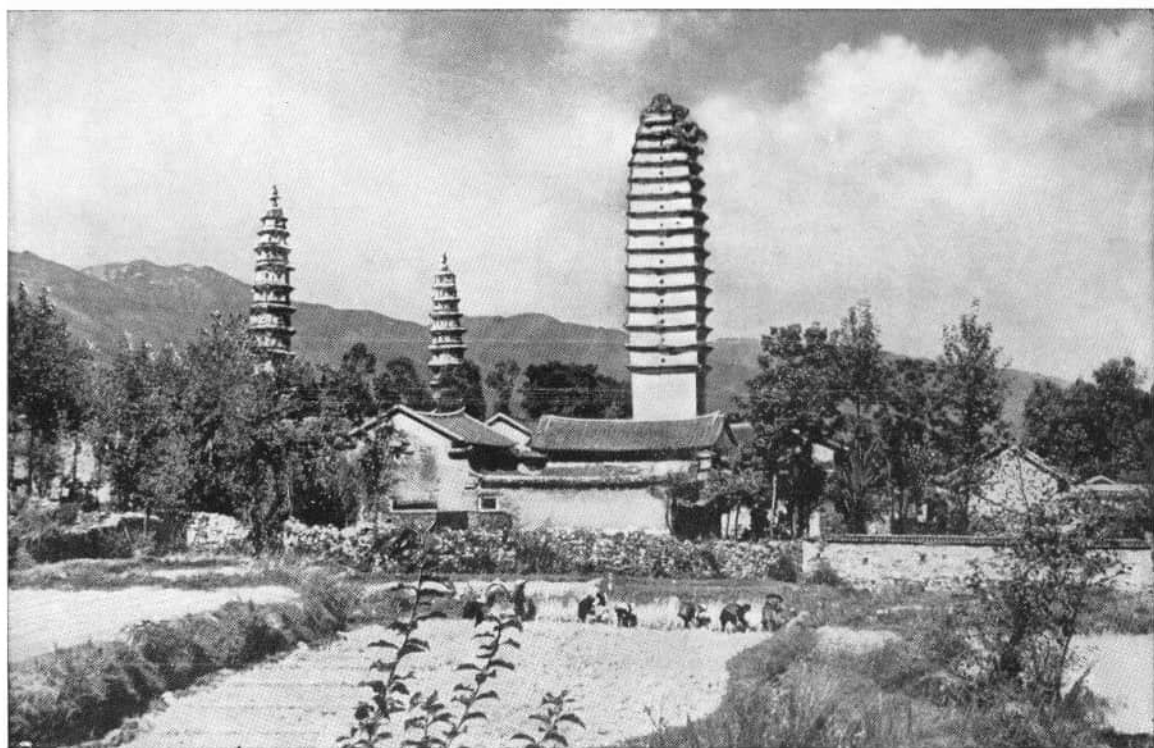
Nach fünftägigem Aufenthalt traten die beiden verbliebenen Schiffe – die „Raphael“ hatte wegen der Mannschaftsverluste verbrannt werden müssen – am 18. Januar 1499 die Heimfahrt an. Am 10. Juli, genau zwei Jahre und zwei Tage nach der Ausfahrt, steuerte Coelho die „Berrio“ in den Tajo ein, während Vasco da Gama, der zuvor seinen Bruder Paolo auf Terceira hatte beisetzen müssen, erst am 18. September 1499 die Heimat erreichte.

Von den 160 Männern, die an jenem schönen Sommermorgen des Jahres 1497 in Rastello an Bord gegangen waren, sahen nur 55 die Heimat wieder. Die anderen waren dem indischen Abenteuer zum Opfer gefallen, das ihrem Lande in der Folge zunächst viele Kämpfe, dann aber noch mehr Reichtümer einbrachte, weil Portugal über ein Jahrhundert ein weitgehendes Monopol im Gewürzhandel mit Indien behaupten konnte.

Für die Erweiterung der Erdkenntnis war die Expedition dieses großen Portugiesen, die erstmals europäische Schiffe über eine Entfernung von 20 000 Kilometer führte, von epochaler Bedeutung. Die Legende einer südlichen Landverbindung Afrikas mit Asien war endgültig zerstört und die Vorstellung von der Kugelgestalt der Erde erneut bekräftigt worden.



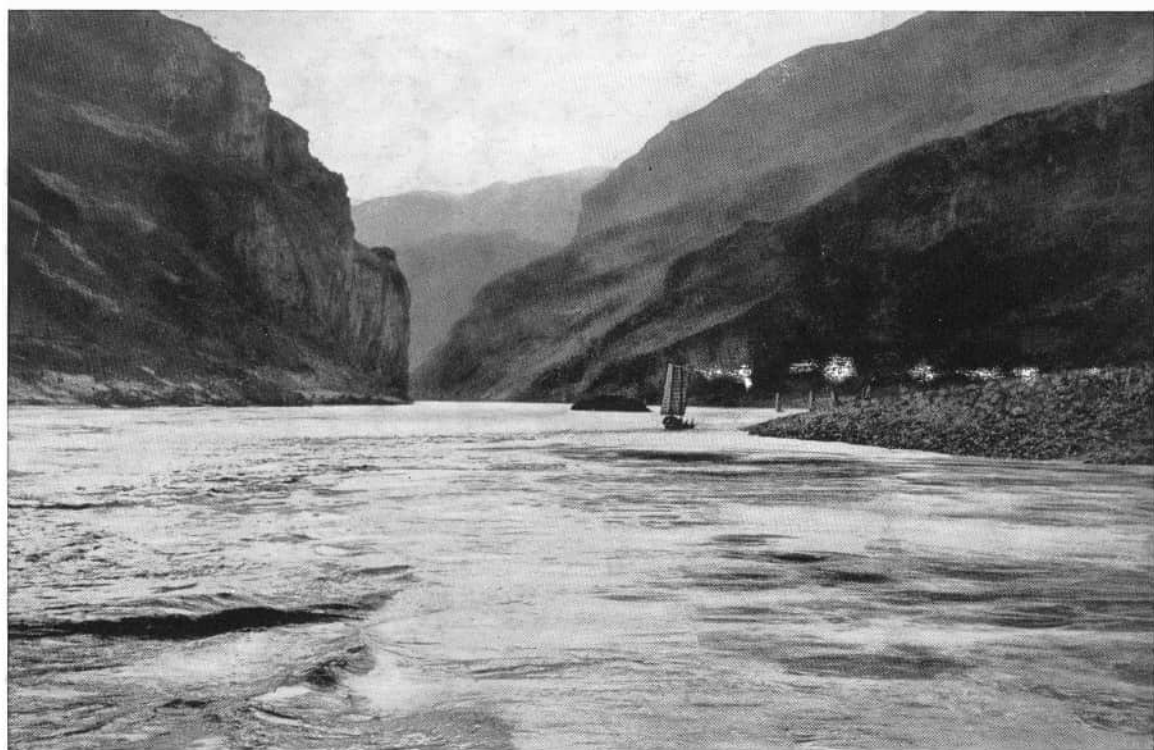
Die Große Chinesische Mauer



Tschienhsun-Pagode, erbaut unter der Tang-Dynastie (618–907)



Pamir, Saresskoje-See



Jangtsiang, HSI-LING-Schlucht

IRGENDWIE WAR ES ANDERS an jenem Abend im „Blauen Anker“ von Palos. Sonst führte der pockennarbige José, ein Hüne von Gestalt, das große Wort; nun saß er schweigend da, nippte von Zeit zu Zeit an seinem Glas, während er sonst den Malaga in einem Zuge hinterkippte. Seine Gefährten ermunterten ihn nicht, weder zum Trinken noch zum Erzählen. Darin tat es ihm nämlich keiner gleich. Wenn José sein Garn abhaspelte, dann stand das Maulwerk der anderen still, obwohl sie seine hanebüchenen Geschichten meist kannten. Aber José hatte eine unerschöpfliche Phantasie und schmückte seine Erlebnisse oder das, was er dafür ausgab, jedesmal mit neuem Rankwerk, gab ihnen neue, verblüffende Pointen, und wenn einer mit dem Hinweis zu zweifeln wagte, daß er die Geschichte schon einmal anders erzählt habe, so sagte er gönnerhaft: „Das, mein Lieber, hat sich auf der Reede von Alexandria zuggetragen, während mir dies vor den Kanaren widerfuhr!“ Und in der Tat, er kannte alle Meere, die Spaniens Schiffe befuhren, alle Häfen, in denen christliche Seeleute vor Anker gingen.

An jenem Spätnachmittag des 16. März 1493 jedoch schien ihm der Faden wie abgerissen, und die anderen, die mit am Stammtisch saßen, zeigten keine Lust, die Unterhaltung in Schwung zu bringen. Statt dessen ließen sie kein Auge von den beiden Seeleuten, die in einer Ecke der Kneipe leise miteinander sprachen, als ob sie ein Geheimnis zu hüten hätten. Dabei wußten alle, daß sie zur Mannschaft der „Niña“ gehörten, die gestern stürmisch umjubelt und lange erwartet in Palos eingelaufen war. Und wer es nicht wußte, sah es ihnen sofort an. Wo hätte man je bei Seeleuten so merkwürdigen Schmuck gesehen, wie ihn die zwei über ihren arg zerschundenen ledernen Wämsern trugen? Etwas weibisch schien es den Stammgästen des „Blauen Anker“; doch, so sagten sie sich, wenn man aus dem fernen Indien kam, konnte man sich solche Absonderlichkeiten schon leisten.

Was mochten die wohl erlebt haben? Sturm, Meuterei, Schiffbruch, Kämpfe mit übermächtigen Meeresungeheuern? Sie rochen förmlich nach Abenteuern, und ihre wettergegerbten Gesichter sprachen Bände. Gern hätten die Eingesessenen darüber etwas erfahren. Aber da die zwei nicht aus Palos stammten, brauchte es einen besonderen Anlaß, deshalb gab José dem Wirt einen Wink. Der verstand sofort und stellte den verdutzten Seeleuten zwei Buddeln vor die Nase.

Wenig später war die Bekanntschaft geschlossen. José steuerte gleich auf sein Ziel los.

„Ihr seid Steuermann?“ redete er den Älteren der beiden an.

„Ich denke schon“, antwortete der, eine kraftvolle Erscheinung von etwa dreißig Jahren.

„Und ihr habt wahrhaftig einen so weiten Weg gehabt?“

„Es ist wahr, einen längeren segelte noch nie ein Schiff.“

„Man sagt, Ihr hättet die Schätze Indiens gesehen?“

Die beiden sahen sich an und lachten aus vollem Halse.

„Indien sahen wir wohl, doch Schätze sind dort so selten wie in unseren spanischen Landen.“

José schlug sich krachend auf die Schenkel. „Ihr setzt mich in Erstaunen! Und sind die Paläste dort nicht mit purem Gold gedeckt?“

„Wir sahen nur Palmblätter auf den Dächern – und was Ihr Paläste nennt, waren elende Hütten!“

„So war der Venezianer Marco Polo ein Aufschneider?“

Der Steuermann machte eine vielsagende Gebärde. „Wer wüßte das zu sagen? Vielleicht ist die Welt größer, als wir denken . . . Doch ganz arm ist das Land, in dem wir uns befanden, nicht; die Wilden wissen ihre Schätze nur nicht zu nützen.“ Mit diesen Worten holte er aus seinem Beutel ein walnußgroßes Etwas und legte es auf den Tisch.

José wog es sachkundig in der Hand und sagte anerkennend: „Wirkliches Gold – es mag an die fünftausend Maravedis wert sein. Wie kommt Ihr zu einem solchen Schatz?“

„Nichts einfacher als dies. Wir gingen eines Tages an Land, um die Gegend zu erkunden. Da kamen uns einige Indios entgegen, wie sie der Admiral nannte. Sie zeigten nicht die geringste Scheu, dafür um so größere Neugierde. Sie betasteten alles, was wir bei uns trugen, und einer von ihnen schien an meinem Toledaner Messer Gefallen zu finden. Alles, was er mir dafür anbot, war mir zu gering. Schließlich holte er aus seinem Lederbeutel diesen Goldklumpen hervor. Da wurden wir handelseins, und er zog hochbeglückt ab, während ich Mühe hatte, meine Freude zu verbergen.“

„Sakrament, für einen Toledanerdolch dies . . ., welch ein merkwürdiges Land, wie einfältig seine Bewohner!“ rief einer der Seeleute aus Palos überrascht. José hielt immer noch wägend das Stück Gold in der Hand, dann sagte er lachend. „Ich habe auf meinen Fahrten manch unglaubliche Geschichte erlebt, aber so etwas ist mir nie widerfahren. Zu meinem Leidwesen, wie ich gestehen muß. Wollt Ihr uns nicht mehr von Eurer seltsamen Fahrt zum anderen Ende der Welt erzählen? Wir sind gespannt wie eine Armbrust!“

„Macht uns die Freude!“

„Wie kamt Ihr dorthin? Wie sah das Land aus?“

„Und wie konntet Ihr zurückkommen über den großen Wasserberg, den die gelehrten Herren für unüberwindlich hielten?“

Der Steuermann und sein Gefährte wurden mit Fragen förmlich überschüttet. Während sie nach Antwort suchten, wandte sich José an den dicken Wirt, der aufmerksam jedes Wort verfolgt hatte: „Luis, bring uns noch eine Runde!“ Dann klopfte er dem Steuermann auf die Schulter: „Mögen die großen Herren den Erfolg auf ihre Art feiern! Ich kann mir nichts Schöneres denken, als Euch zuzuhören!“ Der Fremde machte ein versonnenes Gesicht. Die letzten Monate waren bewegter als zehn Jahre seines bisherigen Lebens gewesen, und während die sinkende Sonne in den bunten Butzenscheiben ein letztes Feuerwerk aufleuchten ließ, begann er seine Erzählung.

„Ihr habt sicher gehört, daß es nur der Hartnäckigkeit des Christoph Kolumbus, den unser König zum Admiral der Weltmeere ernannte, zuzuschreiben ist, daß diese Expedition zustande kam. Die Anregung dazu, so sagte man mir, hat

ungefähr 20 Jahren einen Brief an den König von Portugal geschrieben hatte, worin er behauptete, daß man, westwärts über den Ozean segelnd, nach Indien gelangen müsse. Der Admiral hat aber nie über Toscanelli gesprochen.

Als er vor langen Jahren selbst nach Portugal kam, mußte er erkennen, daß dem König nichts an einer Westfahrt gelegen war. Darauf wandte sich Kolumbus – es war um das Jahr 1485 –, fanatisch seinen Plan verfolgend, nach Kastilien, wo ihm unsere Königin wohl Hoffnungen machte. Doch vergingen Jahre, in denen der Genuese sich vor Ungeduld schier verzehrte, ehe die Einwilligung zur Reise gegeben wurde.

Und beinahe wäre überhaupt nichts daraus geworden. Kein Wunder! Denkt mal, Vizekönig und Generalgouverneur über alle entdeckten Inseln und Länder wollte er sein. Dazu verlangte er ein Zehntel von allen Reichtümern an Perlen, Diamanten, Gold und Silber, die von dort nach Spanien gebracht würden. Und dazu vieles andere mehr; doch soll das nicht meine Sache sein.

Von unserer Abreise wird man Euch erzählt haben; denn Ihr wart derzeit sicher auf See, muß ich annehmen, sonst hättet Ihr auf einer solchen Fahrt kaum gefehlt.“ Die drei nickten zustimmend und ein wenig geschmeichelt.

„Dachte ich mir’s doch. – Soviel sei darüber gesagt, daß es am 3. August war, einem Freitag, was vielen Kameraden nicht gefallen wollte. Und richtig, wir waren gerade drei Tage auf See, da brach das Steuerruder der ‚Pinta‘. Ob es nun wegen des Freitags war oder ob ihr Eigentümer Christoph Quintero die Hand im Spiele hatte, weil er umkehren wollte, ist ungewiß. Jedenfalls mußten wir vor Gran Canaria auf den Kanaren Anker werfen, um das Schiff wieder flottzumachen. Das dauerte drei Wochen. Während dieser Zeit wurde unser kleinstes Schiff, die ‚Niña‘, umgetakelt, damit ihr Gang fester und sicherer wurde.

Am 6. September, kaum daß alles gerichtet war, segelten wir weiter. Es hieß später, in den kanarischen Gewässern hätten drei portugiesische Schiffe gekreuzt, die sich des Admirals bemächtigen wollten, daher die Eile. Für unsere Leute war es allerhöchste Zeit, daß es wieder richtige Arbeit gab; denn viele bereuten schon, sich auf ein so ungewisses und sicher gefährliches Abenteuer eingelassen zu haben.

Während der nächsten beiden Tage herrschte Windstille. Dann machte sich ein frischer Ost auf, und bald verschwanden die letzten Umrisse der vertrauten Welt am Horizont. Wohin man den Blick wendete, ringsum war nichts als Himmel und Wasser, auf dem unsere Schiffe, so schien es, wie Treibholz trieben. So ging es Tag um Tag. Ich gestehe, angesichts dieser Wasseröde – ich weiß nicht, wie ich es anders nennen soll – sank auch mir oft der Mut. Das Schlimmste war: Wer von uns wäre jemals auf die Reise gegangen, ohne zu wissen, wohin? Mochte die Heuer noch so schlecht sein, der Kasten uralte und der Kapitän ein Schinder, immer wußte man, daß man die bewohnte Welt erreichen würde. Doch wie erging es uns, was wußten wir vom Ziel der Reise? Nichts! . . . Indien – das war ein Wort, nicht mehr. Hirngespinnst gelehrter Köpfe, aber kein Hafen mit Schiffen, Häusern und Menschen. Eigentlich gab es nur einen, der fest glaubte, Indien zu erreichen – das war der Admiral. Mochten ihn viele für närrisch hal-

ten, ich hielt zu ihm, eben weil er nie wankelmütig, sondern stets überzeugt war, daß wir eines Tages auf dieses nebelhafte Land treffen würden.

Eines Abends, es war der 13. September, geschah, was wohl kein Seemann zuvor erlebte. Ich stand am Steuer und hatte dabei stets den Kompaß im Auge. Da wurde ich gewahr, daß er etwas von der Nordrichtung abwich. Ein mächtiger Schreck durchfuhr meine Glieder. Wo waren wir hingekommen, daß hier die Gesetze der Natur nicht mehr wirken sollten? Der Admiral, der gerade auf der Schanz sitzend, das Besteck nahm, war nicht weniger erschrocken, faßte sich aber schnell und versuchte eine Erklärung dafür zu geben. Doch schien mir alles verworren, was er sagte. Er befahl mir, darüber zu schweigen. Nun wußte ich ganz sicher, daß es nicht mit rechten Dingen zuging.

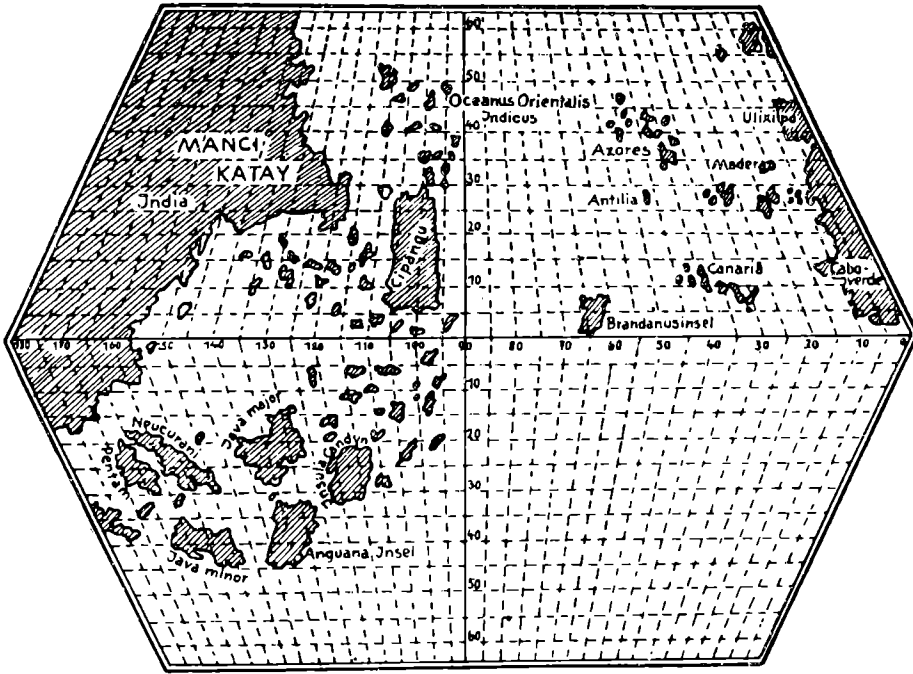
Auch auf den anderen Schiffen hatte man die Abweichung bemerkt, und nun beschworen alle den Admiral, endlich umzukehren. Er aber fand mit beredter Zunge tausend Gründe, uns zu beschwichtigen. Zu seinem Glück war das Wetter günstig; so ließ sich die Mehrzahl der Leute umstimmen. Die Luft war mild, und ein mäßiger Ostwind trieb unser Schiff in steter Fahrt voran, doch Land zeigte sich nicht, soviel wir auch Ausschau hielten.

Am 20. September ließ sich ein Vogel auf unserem Schiff nieder. Ein Matrose konnte ihn fangen, weil er von langem Flug erschöpft war! Der Admiral sagte, es sei ein Flußvogel. Nun mehrten sich die Anzeichen eines nahen Landes. Ganze Scharen von Vögeln flogen das Geschwader an, große Bündel schilfgrüner Gewächse schaukelten heran, auf einem entdeckten wir sogar eine lebende Landkrabbe. All das gab uns wieder Mut und belebte unsere Hoffnungen, bald Land zu finden.

Wieder vergingen einige Tage. Immer noch war der Horizont so rund wie ein riesiger Zinnteller, in dessen Mitte wir unseren einsamen Weg zogen. Wohin? Der Gedanke daran machte uns schwindeln. Auf Anraten des Martin Alonso Pinzón, der die ‚Pinta‘ führte, steuerten wir jetzt Südwestkurs, weil die Vögel aus jener Richtung kamen. Der Ostwind hielt an. Schon murrten die Leute auf dem Vorkastell, daß wir gegen diesen Wind niemals die Heimat wieder erreichen könnten. Da sprang der Wind um. Der Admiral hielt das für ein Geschenk des Himmels, weil nun die Zweifler verstummen mußten. Doch kamen wir nun sehr langsam vorwärts. Als das Meer – Ihr könnt es glauben oder nicht – wie ein Teppich dicht mit Pflanzen bewachsen war, dachten die Kleingläubigen, wir würden darin steckenbleiben. Ich gestehe Euch, auch mir war nicht geheuer, mitten auf dem weiten Ozean wie auf einer grünen Wiese zu sein.

Nehmt dies und die Sache mit dem Kompaß, das merkwürdige Verhalten des Windes dazu, und Ihr werdet verstehen, wenn wir glaubten, wir wären längst nicht mehr auf der Erde.

Eines Abends, wir hatten gerade unser Mahl beendet, das seit Wochen aus schimmeligem Brot und Salzfleisch bestand, ging ich hinüber zum Vorkastell. Es war völlig windstill, und die Segel hingen schlaff herunter, so daß wir kaum Fahrt machten. Ringsum war alles stockdunkel. Nur die Lichter der beiden anderen Schiffe leuchteten matt herüber als ein schwacher Trost, daß wir nicht ganz allein waren in dieser Umwelt. Auf dem Vordeck saßen Männer der Frei-



Karte Toscanellis von 1474

wache in leiser Unterhaltung. Als sie mich bemerkten, verstummte das Gespräch. Ich fragte, was es gäbe. ‚Was es gibt?‘ wiederholte einer höhnisch. Und dann redeten alle erregt durcheinander.

Hätten sich nicht sämtliche Anzeichen, die Land vermuten ließen, als trügerisch erwiesen? Wäre man nicht in Meeresweiten vorgedrungen, die kein Christenmensch je befahren hätte? Könnte jemand sagen, sie wären feige, wenn sie jetzt forderten, endgültig umzukehren? Dann schalten sie den Admiral einen ehrgeizigen Tollkopf, der in blinder Begierde mehr als hundert Seeleute dem Untergang opfern wolle. Ich wollte die Aufgeregten beschwichtigen, doch ließen sie mich nicht zu Worte kommen. Dann riefen sie mir zu, morgen bei der Frühmesse werde es einen Tanz geben; das sollte ich dem Admiral bestellen.

Ich traf Kolumbus über Berechnungen gebeugt in seiner Kajüte. ‚Nun, Fernandez, was bringt Ihr in so später Stunde?‘ fragte er mich. Ich erzählte, was vorgefallen war, und bat ihn, diesmal von einem weiteren Vordringen abzu- sehen, sonst müsse man für sein Leben fürchten. Kolumbus hatte mir mit trauriger Miene zugehört. Dann nahm sein Gesicht wieder den harten, fanatischen Ausdruck an, den er stets zur Schau trug, und er setzte mir auseinander, daß wir nach seinen Berechnungen bereits 800 Seemeilen zurückgelegt hätten und nahe am Ziel wären. Würden, so sagte er, die Matrosen, einmal zurückgekehrt, nicht in ganz Spanien märchenhafte Erzählungen verbreiten, die eine zweite Fahrt ganz unmöglich machten? Mit zornbebender Stimme fügte er hinzu, die meuterische Mannschaft könne ihn nicht zur Rückkehr bewegen, im übrigen läge sein Leben in Gottes Hand. Dann entließ er mich wieder.



Christoph Kolumbus

Als am nächsten Morgen die Glocke der ‚Santa Maria‘ zur Morgenmesse rief, hatte der Generalkapitän Vorkehrungen getroffen, der angekündigten Meuterei entgegenzutreten. Er erwartete die Besatzung auf der Schanz. Um ihn waren seine Getreuen versammelt, der erste Steuermann Peralonso Niño, sein alter Freund, und Kapitän de la Cosa, dahinter stand Diego de Harana, der Gerichtsherr der Flotte mit seinen Soldaten, zum Zeichen, daß der Admiral zu allem entschlossen war.

Um reinen Tisch zu machen, hatte Kolumbus auch die Kapitäne und Piloten der anderen Schiffe an Bord befohlen.

Inzwischen war es fast dunkel geworden. „He, Wirt, mach Licht!“ Eilfertig stellte der Dicke die Ölfunzel auf den Tisch.

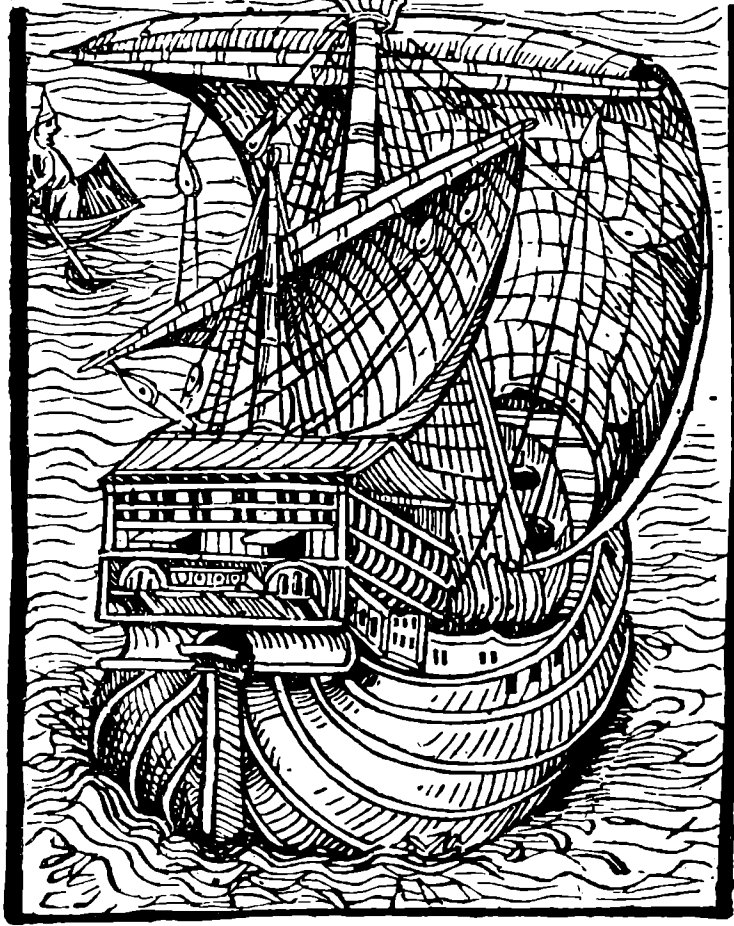
„So, nun erzählt weiter. Wie ging an jenem Morgen die Geschichte aus? Ich brenne vor Neugier“, ermunterte José den Steuermann.

Fernandez nahm noch einen kräftigen Schluck, dann fuhr er fort: „Stellt Euch vor, da steht ein riesiges Pulverfaß mit einer brennenden Lunte, und jeden Moment kann alles in Stücke zerrissen werden. So kam es mir vor, als ich die Leute mit mürrischer Miene unten im Mittelschiff stehen sah. Der Generalkapitän wollte, als gäbe es nichts Besonderes, mit seiner Morgenandacht beginnen, da rief Jemand in die Stille hinein: ‚Wir wollen umkehren!‘

‚Umkehren, umkehren!‘ fielen sie alle im Chorus ein.

Schon wollte sich der Profoß mit seinen Soldaten auf die Menge stürzen, da hielt ihn Kolumbus zurück. Seine Stimme zitterte vor Erregung, als er sich an die Aufrührer wandte: ‚Also umkehren wollt ihr? Mir scheint, eure Gedanken reichen nicht weiter als zum Horizont!‘ Dann machte er allen klar, wie unmög-

Oceanica Classis



Das Flaggschiff des Kolumbus

lich das sei. Fünfunddreißig Tage hätten sie bei gutem Wind bis hierher gebraucht. Gegen das Wetter aufkruzend, würde die Rückkehr viele Monate dauern, und derweilen wären die letzten längst verhungert und verdurstet. Es gäbe keine andere Möglichkeit, als weiter westwärts zu segeln, wenn sie mit dem Leben davonkommen wollten. Als der Admiral hinzufügte – was ich längst bemerkt hatte –, daß er uns über die bisher zurückgelegte Strecke getäuscht hätte, um uns zum Durchhalten zu bewegen, schrien und gestikulierten alle ratlos durcheinander.

Kolumbus aber drehte sich um und ging in seine Kabine.

De Insulís nuper in marí Indíco repertís



Euch zum Trost will ich sagen, daß die Pinzóns fest
standen, auch sie machten ihren Einfluß geltend, die L
ringen. Plötzlich donnerte von der ‚Pinta‘ ein Kanonensc
ich, daß ein Matrose des Schiffes einen mit Schnitzerei
em Wasser gezogen hatte. Das konnte nur Menschenwo
schte ein anderer einen grünen Zweig mit frischen roter

Nun gab es keinen Zweifel mehr: Vor uns lag Land! I
aufruhr; im Gegenteil, die eben noch Grimmigen waren

rend die Verzweifelten sich vor Freude nicht lassen konnten. Fortan blieben alle an Deck, sollte doch derjenige, der zuerst das Land sichtete, eine königliche Rente von 10 000 Maravedis erhalten. Ihr könnt Euch denken, wie wir alle die Augen aufrissen . . .

Wir hatten jeden Fetzen Leinwand gesetzt und durchschnitten in schneller Fahrt die anrollenden Wellenberge, die uns längst nicht mehr so unheildrohend schienen. Im Gegenteil, es war wie bei einem fröhlichen Wettsegeln in heimatischen Gewässern. Wir hatten alle Wimpel gesetzt. Voraus stürmte die ‚Pinta‘, unser schnellster Segler. Die Nacht brach herein, und wir hätten eigentlich Segel wegnehmen müssen, doch der Admiral wollte unsere Ungeduld nicht zügeln. Wir sollten nur um so schärfer achtgeben. Die Freude hatte uns tollkühn gemacht. So rasten unsere Schiffe durch die mondhelle Nacht, ungeachtet der vielen unbekannten Gefahren. Wir standen alle erwartungsvoll am Schanzkleid und sogen gierig den Geruch des Landes ein, der deutlich spürbar geworden war.

Wer die erschte Küste zuerst ausmachte, ist schwer zu sagen. Vor Morgengrauen meldete die ‚Pinta‘, daß ein Matrose Land gesichtet hätte. Es war, wie ich später hörte, Rodrigo de Triana. Vorher oder zur gleichen Zeit soll der Admiral ein Licht entdeckt haben, das sich hin- und herbewegte. Gleichviel, was scherte es mich, daß der Admiral später die Prämie bekam! Land war in Sicht! Ihr könnt Euch denken, wie mir nach all dem Ungemach ums Herz war. Die Stimme des Oberbefehlshabers tönte über das Deck: ‚Gebt acht, morgen wird uns der Herrgott in Indien landen lassen!‘

Die ‚Pinta‘, uns etwa eine halbe Meile voraus, schoß kurz danach eine Breitseite ab. Das war das verabredete Zeichen. Im ersten Dämmer des Morgens sahen wir die flache Küste vor uns liegen. Land, Land!

Der Jubel kannte keine Grenzen, wir waren froh wie die Kinder und fielen uns gegenseitig in die Arme . . .

Das war am 12. Oktober 1492. Während sieben langer Wochen hatten wir nichts gesehen als Himmel und Wasser. Nun fühlten wir endlich wieder festen Boden unter den Füßen. Ein freundlicher, mit Palmen bewachsener Sandstrand, eine Schar nackter Eingeborener, die uns ehrfürchtig bestaunte, als seien wir aus den Wolken gefallen – so zeigte sich die neue Welt, ganz anders, als wir sie uns vorgestellt hatten. Wir dachten ja, geradewegs das unermesslich reiche Land des Großkhans erreicht zu haben. Nun, so mußten wir es finden, entschied der Admiral; denn er wollte die Botschaft des Königs an den Großkhan übergeben. Zum anderen, was für uns alle viel wichtiger war, wollten wir nach dem Gold suchen, das es in diesem Lande bergeweise geben sollte, wie es der Admiral versprochen hatte. Die Insel wurde von den Bewohnern Guanahani genannt, Kolumbus aber gab ihr den Namen San Salvador.

Wir segelten weiter, landeten an vielen großen und kleinen Inseln, bis wir nach Haiti kamen, wie es die Eingeborenen nannten. Hier gab es wenigstens einfach gebaute Häuser und Straßen. Die Menschen waren auch nicht ganz so wild und unbekleidet, doch ebenso zutraulich wie auf Guanahani, wo wir zuerst an Land gegangen waren.

Es gab lustige Tage. Wie auf dem Jahrmarkt ging es zu. Wir verhandelten 121

unsere Vorräte an allem möglichen Firlefanz, an dem die Eingeborenen eine kindliche Freude hatten. Klingeln, Schellen, baskische Trommeln, auch Sirup nahmen sie gern. Und was denkt Ihr, brachten sie uns dafür?“ Fernandez sah sich triumphierend im Kreise um: „Gold, Freunde, reines Gold! Nur war es verboten, etwas davon für sich zu behalten. Alles sollte in die große Truhe, damit der König seinen rechtmäßigen Teil davon erhalte; doch Ihr könnt Euch denken, wie das so geht . . .

Uns war ganz wirr im Kopf. Wir dachten und träumten nichts anderes als Gold, Gold und noch einmal Gold! Oft kam es zu Streitigkeiten, doch immer wußte der Admiral zu schlichten, wie er uns überhaupt anhielt, die Eingeborenen nicht gegen uns aufzubringen. Er hatte seinen Grund dafür: Er wollte gern erfahren, wo das wunderbare Metall wüchse. Durch Tausch konnten wir unmöglich eine Schiffsladung davon zusammenbekommen, wie wir uns dies zuerst gedacht hatten. Aber soviel wir nach dem Ursprung des Nugai, wie die Eingeborenen es nannten, auch forschten, die braunen Kerle wiesen stets weit, weit nach Süden.

Der Admiral wollte dorthin, da kam das große Unglück.“

„Unglück?“ unterbrachen die Zuhörer, wie aus einem Munde.

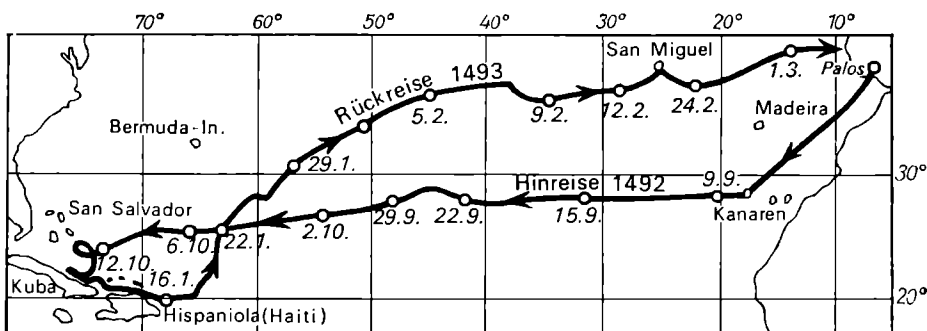
„Je nun, ist es Euch nicht aufgefallen, daß die ‚Santa Maria‘ nicht zurückgekehrt ist?“

Und mit einem traurigen Schütteln des Kopfes fügte er hinzu: „Sie wird nie wieder in Palos einlaufen . . .

Eines Abends, ich wollte mich gerade niederlegen, erschütterte ein dumpfer Schlag das Schiff. Mein erster Gedanke war: Wir sind aufgelaufen. Ich eilte an Deck und geriet in ein wirres Durcheinander. Der Admiral schrie, man solle den Heckanker ausfahren, doch die feigen Kerle dachten nur an ihr Leben und flüchteten sich in die Boote.

Der Heckanker hätte das Schiff retten können, aber als Juan de la Cosa die Mannschaft endlich zur Vernunft und an Bord zurückgebracht hatte, war es bereits zu spät. Während das Schiff, von der Brandung hin- und hergerissen, in allen Fugen barst, konnten wir nur noch in aller Eile die Ladung am Strand bergen, wobei uns die Eingeborenen tüchtig halfen. Unser schönes Schiff war hin. Die angeschwemmten Planken verwendeten wir zum Bau eines kleinen

Reiserouten des Columbus



Forts. Ja, und das alles, weil der leichtsinnige Rudergänger darauf vertraute, daß das Meer ruhig war wie die Suppe in der Schüssel und das Steuer einem Schiffsjungen überließ. – Wer aber kennt die Tücken des Meeres? Das war ein Elend, Freunde! Fünfundsechzig Seeleute und ein Schiff, das höchstens dreißig aufnehmen konnte – und die Heimat 1000 Seemeilen entfernt.

Vorher, müßt Ihr wissen, während wir durch diese Inselwelt kreuzten, hatte sich nämlich Martín Alonzo Pinzón mit der ‚Pinta‘ davongemacht, um auf eigene Faust nach den Schätzen dieses Landes Ausschau zu halten. Seitdem waren Wochen vergangen. Das neue Ungemach hatte uns aller Mittel für weitere Unternehmungen beraubt; es zwang uns, zur Heimfahrt zu rüsten. Etwa vierzig Freiwillige mußten wir unter Führung von Diego de Ariana, dem Freund und Vertrauten des Admirals, zurücklassen. Es liegt in Gottes Hand, ob wir sie gesund wiederssehen werden.

Am 4. Januar verließen wir die Küste, von der unser Admiral glaubt, daß es die indische sei, obwohl man es bezweifeln könnte, da wir keine Spur von dem großen Reich des Khans gefunden haben.

Die Fahrt über den Ozean war ein Wagnis auf Leben und Tod. Oft drohten haushohe Wellen unser leichtes Schiff zu verschlingen, und wäre die ‚Niña‘ nicht so ein tüchtiger Segler, so säßen wir jetzt nicht hier und hätten Euch dies alles nicht erzählen können.“

Während seine Zuhörer noch in nachdenklichem Schweigen verharrten, hatte sich Fernandez erhoben:

„Die Pflicht ruft, es ist bereits acht Glasen vorbei. Kommt, Diego, wir müssen die Wache ablösen!“

Mit einem vielsagenden Lächeln fügte er hinzu:

„Wir sind nur wenige an Bord. Der Admiral hat fast alle nach Barcelona mitgenommen, um sich den königlichen Herrschaften mit würdigem Gefolge zu präsentieren. Nun schönen Dank, meine Herren, für die freundliche Bewirtung.“

Damit waren die beiden an der Tür.

„Auf ein Wort noch, Fernandez!“ rief José, sein nachdenkliches Schweigen unterbrechend.

„Wann wird der Admiral wieder nach diesem Indien segeln?“

„Ich kann es Euch nicht auf den Tag sagen. Daß er bald wieder auslaufen wird, ist jedoch gewiß. Bedenkt, die vierzig Kameraden brauchen Hilfe.“

„Richtig! Aber dann bin ich diesmal dabei, so wahr ich José heiße und ein ehrlicher Seemann bin. Wir werden die Heiden tüchtig rupfen. Dummheit muß bestraft werden!“

Eine Lachsalve erfüllte den Raum, während die beiden Seeleute eilig ihrem Schiff zustrebten.

KOLUMBUS GENOSS SEINEN TRIUMPH wie ein Schauspieler, der sein ganzes Leben nur Chargenrollen gespielt hat und plötzlich in einer Hauptrolle vor das Publikum treten darf. Schon vor der Hauptstadt empfingen zahlreiche

Edelleute und die Vornehmen der Kaufmannsgilde den wunderbar pomphaften Aufzug. Das mußte Eindruck machen:

Vorweg bewaffnete Matrosen, danach exotische Gruppen von Indios mit ihrem malerischen Kopfschmuck aus Vogelfedern und mit goldenen Behängen geziert, Speere, geschnitzte Ruder, einige sogar Papageien auf den Schultern tragend. Arme Geschöpfe, die nicht wußten, wie ihnen geschah in dem Trubel der schreienden und johlenden Menschen, die in einer nicht abreißenden Kette die Kavalkade von Palos an tagelang umschwärmten. Dahinter ritt waffenblitzend der Held des Tages in einem prächtigen Wams, flankiert von seinen Söhnen Diego und Fernandez. Den Schluß bildeten, von Bewaffneten umgeben, vierzehn schwere Truhen, die den angeblichen Reichtum Indiens bergen sollten.

„Admiral der Weltmeere!“ Das hörte sich bombastisch an. Doch seit er den Titel trug, hatte Kolumbus auf seiner abenteuerlichen Fahrt nur die Chance gehabt, zu bestehen oder zu verrecken, nicht anders als sein jüngster Leichtmatrose. Nun, da er sich als Sieger dem Throne näherte, wurde ihm mit einem Schlage klar, welche Macht mit dem Titel verbunden sein konnte. Das königliche Paar erhob sich und wollte nicht zugeben, daß er ihm mit gebeugtem Knie die Hände küßte. Er wurde als Vizekönig der indischen Länder begrüßt und anerkannt.

In atemloser Spannung lauschte die Hofgesellschaft seinem Bericht. Alle ahnten, daß sie etwas zu hören bekämen, was die festgefügte Welt ihrer Vorstellungen aus den Angeln heben würde. Kolumbus öffnete die Schleusen seiner ebenso gerühmten wie geschmähten Beredsamkeit und schmückte aus, wo das Vorgefundene nicht den Erwartungen entsprach. Sein Wortreichtum mußte die dürftige materielle Ausbeute seiner Unternehmung überdecken. Es gelang ihm. Er fesselte seine Zuhörer wie ein Magier. Alle seine Rechte auf die Entdeckung wurden bestätigt und, worauf es ihm vor allem ankam, er erhielt die Zusage, eine weitere, diesmal umfangreichere Expedition über den Ozean führen zu dürfen.

Im September 1493 segelte ein Geschwader von siebzehn Schiffen und 1500 Mann unter Kolumbus' Führung über den Atlantik. Einen südlicheren Kurs steuernd, wurden die Kleinen Antillen entdeckt. Am 28. November ankerte die Flotte vor der Siedlung auf Haiti. An Stelle eines blühenden Ortes fanden die Spanier einen Trümmerhaufen vor. In ihrer unstillbaren Goldgier hatten sich die Zurückgelassenen gegenüber den Eingeborenen zu Feindseligkeiten hinreißen lassen; diese hatten, aufs äußerste gereizt, blutige Rache genommen. Keiner der Gefährten war mit dem Leben davongekommen. Das gute Einvernehmen mit den einst so friedlichen Inselbewohnern war nun für immer gestört. Die neue Niederlassung, von Kolumbus unter den Befehl seines Bruders Diego gestellt, wurde festungsähnlich ausgebaut.

Auf weiteren Erkundungsfahrten stieß Kolumbus auf die Südküste Kubas. An seiner alten Vorstellung festhaltend, hielt Kolumbus die Insel für das asiatische Festland, was er sich ausdrücklich durch einen notariellen Akt, an dem sich die gesamte Mannschaft beteiligen mußte, bestätigen ließ.

Wo war das erhoffte Gold zu finden? Darauf wußte der Generalkapitän keine befriedigende Antwort, und da er nicht gut mit Menschen umzugehen verstand,

wuchs die Unzufriedenheit seiner Leute, die, ein bunt zusammengewürfelter Haufen, geglaubt hatten, hier mühelos zu Reichtum zu kommen. Enttäuschte Heimkehrer erreichten bei der Krone die Aufhebung des Entdeckungsmonopols. Als Kolumbus im Juni 1496 nach Spanien zurückkam, kostete es ihm große Mühe, gegen alle kleinlichen Intrigen des Hofes seine Rehabilitierung durchzusetzen.

Im Jahre 1498 trat Kolumbus seine dritte Reise an, für die er nur unter großen Schwierigkeiten sechs Schiffe aufbringen konnte. Er hielt sich wiederum südlicher und entdeckte die Insel Trinidad. Wiederum erkannte er nicht die wahre Natur des entdeckten Landes. Die dahinterliegende flache Küste hielt er für eine Insel, obwohl ihn die mächtige Orinokomündung hätte belehren müssen, daß er ein Festland vor sich habe. Sodann steuerte die Flotte San Domingo auf Haiti an, wo sich die Niederlassung befand.

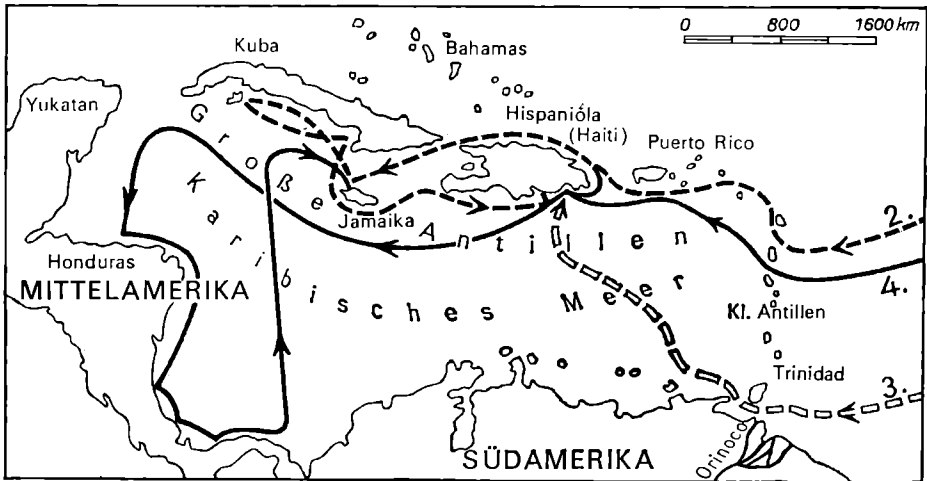
Hier herrschten Zuchtlosigkeit und Unordnung, und die Eingeborenen mußten mit ihrem Leben und Landbesitz dafür bezahlen, daß die Neue Welt auf Abenteurer aller Stände, die nach kurzer Mühsal einen gesicherten Lebensabend erträumten, eine große Anziehungskraft ausübte. Stellenjäger, die fette Pfründe erhofften, verarmte Hidalgos, die ihr verblichenes Wappen mit Gold und Ruhm in neuem Glanz erstrahlen lassen wollten, sie alle zogen mit dem Aufgebot ihrer letzten Habe in die glückverheißende Ferne. Jeder einzelne von ihnen watete für persönliche materielle Interessen in Strömen von Blut.

Kolumbus, der sich um eine Besserung der Zustände bemühte, wurde von dem Oberrichter Bobadilla in Ketten geschlossen in die Heimat zurückbefördert (1500). Zwar gelang es ihm, sich zu rechtfertigen; doch sein Stern war im Sinken. Der König wollte sich, da er sein Ziel erreicht hatte, den lästigen, stets mit neuen Forderungen auftretenden Ausländer vom Halse schaffen.

Das Land seines Triumphes zog den Geschmähten wie ein Magnet von neuem an. Er setzte eine vierte Reise durch. Mit einigen alten Kästen, ungenügend gerüstet, lichtete er im Mai 1502 in Cádiz die Anker. Nach einer stürmischen Überfahrt wäre es notwendig gewesen, die halbwrackten Schiffe im Hafen von Domingo zu überholen. Kolumbus mußte die Demütigung erleben, daß ihm, dem Vizekönig des Landes, der Hafen verschlossen blieb. Er mußte mit zerbrochenen Rahen und zerfetzten Segeln die Schiffe, die leck geworden waren, aufs neue den tobenden Elementen überantworten. Völlig elend landeten die Bedauernswerten an der Küste des heutigen Honduras. Nach der notdürftigen Wiederherstellung von Menschen und Schiffen stießen sie an der Küste der schmalen Landverbindung zwischen Nord- und Südamerika vor. Noch immer suchten sie das Reich des Großkhans.

Kolumbus erhielt Kunde von dem großen Meer, das sich im Westen nur wenige Tagereisen entfernt, unendlich weit westlich erstrecken sollte, doch konnte er nicht die Schlußfolgerung daraus ziehen, daß er einen neuen Kontinent vor sich habe. Jetzt noch hielt er an der These Toscanellis fest, wonach das asiatische Festland nur 3000 Kilometer von der Alten Welt entfernt sei.

In diesem Glauben ist der Entdecker Amerikas, verbittert über den Undank, den er erntete, im Hader mit sich und seiner Umwelt im Jahre 1506 gestorben.



Reiserouten des Kolumbus

Das Leben und Wirken dieses Mannes wird von zahlreichen Legenden umrankt, die ihren Stoff aus der Widersprüchlichkeit seiner Person, seiner Gedanken und Ziele beziehen. Diese Widersprüchlichkeit aber ist letzten Endes der Ausdruck widrigster Umstände, unter denen Kolumbus seine gewaltigen Leistungen vollbringen mußte. Nur in diesem Sinne dürfen wir beispielsweise die folgenden Zeilen werten, in denen er unter dem Druck einer allmächtigen Kirche versuchte, seine kosmologischen und geographischen Erkenntnisse mit dem christlichen Dogma in Übereinstimmung zu bringen.

„Das Paradies liegt an einem Ort, wohin niemand gelangen kann als durch den göttlichen Willen. Es hat die Form eines Berges und befindet sich auf einem Gipfel, der dem Stielende einer Birne oder einem Ball mit der Warze einer Weiberbrust gleicht, und um diese Warze schwillt die Erde auf und nähert sich dem Himmel. Das sind sichere Anzeichen des Paradieses, die genau mit den Beschreibungen der Heiligen und der verständigen Gottgelehrten übereinstimmen.“

Der Schriftsteller Jakob Wassermann, der sich auf seine Weise mit dem Leben und Wirken des Genuesen auseinandergesetzt hat, nannte Kolumbus den „Don Quichotte des Ozeans“. Das mag überspitzt sein. Tatsächlich war der Genuese, der mit fanatischem Eifer, Leben und Gesundheit mißachtend, ins Unbekannte vorstieß, von seinen Zeitgenossen wenig geschätzt. Doch schon zu seinen Lebzeiten regte sich in klugen Köpfen der Gedanke, daß den entdeckten Gebieten kontinentale Selbständigkeit zukomme.

Den Beweis erbrachte sein Landsmann Amerigo Vespucci, der zwischen 1499 und 1502 in ausgedehnten Reisen vor allem die brasilianische Küste erforschte. Da es Vespucci mit Hilfe seines berühmten Gönners Lorenzo di Medici verstand, seine Erkenntnisse publizistisch auszuwerten, verbreitete sich die Meinung, daß er den neuen Kontinent entdeckt hätte. So geschah es, daß der deutsche Kosmograph Waldseemüller in seiner „Cosmographiae introductio“ den neuen Kontinent mit „America“ bezeichnete. Andere übernahmen die Bezeich-

nung, und dadurch wird der Nachruhm des wirklichen Entdeckers geschmälert.

Allen Einschränkungen gegenüber Persönlichkeit und Leistung des Christoph Kolumbus zum Trotz besteht sein großes Verdienst darin, die Idee, die in einer Zeit großer gesellschaftlicher Veränderungen in Europa nach Erneuerung des überholten Weltbildes strebte, aufgegriffen zu haben, um durch die Tat zu beweisen, daß man westwärts segelnd wieder die bewohnte Welt erreichen müsse. Damit gab Kolumbus den Anstoß zur Entschleierung der letzten großen Geheimnisse des Antlitzes unserer Erde.

DIE ENTDECKUNG des neuen Erdteils hatte Folgen von ungeahnter Tragweite für das alte Europa, auf die wir am Schluß dieses Teiles näher eingehen werden. Durch die Tat des Kolumbus wuchs der politische Einfluß Spaniens zunächst ungeheuer. Karl V. konnte mit Recht behaupten, daß in seinem Reiche die Sonne nicht unterginge. Mit der Ausfertigung von Bestallungsurkunden und Freibriefen verteilte der König großzügig Rechte über nie gesehene ferne Ländereien, von deren wirklichen Ausmaßen selbst die Entdecker oft keine Kenntnis hatten. Parallel dazu verlief die spanische Kolonisierung, die auf den Kleinen Antillen verheerende Folgen hatte. Als Kolumbus 1492 auf Haiti landete, lebten dort wohl über hunderttausend Eingeborene noch in Verhältnissen der Urgemeinschaft. Sie betrieben Fischfang und primitiven Ackerbau. 1510 waren es noch 46 000, und 1517 war ein trauriges Rest von 1000 Indianern übriggeblieben. Die Ursachen hierfür sind verschiedenartig. Neben der grausamen Versklavung der Eingeborenen und ihrer physischen Vernichtung war es vor allem die Einschleppung von Seuchen wie der Blattern, die die Urbevölkerung vielerorts gänzlich vernichtete.

Das Kapitel über die Konquistadoren ist eines der schrecklichsten der Weltgeschichte. Auch der mit der barbarischen Austrottung zunehmende Arbeitskräfteschwund vermochte dieser unbeschreiblichen Zerstörung keine Grenzen zu setzen, denn der Schwarze Kontinent lag unerschlossen und hilflos dem aufstrebenden europäischen Kapitalismus zu Füßen, und auf immer höherer Stufenleiter vollzog sich die Masseneinfuhr von Negersklaven nach Amerika, um erst im 19. Jahrhundert, im Ergebnis des nordamerikanischen Sezessionskrieges, ein Ende zu finden.

Nichts anderes im Sinn als Gold und leichte Beute, durchkreuzte man die Gewässer um Espanola (Haiti) und Kuba, besetzte 1508 die Insel Puerto Rico und entdeckte nach und nach die Inseln im Karibischen Meer.

Noch hatte man nur unbestimmte Kunde von dem nahen Festland. Als ein spanischer Haudegen, Ponce de León, im Jahre 1519 zufällig in der Gegend der Bahamas auf ein Land stieß, das er wegen seiner üppigen Vegetation „La Florida“ taufte, wußte er nicht, daß er den südlichsten Zipfel des nordamerikanischen Kontinents betreten hatte. Wehrhafte Indianer vertrieben ihn wieder, und da er keine Schätze mitbrachte, maß der König dieser Entdeckung keine Bedeutung bei.

Mehr Erfolg hatte Alonzo de Hojeda, der mit Kolumbus auf dessen dritter Reise an dem Mündungsgebiet des Orinokos gewesen war und später diese Gegend auf eigene Faust untersuchte. Er fuhr an der Küste des heutigen Venezuelas entlang und trieb Tauschhandel mit den Eingeborenen, die für Tand und Salz Gold und Perlen hergaben. Auf diese Weise lernte er die Küste bis zum Golf von Venezuela kennen. Im Jahre 1500 erkundete Rodrigo de Bastidas die Küste weiter bis zum Golf von Darién (Panama), und 1504 setzte der Pilot Juan de la Cosa deren Erforschung fort. Auf dessen Berichte hin gewährte die spanische Krone im Jahre zwei Konzessionen zur Besiedlung des Landes. Eine erhielt Hojeda für die heutige Nordküste von Kolumbien, die zweite Diego de Nicuesa für das von Kolumbus auf seiner letzten Reise gefundene Veragua. Beide Expeditionen, die zusammen mehr als 1000 Mann zählten, brachen kurz hintereinander im November 1509 von Jamaika aus auf, mußten ihre Goldgier aber bald mit schwersten Verlusten bezahlen. Denn infolge der schlechten Vorbereitung und des Widerstandes der indianischen Küstenbewohner herrschten bald der Hunger und in dessen Gefolge schwere Krankheiten, den Rest besorgten die vergifteten Pfeile der die Eindringlinge abwehrenden Indianer. Nur wenige Dutzend Spanier überlebten die Katastrophe. Sie wurden durch eine Hilfsexpedition unter dem königlichen Beamten Fernández de Enciso gerettet. Hojeda kehrte nach Haiti zurück, wo er bald in Armut starb. Unter den Neuankömmlingen unter Enciso befand sich auch der Desperado Vasco Nuñez de Balbao, der bald den Oberbefehl an sich riß, Enciso nach Haiti zurückschickte und Nicuesa auf einem Schiff dem sicheren Tod des Ertrinkens aussetzte. Wegen seiner Landeskenntnis (er war schon 1500 mit Bastidas in der Gegend von Darién gewesen) hatte er den Spanier nach einer Gegend Dariéns geführt, die reich an Lebensmitteln war.

Es war eine wohlbebaute Landschaft, die von kulturell hochstehenden Menschen bewohnt wurde, wie man sie noch nirgends in der Neuen Welt angetroffen hatte. Der Häuptling residierte wie ein König in seinem Palast, und er schenkte den Fremden Goldbleche. Die erstaunten Spanier hörten von einem Land, das nur sechs Tagereisen weit im Norden liege, wo es Gold im Überfluß geben sollte. Balbao wagte mit seinen geringen Streitkräften keinen Eroberungsfeldzug. Erstmals war ein Europäer in die Grenzgebiete der hochentwickelten Mayakultur vorgestoßen.

Einem anderen wertvollen Hinweis der Indianer, daß sich nicht weit entfernt im Westen ein riesiges Meer erstrecke, ging er sofort nach. Es ist das Verdienst Balbaos, mit wenigen hundert Männern die schwer passierbaren Urwälder und Sümpfe der Landenge von Panama durchquert und die Küste des Pazifischen Ozeans entdeckt zu haben, den er, da dieser sich hier in einer großen Bucht nach Süden erstreckte, „Südsee“ nannte.

Die Besitzergreifung vollzog sich in einem feierlich naiven Akt. Das Banner Kastiliens schwenkend, watete Balbao bis zur Brust ins Wasser und rief Gott und die Gefährten als Zeugen auf, daß er „von diesem Meer sowie allen angrenzenden Ländern und Königreichen“ für die spanische Krone Besitz ergreife.

betreten hatte, wurde damit zu einem weiteren denkwürdigen Tag in der Entdeckungsgeschichte Amerikas.

Doch auch Balbaos Tage waren gezählt. Im Machtkampfe der Konquistadoren untereinander wurde der unbequeme Nebenbuhler kurze Zeit darauf dem Henker ausgeliefert.

Bis Honduras war die Gestalt Mittelamerikas nun bekannt. Dahinter dehnte sich, geheimnisvoll lockend und gefährlich zugleich, das Festland. Merkwürdig, daß die Seefahrer nicht eher auf die weit ins Karibische Meer vorgeschobene Halbinsel Yukatán gestoßen waren. Erst 1517 entdeckte Córdoba, von dem nur 225 Kilometer entfernten Westkap Kubas an die unbekannte Küste verschlagen, das Wunderland der Maya. Was sich den Spaniern hier offenbarte, war ihnen bisher in der Neuen Welt nicht begegnet: Hier gab es Dörfer aus festgefügtten Häusern inmitten wohlbestellter Felder. Die hellhäutigen Menschen trugen gefärbte Baumwollgewänder und zeigten zivilisierte Sitten. Die Spanier sahen in einer imposanten, von Türmen überragten Stadt feingeschnittene Götzenbilder. Doch waren die Einwohner waffengeübte Krieger, die Córdobas Männer schnell vertrieben. Das schreckte Velasquez, den Statthalter von Kuba, nicht, eine dreimal so starke Expedition unter Juan de Grijalva zu schicken; denn das mitgebrachte, in seltsamen Formen gearbeitete Goldgerät hatte die Gier nach Beute angestachelt.

Und nun beginnt eine Geschichte, wie sie sich unglaublicher kein Autor hätte ausdenken können, märchenhaft phantastisch und grausam blutig zugleich, die Geschichte des Unterganges der großartigen Aztekenkultur, die für die Europäer des beginnenden 16. Jahrhunderts nur ihrer unermesslichen Goldschätze wegen interessant war.

Wie die Maya auf der Halbinsel Yukatán und die Inka in Peru hatten die Azteken im mexikanischen Hochland um die Zeit der Eroberung durch die Spanier bereits ein gut organisiertes Staatsgefüge mit einem kulturellen Hochstand umstrittenen Ursprungs.

Man nahm an, daß solche Gipfel menschlichen Schaffens und menschlicher Bildung nur das Ergebnis einer sehr langen Zeitepoche sein könnten. Die ältesten menschlichen Spuren in Amerika sind aber jüngeren Datums; die erste Besiedlung Nordamerikas erfolgte vor etwa 25 000 Jahren gegen Ende der letzten Vereisung. Den südamerikanischen Süden erreichten die aus Asien über die Beringstraße, die zu jener Zeit noch eine Landbrücke zwischen Asien und Amerika war, einwandernden Jäger und Sammler, eventuell auch Fischer, erst vor rund 7000 Jahren.

Auch die aztekische Sage erzählt, daß die Stammväter einst von Norden einwanderten. Sie fanden bereits eine alte Kultur vor, die der seit etwa 700 u. Z. ansässigen Tolteken, die ihrerseits wieder auf einer bereits vorhandenen Kultur aufgebaut hatten.

Leider sind uns über die Urgeschichte Mexikos nur Bruchstücke bekannt, da die wertvollen Bilderschriften der Azteken, die auf Papier aus den Fasern einer Agavenart gemalt waren, von dem ersten Erzbischof von Mexiko in blindem Fanatismus vernichtet wurden. Von den kostbaren Hieroglyphenhandschriften

der weit älteren und höheren Mayakultur überstanden nur drei eine Massenvernichtung von „Teufelswerk“ in Yukatán.

Im blühenden Tal von Anahuac gründeten die Azteken ihre Stadt Tenochtitlán, die sie aus strategischen Gründen in den Gewässern eines Salzsees von der Größe des Bodensees auf Pfählen anlegten. Sie waren ein kriegerischer Stamm, der die ringsum ansässigen Einwohner unterwarf und im Laufe der Jahrzehnte seine Herrschaft bis an die Küsten in Ost und West ausdehnte. Enormer Reichtum floß als Steuergabe der Tributpflichtigen in die Hauptstadt, wo der Herrscher Montezuma in seiner halbgöttlichen Person Glanz und Tyrannei der Azteken zugleich verkörperte. Er gebot über ein Territorium etwa von der Größe Frankreichs, das infolge verschiedener Höhenschichten alle Klimazonen umfaßte.

Von den Salzseen Anahuacs über schneeleuchtende Vulkane, hohe Schroffen und tiefe Abgründe der Sierren, durch immergrünes fruchtbares Land hinaus zur heißen Ebene der Küstengebiete schatzten seine Zöllner, geboten seine strengen Statthalter.

Über die Berghänge wogten Eichen- und Nadelwälder, in unüberschbaren Maisfeldern reifte das Brotgetreide, reiche Baumwollpflanzungen lieferten das Material für die kunstvoll gewebten und gefärbten Kleidungsstücke. Im tropischen Gebiet wuchs die Kakaobohne, bald begehrtes Ausfuhrprodukt für Europa, und rankte die Vanille an den Stämmen empor. Ananas, Paradiesäpfel und Früchte aller Art boten die Gärten dem Tisch der Reichen. Der Kokosnuß leckeren Kern löste der Hieb der Bronzeaxt; die süße Kartoffel Batate, Yams- und Maniokwurzeln, Kürbis, Bohnen und Melonen gediehen zur Nahrung des Volkes. Gold und Silber spendeten die Erzgruben und Goldwäschereien, das von geschickten Händen zu kunstvollem Schmuck und zu Gebrauchsgegenständen verarbeitet wurde. Kupfer, rein oder zu Bronze legiert, diente den Azteken zur Herstellung von Werkzeugen und Waffen, Eisen war unbekannt, ein Umstand, der wesentlich dazu beitrug, den Spaniern die Überlegenheit zu sichern.

Hart lag die Hand des Herrschers auf dem Land; ein Drittel von jedem Einkommen gehörte ihm und füllte seine Schatzkammern und Magazine. Ein starkes Heer mußte ständig bereitstehen, etwaige Aufstände zu unterdrücken. Doch härter als der weltliche Herr bedrängten die Priester das in Aberglauben und Unwissenheit gehaltene Volk. Sie verkündeten eine unheimliche, Menschenopfer heischende Religion.

Für ihre Götter forderten sie grausamen Blutzoll aus den Reihen der Kriegsgefangenen. Auch die tributpflichtigen Völker mußten Jünglinge und Mädchen opfern.

Überall im Lande erhoben sich mächtige Tempelpyramiden, auf deren oberster Plattform irgendein bizarr geformtes Götterbild das zuckende, aus der Brust des lebenden Opfers gerissene Herz forderte. Neben dieser, von berechnenden Priestern einem verängstigten Volk aufgezwungenen barbarischen Religion hatten sich Wissenschaft und Künste zu einer beträchtlichen Höhe entwickelt. Man verstand, bunte Federn zu kunstvollen Mosaiks, ja zu ganzen Mänteln zusammenzufügen. In der Architektur, Bildhauerkunst und Malerei wurden groß-

artige Leistungen vollbracht. Die Schriftkundigen zeichneten gewissenhaft geformte Hieroglyphenzeilen auf Agavenpapier. Ein Kalender unterteilte das Jahr mit einer Genauigkeit, die uns in Erstaunen versetzt. Das Zahlensystem war dem römischen weit überlegen. Der Gegensatz zwischen der grausamen Religion und der erstaunlich hohen Kulturstufe erklärt sich aus der Tatsache, daß die Azteken die hohe Kultur der unterworfenen Völker übernommen hatten.

So beschaffen war das Reich der Azteken, als sich ihm die Spanier unter Grijalva im Jahre 1518 näherten.

Der mächtige Montezuma war durch seinen Nachrichtendienst schnell von der Landung der weißhäutigen, schwarzbärtigen Männer unterrichtet worden und sah merkwürdigerweise davon ab, sein Heer zu mobilisieren. Dieser Umstand, der den Spaniern zum Glück gereichte, war auf eine seltsame Sage zurückzuführen, die die Wiederkehr eines Gottes, Quetzalcoatl mit Namen, eines einstigen Wohltäters des Landes, prophezeite:

„Quetzalcoatl, der Gott der Winde, ist wiedergekehrt. Er kam auf dem Meere im Sturm von Osten auf großen weißgeflügelten Kähnen. Die Männer, die sie brachten, sind weißen Antlitzes, ihre Schwerter und Panzer silbern. Sie schleudern tödliche Blitze aus donnernden Wolken. Eine Schar aber ist schrecklich; denn es sind windschnelle vierbeinige Ungebeuer, denen nichts widersteht!“

So verkündeten die schnellfüßigen Läufer bis tief ins Innere des Landes. Hoffnung ergriff die unterdrückten Völker, die an die Wiederkehr eines glücklichen Zeitalters unter dem Gott der Winde glaubten. Furcht ergriff den Herrscher, der um seine gottähnliche Macht bangte. Unentschlossenheit lähmte seine Handlungen, weil er sich fürchtete, offen gegen die „weißen Götter“ zu kämpfen. Während zu Tenochtitlán Priester auf hohen Opferpyramiden in den zukenden Herzen der Opfer und in den Gestirnen nach Zeichen und Deutungen der Götter forschten, war Grijalva umgekehrt, und auf Kuba pflanzte ein neuer Mann seine Werbefahne zum Zug gegen die Azteken auf.

Fernando Cortés stand im 34. Lebensjahr, als der Statthalter Velasquez seinem Tatendrang mit der Führung eines Entdeckungs- und Eroberungszuges eine Aufgabe stellte, die ihn mit Ruhm, aber auch mit Schande bedecken sollte.

Um die Jahrhundertwende Student der Rechte in Salamanca, nach mancherlei Streichen beim Kriegsdienst gelandet, trieben ihn Abenteuerdrang und Gier nach Ruhm und Besitz im Jahre 1504 nach Espanola. Er focht mit Auszeichnung auf Kuba, war Grundbesitzer, Alcalde, spielte den Rebellen und entging knapp hochnotpeinlicher Justiz, vor der ihn die Heirat mit der Nichte des Statthalters bewahrte.

Ein mittelgroßer, stattlicher Mann, waffengeübt, zeigte er gute Menschenkenntnis, hohen Mut und Willenskraft, die vor grausamer Härte und Rechtsbruch nicht zurückschreckte. Eigennutz machte ihm Feinde unter seinen Kriegsgenossen und finsterer Bekehrungseifer unter den zunächst blind vertrauenden Indianern. Das war der Mann, dessen Werberuf einen bunten Haufen Landsknechte, niederer Edelleute und Kolonisten zusammenscharte, um den Spuren Grijalvas zu folgen und das Reich der Azteken anzugreifen.

Als Velasquez sah, mit welchem Eifer es Cortés gelang, in kurzer Zeit eine 131



Fernando Cortés

kriegstüchtige Flotte, beladen mit Schießgerät, Heeresbedarf und Mundvorrat, seefertig im Hafen von Santiago bereitzustellen und immer mehr Krieger dem kleinen Heer einzureihen, bereute der ränkesüchtige Statthalter seine Wahl. Aber es war zu spät. Die Amtsenthebung traf Cortés auf der Ausfahrt; er ließ dem Statthalter eine kühne Antwort ausrichten.

So lichtete Cortés am 18. Februar 1519 in Havanna auf Kuba die Anker, ein Abenteurer, Feinde hinter sich, die dunkle Zukunft vor sich, Führer einer lose zusammengewürfelten Schar von Glücksrittern, die erst sein Wille zu gemeinsamer Tat und Gehorsam zusammenschweißen sollte.

An Bord waren außer 110 Seeleuten 553 Freiwillige, darunter 32 Armbrustschützen und 13 Musketiere, dazu 16 Pferde und 11 kleine Kanonen.

Ihre erste Berührung mit dem Festland hatte die Expedition in der Landschaft Tabasco. Hier konnten die Spanier mit ihrer überlegenen Kriegstechnik den Sieg gegen ein vieltausendköpfiges Heer erringen.

Als Zeichen der Unterwerfung schenkten die Tabascaner den Spaniern nebst Gold und Lebensmitteln zwanzig Mädchen, unter denen eine hochgeborene Mexikanerin, die aus einem Grenzgebiet des aztekischen Reiches stammte, durch Schönheit und Klugheit besonders auffiel. Von ihrer Mutter als Sklavin an die Tabascaner verkauft, hegte Donna Marina, wie sie nach der Taufe genannt wurde, einen unbezwinglichen Haß gegen die aztekischen Machthaber. Das wußte sich Cortés nutzbar zu machen. Ihre Dienste als Dolmetscherin und ihre Ratschläge sollten für ihn in den heikelsten Situationen von unschätzbarem Wert sein. Ebenso förderten die Quetzalcoatl-sage und die Weissagungen der Priester die Unternehmung des Cortés, ohne daß er zunächst etwas davon ahnte.

Die Nachricht von dem leichten Sieg der weißen Männer über das starke Heer der Tabascaner war in der aztekischen Hauptstadt Tenochtitlán (Mexiko) mit großer Bestürzung aufgenommen worden. Es konnte kaum einen Zweifel

mehr geben, daß es der zornige Gott Quetzalcoatl war, der auf feuerspeienden Häusern die Küste entlangfuhr. Zudem stand in den alten Weissagungen geschrieben, daß der Gott im Jahre „Eins Rohr“ wiederkehren sollte, und schrieb man nicht im 52jährigen Zyklus des aztekischen Kalenders wiederum „Eins Rohr“? Die Prophezeiung nannte selbst den genauen Tag des gefürchteten Ereignisses. Nun warteten der Herrscher und seine Priester, von dem Tun der unheimlichen Fremden durch schnelle Boten stets informiert, ob sich auch diese Voraussage erfüllen werde.

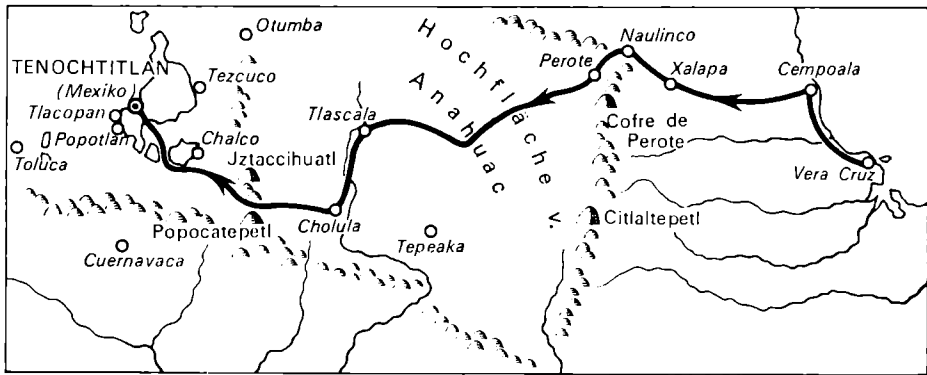
Am Gründonnerstag des Jahres 1519 ankerten die spanischen Schiffe vor einer Küsteninsel in der Gegend des heutigen Veracruz. Tags darauf, am Karfreitag, setzte das kleine Heer zum Festland über. Nun waren die letzten Zweifler in der Umgebung Montezumas überzeugt, daß sie es mit Quetzalcoatl zu tun haben mußten, denn der Karfreitag 1519 fiel mit dem in der Legende genannten Tag „Neun Wind“ des aztekischen Kalenders zusammen. Dieser letzte Zufall mußte die zutiefst in mythischen Vorstellungen verstrickten Gemüter der Azteken vollends aus dem Gleichgewicht bringen. Überzeugt, daß jeder offene Widerstand zwecklos sei, versuchte Montezuma, den zornigen Gott durch Geschenke zur Rückkehr zu bewegen.

Während die Spanier in glühender Hitze die ersten Unterkünfte zimmerten, erschien Montezumas Statthalter der Küstenprovinzen mit großem Gefolge und reichen Geschenken im Lager. Cortés stellte sich als Abgesandter des großen Kaisers jenseits des Ozeans vor, der an den Herrscher der Azteken eine wichtige Botschaft auszurichten habe, worauf der Gouverneur die Spanier bat, ihm diese Botschaft anzuvertrauen und wieder abzufahren, da der Weg zur Hauptstadt zu beschwerlich sei. Doch die überaus kostbaren Gaben Montezumas hatten die Beutegier der Soldaten gesteigert. Entschlossen, um jeden Preis an den Hort solcher Schätze vorzudringen, schickte Cortés den Gesandten zurück.

Trotz der Hitze brachte es Cortés fertig, seine Männer zu bewegen, an einer geeigneten Stelle den Plan einer Stadt abzustecken und die wichtigsten Gebäude zu errichten, eine oft geübte Sitte, die die Eroberung sichern sollte. So wurde Veracruz, die Stadt „des wahren Kreuzes“, gegründet. Gleichzeitig verfaßte Cortés einen optimistischen Bericht an den König, den er mit den Prunkstücken der Beute, zwei wagenradgroßen Platten aus Gold und Silber, Velasquez bewußt übergehend, direkt nach Spanien schickte. Sodann ließ er sich von seinen Leuten zum „Generalkapitän von Neuspanien“ ausrufen, wie er seine künftigen Eroberungen nannte.

Während Veracruz unter schweren Mühsalen wuchs, ein weiterer Versuch der Azteken, die Fremden durch Geschenke von 3000 Unzen Goldes loszuwerden, scheiterte, ein Bekehrungsversuch des Paters Olmedo wirkungslos und unverständlich verhielt, besserte sich die Situation zwischen den erzürnten Azteken und den halsstarrigen Spaniern nicht. Die Totonaken, die das kleine Heer notdürftig ernährten und beim Stadtbau fleißig halfen, verschwanden heimlich. Man mußte den Ausbruch neuer Feindseligkeiten fürchten.

Jetzt rührten sich die Anhänger des Velasquez im Heere, die den ehemaligen Feldhauptmann zu hoch steigen sahen.



Cortés' Weg nach Tenochtitlán (Mexiko)

Sie hielten es für Wahnsinn, mit einer Handvoll Menschen ein wohlorganisiertes Millionenreich erobern zu wollen. Cortés war auf der Hut. Eine Gruppe, die heimlich nach Kuba fliehen wollte, wurde gefangen genommen, und die Anführer wurden kurzerhand gehängt. Dann tat der „eiserne Feldhauptmann“ etwas, was nur in der Geschichte der Antike ein Vorbild hat. Alles auf eine Karte setzend, ließ er die Schiffe abtakeln und versenken, um allen Zagenden den Rückweg abzuschneiden.

Es war ein unerhörtes Vabanquespiel, doch die Umstände waren ihm weiterhin hold. Die Totonaken boten den Spaniern, unzufrieden mit dem aztekischen Joch, wiederum ihre Hilfe gegen Montezuma an. Dieses Bündnis gab den Spaniern die notwendige Rückendeckung für den Marsch nach Tenochtitlán. Im August 1519 zog Cortés mit ungefähr 400 Mann, 15 Reitern und 7 Geschützen, nur eine kleine Besatzung in Veracruz zurücklassend, zunächst in das 25 Kilometer nordwärts gelegene Cempoala, eine festgebaute, wohlorganisierte Stadt, in deren Mauern sich die Spanier wie ein verlorenes Häuflein vorkamen.

Cortés hatte sich durch seine Taktik, die vorerst auf jede Gewaltanwendung verzichtete, tätige und unterwürfige Bundesgenossen verschafft, von denen er Lebensmittel und Diener, eine Trägerkarawane und vor allen Dingen ein 10000 Mann starkes Hilfsheer erhielt.

Trotzdem ließ Cortés in Cempoala die Götterbilder zertrümmern und den erschreckten und erzürnten Tolteken das Kreuz aufzwingen. Nachdem er seine Reihen durch einige Spanier aufgefüllt hatte, die ihm von Kuba nachgefahren waren, zog er mit seinen Verbündeten ins Innere des Landes. Elf Wochen dauerte dieser Marsch nach Mexiko, wie die Spanier nach dem aztekischen Kriegsgott Mexitli die Stadt Tenochtitlán nannten. Die Küstenregion wurde verhältnismäßig schnell durchquert, doch bereits nach viertägigem Marsch stiegen die Pfade merklich an; das Klima wurde kühler. Der erste Gebirgsgürtel mit seinen feuerspeienden Vulkanen, steilen Abhängen und unwegsamen Pässen schien ihnen den Zugang zu dem geheimnisvollen Land jenseits der Berge zu verwehren. Die an sonnige Wärme gewöhnten spanischen Soldaten litten schwer unter der Kälte; unter den fast nackten Trägern hielt der Tod reiche Ernte.

Zwei Hindernisse auf dem Marsch sollten nicht leicht zu nehmen sein, die Städte Tlaxcala und Cholula. Auf Anraten seiner totonakischen Verbündeten, die die Bewohner Cholulas wegen ihrer Verschlagenheit fürchteten, wandten sich die Eindringlinge dem etwa 115 Kilometer von der Küste entfernten Tlaxcala zu.

Dieses unzugängliche Gebirgsländchen hatte sich als einziger Staat in der Umgebung Mexikos gegen die mächtigen Azteken halten können. Ähnlich den Spartanern war das ganze Volk dazu erzogen, seine Freiheit und Unabhängigkeit mit Waffengewalt zu schützen. Seit zwei Jahrhunderten waren sie von den fruchtbaren Regionen der Küste abgeschlossen und entbehrten viele lebensnotwendige Dinge, zum Beispiel auch Salz.

Der Kriegshaufen des Cortés näherte sich dem Freistaat Tlaxcala, überzeugt davon, in den unversöhnlichen Feinden der Azteken gute Bundesgenossen zu finden. Doch das Völkchen, nicht gewillt, seine Freiheit an die fremden Götter zu verlieren, beantwortete Cortés Friedensangebot mit der Herausforderung: „Wir werden jene Teules (Götter) töten und ihr Fleisch verzehren!“

Hinter der Mauer, die das ganze Stadtgebiet umgab, sahen sich die Spanier plötzlich einem 30 000 Mann starken Heer gegenüber, das die fremden Eindringlinge wütend angriff, obwohl die Feuerwaffen der Spanier ein furchtbares Blutbad unter den dichtgedrängten Massen anrichteten. Die Bemühungen der Tlaxcalaner, ihre Toten und Verwundeten fortzuschaffen, veranlaßte Stockungen und Gedränge in ihren Reihen, was den Spaniern sehr zustatten kam. Eine andere Eigenschaft der Eingeborenen, die manchem Haudegen das Leben rettete, zeigte sich in ihrem Bestreben, den Gegner nicht zu töten, sondern als Gefangenen mitzuschleppen, um ihn den Göttern zum Opfer darzubringen. Schließlich erzielten die Reiter, alles vor sich niederwerfend, eine Atempause.

Friedensangebote der Spanier blieben erfolglos. Unter dem heimischen Banner, einem Reiher mit ausgebreiteten Schwingen, rückte zum Schrecken der abgekämpften Reisigen ein noch größeres Heer in fünf Hauptmannschaften zu je 10 000 Mann heran, und die Spanier fanden sich im Nu eingeschlossen. Nur unter Aufbietung aller Fechtkünste, unterstützt von den Donnerbüchsen, konnten sie sich aus der Umklammerung befreien.

Uneinigkeit zwischen den indianischen Führern, die sich gegenseitig die Schuld an der vorherigen Niederlage vorwarfen und sich nicht unterstützten, erleichterte Cortés schließlich den Sieg.

Den Frieden und das Freundschaftsbündnis mit ihren Überwindern nahmen die Tlaxcalaner fortan ebenso ernst wie vorher die Verteidigung ihres Landes. Ohne die Bundesgenossenschaft dieses tapferen Bergvolkes hätte Cortés nie die Azteken besiegen können.

Es war höchste Zeit, daß sich die abgekämpften Spanier in der nun gastfreundlichen Stadt ausruhen konnten. Wiederum hatten sie Gelegenheit, die Bildung und Gesittung eines Volkes zu bestaunen, das sie für Wilde gehalten hatten.

Nach drei Wochen der Ruhe rüstete Cortés zum Vormarsch auf Mexiko. Die Bundesgenossen warnten, der waffenmächtige Montezuma betreibe mit List und Gewalt den Untergang der „weißen Götter“. 50 000 aztekische Krieger stünden

bei Cholula schlagbereit, die große Landstraße dorthin sei versperrt und dafür eine neu gebahnte mit Fallgruben und Hindernissen aller Art vorbereitet. Doch Cortés kannte keine Bedenken mehr.

Unerwartet schickte Cholula dem durch etwa 6000 ausgesuchte tlaxcaltekische Krieger verstärkten Heerhaufen reiche Willkommensgeschenke entgegen. Es lag den Bewohnern daran, die Spanier in ihre Mauern zu bekommen. Da Cortés gewarnt war, durchschaute er die List Montezumas und traf seine Vorkehrungen.

Cholula ist das Mekka der Azteken gewesen. Hier lebte einst, durch weise Gesetze Segen spendend, der gütige Gott Quetzalcoatl. Von weit her kamen die Gläubigen zur mächtigsten und höchsten Tempelpyramide des Landes gepilgert, um dem milden Gott zu huldigen. So gewann die Stadt Macht und Reichtum. Über hundert von üppigen Stuckzierat und steinernem Bildwerk prangende Tempel mit hohen Türmen, umgeben von weiten parkähnlichen Höfen, verliehen der Stadt ein imposantes Aussehen. Die Prachtbauten der Vornehmen, breite Straßen und hallengeschmückte Märkte reizten die Spanier stets von neuem zu Vergleichen mit den architektonischen Kunstwerken ihrer kastilianischen Heimat. Nach Cortés soll Cholula in 20 000 Häusern 150 000 Seelen beherbergt haben.

Diese prächtige Stadt war für die Spanier ein heißes Pflaster. Zunächst mit allen Ehren aufgenommen, durchschaute Cortés schnell den gegnerischen Plan. Die spanische Streitmacht sollte in das Gewirr der Häuserlabyrinth, in denen Hunderte Fallen ihrer warteten, gelockt und niedergemacht werden, während die vor der Stadt lagernden Krieger aus den Bergen von einem starken aztekischen Heer angegriffen werden sollten.

Wieder handelte Cortés mit rücksichtsloser Entschlossenheit. Er ließ die Würdenträger der Stadt in seinem Hofe zusammenrufen und die Überrumpelten töten, während die Tlaxalaner in die Stadt eindringen und die überraschten Bewohner erbarmungslos niedermachten. In wenigen Stunden war ein Teil von Cholula ein rauchender Trümmerhaufen.

Vom Schrecken befallen, wagte Montezuma trotz seines gewaltigen Heeres keinen offenen Widerstand mehr. Seine Taktik ändernd, schickte er den Spaniern wieder Gesandtschaften entgegen in der Hoffnung, sie zur Umkehr bewegen zu können. Nachdem man den Boten die kostbaren Geschenke abgenommen hatte, wurden sie jedoch abgewiesen.

Cortés kannte nur ein Ziel: die Hauptstadt.

Nach einem hindernisreichen Marsch über die kalte Hochebene, vorbei am Fuße der eisigen Vulkane Popocatepetl und Iztaccihuatl erreichte das Heer das freundliche Tal von Anahuac. Hinter dem Wipfelmeer erhabener Wälder glitzerte das Wellengekräusel der Seenspiegel aus der weiten, fruchtbaren Ebene. In der Ferne, scheinbar dicht zu Füßen der gewaltigen Gipfelkette der Sierrén, leuchtete das Häusermeer der Märchenstadt Mexiko, der Hauptstadt der Neuen Welt, der Stapelplatz unermesslicher Schätze und das Ziel aller Sehnsüchte der beutegierigen Eroberer.

breiten Damm nach Iztpalapa, acht Kilometer von der Hauptstadt entfernt, vor. Der Soldat Bernal Dias, unbestechlicher Chronist der damaligen Ereignisse, erzählt hierüber:

„Als wir so viele im Wasser erbaute Städte erblickten und diesen Damm, der schnurstracks durchs Wasser nach Mexiko führte, da staunten wir und sagten fortwährend, das gliche verzauberten Dingen, denn die riesigen Türme, Tempel und Gebäude waren alle aus massivem Mauerwerk. Einige unserer Soldaten fragten sogar, ob das, was sie sahen, nicht ein Traumbild sei . . .

Von dieser Stadt marschierten wir auf einem Damm weiter, breit genug, daß acht Reiter nebeneinander Platz hatten. Es waren aber in dem festen Mauerwerk breite, von Holzbrücken überspannte Lücken gelassen, was uns bedenklich stimmte. Vor uns schimmerte das weiße Häusermeer der Hauptstadt, die einen Marktplatz hat, so groß, daß Salamanca zweimal darauf Platz gefunden hätte. Und nun näherte sich ein Zug von nie gesehener Pracht. In einer goldenen Sänfte, getragen von vier barfüßigen Fürsten, begleitet von 400 Edlen, schwebte der allgewaltige Montezuma selbst heran . . . Grau und erbärmlich erschien dagegen unser tapferer Obriste. Die beiden so verschiedenen Männer tauschten Gruß und Geschenk, wobei Señor Cortés nur eine Glaskristallkette zu bieten hatte. So ist es am 8. November 1519 geschehen . . .

An einer gewaltigen Menge Volkes vorbei, die sich auf den Dächern der Häuser und in den breiten Straßen drängte, wurden wir zu einem festen Palast geführt, der in seinen weiten Räumen uns allen Platz bot. Montezuma sorgte reichlich für uns. Er hatte für jeden Soldaten zwei schwere, lange Goldketten bereit, wie sie bei uns nur Fürsten besitzen. Also machte sich Montezuma bei uns sehr beliebt.“

In der Tat erinnerte die Hofhaltung des Aztekenherrschers an die Wunder aus Tausendundeiner Nacht. Eine Schar von 1000 Adligen war ständig in seiner Nähe und durfte sich ihrem Gebieter nur mit niedergeschlagenen Augen nähern. Seine Waffenkammern und reichen Vorratsspeicher, seine Vogelgehege und sein Tierpark, seine Gärten voller Blumen, alles versetzte die Spanier in maßloses Staunen.

Wie in jeder aztekischen Stadt wurde das Gewirr der Straßen von einer riesigen Tempelpyramide gekrönt, auf deren höchstem Punkt die Götter ihre Wohnstätte haben sollten. Beim Betreten des Heiligtums erblickten die Spanier dicke Krusten geronnenen Menschenblutes und blutstarrende, entsetzlich anzuschauende Priester. Dias wußte von einer Pyramide zu erzählen, die aus zehntausenden Menschenschädeln gebildet sein sollte.

Mochten sich die Spanier im Luxus der ungewohnten Umgebung wohlfühlen, so mahnten sie diese Zeugen eines furchtbaren Blutglaubens an ihre unsichere Situation inmitten einer befestigten, menschenwimmelnden Stadt. Sie hatten das Gefühl, in eine Falle geraten zu sein, und Cortés beschloß ein unerhörtes Wagnis. Inmitten der Hauptstadt, unter seinen wohlgerüsteten Untertanen, ließ er den Herrscher der Azteken, den er in verräterischer Absicht zu sich geladen hatte, gefangennehmen. Montezuma fügte sich erstaunlicherweise. Die Fürsten der anderen Seestädte, Verwandte des hohen Gefangenen, wollten sich diese

Anmaßungen der Spanier nicht länger gefallen lassen. Ehe sie ihre Pläne ausführen konnten, ließ Cortés auch sie in Ketten legen.

Notgedrungen ordnete sich jetzt der Azteke dem fernen, mächtigen Monarchen unter und ließ im ganzen Land Tribut für die spanische Krone sammeln. Den von ihnen durch Zufall entdeckten, heute auf 6,3 Millionen Dollar geschätzten Schatz Montezumas hatten sich die Spanier schon angeeignet. Allerdings hatte ihnen Cortés nur erlaubt, ein Fünftel unter sich aufzuteilen. Als es Cortés wagte, die Menschenopfer zu verbieten, erwuchsen ihm aus der Priesterschaft neue erbitterte Gegner.

Während Cortés und seine Leute Mühe hatten, den drohenden Aufstand zu verhindern, traf die Nachricht ein, daß an der Küste Spanier gelandet seien. Auf Schiffen waren, auf Geheiß des ränkesüchtigen Velasquez, 900 Fußsoldaten und 80 Reiter nachgefahren, die den ungehorsamen Cortés gefangensetzen sollten. Der Feldherr tat etwas Außergewöhnliches. Er wagte es, seine kleine Besatzung um 260 Mann zu schwächen und den Eindringlingen entgegenzueilen. Im Unwetter der Pfingstnacht von 1520 überrumpelte er das Lager der Widersacher in Cempoala. Die gesamte Mannschaft lief zu ihm über, wodurch sich die Zahl seiner Soldaten vervielfachte. Was aber dem kleinen Haufen des Cortés auf so leichte Weise geglückt war, das sollte der starken Truppe mißlingen.

Inzwischen hatte sich die Situation in der Hauptstadt zugespitzt. Alvarado, der, mit Vollmachten ausgestattet, die Zurückgebliebenen befehligte, hatte sich zu unerhörten Gewalttaten hinreißen lassen. Während des traditionellen Maifestes, das die Bevölkerung mit seiner Erlaubnis ohne Menschenopfer und Waffentragen feiern durfte, waren die Spanier plötzlich über die wehrlosen Vornehmen hergefallen und hatten hinterhältig alle niedergemetzelt. Alvarado wollte eine Verschwörung im Keime ersticken, die jedoch nie bewiesen worden ist. Das war das Zeichen zum Aufstand!

In Gewaltmärschen erreichte Cortés die feindliche Stadt. Der Angriff auf den stark befestigten Palast der Spanier ließ nicht lange auf sich warten. Cortés versuchte ein letztes Mittel, die Menge zu besänftigen. Montezuma mußte sich dem Volk in vollem Herrscherschmuck zeigen, um zu vermitteln. Zu Tode verwundet, brach er in einem Steinhagel zusammen.

Es blieb keine andere Wahl, als das Gewonnene zeitweilig aufzugeben. Im Schutze der Dunkelheit, in der Nacht zum 1. Juli 1520, versuchte Cortés, mit seinem geschwächten Haufen über den Westdamm zu entkommen. Es wurde für die Spanier eine furchtbare Nacht, die als „noche triste“ in die Geschichte eingegangen ist.

Ein tragbare Brücke brachte die Flüchtenden über die erste, nun geöffnete Dammstelle; doch sie hatte sich festgeklemmt, als die Spitze schon vor dem zweiten Spalt hielt. In der grausigen Verwirrung wimmelte der See plötzlich von Kanus. Hagelschauer von Pfeilen und Lanzen schwirrten in das auf dem Damm eingekeilte Heer; Männer, Pferde und Kanonen wurden in die Flut gestoßen. Über eine Brücke von Toten retteten sich die Überlebenden; 450 Spanier und 4000 indianische Bundesgenossen waren umgekommen, sämtliches Gepäck und alle schweren Waffen verlorengegangen.

Dennoch glückte den Geschlagenen ein kaum erhoffter Sieg über ein 200 000 Mann starkes Aztekenheer, das ihnen bei Otumba den Rückzug nach Tlaxcala abschneiden wollte. Diese aussichtslose Situation konnte aber nur durch eine tollkühne Tat gemeistert werden. Alles auf eine Karte setzend, entriß Fernando Cortés nach einem verwegenen Ritt dem gegnerischen Heerführer das Feldzeichen. In abergläubischer Furcht wandten sich die Azteken zur Flucht, überzeugt, daß jeder Widerstand sinnlos sei. In diesem Augenblick war Mexiko verloren!

Dieser unerhörte Glücksfall erfüllte die Spanier mit neuen Hoffnungen. Mit Verstärkungen aus Kuba formierte Cortés seine Streitkräfte zu einem neuen Angriff auf die Hauptstadt der Azteken. Er war durch Schaden klug geworden und ließ 13 zerlegbare Flachboote bauen, die bei der Wiedereroberung der Lagunenstadt eine außerordentliche Rolle spielten.

Obwohl der neue Herrscher Guatemozin wirksame Maßnahmen gegen das feindliche Heer traf, das durch 10 000 Mann tlaxcaltekischer Hilfstruppen verstärkt worden war, gelang es Cortés, die Hauptstadt nach 75tägiger Belagerung unter riesigen Verlusten der heldenmütig kämpfenden Bevölkerung wieder einzunehmen.

„So wurde die schönste Stadt der Welt dem Erdboden gleichgemacht, ein Jammer, der seit der Zerstörung Karthagos nicht mehr da war!“ trauerte Bernal Dias, dessen Augenzeugenbericht ein lebendiges Bild vom tragischen Untergang des Aztekenreiches vermittelt.

Der Konquistador befahl die Räumung der Trümmerstadt. Die spanische Soldateska durchsuchte vergeblich alles nach dem verschwundenen Schatz und folterte den gefangenen König, der jedoch nichts verrät. Der Unglückliche starb später, der Verschwörung angeklagt, unter dem Henkerbeil.

Zum Statthalter von Neuspanien ernannt, erkundete Cortés das mittelamerikanische Gebiet. Während zwei seiner Unterführer auf verschiedenen Wegen den Stillen Ozean erreichten, führte Cortés eine mühselige Expedition durch den Regenwald bis Honduras. 1528 kehrte er nach vierundzwanzigjähriger Abwesenheit nach Spanien zurück, um sich gegen die Anschuldigungen seiner Gegner zu rechtfertigen. Er wurde in Ehren aufgenommen, doch hütete sich Karl V., einem so herrischen, unberechenbaren Charakter die Verwaltung der neuen Kolonie zu belassen. So war Cortés gezwungen, sein Tätigkeitsgebiet außerhalb Mexikos zu suchen. Mit militärischen Machtbefugnissen ausgestattet, gelangte er, nachdem die Schiffsteile quer durch das Land befördert waren, im Jahre 1537 nach Kalifornien. Durch die Erkundungszüge des Cortés und seiner Unterführer wurden etwa 3000 Kilometer atlantischer und 3750 Kilometer pazifischer Küste erforscht.

Spanien verdankte diesem ebenso rücksichtslosen wie entschlossenen Konquistador seinen riesigen Kolonialbesitz im nördlichen Mittelamerika. Im Jahre 1547 starb er, von der Gunst Karl V. verlassen, unbeachtet in Spanien.

Andere Eroberer traten in Cortés' Fußtapfen. Da war Francisco Pizarro. Gewalttätig, treulos, zügellos, schreckte dieser Prototyp des Konquistadors in der Verfolgung seines Zieles vor keiner Schandtat zurück. Er eroberte von 1532 bis

1534 das Inkareich, dessen Grenzen sich weitgehend mit denen des heutigen Peru deckten, wobei ihm dynastische Streitigkeiten zwischen den Söhnen des kurz zuvor gestorbenen Herrschers sehr gelegen kamen.

Diego Almagro, ein Waffenbruder Pizarros, versuchte sich weiter südlich eine Statthalterschaft zu sichern und zog von 1535 bis 1537 durch die Hochländer Boliviens. Eine Gruppe dieses Expeditionskorps drang bis zum 35. Breitengrad nach Süden vor. Einem anderen Hauptmann, Orellana, gelang es, 1541 über die Anden in das Quellgebiet des Amazonas vorzustoßen und auf diesem gewaltigen Strom in achtmonatiger Fahrt den südamerikanischen Kontinent an seiner breitesten Stelle zu durchqueren.

Es ist müßig, die Namen all der Spanier und Portugiesen aufzuzählen, die Südamerika beutesuchend durchstreiften, ohne es in seinen geographischen Grundzügen wesentlich aufzuhellen.

Eine umfassende wissenschaftliche Durchforschung des südamerikanischen Kontinents leitete mit seiner Reise von 1799 bis 1804 erst Alexander von Humboldt zusammen mit dem französischen Botaniker Bonpland ein. Sie bereisten unter anderem Venezuela, Kolumbien, Ekuador, Peru, Mexiko und Kuba. Die Ergebnisse dieser Reisen, die Art, wie es Humboldt verstand, alle Einzelbeobachtungen zu einer Gesamtschau zu formen, wurden bahnbrechend für die Ziele und Methoden der geographisch-naturwissenschaftlichen Forschung überhaupt, so daß man diesen universal gebildeten Gelehrten als den eigentlichen Schöpfer der wissenschaftlichen Geographie bezeichnen kann.

Seitdem haben Süd- und Mittelamerika mit ihren undurchdringlichen Urwäldern und himmelanstrebenden Gebirgen viele Forschungsexpeditionen angezogen. In der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts bildete Südamerika sogar das Hauptbetätigungsfeld der Forschung; auch heute noch harren weite Gebiete der Vermessung, gibt es im Amazonasgebiet, im Gran Chaco sowie in den Anden unerforschte Räume.

Die Entdeckung Nordamerikas zog sich ebenfalls über vier Jahrhunderte hin. Auch hier waren es zunächst Spanier, die gestützt auf ihre mexikanische Kolonie, weite Landräume durchmaßten. Im Verlaufe der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts waren sie in die Präriegebiete Arizonas, ja bis in das heutige Arkansas vorgestoßen, hatten die Stromgebiete der großen Flüsse erkundet und in großen Zügen den Verlauf der pazifischen Küste bis 50 Grad nördlicher Breite abgesteckt. Da weder Gold noch andere Schätze zu finden waren, erlahmte das Interesse der Spanier, und sie überließen das Feld ihren aufkommenden europäischen Gegenspielern, den Holländern, Franzosen und Engländern. Erst zu Beginn des 17. Jahrhunderts gelang es diesen, feste Niederlassungen an der Westküste zu gründen und von dort aus den Kontinent zu durchforschen und zu besiedeln.

Um die Erschließung der nördlichen Teile haben sich im 18. und 19. Jahrhundert besonders russische Forscher verdient gemacht. Russische Jäger und Seeleute haben im Auftrag der Russisch-Amerikanischen Kompanie in Alaska viel zur Erkundung der Eismeerküsten und weiter Landstriche des hohen Nordens beigetragen, bis der Zar Alaska in Verkenning seines wirtschaftlichen Wertes 1867 für ganze 7,2 Millionen Dollar an die USA verkaufte.



Fernão de Magalhães

NACH DIESEM SKIZZENHAFTEN AUSFLUG in die neuere Zeit wollen wir den Faden unserer Geschichte wieder aufnehmen. Trotz eifrigen Suchens hatten die Spanier die vermutete Durchfahrt vom Atlantik in das Südmeer nicht finden können. Ebenso war die These von der Kugelgestalt der Erde, von der sich bereits Kolumbus leiten ließ, noch nicht eindeutig erwiesen. Dies gelang erst dem Portugiesen Fernão de Magalhães, den die Spanier Fernando Magellan nannten.

Als Sohn eines armen Edelmannes am Hofe des portugiesischen Königs Manuel erzogen, erhielt Fernão de Magalhães eine gute Bildung, die ihm das Verständnis für Geographie, Nautik und Mathematik öffnete. Umfassend vorbereitet, wandte er sein ganzes Interesse der Betätigung zu, die sein Zeitalter wie eine Mode beherrschte, und so führte ihn der Drang in die Ferne und das Verlangen nach Ruhm und Reichtum mit 25 Jahren in die Dienste der ostindischen Flotte, wobei er sich in den neuerworbenen Kolonien gut bewährte. Wegen Meinungsverschiedenheiten mit dem herrischen Statthalter in Portugiesisch-Indien, Albuquerque, quittierte der gereifte Mann im Jahre 1517 den Dienst. Er wechselte, von seinem König schwer enttäuscht, zur großen Rivalin Spanien über, die den tüchtigen, erfahrenen Seemann mit offenen Armen aufnahm.

Dort legte er seinen phantastischen Plan vor, die gerade von den Portugiesen entdeckten, überaus reichen Gewürzinseln, die Molukken – deren geographische Länge nicht genau ermittelt war – auf dem westlichen Seewege zu erreichen.

Magalhães glaubte aus dem Bericht eines Freundes, der auf einem portugiesischen Schiff von Indien zu den Gewürzinseln gefahren war, schließen zu können, daß diese Inseln weiter östlich zu suchen seien, als angenommen wurde, und deshalb zum spanischen Kolonialbesitz gehörten. Diese Überlegung gab den Ausschlag für die überraschend schnelle Bewilligung der Expedition.

Magalhães Vorhaben beruhte auf der Annahme, daß es im Süden des amerikanischen Kontinents eine Meeresdurchfahrt geben müsse, die den Weg nach Westen freigibt. Voreilige Kartographen hatten die hypothetische Durchfahrt vom Atlantik zu dem von Balbao gesichteten „Südmeer“ schon auf ihre Karten und Globen eingezeichnet. Das waren jedoch vage Spekulationen. Magalhães mußte durch die Tat beweisen, daß es eine solche Meeresstraße gibt.

Die Expedition bestand aus fünf kleinen Schiffen mit dürftiger Ausrüstung, für die sich Karl V. Geld leihen mußte. Die „San Antonio“ war mit 144 Tonnen, einer Länge von 30 Metern und einer Breite von 10 Metern das größte unter den Schiffen. Das Admiralsschiff, die „Trinidad“, die „Concepcion“, die „Victoria“ und die „Santiago“ waren noch 5 bis 10 Meter kürzer. Ihre Wasserverdrängung entsprach nicht einmal der von heutigen einfachen Flußkähnen.

Mit 265 beherzten Männern, zumeist Spaniern, stach das kleine Geschwader, das sich stolz „Armada“ nannte, am 20. September 1519 von San Lucar, dem Hafen von Sevilla, in See und segelte südwestlich über den Atlantik gegen den südamerikanischen Kontinent, dessen Küste zum Teil bekannt war. Die Schiffe erreichten das Land in der Nähe des heutigen Rio de Janeiro und fuhren immer in Küstennähe südwärts.

Am 10. Januar 1520 kamen sie vor die Mündung des La Plata, die man irrümlich für den Eingang zur Durchfahrt in den jenseitigen Ozean gehalten hatte. Daß sie lediglich eine gewaltige Flußmündung war, konnte Magalhães endgültig beweisen, indem er die Stelle ausfindig machte, wo sich das Süßwasser des Stromes mit dem Salzwasser des Meeres vermischte.

Den Kurs weiterhin südwärts nehmend, kam das Geschwader in gänzlich unbekanntes Fahrwasser, doch die Küste wollte sich nirgends zu der gesuchten Meerenge öffnen. So fuhren sie immer weiter in den Winter der südlichen Halbkugel hinein, der sie am 31. März an der patagonischen Küste zur ersten Überwinterung zwang, die die neuere Geschichte der Erdforschung kennt.

Die Söhne des sonnigen Südens litten sehr unter dem ungewohnt rauen Klima, und alle Unzufriedenheit richtete sich gegen den Fremden, den heimlich gehaßten Portugiesen, der hochgeborene Spanier befehligen wollte und sie allesamt ins Verderben stürzen würde. Der entschlossene Magalhães erstickte eine aufflammende Meuterei, indem er zwei rebellierende Anführer enthaupten und einen dritten an der unwirtlichen Küste aussetzen ließ. Auch ein weiteres Ungemach, die Strandung der „Santiago“, konnte den Portugiesen nicht zur Rückkehr bewegen. Nach fünf harten Wintermonaten gab er schließlich den Befehl zur Weiterreise.

Südwärts an der allmählich nach Westen zurückweichenden Küste entlangtastend, erreichte er schließlich die gesuchte Meerenge, deren gefährliche, noch heute wegen ihrer Stürme und Untiefen gefürchtete Durchfahrt ihm ohne Verluste in vier Wochen gelang, eine Tatsache, die seiner Unerschrockenheit und seinen nautischen Kenntnissen ein glänzendes Zeugnis ausstellt.

Als die Seefahrer mit Freuden das Kap am Eingang der Straße begrüßten, ahnten sie nichts von den Schrecknissen, die sie in den kommenden Wochen erwarteten. Bald türmten sich beiderseits mit düsterem Wald bestandene Felsen,

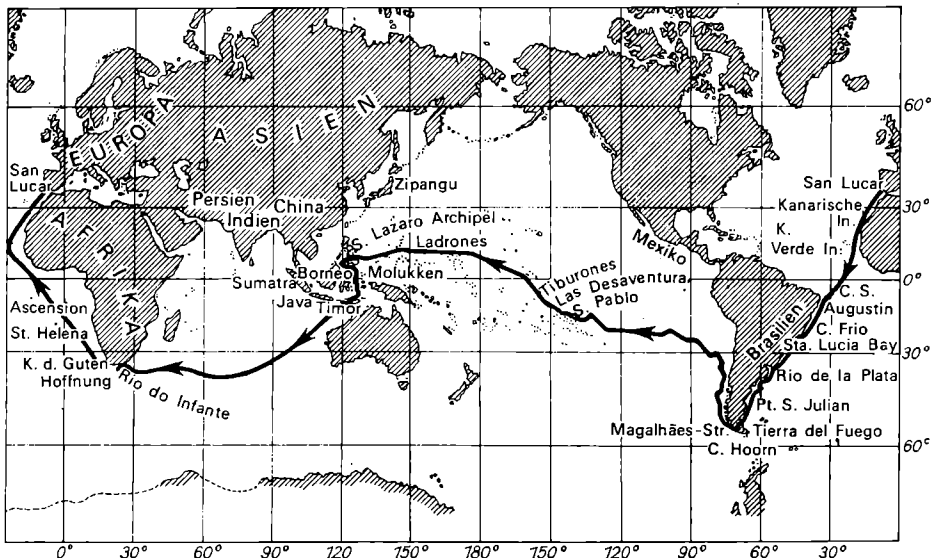
auf steiler Höhe von eisigen Gletschern überragt. Über einen trübgrauen Himmel peitschte Sturm die Wolken und jagte die hilflosen Schiffe gefährlich nahe an Untiefen und Klippen vorbei. Magalhães vermutete richtig, daß das Land zur Rechten Festland sei, links sich aber ein Inselgewirr befinden müsse, was ihm das Tosen der Brandung verriet. Da nachts zur Linken oft Feuerschein aufflammte, nannte er die unwirtlichen Gebirge Feuerland.

Schließlich wurde die Straße immer enger, schroff ragten die Felswände bis zu einer Höhe von 2000 Metern empor – es schien keinen Ausgang aus dieser Sackgasse zu geben. Endlich fanden zwei ausgeschickte Schiffe in dem Labyrinth von engen Gängen und Schluchten eine Durchfahrt, und als sie dem Generalkapitän berichteten, sie hätten von einem Vorgebirge aus offenes Meer gesehen, weinte er vor Freude. Nun wich die Verzweiflung, die nach dem wochenlangen Umherirren und dem Verlust der „San Antonio“ wiederum alle Wankelmütigen gepackt hatte. Die mit reichen Lebensmittelvorräten versehene „San Antonio“ hatte die Gelegenheit einer Erkundungsfahrt benutzt, um nach Spanien zu desertieren.

Am 27. November traten die Felsen zurück, und weit schweifte der Blick über eine ruhige, glatte Wasseroberfläche, die Magalhães später „Mar pacifico“ – das Stille Meer – nannte.

Die nun folgenden Ereignisse dieser tollkühnen Erdumsegelung wollen wir dem Schiffstagebuch des Italiencers Antonio Pigafetta entnehmen, der als Offizier die Fahrt mitmachte und als einer der wenigen alle Fahrnisse überstand und in die Heimat zurückkehrte. Pigafetta hat wie ein Reiseberichter alle die dramatischen Ereignisse dieses Unternehmens ohne sonderliche Gemütsbewegung registriert, um, wie er beabsichtigte, Erfahrungen zu sammeln und Dinge zu sehen, die seinem Geschmack entsprechen, und diese interessanten Neuigkeiten seinen

Reiseroute des Magalhães



Mitmenschen zu erzählen. Dieses Zeitdokument ist noch heute lehrreich, weil es uns die Ereignisse unmittelbar vor Augen führt, zum anderen aber auch einen Einblick in die geistige Haltung der Menschen jener Zeit gewährt, die sich als Verkünder der christlichen Lehre den Eingeborenen himmelhoch überlegen dünkten, doch ohne Hemmungen die scheußlichsten Massaker verübten.

28. November 1520. „Heute verließen wir die Meerenge und kamen in ein großes Meer. Mit Freuden stellte Magallan fest, daß die Küste dieses Kontinents sich nach Norden hinzog, worauf er beschloß, mit den ihm noch bleibenden drei Schiffen ‚Trinidad‘, ‚Concepcion‘ und ‚Victoria‘ mit 177 Mann schleunigst diese so unfreundliche, kalte Zone zu verlassen.“

18. Dezember. „Er (Magallan) befahl, den Kontinent rechts liegenzulassen und in nordwestlicher Richtung in jenes mächtige, unbekannte Meer hineinzusteuern, das noch von keinem anderen als von diesen drei spanischen Schiffen befahren worden war, um . . . wiederum die heiße Zone zu erreichen und so zu den Molukken zu gelangen, von denen Magallan sicher wußte, daß sie im fernen Westen in der Nähe des Äquators liegen mußten.“

13. Februar. „Magallan sagte, daß man jetzt in der Nähe der Molukken wäre; da er aber Nachricht hätte, daß dort keine Lebensmittel erhältlich seien, so wolle er in einer nördlichen Richtung bis zum 12. Grad segeln.“

März 1521. „Auf diesem Meer segelten wir drei Monate und 20 Tage (bis zu den Philippinen gerechnet), ohne die geringste frische Nahrung zu genießen. Das wenige Wasser war längst faulig, Fleisch und Brot von Maden zerfressen und vom Urin der Mäuse durchtränkt. Wir aßen Mäuse und nagten an dem Lederwerk der Takelage. Das schlimmste Unglück aber war eine Krankheit, durch welche unseren Leuten das Zahnfleisch so anschwell, daß sie keine Nahrung zu sich nehmen konnten (Skorbut). Neunzehn Mann starben an diesem Übel. Im Zeitraum von fast vier Monaten durchschnitt wir beinahe 4000 Leghe (etwa 12800 Seemeilen) auf diesem Meere. Wir entdeckten während dieser Zeit kein Land, zwei unbewohnte Inseln ausgenommen. Ich bin überzeugt, daß nie mehr jemand eine solche Reise unternehmen wird!“

6. März. „Nachdem wir uns unter 12° n. Br. und 168° ö. L. befanden, entdeckten wir im Nordwesten eine kleine Insel (Guam) und zwei andere im Südwesten. Der Oberbefehlshaber wollte an der größeren landen, um Nahrungsmittel zu erhalten, aber dies war nicht möglich. Die Inselbewohner kamen zutraulich auf unsere Schiffe, entwendeten aber bald dies, bald jenes, ohne daß wir sie davon abzuhalten vermochten, ja sie waren sogar geschickt genug, das Boot mitzunehmen, das an unserem Heck befestigt war. Magallan, hierüber erzürnt, ließ an der Stelle, wo die Eingeborenen das Boot versteckt hatten, ankern und zwei Boote bemannen. Er ging selbst an Land und verbrannte 40 bis 50 Hütten und mehrere ihrer Kanus und tötete ihrer sieben Mann. Auf diese Weise gelangte er wieder in den Besitz des Bootes.“

16. März. „Heute fanden wir uns bei Sonnenaufgang an einem hochliegenden Lande, 300 Leghe (960 Seemeilen) von den Diebesinseln entfernt. Dieses Land war die Insel Zamal (Philippineninsel Samar). Da sie von vielen Klippen umgeben war, richteten wir unseren Bug nach Süden und wurden einer anderen

kleinen Insel gewahr. Da Magallan hier zwei Boote vom Ufer kommen sah und damit die Insel als bewohnt erkannte, steuerte er nach Westen, wo eine weitere kleine Insel in Sicht war. Diese zeigte sich unbewohnt.“

17. März. *„Hier, wo er sich sicher fühlte, befahl der Oberbefehlshaber zu landen, um die Schiffe endlich mit Wasser zu versehen und nach einer so langen, beschwerlichen Reise die erschöpfte Mannschaft einige Tage der Ruhe genießen zu lassen.“*

4. April. *„Von hier nahmen wir unseren Weg nach Nordwest und kamen zu fünf Inseln: Ceylon, Bohol, Canigan, Baibai und Gatigan.“*

7. April. *„Wir liefen in den Hafen von Zubu ein. Mehr als 2000 Einwohner eilten, mit Lanze und Schild bewaffnet, an den Strand, um die Schiffe zu bewundern, da sie wohl noch nie derartige Fahrzeuge gesehen hatten. Der Oberbefehlshaber schickte nun einen unserer jungen Leute mit dem Dolmetscher als Gesandte an den König von Zubu. Der König ließ den Dolmetscher durch seinen Minister fragen, was uns an seine Insel führe. Dieser antwortete, der Herr, der das Geschwader befehle, sei Kapitän in den Diensten des größten Königs der Erde, und der Zweck der Reise wäre, nach Malucco (Molukken) zu segeln. Daraufhin ließ ihn der König willkommen, benachrichtigte ihn aber, daß alle Schiffe, die des Handels wegen in seinen Hafen einliefen, ihm zuerst einen Zoll bezahlen müßten.“*

9. April. *„Dienstag morgen kam der König von Mazaua auf unser Schiff und meldete, nachdem er den Oberbefehlshaber namens des Königs von Zubu begrüßt hatte, daß dieser gegenwärtig alle Lebensmittel, die zu finden wären, zusammenbringen lasse, um ihm ein Geschenk zu machen, daß er nachmittags seinen Neffen mit einigen seiner Minister zu ihm senden werde, die die Geschenke bringen würden.“*

In der Tat sahen wir nach dem Mittagessen den Neffen des Königs, der zugleich sein Erbe war, mit dem König von Mazaua, dem Minister und Familienmitgliedern an Bord kommen, um einen Friedenskontrakt zu schließen. Der Oberbefehlshaber empfing sie mit viel Würde und legte ihnen alle Vorteile eines Bündnisses dar. Dann bedeutete er ihnen, das Wesentlichste sei, daß sie sich taufen ließen, was noch vor der Abreise geschehen könne . . .“

12. April. *„Am Freitag eröffneten wir unser Magazin und legten unsere Waren aus, die die Insulaner mit Erstaunen betrachteten. Für Messing und Eisen gaben sie uns Gold. Unseren Tand und kleinere Sachen tauschten sie gegen Reis, Schweine, Ziegen und andere Lebensmittel ein. Man gab uns zehn Goldstücke, jedes anderthalb Dukaten an Wert; für 14 Pfund Eisen. Der Oberbefehlshaber verbot aber, zuviel Begierde nach dem Gold zu zeigen. Ohne diesen Befehl würde jeder Matrose all seinen Besitz verkauft haben, um sich dieses Metall zu verschaffen, was dann auf immer unseren Handel verdorben hätte.“*

14. April. *„Da der König dem Oberbefehlshaber versprochen hatte, die christliche Religion anzunehmen, so hatte man diese Zeremonie auf Sonntag, den 14. April, festgesetzt . . . Der Oberbefehlshaber nahm nach vielen frommen Vorbereitungen den König bei der Hand und führte ihn zu einem Gerüst, wo er mit dem König von Mazaua, dem Prinzen, seinem Neffen, dem maurischen*

Kaufmann und mit 500 anderen seines Volkes getauft wurde. Nach dem Mittagessen gingen wir mit unserem Priester wieder an Land, um die Königin und andere Frauen zu taufen . . .“

15.–21. April. „Während acht Tagen wurden alle Einwohner von Zubu und den benachbarten Inseln getauft. Doch war auf einer dieser Inseln ein Dorf, dessen Einwohner sich weigerten, dem König und uns zu gehorchen. Nachdem wir dieses Dorf verbrannt hatten, richteten wir an seiner Stelle ein Kreuz auf, weil dessen Bewohner Heiden waren.“

22.–25. April. „In der Nähe dieser Insel liegt eine andere, Matan; auf dieser lag das Dorf Bulaja, das wir verbrannten. Magallan machte dem König von Matan, der die Oberherrschaft des Königs von Zubu nicht anerkennen wollte, Anzeige, daß er seine Niederlassungen in Brand stecken werde, falls er nicht sofort dem König von Zubu huldige, ihm selbst aber einen Tribut sende, bestehend in drei Ziegen, drei Schweinen, drei Ladungen Reis und drei Ladungen Hirse.“

26. April. „Heute schickte Zula, einer der Häuptlinge von Matan, einen seiner Söhne mit zwei Ziegen und ließ ihm sagen, daß, wenn er ihm nicht alles schicke, dieses nicht seine, sondern die Schuld des anderen Häuptlings, Cilapulapu, sei, der die Macht des Königs von Spanien nicht anerkennen wolle . . .“

27. April. „Wir fuhren um Mitternacht ab, 60 Mann an der Zahl, mit Panzern und Helmen bewaffnet. Der neugetaufte König, der Prinz und mehrere Häupter von Zubu folgten uns. Es war noch drei Stunden vor Tag, als wir auf Matan ankamen. Der Oberbefehlshaber, der noch keinen Angriff unternehmen wollte, schickte den maurischen Kaufmann an Land und ließ dem Cilapulapu sagen, wenn er die Oberherrschaft von Spanien anerkennen, dem christlichen König von Zubu sich unterwerfen und Tribut zahlen werde, so werde man ihn als Freund ansehen, andererseits werde man ihn die Macht unserer Lanzen fühlen lassen.

Die Insulaner ließen sich jedoch von unseren Drohungen nicht schrecken. Sie antworteten, daß sie so gut wie wir Lanzen hätten, wenn dies auch nur zuge-spitzte Rohre und im Feuer gehärtete Pfähle wären.

Wir warteten den Tag ab. Unsere Schaluppen konnten sich wegen der Klippen und Untiefen dem Ufer nicht nähern, wir sprangen deshalb bis an die Hüften ins Wasser, 49 Mann stark, 11 Mann zur Bedeckung der Schaluppen zurücklassend.

Magallan ließ die Artilleriegeschütze von den Schaluppen am Ufer aufstellen und hielt vor dem Angriff folgende Ansprache an seine Mitkämpfer: „Lasset Euch nicht einschüchtern, meine Brüder, von der Überzahl dieser Indier, unserer Feinde! Gott wird mit uns sein! Erinnert Euch, daß vor kurzem Fernando Cortés in Yukatan mit 200 Spaniern 200 000 und 300 000 Indianer besiegte!“

Uns gegenüber standen mehr als 1500 Insulaner, in drei Scharen geteilt. Sie warfen sich gleichzeitig mit schrecklichem Geschrei auf uns. Unser Oberbefehlshaber teilte einen Haufen in zwei Abteilungen; so begannen wir den Kampf. Die Musketen- und Armbrustschützen schossen etwa eine halbe Stunde von weitem auf den Feind, ohne ihm großen Schaden zu tun. Der Generalkapitän schrie: „Nicht schießen!“ Aber vergeblich. Da die Insulaner sahen, daß unser Schießen

keine Wirkung hatte, beschlossen sie unter Geheul, festzubleiben, und machten einen fürchterlichen Lärm.

Um sie zu zerstreuen und in Furcht zu setzen, befahl Magallan einigen von uns, Feuer in ihre Hütten zu legen. Der Anblick der Flammen aber machte sie noch wilder und blutiger. Ihre Zahl und ihr Ungestüm, mit dem sie angriffen, schienen sich zu vermehren. Ein vergifteter Pfeil durchbohrte den rechten Oberschenkel des Generalkapitäns, der sogleich befahl, uns langsam und in guter Ordnung zurückzuziehen, aber der größte Teil unserer Leute ergriff in voller Übereilung die Flucht, so daß wir nur 7 oder 8 Mann bei ihm blieben. Wir zogen uns so nach und nach unter beständigem Fechten zurück und waren schon auf Armbrustschußweite bis an die Knie im Wasser. Die Insulaner, die uns auf dem Fuß folgten, richteten ihre Würfe hauptsächlich gegen den Oberbefehlshaber, so daß sie ihm zweimal den Helm vom Kopf rissen. Er als guter Kavalier wich indessen nicht. Dieser ungleiche Kampf dauerte länger als eine Stunde, und da Magallan sich nicht mehr zurückziehen wollte, gelang es einem Insulaner, ihn mit der Spitze seiner Lanze im Gesicht zu verwunden. Der Oberbefehlshaber durchbohrte den Gegner sofort mit seiner Lanze. Er wollte dann seinen Degen ziehen, vermochte ihn aber nur halb aus der Scheide zu bringen, weil sein rechter Arm schwer verwundet war. Die Insulaner drangen nun alle auf ihn ein; er erhielt einen so heftigen Säbelhieb in das linke Bein, daß er auf sein Gesicht fiel. Im gleichen Augenblick warfen sich die Feinde mit ihren Lanzen und Säbeln auf ihn, und so kam der um, der unser treuer Führer, unser Licht, unsere Stütze war.

Nachdem wir sahen, daß er getötet worden war, und da wir selbst alle verwundet waren, begaben wir uns schleunigst zu den Schaluppen, die im Begriffe waren abzusegeln. So verdankten wir unserem Oberbefehlshaber die Rettung, da im letzten Augenblick alle Insulaner sich um ihn scharten.

Magallans Ruhm wird seinen Tod überleben. Er war mit allen Tugenden geschmückt. Mitten in größter Gefahr bewies er eine unerschütterliche Standhaftigkeit. Auf dem Meer unterwarf er sich selbst größeren Beschränkungen als die übrige Mannschaft. Er besaß eine genauere Kenntnis der Schiffabtskunst und der Seekarten als irgendein Mensch auf Erden. Daß dies der Fall ist, geht klar daraus hervor, daß kein anderer soviel Geist und Wagemut besaß, um die Erde zu segeln, wie er dies beinahe vollführt hatte.“

„Magallans Ruhm wird seinen Tod überleben“. Diese Worte des Antonio Pigafetta haben noch heute Bestand. Im September 1971 wurde auf Matan (Mactan) zusammen mit Goldgegenständen und Waffen ein Schädel ausgegraben. Die an der Universität Cebu vorgenommene Untersuchung ergab, daß es sich um die 450 Jahre alten Überreste eines Europäers handelt. Es wird nun mit ziemlicher Gewißheit angenommen, daß man die Grabstätte Magalhães gefunden hat. Diese Annahme gewinnt um so mehr Wahrscheinlichkeit, da wir von Pigafetta wissen, daß sich die Inselbewohner weigerten, den Leichnam des großen Entdeckers herauszugeben. Die Nachricht von diesem bedeutsamen Fund hat in den Zeitungen aller Kontinente starke Beachtung gefunden.

28.–30. April. „Die vier Mann, die sich des Handels wegen in der Stadt 147

aufhielten, ließen, sobald sie den Tod des Oberbefehlshabers erfuhren, sogleich alle Waren auf die Schiffe bringen. Wir wählten dann an seiner Stelle zwei Oberhäupter, nämlich Duarte Barbosa, Portugiese, Kapitän der ‚Trinidad‘, und Juan Serrano, Spanier, Kapitän der ‚Concepcion‘.“

1. Mai. „Heute ließ der christliche König beiden Befehlshabern sagen, er habe ein Geschenk für den König von Spanien bereitmachen lassen. Er bitte sie, mit einigen ihres Gefolges bei ihm zu speisen, um es ihnen zu überliefern. Barbosa nahm die Einladung an, obgleich Kapitän Serrano darauf aufmerksam machte, daß es verwegen sei, die Schiffe jetzt zu verlassen. Doch Barbosa war entschlossen zu geben, und Serrano, der keine Furcht zeigen wollte, war der erste, der ins Boot sprang.

So folgten 24 der Einladung. Ich war nicht bei der Gesellschaft, weil mein Gesicht von einer Pfeilwunde geschwollen war. Kaum waren die Männer in den Hütten verschwunden, als wir Geschrei und Klagetöne hörten. Wir lichteten sogleich die Anker, näherten uns mit den Schiffen und richteten Kanonenschüsse auf die Häuser. Unsere Männer aber waren nicht mehr zu erretten! . . .“

1. Mai. „Nachmittags verließen wir traurig und niedergeschlagen die verräterische Insel. Nicht nur wegen des Todes unseres Führers und der Ermordung so vieler Gefährten, sondern auch hauptsächlich, weil unsere Zahl zur Navigation der Schiffe zu stark reduziert war, beschlossen wir, eines derselben, die ‚Concepcion‘, zu verbrennen. Vorher brachten wir alles, was wir noch davon gebrauchen konnten, auf die beiden anderen Schiffe. Wir wählten nun zum Oberbefehlshaber des Geschwaders Lopez de Carvalho, zugleich Kapitän der ‚Trinidad‘ mit 65 Mann Besatzung, und zum Kapitän der ‚Victoria‘ mit 48 Mann Besatzung den früheren Polizeichef der Flotte, Comez des Espinosa.“

Juni 1521. „Wir segelten WNW und gelangten an eine große Insel. Unsere Leute begaben sich an Land, um Lebensmittel zu holen, da wir an Bord kaum noch für acht Tage Nahrung hatten, allein die Insulaner empfingen uns mit Pfeilschüssen und verhinderten eine Landung. Wir fuhren deshalb weiter und wurden durch einen Sturm gezwungen, etwa eine Legua entfernt vor Anker zu geben. Wir fanden diese Insel mit aller Art Lebensmitteln hinreichend versehen. Das war ein großes Glück für uns, denn wir waren so ausgehungert, daß wir mehrmals im Begriff standen, die Schiffe zu verlassen und uns auf irgendeiner Insel niederzulassen, um unsere Tage dort zu beschließen.“

29. Juni. „Nachdem wir 10 Leghe (32 Seemeilen) zurückgelegt hatten, sichteten wir eine Insel, Borneo.“

1. August. „Nach mannigfaltigen Erlebnissen auf dieser reichen Insel und am prächtigen Hofe des maurischen Königs von Borneo nahmen wir unseren Weg wieder zurück, um einen passenden Ort zur Ausbesserung unserer Schiffe zu suchen, von denen die ‚Victoria‘ ein starkes Leck hatte und das andere, die ‚Trinidad‘, beinahe während eines Sturmes auf Grund gegangen war.“

15. August. „Wir fanden endlich einen bequemen Hafen zur Ausbesserung unserer Schiffe und nannten ihn Puerto San Maria . . .“

September 1521. „Als die Schiffe zum Auslaufen aus diesem Hafen segelbereit waren, beschlossen wir, Juan de Carvalho von seinem Amte zu entheben,

da er die königliche Instruktion nicht beachtete. Dann wurde von der gesamten Mannschaft Comez des Espinosa, zugleich Kapitän der ‚Trinidad‘, zum Generalkapitän erwählt und Sebastian del Cano zum Kapitän der ‚Victoria‘, welche letzterer von Spanien aus als Maestre der ‚Concepcion‘ auf der Flotte gedient hatte.“

Nach einer weiteren zweimonatigen Kreuzfahrt durch die malaiische Inselwelt erreichten die beiden Schiffe die langgesuchten Gewürzinseln.

6. November. „Heute erblickten wir vier ziemlich hohe Inseln. Der Lotse sagte uns, daß das die Inseln Malucco wären. Da dankten wir alle Gott und gaben vor Freude eine Salve aus unseren sämtlichen Geschützen ab. Diese große Freude wird man verstehen, wenn man bedenkt, daß wir um ibretwillen 27 Monate weniger zwei Tage die Meere durchstrichen und unzählige Inseln umfahren haben.“

8. November. „Wir liefen in den Hafen der Insel Tadore ein.“

Die Insel erschien den Spaniern als die reichste an Gewürznelken, der teuersten Spezerei; ihr König wurde als der humanste und weiseste dieses Archipels geschildert.

9. November. „Tags darauf kam der König selbst in seiner Pirogue zum Besuch unserer Schiffe. Er saß unter einem seidenen Sonnenschirm, vor ihm standen einer seiner Söhne mit dem königlichen Szepter und zwei Leute, jeder mit einem goldenen Gefäß voll Wasser, worin er seine Hände wusch. Der König erklärte, daß er und seine Untertanen für immer treue Freunde und Vasallen des Königs von Spanien sein wollten.“

12. November. „Der König ließ nun einen Schuppen für unsere Waren bauen. Wir brachten dahin fast alle unsere zum Tauschhandel bestimmten Waren und stellten drei unserer Leute zur Wache. Auf folgender Basis wurde der Wert der Waren, die wir gegen Gewürznelken austauschen wollten, festgesetzt. Wir hatten für je ein Bahar (406 Pfund) zu liefern:

10 Ellen rotes Tuch oder
14 Ellen gelbes Tuch oder
35 Trinkgläser oder
50 Scheren oder
40 Mützen oder
3 unserer Pauken.“

25. November. „In der Tat brachte man uns schon montags 791 Gathil (etwa 900 Kilogramm). Da die Gewürznelken das wertvollste Produkt dieser Insel sind, in diesem Jahr in größter Fülle vorhanden waren und sie überdies in den Schiffen am wenigsten Platz erforderten, befrachteten wir diese hauptsächlich mit Gewürznelken.“

18.–19. Dezember. „Früh war alles zu unserer Abreise bereit. Das Schiff ‚Victoria‘ lichtete zuerst den Anker und gewann bald das offene Meer, wo es auf die ‚Trinidad‘ wartete. Diese aber hatte große Schwierigkeiten, den Anker zu heben; dabei wurden die Matrosen gewahr, daß sie ein starkes Leck im Bo-

den des untersten Schiffsraumes hatten. Darauf fuhr die ‚Victoria‘ zurück und legte sich an ihrem alten Platz vor Anker.“

20. Dezember. „Es wurde nun vereinbart, daß der Kapitän Sebastian del Cano die ‚Victoria‘ allein auf dem Wege um Indien, d. h. um das Cap Cattigara, möglichst entfernt von den portugiesischen Küsten, und um das Cap der Guten Hoffnung nach Spanien zurückführen solle. Weiter wurde bestimmt, daß Comez des Espinosa das Schiff ‚Trinidad‘, sobald es kalfatert wäre, nach der Landenge von Panama führen sollte, dort zu entladen und die Ladung über Land nach dem Nordmeer und auf diesem Wege nach Spanien zu bringen habe.“

21. Dezember. „Das Schiff ‚Victoria‘, befehligt von Sebastian del Cano, verließ die Molukken mit einer Besatzung von 47 Seeleuten, 13 Indern und einer kostbaren Ladung von etwa 600 Zentnern Gewürznelken, Zimmet und Muskatnüssen.“

13. Februar 1522. „Am 11. Februar in der Nacht reisten wir von der Insel Timor ab und ließen aus Furcht vor den Portugiesen die Insel Sumatra zur Rechten gen Norden liegen.“

18.–19. Mai. „Um das Cap der Guten Hoffnung umschiffen zu können, waren wir genötigt, uns bis 42° s. Br. zu begeben und während dieser Fahrt, wegen der beständigen Winde aus West und Nordwest, die in fürchterlichen Stürmen an unseren Bug schlugen, neun Wochen mit gereiften Segeln zuzubringen.“

2.–8. Juli. „Wir waren nun während zweier ganzer Monate nacheinander immer nordwärts gefahren, ohne auszuruhen, und in dieser Zeit starben 21 von uns aus Hunger. Seit unserer vor fünf Monaten stattgehabten Abfahrt von Timor liefen wir aus Furcht vor dem König von Portugal kein Land an; denn derselbe hatte in allen seinen Gebieten Vorbereitungen getroffen, um diese Armada zu kapern, damit unsere Majestät nie etwas mehr von derselben hören sollte. Großer Mangel an Lebensmitteln zwang uns aber, trotzdem an den Kapverdischen Inseln anzulegen.“

9. Juli. „Wir erreichten die Kapverden und gingen an der Insel Santiago vor Anker. Da wir uns hier in Feindesland wußten, brauchten wir die Vorsicht, durch die Leute, die mit der Schaluppe an Land gingen, um dort Lebensmittel zu holen, sagen zu lassen, wir wären von unserem Wege abgekommen. . .“

10. Juli. „Um zu kontrollieren, ob unsere Tagebücher richtig geführt waren, fragten wir an Land, welchen Tag der Woche sie schreiben. Man antwortete uns: Donnerstag. Dies befremdete uns; denn unsere Rechnung zeigte erst Mittwoch. Später erfuhren wir, daß der Unterschied nur daher rührte, daß wir die Erde von Osten nach Westen, dem Lauf der Sonne folgend, ganz umschifft hatten.“

6. September. „Samstag, den 6. September, gelangten wir endlich in die Bai von San Lucar. Von den 60 Mann, aus denen die Mannschaft bei der Abreise von den Inseln Malucco bestand, waren nur noch 18 übrig und diese noch größtenteils krank.“

7.–8. September. „Mit einer Barke wurden der ‚Victoria‘ Lebensmittel entgegengeschickt, Wein, Brot, Fleisch und Melonen sowie 15 Mann, um das Schiff in den Hafen von Sevilla zu bringen, da die Mannschaft und der Kapitän del Cano krank und völlig erschöpft waren. Montag warfen wir bei Sevilla Anker

und feuerten unsere ganze Artillerie ab. Von dem Tage unserer Abreise aus der Bai von San Lucar bis zu unserer Rückkehr hatten wir nach unserer Rechnung 14 460 Leghe (46 272 Seemeilen) zurückgelegt und die ganze Erde von Osten nach Westen umsegelt.“

Antonio Pigafetta

Hier enden die Aufzeichnungen des italienischen Schiffsoffiziers. Die dreißig Mann starke Besatzung der bei den Molukken zurückgelassenen „Trinidad“ versuchte ostwärts über den Stillen Ozean Spanien zu erreichen. Trotz mehrfacher Versuche scheiterte dieser Plan an der Stetigkeit der Gegenwinde. Nur vier Männern dieses Schiffes war es vergönnt, nach langer Irreise über Indien nach Spanien zu gelangen. Mit den sechzig Mann der desertierten „San Antonio“ kehrten insgesamt nur 94 Besatzungsmitglieder zurück. Die anderen 171 sind gestorben – verdorben. Kein Wunder, daß die Überlebenden, die mit der „Victoria“ den Heimathafen erreichten, von der Bevölkerung wie wahre Helden gefeiert wurden.

Dem Kapitän del Cano, der die erste Weltumsegelung beendete, maßen seine Zeitgenossen das gleiche Verdienst zu wie Fernão Magalhães, was dessen einmalige Leistung keinesfalls schmälert; denn er schloß mit seiner Landung auf Zebu den Ring um den Erdball.

Glaubte noch Balboa, der als erster den Stillen Ozean sichtete, daß er nur einen Teil des Indischen Ozeans vor sich habe, so bewies Magalhães, daß man ein neues Meer gefunden hatte, das an Größe alle bekannten Ozeane bei weitem übertrifft. Damit fielen alle antiken und mittelalterlichen Vorstellungen von der Größe der Erde wie ein Kartenhaus zusammen. Die Erde war in ihrem wahren Umfang erkannt.

Mit Fernão de Magalhães endet das Zeitalter der großen Entdeckungen auf unserem Erdball. Alle, die nach ihm auf große Fahrt gingen, konnten nur ergänzen und vertiefen, was in großen Umrissen Gestalt gewonnen hatte.

Neue, für Europa bisher unbekannte Verkehrsverbindungen waren gefunden.

Dies bedeutete für die politische und ökonomische Struktur Europas eine revolutionäre Umwälzung. Karl Marx sagte dazu im „Kommunistischen Manifest“:

„Die Entdeckung Amerikas, die Umschiffung Afrikas schufen der aufkommenden Bourgeoisie ein neues Terrain. Der ostindische und chinesische Markt, die Kolonisierung von Amerika, der Austausch mit den Kolonien, die Vermehrung der Tauschmittel und der Waren überhaupt gaben dem Handel, der Schiffahrt, der Industrie einen nie gekannten Aufschwung und damit dem revolutionären Element in der zerfallenden feudalen Gesellschaft eine rasche Entwicklung.“

Es ist natürlich, daß gerade Staaten wie Portugal und Spanien, in denen der Feudalismus noch fest verwurzelt war, von dieser Entwicklung in den Hintergrund gedrängt wurden. Sie verloren ihre politische Vormachtstellung und schließlich im 19. Jahrhundert auch die letzten Bastionen ihres ausgedehnten amerikanischen Kolonialbesitzes.

AUF DER

SUCHE NACH

DEM SÜDLAND

Vater Adams Testament · Korsaren, Flibustier, Freibeuter · Ein Lob für die Pfeffersäcke · Hier irrte Abel Tasman · Cooks Order: Es ist das Südland zu suchen! Vitamine gegen Skorbut · Erstmals jenseits des südlichen Polarkreises · Alle Tage Sauerkohl · Drei Nägel für einen Menschenkopf · Gibt es Land hinter den Eisbergen? · Die Steinmänner der Osterinsel · Der unauffindbare Golf von San Sebastiano · Landkarten statt Gold · Menschenfracht für den fünften Kontinent Leichhardt: „Nähre Dich redlich, ja, bleibe im Lande, nein!“ · Wo Seen und Flüsse verschwinden · Trainingsmarsch über 5200 Kilometer · Schlangen, Eidechsen und Wurzeln, australische Delikatessen · Vorstoß ins Unbekannte · Im Busch verschollen
Der australische Robinson

Die Erdumsegelung durch die Magalhãessche Expedition war die letzte große Entdeckungstat unter spanischer Flagge, wenn man von der räuberischen Eroberung beachtlicher Gebiete Süd- und Mittelamerikas durch Pizarro, Almagro und andere Konquistadoren absieht. Spanien hatte seine Stoßkraft als Entdeckernation eingebüßt; die aus den Kolonien erpreßten immensen Reichtümer konnten den Machtverfall dieses absolutistischen Feudalstaates nicht aufhalten. Das gleiche galt für Portugal. Franz Mehring faßte die Gründe hierfür in wenigen treffenden Worten zusammen:

„... der feudalistische Absolutismus, der in Spanien und Portugal herrschte, begriff nicht, daß die nationale Arbeit die einzige Quelle des Wohlstandes ist. Er unterdrückte die spanischen Städte und rottete die Mauren aus, die kundigsten Ackerbauer und gewerbefleißigsten Handwerker. Es geschah unter ideologischen Vorwänden religiöser Unduldsamkeit, aber tatsächlich aus dem Bestreben der Weltdespoten und ihrer junkerlich-pfäffischen Höflinge, alles zu zerstören, was die Nation arbeitsam, unabhängig und deshalb rebellisch gegen die Regierung der Faulenzer machen konnte.“

Andererseits erhielten gerade die frühkapitalistischen Wirtschaften Hollands und Englands durch den verstärkten Einfluß von Edelmetallen aus der Neuen Welt kräftige Impulse.

Amsterdam wurde zum Mittelpunkt des europäischen Handels. Die holländischen Kaufleute fanden sich nicht damit ab, daß sie die begehrten Überseewaren, vor allem Gewürze, aus zweiter Hand und dadurch verteuert von den Portugiesen kaufen sollten. Sie rüsteten selbst Schiffe aus und schickten sie nach Ostindien, Schiffe, deren Besatzungen, geführt von erfahrenen, tatkräftigen Kapitänen, den Portugiesen den Besitz streitig machten. Der Stein war ins Rollen gekommen. 1581 erklärte die „Utrechter Union“ unter Führung Wilhelms von Oranien ihre Unabhängigkeit vom spanischen Joch. Sieben Jahre später erlag die spanische Armada, die ausgesandt war, die englischen und holländischen „Emporkömmlinge“ in ihre Schranken zurückzuweisen, im Ärmelkanal der überlegenen Seekriegstechnik und -taktik der Söhne Albions. Spanien und Portugal hatten ihre Stellung als meerbeherrschende Entdeckernationen eingebüßt. Die päpstliche Autorität war dem Geist der Reformation gewichen. Unaufhaltsam schwamm der Magnetpol der Weltgeschichte nördlichen Breiten zu.

Als Karl V. wegen der Kaperung eines Beuteschiffes des Cortés durch französische Korsaren Beschwerde führte, antwortete ihm der französische König Franz I. selbstbewußt:

„Zeigt mir das Testament unseres Vaters Adam, in welchem alle diese Länder Eurer Majestät zugewiesen sind!“

Dies verschlug dem spanischen Karl die Sprache.

Die iberischen Namen wurden immer seltener auf der Ehrentafel der großen Entdecker. Dafür tauchten neue auf.

Freibeuter durchpflügten nun die Meere. Sie wurden getrieben vom Drang in die unbekannte Ferne, von Beutesucht und Habgier. Ihre Entdeckungs- und Kaperfahrten unternahmen sie, unterstützt von reichen Kaufleuten, auf eigene Faust. Offiziell hatten ihre Regierungen in London, Paris und Amsterdam nichts

damit zu schaffen, doch insgeheim waren die Kaperer ihres Wohlwollens versichert. Kam es allerdings zu einem offenen Skandal, so tauschten sie nicht selten die freie Luft des Meeres gegen den dumpfen Kerker ein.

Einer dieser Rauhbeine war der Engländer Francis Drake. Nachdem er in den Jahren 1570 bis 1572 drei erfolgreiche Kaperfahrten gegen die spanischen Besitzungen in Westindien geführt hatte, wurde er von der Königin Elisabeth geheim beauftragt, den spanischen Handel im Stillen Ozean zu stören. Im Jahre 1577 lief er mit fünf Schiffen aus Plymouth aus und durchfuhr als erster nach Magalhães die McCrestraßte zwischen Südamerika und Feuerland. Durch einen Sturm von den anderen Schiffen getrennt, setzte Drake seinen Weg allein fort und kam, die Siedlungen an der westamerikanischen Küste brandschatzend, zum Columbia-River (48° n. Br.) und stieß in völliges Neuland vor. Er erwog, Amerika im Norden zu umschiffen, doch die einsetzende Kälte hinderte ihn daran, diesen abenteuerlichen Plan zu wagen.

Da Drake die südliche Route durch spanische Schiffe versperrt fand, blieb ihm kein anderer Weg nach England, als über den Stillen Ozean zu segeln. Das Abenteuer glückte, und er kehrte nach einem kurzen Aufenthalt auf der Molukken-Insel Ternate im November 1580 in die Heimat zurück. Dies war zwar nicht die erste Überquerung des Pazifiks, aber immerhin waren fast sechzig Jahre vergangen, bevor es einem Seemann gelang, den Spuren Magalhães' folgend, die Erde abermals zu umsegeln! Diese Fahrt brachte Francis Drake in seiner Heimat unsterblichen Ruhm. Er stieg zum Vizeadmiral auf und hatte entscheidenden Anteil an der Vernichtung der gesamten spanischen Armada.

Waren die Vorstöße der Engländer und Franzosen vor allem gegen die Neue Welt und besonders gegen die dortigen spanischen Besitzungen gerichtet, so hatten sich die Portugiesen in ihren fernöstlichen Kolonien der Angriffe der Niederländer zu erwehren. Flibustier, die holländische Spielart der Seeräuberzunft, setzten sich überall in Indonesien an schnellbefestigten Plätzen fest. Ihnen folgten Kaufleute, die Handelsniederlassungen gründeten. Im Jahre 1601 wurde die „Holländisch-Ostindische Compagnie“ ins Leben gerufen, und fortan lag der Weltgewürzhandel in den Händen der holländischen „Pfeffersäcke“.

Stets auf der Suche nach neuen, reichen Länderreien gelang den holländischen Seeleuten in jener Ecke unserer Erde manch große Entdeckertat. In den Köpfen der Gelehrten und der Seefahrer hatte sich hartnäckig die uralte Legende von der „Terra Australis“ erhalten, die schon die Phantasie eines Ptolemäus beschäftigt hatte und auf seinen Karten als ausgedehnte Landfeste der südlichen Halbkugel verzeichnet war.

Tatsächlich war alles dunkel und widerspruchsvoll. Der Spanier Ortiz de Retes war im Jahre 1545 auf einer Fahrt von Tidore (Molukken), südlicher als sonst üblich segelnd, an einer ausgedehnten Küste entlangefahren, die vor ihm auch von anderen spanischen Kapitänen gesichtet worden war. Er nannte sie wegen der Ähnlichkeit ihrer Bewohner mit den Eingeborenen Guineas „Neuguinea“. Das Land konnte nicht wieder aufgefunden werden, obwohl die Spanier noch fünfzig Jahre später eifrig danach suchten. Mochten die geographischen Angaben da Retes auch ungenau gewesen sein, so ist es doch trotzdem eine



Francis Drake

Merkwürdigkeit der Entdeckungsgeschichte, daß diese mächtige, direkt vor der Haustür der Molukken liegende Insel unauffindbar blieb.

Die Holländer hatten dagegen mehr Glück. Man schrieb das Jahr 1605, als die holländische Jacht „Duyfken“ unter dem Kommando von Willem Jansz, ausgesandt, um das von den Spaniern gesichtete Land zu suchen, in jenen Breiten in einen Golf einfuhr, der bei seiner Ausdehnung von einem großen Lande gebildet sein mußte. Die Holländer hatten gelernt, daß sie schneller nach Java kamen, wenn sie vom Kap der Guten Hoffnung aus ostwärts segelten und möglichst lange im Bereich der braven Westwinde blieben. Ein Blick auf die Karte zeigt uns, daß man auf Land trifft, wenn man diesen Kurs beibehält. So erreichte der Holländer Dirk Hartog eines Tages im Jahre 1616 die australische Westküste in der Gegend der heutigen Shark-Bay, ohne freilich zu ahnen, daß dieses Land mit dem von Jansz gesichteten in Zusammenhang stand. Da die Küste denkbar unwirtlich war, segelte er, wie übrigens auch seine Nachfolger, nach einem kurzen Aufenthalt schnell weiter.

Die Vermutung lag nahe, daß Jansz die nördliche und Hartog die westliche Begrenzung eines neuen Kontinents gefunden hatten, den man Neu-Holland nannte. Die eifrigsten Verfechter der Südlandtheorie schöpften neue Hoffnung.

Im Jahre 1642 machte sich Abel Tasman, ausgesandt vom Gouverneur Batavias (das heutige Djakarta), Van Diemen, auf die Reise, um die südliche Ausdehnung Neuhollands zu ermitteln. Als erster segelte er zwischen 44 und 49°, südlicher, als je ein Schiff vor ihm gefahren war. Nicht grundlos steuerte er diesen Kurs; man glaubte ja, der hohe Süden müsse von einer zusammenhängenden Landmasse bedeckt sein, da man sich nicht vorstellen konnte, daß sich die Erde ohne ein Gegengewicht auf der südlichen Halbkugel im Gleichgewicht halten könnte. Tasman hatte eine glückliche Hand, als er seinen Kurs im rechten

Augenblick nach Norden absteckte und den äußersten südlichen Zipfel von Tasmanien erreichte, sonst hätte er auf dieser Fahrt, abgesehen von der bereits bekannten Südspitze des amerikanischen Kontinents und einigen kleinen Land-spritzern, nichts anderes als Wasser und immer wieder Wasser gesehen.

Allerdings erkannte er die Inselnatur Tasmaniens nicht; er hielt seine Entdeckung für die südliche Begrenzung Neuhollands, womit er geographisch durchaus recht hatte. Nun war das neue Land von drei Seiten eingekreist. Die Ausdehnung des legendären Südlands war erheblich zusammengeschmolzen. Doch Vorstellungen, die sich über viele Generationen hinweg in die Gehirne eingewurzelt haben, sind zählebig und werden nicht von einem Tag auf den anderen aufgegeben.

Nachdem Abel Tasman auf der Fahrt, die ihn nach Tasmanien führte, Neuseeland und weiter nördlich die Fidschi-Inseln und andere Südseeinselgruppen entdeckt hatte und nach Batavia zurückgekehrt war, hatte er einen riesigen Kreis um den australischen Kontinent geschlagen, ohne auf größere Landmassen gestoßen zu sein. Als Ergebnis seiner Reise zog Tasman einen Schluß von geradezu verblüffender Abwegigkeit: Da hatte sein Landsmann Le Maire um 1616 vor dem äußersten Zipfel Südamerikas Land entdeckt. Er nannte es Staatenland und war fest davon überzeugt, daß er einen Teil des Südlandes gefunden habe, obwohl es sich bei näherer Untersuchung schnell herausgestellt hätte, daß es sich um ein Eiland von eben 50×10 Kilometer Ausdehnung handelte. Tasman sah keinen Grund, die Beobachtungen seines Landsmanns anzuzweifeln; im Gegenteil, das Südland war auf allen alten Karten verzeichnet. Unsterblicher Ruhm mußte demjenigen sicher sein, der es als erster wirklich zu Gesicht bekam. Als er die Felsen Neuseelands aus der unendlichen Weite des Meeres aufragen sah, da gab es keinen an Bord, der nicht überzeugt war, daß dieses Land hier an der Grenze der Südsee mit dem von Le Maire gefundenen in direkter Verbindung stehen müsse. So unerschütterlich behaupteten sich althergebrachte Anschauungen von der Gestalt unserer Erde, daß man gläubig und kritiklos zwischen zwei Landfetzen, die zehntausend Kilometer voneinander entfernt lagen, eine Brücke schlug, um die Wirklichkeit mit der Vorstellung in Übereinstimmung zu bringen.

Es mußte ein Jahrhundert vergehen, bis ein Zeitalter heranreifte, in dem überkommene Vorstellungen dieser Art an Kurswert verloren, an ihre Stelle aber mehr und mehr die wissenschaftliche Erforschung der Wirklichkeit trat.

IN DER MORGENFRÜHE des 13. Juni 1772 hatten die „Resolution“ und die „Adventure“ („Entschlossenheit“ und „Abenteuer“) in Plymouth die Anker gelichtet. Die Reiseinstruktion, die der Führer der beiden Schiffe, James Cook, von der britischen Admiralität mitbekommen hatte, bestimmte kurz und knapp: Es ist das Südland zu suchen; die Entdeckungen im Bereiche der Südsee sind zu vollenden.

Der erste Teil der Reise – es war die zweite Weltreise, die Cook unternahm – führte in weitem Bogen über den Atlantik nach Kapstadt, wo die letzten

Vorbereitungen für den Vorstoß in das unbekannte Südmeer getroffen wurden. Die Schiffe waren mit frischem Proviant versorgt worden, und als sie nun die Reede von Kapstadt verließen, war die Mannschaft an Deck versammelt, bis der letzte Landfetzen Afrikas hinter dem Horizont verschwand. Es war ein wehmütiger Abschied von der bekannten Welt. Was würde die Zukunft bringen? Das Südland? Das war ein Begriff, mehr nicht! Würde es gelingen, das Rätsel zu lösen, das die Menschheit seit eineinhalb Jahrtausenden beschäftigte? War es überhaupt lösbar, nachdem die Erde ihr Geheimnis so lange gehütet hatte? Oder war das ganze ein Phantom?

James Cook saß in seiner Kabine. Er war zuversichtlich. Hatte er sich nicht schon auf seiner ersten Weltreise auf fast allen Meeren herumgetrieben, die jemals von Schiffen durchfurcht worden waren? Hatte er nicht mit Umsicht und kühler Ruhe viele gefahrvolle Situationen gemeistert? Er würde jetzt, da er vor seiner schwierigsten Aufgabe stand, nicht versagen!

Sein Proviantmeister reichte ihm die Ladelisten. „Ist alles aufgeführt?“ -- „Well, Commander, auch, was wir in Kapstadt an Bord nahmen.“ Allein geblieben, vergegenwärtigte sich Cook noch einmal den Inhalt der Laderäume seiner Schiffe. Ein feines Lächeln huschte über sein schmalgeschnittenes, energisches Gesicht. Es hatte Mühe gekostet, die feisten Herren vom Proviantkollegium zu überzeugen, daß ein Seemann mehr braucht als Stockfisch und Hartbrot, um gesund und arbeitsfähig zu bleiben. Ob er eine Mastkur veranstalten wolle? Sauerkraut, Malz, Marmelade, Rosinen, Orangen, Zitronensaft und was der guten Dinge mehr waren: Unverschämt – solche Forderungen! Doch er hatte ihnen die Zähne gezeigt. Ob Menschenleben nicht wertvoller seien als einige Pfund Sterling, hatte er sie gefragt. Einen Fluch zwischen den Zähnen zerquetschend, hatten sie sich schließlich in das Unvermeidbare geschickt. In dieser Angelegenheit war Cook der Unterstützung höchster Stellen sicher, die endlich, nachdem sich der Naturheilkundige und Arzt John Pringle lange mit den Ursachen und der Verhütung der furchtbaren Geißel der Seeleute, des Skorbut, beschäftigt hatte, seinen Vorschlägen, wenn auch zögernd, folgten.

Befriedigt legte Cook die Blätter zur Seite. So vortrefflich gerüstet, würde ihnen die bisher für unvermeidbar gehaltene zermürbende Krankheit kaum etwas anhaben können.

Die Reise begann wenig verheißungsvoll. Auf dem 42. Breitengrad überfiel die Schiffe ein wütender Sturm. Haushoch schlugen die Wellen über den Decks zusammen. Als die hereinbrechenden Wassermassen auf der „Resolution“ einen Lukendeckel leckschlugen, schien alles verloren. Verbissen kämpften die Seeleute gegen die entfesselten Naturgewalten. Man hatte etwa erst die Breite erreicht, unter der auf der Nordhalbkugel die sonnengesegneten Azoren liegen, und doch war es schon empfindlich kalt. Cook erkannte, daß die klimatischen Bedingungen hier ungleich rauher waren als im Norden. Kaum hatte die Flotte den 50. Breitengrad überschritten, kam der erste Eisberg in Sicht. Eine völlig neue Welt tat sich vor den staunenden Seeleuten auf. Nie hatten sie im Norden derartige Eisriesen gesehen, wie sie in immer größerer Anzahl angesegelt kamen, gewaltig anzuschauen mit ihren bis 30 Meter hoch aufragenden graugrünen



James Cook

Flanken, an denen die Brecher der Brandung in weißem Gischt versprühten. Noch nie war ein Schiff hierher vorgedrungen.

Während die Wissenschaftler sich wegen der vorherrschenden Kälte kaum an Deck sehen ließen, verharrte Cook Tag und Nacht auf dem Vorderkastell oder beim Ruder und lavierte die Schiffe durch dieses gefährliche Fahrwasser, teilweise in dichtem Nebel, immer weiter südwärts. Nun bewährte sich des Kommandeurs Hartnäckigkeit, mit der er für die Besatzung warme Winterkleidung durchgesetzt hatte.

Je weiter sie nach Süden vordrangen, je tiefer die Temperaturen sanken, um so mehr belebte sich unerklärlicherweise die Umwelt. Da zogen Vögel ihre Kreise, darunter völlig unbekannte Arten. Da tauchten Wale gleich in großen Mengen auf. Am meisten aber erregte ein drolliges kleines Tier die Aufmerksamkeit der Mannschaft, ein seltsamer Bastard, nicht Fisch, nicht Vogel, so schien es. Diese Gesellen standen, wie zum Empfang bestellt, in großen Scharen auf den Eisklippen. Das erste Mal machten Menschen die Bekanntschaft mit Pinguinen. Eines der Tiere mußte seine Neugierde sogleich mit dem Leben bezahlen, wobei die Seeleute feststellten, daß Pinguinbraten kaum genießbar ist.

Am 14. Dezember wurde eine undurchdringliche Packeismauer gesichtet. Eine Ortsbestimmung ergab $54^{\circ} 55' \text{ s. Br.}$ So weit das Auge reichte, dehnten sich, nur von schmalen Rinnen unterbrochen, gewaltige Eisfelder, die ein Vorwärtskommen unmöglich machten. Sollte die Südfahrt schon ein Ende finden? Cook ließ die Schiffe am Eisrand entlanglavieren – es mußte sich eine Durchfahrt finden!

Kälte und Nebel hatten alles mit einer dicken Eiskruste überzogen. Selbst die Segel waren steif und widerspenstig wie Bretter und machten jedes Manöver zu einer Galeerenarbeit. Unter Deck herrschte eine feuchte, dumpfige Luft. Der einzige gemütliche Aufenthaltsort war die große, mit Steinkohlen beheizte

Küche. Hier fanden die Seeleute nach dem harten Dienst Wärme und Erholung. Schon machten sich trotz der täglichen Beikost von Sauerkohl die ersten Anzeichen von Skorbut bemerkbar. Die Anfälligen erhielten Hefe, die wie ein Zaubermittel wirkte.

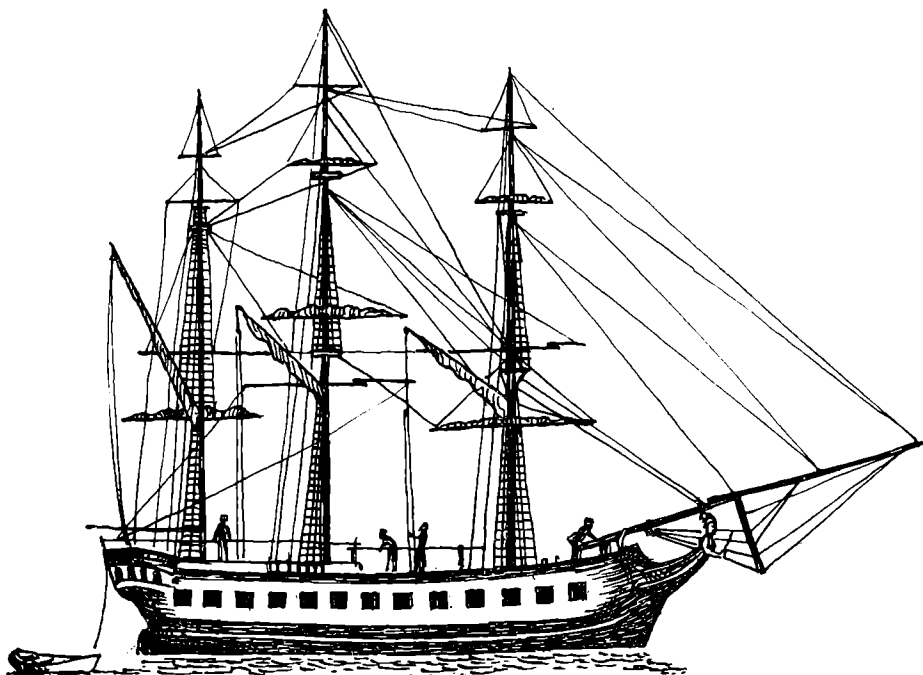
Cook war fast immer an Deck. Man erwartete viel von ihm in der Heimat. Er sollte neues Land finden – das Südland. Doch konnte es in diesen Breiten etwas anderes geben als unwirtliche Eiswüsten? Gleichviel, man verlangte ganze Arbeit von ihm. So trotzten sich die aus Holz gefügten Segelschiffe, jede Öffnung in den Eisfeldern nutzend, unter vielen Kreuz- und Querfahrten nach Süden durch, die „Adventure“ stets im Kielwasser des Flaggschiffes. Wenn der Nebel die Sicht nahm, wurde die Verständigung durch Kanonenschüsse aufrecht-erhalten.

Der 17. Januar 1773 brachte einen neuen geographischen Rekord. Erstmals in der Geschichte wurde der südliche Polarkreis passiert. Bei 67° 17' gab es für die Segler, die jede technische Voraussetzung für eine Polarmeerfahrt entbehrten, kein Weiterkommen mehr. Eine mehrere Meter hohe Mauer kompakten Kerneises hütete als unbezwinglicher Wächter das Geheimnis des Südens. Erstmals machte man die Bekanntschaft mit dem Eisblink, der wie ein Irrlicht über die leblose Einöde zuckte. Dies war das sichere Anzeichen gewaltiger Eisfelder; doch niemand an Bord konnte diese eigenartige Naturerscheinung deuten. Was hätte Cook für das Wissen gegeben, daß er nur 200 Kilometer von der Küste eines riesigen, vom Eis bedeckten Kontinents entfernt war!

Ohne Verzug ließ der Commander nordwärts wenden. Als er seinen Entschluß den Offizieren und Wissenschaftlern mitteilte, atmeten sie erleichtert auf. Die Mannschaften waren abgekämpft, die Schiffe überholungsbedürftig. Ein kurzer Aufenthalt in wärmeren Breiten könnte allen von Nutzen sein. Nur einer protestierte. Es war der deutsche Naturwissenschaftler Johann Reinhold Forster, der mit seinem Sohn Georg als einer der wenigen Ausländer an der Fahrt teilnahm. Doch Cook blieb bei seinem Entschluß. Er durfte seine Anordnungen nicht allein von wissenschaftlichen Gesichtspunkten abhängig machen, er mußte das Ganze im Auge behalten; denn ihm oblag die Verantwortung für fast hundert Menschen. Forster mußte sich grollend darcin schicken; später erkannte er, wie richtig Cooks Entscheidung war.

In schneller Fahrt strebten die Schiffe zum 50. Breitengrad zurück. Mit der höhersteigenden Sonne fiel die Erstarrung, die Menschen und Schiffe in Fesseln geschlagen hatte. Die Kranken gesundeten wieder. Unter fleißigen Händen vernarben die den Schiffen vom Eise geschlagenen Wunden.

Kurz bevor Cook Kapstadt verlassen hatte, war ihm von der Entdeckung des Kerguelen-Landes durch die Franzosen berichtet worden. Wie Spürhunde durchstöberten die Schiffe das Meer. So sehr man suchte, es fand sich kein Land auf der angegebenen Position. Zehn Längengrade östlicher hätte Cook Glück gehabt. Hatte der Franzose Tremarcé die Position des Landes mit Absicht falsch angegeben? Oder wußte er es nicht besser? Um sicherzugehen, unterlief Cook die angegebene Position. Ohne Erfolg, also konnte das Kerguelen-Land nur eine Insel sein.



Die „Resolution“

Im dichten Nebel hatte man die „Adventure“ verloren. Zwei Tage lang kreuzte das Flaggschiff suchend hin und her. Keine Spur! Cook konnte nur hoffen, daß Kapitän Furneaux, wie für diesen Fall verabredet, sich nach Neuseeland durchschlagen würde. Ohnedies hatte die „Adventure“ unter der übertrieben vorsichtigen Führung dieses Kapitäns wie ein Schleppanker gewirkt. Noch einmal setzte Cook, nun ohne die Rückendeckung des zweiten Schiffes, zum Sprung nach Süden an, doch bei 62 Grad südlicher Breite stand man wieder vor der unüberwindbaren Packeiswand.

Über ein halbes Jahr war die Expedition bereits unterwegs und hatte mit Ausnahme der kurzen Zwischenlandung in Kapstadt kein Land zu Gesicht bekommen. Über sechs Monate lang nichts als Wasser und Eisberge, hin und wieder ein paar Robben, Wale und Pinguine. Das war zu wenig, um das Stimmungsbarometer der Besatzung auf „Schönwetter“ zu halten. Unsäglich harte Arbeit in Sturm und ungewohnter Kälte hatte jedem das Letzte abverlangt. Man sehnte sich nach Ruhe und Erholung in wärmeren Breiten.

Die Südspitze Afrikas lag nicht allzu fern, doch Cooks Zeitplan sah vor, während des antarktischen Sommers 1772/73 die Erkundung der östlichen Halbkugel abzuschließen. Damit hatte man angesichts des vorrückenden Winters einen großen Teil des Weges noch vor sich. Cook ließ alles Zeug setzen und umsegelte etwa auf der Höhe des 60. Breitengrades das Südmeer bis zum 150. Grad östlicher Länge. Dann lief man schließlich nordostwärts nach Neuseeland ab, wo am 25. März die Anker fielen.

162 Der unerhört kühne Vorstoß hatte die Gewißheit erbracht, daß es im hohen

Süden der östlichen Halbkugel kein Land gab. Das Südland, das die Phantasie eines so hervorragenden Kartographen wie Gerhard Mercators mit lieblichen Tälern, Seen und Flüssen ausgestattet hatte, war hier buchstäblich ins Wasser gefallen.

Trotzdem hatte Cook einen großen Erfolg zu verbuchen. Während dieser monatelangen Seereise unter den besonders schwierigen Bedingungen der Antarktis war niemand ernstlich an Skorbut erkrankt.

Zunächst hatte man über die hygienischen Maßnahmen des Commanders insgeheim gespottet. Irgend jemand hatte das Scherzwort von der „Sauerkohlreise“ geprägt. Doch Cook wußte die Matrosen zu nehmen; auf der ersten Reise hatte er hinlänglich Erfahrungen sammeln können. Er schrieb in sein Tagebuch:

„Es standen nur ganz wenige Leute auf der Krankheitsliste, und bei allen waren es nur Kleinigkeiten. Anfangs hatten sie Sauerkraut nicht essen wollen, bis ich einen Weg einschlug, der bei Seeleuten, wie ich wußte, immer zum Ziel führt. Ich ließ nämlich Sauerkraut täglich auf den Kapitänstisch bringen, gestattete den Offizieren, davon zu nehmen und stellte es der übrigen Besatzung frei, Sauerkraut zu essen, soviel sie wollte oder es ganz zu lassen. Es dauerte keine Woche, da war es nötig geworden, jedermann an Bord die ihm zukommende Portion zuzumessen. Denn es ist eine der natürlichsten Eigenschaften des Seemanns, das, was man ihm gibt, und sei es noch so nützlich, nicht anzuerkennen, und es gibt dann nichts als Murren. Sobald er aber sieht, daß die Vorgesetzten es schätzen, ist es das Beste von der Welt.“

Mittlerweile hatte man sich an das lästige Lüften der Kabinen, an das Scheuern und Putzen gewöhnt, ohne vom Sinn dieser Maßnahmen überzeugt zu sein.

Dies sollte sich bald ändern, als man in Neuseeland die „Adventure“ wiedertraf. In die Wiedersehensfreude mischte sich der Kummer um die arg mitgenommene Mannschaft. Kaum einer der Männer war gesund geblieben. Zweiundzwanzig von ihnen lagen mit schwerem Skorbut in der stickig-giftigen Luft der Krankenstube. Furneaux hatte, nachdem sich die Schiffe verloren hatten, alle Maßnahmen Cooks außer acht gelassen und war wieder in den althergebrachten Seemannstrott verfallen. Täglich fuhr Cook zur „Adventure“ hinüber, ließ den Kranken antiskorbutische Mittel reichen und sorgte für Sauberkeit mit dem Erfolg, daß alle wieder gesundeten. Einer, der Koch, war nicht mehr zu retten. Fortan schwor die Mannschaft auf ihren Commander.

Auch in einem anderen Punkt hatte Furneaux versagt. Nachdem sich die Schiffe im Nebel verloren hatten, war die „Adventure“, wie verabredet, zuerst nach Tasmanland gesegelt. Fast zwei Jahrhunderte waren seit der Entdeckung dieses Landes verflossen, und noch immer war die Frage nach seinem Zusammenhang mit Neuholland ungeklärt. Furneaux hätte sich einen Namen damit machen können, doch anscheinend ging er nicht gründlich zu Werke. Er ließ sich von den in der Meeresstraße gelegenen Inseln täuschen und war überzeugt, daß Tasmanland ein Teil Neuhollands (Australiens) sei. Erst 25 Jahre später erkannte der Engländer Bass, daß Tasmanien eine Insel ist.

Die Expedition verbrachte den Südwinter in den sonnigen Gefilden der Süd-

see. Die Naturwissenschaftler hatten reichlich Gelegenheit, die Flora und Fauna zu studieren und völkerkundliche Untersuchungen anzustellen. Tatsächlich lebte die Südseebevölkerung noch in der Urgemeinschaft. Eisen war unbekannt, doch die Eingeborenen lernten den Wert eiserner Messer, Beile und Nägel schnell schätzen und zahlten viel dafür. Diese Erfahrung hatte schon einer der Vorgänger Cooks, der Brite Wallis, gemacht, als er 1767 als erster vor Tahiti ankerte. Er mußte sie teuer bezahlen; denn seine Matrosen montierten ab, was nicht niet- und nagelfest war, und verhandelten es zu eigenem Nutz und Frommen, so daß Wallis Mühe hatte, sein Schiff für die Heimreise flottzumachen. Cook ließ es erst gar nicht dazu kommen und dekretierte, bevor das Südseeparadies in Sicht kam:

„Ich befehle: Eine oder mehrere dafür geeignete Personen sind als verantwortlich für das Einhandeln aller Arten von Lebensmitteln, Früchten und anderer agrarischer Produkte von den Eingeborenen zu bestimmen. Kein anderer Offizier oder Mann oder sonstiger Angehöriger des Schiffs darf, ohne spezielle Erlaubnis von mir, Handel treiben mit irgendwelchen Lebensmitteln, Früchten oder anderen Erzeugnissen.

Ebenso wird jeder bestraft, der dabei ertappt wird, irgendeinen zum Schiff gehörenden Gegenstand zu unterschlagen, zu tauschen oder anzubieten.

Keinerlei Eisen oder eiserner Gegenstand, keinerlei Kleidungsstück darf gegen etwas anderes als gegen Lebensmittel eingetauscht werden.“

Diese Maßnahme blieb nicht ohne Wirkung; vor allem verhinderte sie, daß die Eisenwährung an Kurswert verlor, weil sie den Schwarzhandel unter Strafe stellte.

Cook hatte die Südsee bereits auf seiner ersten Expedition kennengelernt; seine Fahrt, die er in den Jahren 1768 bis 1771 mit der „Endeavour“ unternommen hatte, kann als die erste Expedition mit wissenschaftlicher Zielsetzung gelten. Sie hatte die Aufgabe, den für das Jahr 1769 vorausberechneten Durchgang des Planeten Venus vor der Sonne zu beobachten. Diese Reise war auch für die Geographie sehr fruchtbar. Cook entdeckte mit der Meeresstraße, die fortan seinen Namen trug, daß Neuseeland eine Doppelinsel ist. Er befuhr als erster die Ostküste Neuhollands (Australiens) von der Gegend des heutigen Sydney bis in die Torresstraße, die seit der Erstbefahrung durch den Spanier Torres zu Beginn des 17. Jahrhunderts in Vergessenheit geraten war. Damit war eindeutig bewiesen, daß zwischen Neuholland und Neuguinea kein Landzusammenhang bestand.

In der Fieberglut der Torresstraße und später vor Batavia begann auf der „Endeavour“ das große Sterben. Als das Schiff im Dezember 1770, heimwärts segelnd, Batavia verlassen hatte und das Kap der Guten Hoffnung erreichte, lebten von der 94 Mann starken Besatzung, mit der das Schiff ausgelaufen war, noch 56.

Unter den damaligen Verhältnissen sah man einen solchen Menschenverlust bei einer Weltreise als unvermeidbar an. Cook gehörte zu denen, die sich damit nicht abfinden konnten. Deshalb suchte er mit allen Kräften, diese Verluste zu verhindern, und schon jetzt war ersichtlich, daß man die furchtbare Geißel der

Seeleute bannen konnte, wenn man vorbeugende Maßnahmen traf und mit der nötigen Energie gegen den alten Trott anging.

Nach zwei Monaten erholsamer Ruhe, die vor allem auf Tahiti und Huaheine verbracht worden waren, befanden sich die Schiffe wieder auf der Fahrt nach Süden. Östlich von Neuseeland, das als Ausgangspunkt für den Angriff auf die hohen südlichen Breiten gewählt wurde, geriet die Expedition in ein orkanartiges Unwetter. Vor Sturmsegel lenzend, wurden die Schiffe im steten Wettlauf mit den erbarmungslos zuschlagenden Wellenbergen tagelang über den Ozean gejagt. Nur für wenige Minuten verließ Cook das Deck. Kaum hatte sein Schiff einen Brecher abgeschüttelt, suchten seine Augen die „Adventure“. Nur jetzt nicht den Zusammenhalt verlieren! Eines Nachts, als der Sturm mit unverminderter Gewalt wütete, waren die Positionslichter der „Adventure“ plötzlich verschwunden. Mit dem anbrechenden Tag durchkreuzte die „Resolution“ bei abflauendem Sturm das ganze Gebiet, in dem sich die beiden Schiffe bewegt hatten. Vergeblich! Nun blieb keine Wahl. In der Hoffnung, daß das Begleitschiff die Nacht überstanden habe, mußte man das bevorstehende Abenteuer allein wagen.

Zuvor galt es, eine schützende Bucht Neuseelands anzulaufen, um die vom Sturm geschlagenen Havarien auszubessern. Zugleich wollte man die Gelegenheit nutzen, die Proviantvorräte aufzufüllen. Während einiger Tage florierete das Geschäft – Nägel gegen Fische – mit den Eingeborenen sehr gut, doch plötzlich waren alle waffenfähigen Männer verschwunden. Als sie wieder auftauchten, hatten sie die Kanus randvoll mit Fischen beladen. Während am Strand der Tauschhandel wieder in vollem Gange war, näherte sich der „Resolution“ eine Schaluppe. Ein Matrose des Expeditionsschiffes kam an Bord und zeigte den Forsters einen menschlichen Kopf, den er für drei Nägel eingetauscht hatte. Der Kopf war gekocht! Alle waren entsetzt, am meisten ein junger Tahitianer namens Eididei, der sich den Europäern aus freien Stücken zugesellt hatte. Die Insulaner hatten ihre Nachbarn überfallen, um in deren Gebiet zu fischen; deshalb waren sie plötzlich verschwunden. Kannibalismus!

Cook klagte: „Sie hungern, sie hungern. Nur der ständige Hunger vermag einen Menschen zu zwingen, einen anderen Menschen aufzuessen. Sie haben ja weder Ziegen noch Schweine, noch Kühe, noch Brot, noch Obstbäume – nur Fisch und Wildkräuter!“ Am nächsten Morgen ließ er die Anführer zusammenrufen und zeigte ihnen, wie man Kartoffeln pflanzt. Es waren die letzten zwei Säcke, die man an Bord hatte.

Schon auf seiner ersten Reise hatte Cook den Maori Schweine, Schafe und Ziegen gegeben, um sie vom Kannibalismus abzuhalten. Das humane Vorgehen Cooks kann nicht besser als anhand dieser Tatsache verdeutlicht werden.

Am 22. November 1773 machte sich die „Resolution“ auf den Weg. Einen Monat später wurde bei 150° w. L. wieder der Polarkreis überschritten. Jede zurückgelegte Meile bedeutete unentwegten Kampf gegen Packeis, Schnee und Rauhreif, der das Tauwerk in Drahtseile und die Segel in Eisplatten verwandelt hatte. Bei einer Temperatur von – 35° schien jede Bewegung zu erstarren.

Angesichts der fremden, abweisenden Natur ringsum mußte jeden an Bord ein Gefühl des Ausgesetztseins beschleichen. Das Mittelalter mit all seinem Irr-

und Aberglauben lag erst wenige Generationen zurück. Wie sollten sich die Matrosen die vielfältigen Erscheinungen erklären, die auf sie einstürzten, wenn selbst die Wissenschaftler nach Deutungen suchten? Konnte man ihnen den Mut absprechen, wenn ihnen die zuckenden Strahlenbündel des Südlichts, die in seltsamen Bogen und Windungen den Himmel bedeckten, Angst und Schrecken einjagten oder wenn sie das Grauen ergriff, weil die Sonne nachts nicht unterging? Da half nur ein kräftiger Rausch, und der war auch gegen Kälte gut.

Cook behielt seinen klaren Kopf. Kaum hatte ein Temperaturanstieg das Eis in Bewegung gebracht, stieß er, um neue Kraft zu schöpfen, nach Norden durch.

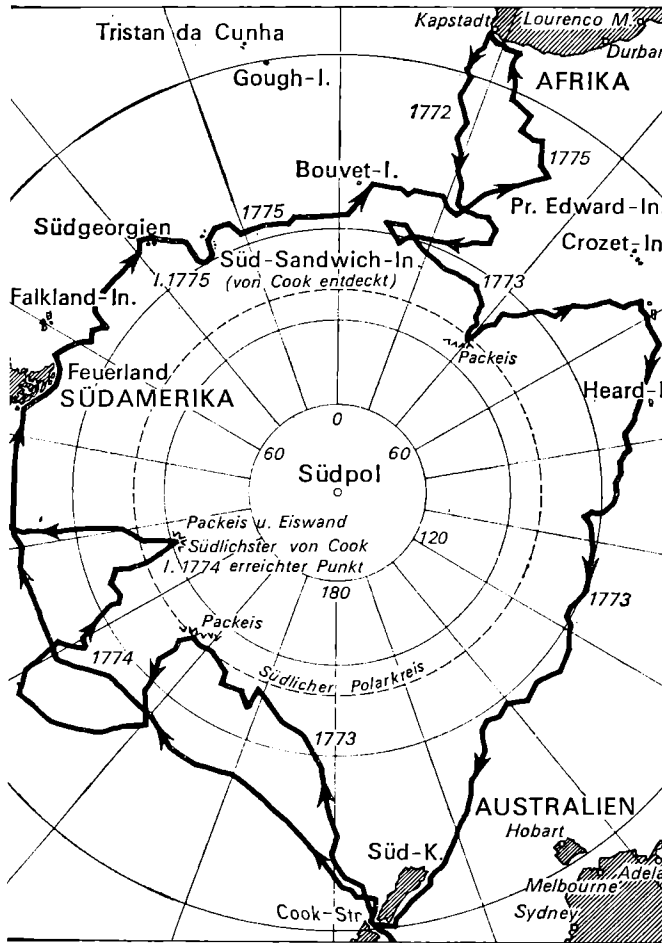
Was hätte ihm das Wissen genutzt, daß er hier die Achillesferse der Antarktis getroffen hatte, jene Gegend, in der das Rossmeer tief in den antarktischen Kontinent, den er ja nur ahnen konnte, einschneidet? Hier gab es einen Weg südwärts. Ein halbes Jahrhundert später ertrotzte ihn sein Landsmann James Ross mit Schiffen, die durch Panzerplatten geschützt waren. Für Cook und seine hölzerne „Resolution“ wäre es Selbstmord gewesen, weiter vorzudringen.

Kaum hatte man den 50. Breitengrad überschritten, kaum waren die letzten Eiszapfen geschmolzen, da ließ der energische Kapitän abermals zum Angriff wenden. Mit Umsicht und Routine lavierte er das Schiff durch die Eisfelder. Südwärts, südwärts! Mit 71° 10' s. Br. wurde ein neuer Rekord aufgestellt. Wieder versperrte ein unüberschaubares Packeisfeld das weitere Vordringen. Menschen und Material hatten das Äußerste hergegeben. Fernrohre richteten sich gegen den Horizont. – Da, hinter den mächtigen Eisriesen im Nebel der verschwindenden Ferne! Ragte nicht ein Gebirge auf? Das konnte Land sein! Was für Land? Eine Insel? Vielleicht sogar ein großes Festland? Wer es sagen könnte! Wenn es ein Festland wäre, niemals könnte diese erstarrte, lebensfeindliche Eiswüste zu irgend etwas nütze sein. Das war allen klar. Nun schien eine erste vage Antwort auf die so oft gestellte Frage nach der Entstehung der ungeheuren Eismassen rund um das Südpolargebiet gegeben. Hatte man nicht mit ähnlichen Erscheinungen zu tun wie vor Grönland? Nur ungleich größer war alles!

Tatsächlich war die „Resolution“ dem antarktischen Festland bei etwa 160° w. L. auf etwa 300 Kilometer nahegekommen; doch es ist unwahrscheinlich, daß Cook das in dieser Gegend der Antarktis gelegene mächtige Massiv der Kohler-Kette ausmachte, obwohl deren Gipfel bis 4670 Meter hoch aufragt. Der bescheidene Cook versagte es sich, aus der Ferne Geschautes als geographische Realität zu werten und den Entdeckerruhm dafür in Anspruch zu nehmen. So mußten eineinhalb Jahrhunderte vergehen, bis das Flugzeug erfunden war und der Amerikaner Ellsworth dieses Gebiet der Antarktis überflog, um erstmals genauere Kunde über diese Gebirgskette mitzubringen.

Für die „Resolution“ und ihre Besatzung war es wieder höchste Zeit, dem antarktischen Eiskeller zu entrinnen. Schon herrschte Schmalhans als Küchenmeister; die kümmerlichen Lebensmittelreste waren kaum genießbar. Cook lag an einem Gallenleiden schwerkrank darnieder. Die vielen in Sturm und Kälte verbrachten Nächte forderten ihren Tribut.

Der Kurs ging nach Norden durch Tausende von Meilen kaum bekannter Meeresgebiete, geradewegs zum winzigsten und gottverlassensten Stückchen

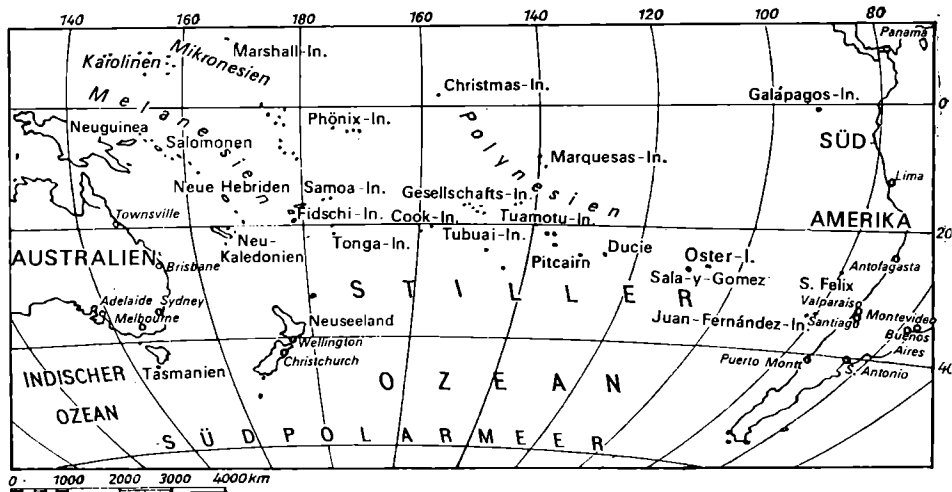


neer

el unseres Planeten, zu der erst 1722 von dem Holländer
 Osterinsel. Die Seeleute hatten frische Kost und Quell-
 doch konnten sie auf der kargen, von Lavafelsen weithin
 ren notdürftigsten Bedarf decken. Das war Cook nicht un-
 anderer Grund hatte ihn bestimmt, von der Antarktis bis
 segeln, um ausgerechnet diesen Splitter im weiten Ozean
 inder wollten hier merkwürdige Steinfiguren gesehen ha-
 ie sich nicht erklären konnten. Nun brannten die Wissen-
 auf, zu erkunden, ob etwas Wahres an der Sache sei. Sie
 zu suchen. Schon vom Schiff aus konnten sie mehrere aus
 hoch aufragende Gebilde erkennen. Bei näherer Unter-
 len sie Hunderte, teilweise haushohe Figuren mit riesigen
 angesichtern, die von unbekannten Steinmetzen aufgerich-

er Götterbilder – denn darum mußte es sich handeln –

war um so unerklärlicher, weil sich die Besucher einfach nicht erklären konnten, wie die auf primitivster Kulturstufe ihr Dasein fristenden Einwohner der Insel etwas Derartiges hätten vollbringen können. Die Figuren waren aus einem Stück Lavagestein gehauen und trotz ihres Gewichts von etwa 10 bis 12 Tonnen – ja, einige bis 50 Tonnen – an ihren Standort befördert und aufgerichtet worden. Wer waren die Baumeister dieser Ungeheuer? Welcher Technik bedienten sie sich? Wo kamen sie her, und was trieb sie, auf diesem weltabgeschiedenen Eiland, das nur einer beschränkten Anzahl Menschen Lebensmöglichkeit bieten konnte, eine derartige Herkulesarbeit zu vollbringen? Auch die Eingeborenen wußten nichts darüber zu sagen.



Lage der Osterinsel

Noch ein merkwürdiger Umstand kam hinzu, den sich die Europäer nicht zu erklären wußten. Neben den dunkelhäutigen Bewohnern fanden sich – übrigens auch in anderen Gegenden der polynesischen Inselwelt – Eingeborene, die sich in ihrem Aussehen deutlich von den anderen unterschieden. Cook schrieb in sein Tagebuch: „Wir trafen Hunderte von wahren Europäergesichtern, und manche echte Römer Nase war unter ihnen.“

Georg Forster charakterisierte den König von Tahiti so: „Er war von hellerer Farbe als alle seine Untertanen und hatte schlichtes, langes, lichtbraunes Haar, das an den Spitzen ins Rötlichgelbe fiel.“ Dies waren Wunder über Wunder für die Europäer, die sie nicht zu deuten wußten. Das war keine Schande für die hochgelehrten Herren um James Cook. Kaum ein Phänomen auf unserem Planeten hat seither den Wissenschaftlern soviel Kopfzerbrechen bereitet wie das der Osterinsel. Unzählige Theorien wurden aufgestellt, wieder verworfen und durch neue ersetzt. Generationen von Gelehrten versuchten ihr Heil; und noch immer starren die Steinmänner der Osterinsel hochaufgerichtet über das Meer, ohne ihr Geheimnis endgültig preisgegeben zu haben.

JAMES COOK und seine Begleiter konnten die rätselhaften Erscheinungen der Südseewelt bestenfalls registrieren, sie ahnten nicht, welche Tatsachen sich dahinter verbargen. Doch gab die Cooksche Expedition den Anstoß, sich mit den unerklärlichen Geschehnissen im Raum des Stillen Ozeans zu beschäftigen. Heute gilt als gesichert, daß sowohl die dunkelhäutigen Melanesier wie auch die Polynesier den Inselraum des Stillen Ozeans von Asien kommend besiedelt haben.

Nachdem die „Resolution“ die Osterinsel verlassen hatte und mit nördlichem Kurs fast bis zum Äquator gesegelt war, ohne ein Krümchen Land zu finden, gelangen in südlicheren Gewässern mehrere Neuentdeckungen. Zunächst wurden die Tongainseln gesichtet; danach hielt Cook etwa auf 20° s. Br. westwärts und erreichte nach weiteren 1000 Seemeilen Fahrt die Neuen Hebriden. Schließlich wurde südwärts davon Neukaledonien entdeckt.

Die „Resolution“ befand sich wieder auf der Reise nach Süden. Es galt, sich abermals von Neuseeland aus dem letzten unerforschten Sektor des Südmeers zuzuwenden. Freilich war die Hoffnung, das Südland zu finden, arg zusammengeschrumpft. Jenseits des 60. Breitengrades hatte Cook im Jahre zuvor keine Spur von Land gefunden. Deshalb steuerte er diesmal, stets etwa auf dem 55. Breitengrad, geradewegs auf Kap Hoorn zu.

Zweieinhalb Jahre war die Expedition unterwegs und hatte den überwiegenden Teil der Zeit in völlig unbekannten, nie befahrenen Gewässern verbracht. Die Besatzung war der monatelangen Fahrten durch öde Meere längst müde. Die „Resolution“, das einzige winzige Stückchen Heimat am Rande der Welt, war ihnen zum lästigen Gefängnis geworden. All das empfand auch der Kommandeur, doch er hätte nötigenfalls noch ein Jahr drangesetzt, um seinen Auftrag zu erfüllen. Nun war dieser Abschnitt der Weiterfahrt keineswegs dazu angetan, den abgestumpften Gemütern eine Abwechslung zu bieten. Von einem gleichmäßigen West getrieben, segelte das arg mitgenommene Schiff voran. Das Meer schien unbelebt, kein Vogel ließ sich sehen; alles, was da fleucht und schwimmt, schien diesen gottverlassenen Erdenwinkel zu meiden. Selbst ein Stückchen Treibholz wäre in dieser Einöde eine kleine Sensation gewesen. Nichts von alledem! Hier, an der Grenze des Polarmeeres, war die Welt anscheinend wirklich zu Ende.

Am Silvestertag des Jahres 1774 kam endlich Land in Sicht. Kein Neuland. Es waren die kahlen, unbelebten, graudüsteren Felsen der Südspitze Amerikas – und doch schlug bei ihrem Anblick das Herz der Seeleute höher; man hatte das Gefühl, wieder auf der Erde zu sein. In einer geschützten Bucht wurden die Anker geworfen. Es gab frisches Wasser, ein Jagdkommando brachte gute Beute heim. Mit dem letzten Faß Madeira und einem köstlichen Braten feierte man den Anbruch des Jahres 1775.

Seit Magalhães um 1520 als erster in diese Gegend kam, hatte so manches Schiff die gefährliche Magalhãesstraße durchfahren oder das sturmtobte Kap Hoorn umrundet; doch keiner der Kapitäne hatte sich die Mühe gemacht, die zerklüfteten Küstenlinien genauer zu vermessen und die Meerestiefen auszuloten. Cook und seine Offiziere ergriffen mit Freuden diese Gelegenheit, nütz-

liche Arbeit zu vollbringen. Die Forsters fanden unbekannte Pflanzen für ihr Herbarium.

Auf den Seekarten, die Cook zur Verfügung standen, war der Golf von San Sebastiano eingezeichnet. Niemand aber hatte ihn je gesehen oder darüber berichtet. Das kam dem nüchternen Cook, der nur glaubte, was sich messen und errechnen ließ, nicht geheuer vor. Die „Resolution“ strich an der Ostküste Südamerikas entlang und, wie vermutet, ließ sich auf der angegebenen Breite kein Golf ausmachen. Er konnte nicht gefunden werden, weil er lediglich am Kartentisch entstanden war! Seit eh und je war es bei den Kartenzeichnern üblich gewesen, Ländereien, die man nur andeutungsweise kannte oder nur annahm, mit üppiger Phantasie bis in jede Einzelheit darzustellen. So war es bereits zu Ptolemäus' Zeiten, und so hielt es 1400 Jahre später Gerhard Mercator. Cook blieb es vorbehalten, einige Irrtümer der beiden so verdienten Männer richtigzustellen. Doch halt, wir wollen dem alten Hellenen nicht vorschnell das Urteil sprechen. Noch hatten die Engländer den Kreis nicht geschlossen, noch war das Segment vom Kap Hoorn zum Kap der Guten Hoffnung jenseits des 50. Breitengrades Terra incognita. Dorthin richteten sie ihren Kurs.

Man war bereits einige Tage unterwegs, da tauchten plötzlich an der Kimm drei schneebedeckte Berggipfel auf. Sollte Ptolemäus recht behalten? Mitnichten! Es war die ziemlich große Insel Don Pedro. 1685 von De la Roche erstmals gesichtet, geriet sie lange Zeit in Vergessenheit, bis sie 20 Jahre vor der „Resolution“-Expedition aufs neue entdeckt wurde. Cook nahm sich auf Anraten Forsters die Freiheit, die Insel in Süd-Georgia umzutaufen.

Noch einmal nahmen die Briten, südwärts steuernd, den Kampf gegen Kälte und Vereisung auf. Dem Commander war aufgefallen, daß sich hier die Treibeisgrenze sehr weit nach Norden vorschob. Wenn also, so folgerte er, hinter den Packeismauern, die das ganze Südpolgebiet umgaben, ein Landkern bestand, so mußte er hier besonders weit nach Norden vorspringen. Als unweit des 60. Breitengrades plötzlich „Land voraus!“ gemeldet wurde, glaubte er gefunden zu haben, was er suchte. Wieder war es nur eine Insel!

Sehr begeistert war Cook davon nicht:

„Der Anblick dieser neuen Küste war schauerlich. Die sehr hohen, senkrechten Klippen starrten von schwarzen Höhlen. An ihrem Fuß brandeten tobende Wellen, ihr Haupt verbüllte sich in Wolken, über die ein einziger weißer Gipfel hervorragte. Soweit wir das Land mit seinen vorliegenden kleinen Inseln kennenlernten, sah es überall gleich öde und furchtbar aus. Ohne die vielen schwarzen Stellen und Höhlen wäre unklar geblieben, ob wir Land oder Eis vor uns hatten. Seeraben, die in den Höhlen nisteten, waren die einzigen Bewohner, selbst die unförmigen Amphibien, die See-Elefanten von Südgeorgien, fehlten.“

Diese öden Felsbrocken erhielten den Namen des wenig beliebten Chefs der Britischen Admiralität, Sandwich, von dem man sagte, er habe den Vorzug, nichts von Seefahrt zu verstehen.

Schon jetzt war ersichtlich, daß es in diesen Breiten kaum Überraschungen geben konnte. Trotzdem segelte die „Resolution“ jenseits der Treibeisgrenze weiter, bis sie bei etwa 20° ö. L. ihre Einfahrtsroute von 1772 kreuzte und den

großen Ring um das Südpolargebiet schloß. Im Februar 1775 erreichten die Weltreisenden nach dreijähriger Kreuzfahrt durch überwiegend unbekannte Erdräume in Kapstadt den ersten Vorposten der zivilisierten Welt. Cook schrieb in seinem Rechenschaftsbericht:

„Ich habe nunmehr die Umsegelung des Südlichen Meeres in hohen Breiten vollendet und es in so vielen Richtungen durchquert, daß ich die Existenz eines großen Kontinents in diesem Gebiet mit Sicherheit verneinen darf. Wenn außer der von mir im letzten Abschnitt der Fahrt entdeckten Inseln in diesen Breiten überhaupt noch Land besteht, so kann es sich nur innerhalb des Polarkreises befinden und muß völlig von Eis bedeckt sein. Ich glaube, die Gefahren, die man beim Erforschen dieses Polargebietes läuft, sind so groß, daß kaum jemals irgend jemand nach mir wieder nach Süden vordringen wird und daß das in Polnähe gelegene Land für immer unerforscht bleibt.

Da ich außerdem noch zweimal die tropischen Gewässer des Pazifik bis zum neunten Grad südlicher Breite besuchte, war es mir möglich, die Entdeckungen früherer Reisen zu ergänzen, zu berichtigen, kartographisch festzulegen und ihnen einige neue hinzuzufügen. Damit dürften in diesem Teil der Welt die meisten Unklarheiten beseitigt sein.

So schmeichle ich mir denn vielleicht mit einigem Recht, daß ich die mir gestellte Aufgabe erfüllt, die Südhalkugel der Erde genügend erforscht und der Suche nach dem Südland endgültig ein Ziel gesetzt habe. Mit dieser Reise wurde übrigens die Erdkugel zum ersten Male in östlicher Richtung umsegelt.

Die Offiziere wie die Mannschaft der ‚Resolution‘ haben sich auf dieser langen Reise, deren Meilenzahl fast dem Dreifachen des Äquatorumfangs entspricht, nicht weniger gut als das Schiff gehalten. Der Gesundheitszustand an Bord war – abgesehen von einer kurzen Periode nach dem zweiten Vorstoß in die Antarktis – jederzeit gut. Wir verloren vier Mann, davon drei durch Unfälle, wie sie auf See leider unvermeidlich sind. Der Geist der Besatzung verdient jedes Lob. Selbst die Trennung von dem Schwesterschiff ‚Adventure‘ vermochte nicht Mut und Stimmung der Leute zu beeinträchtigen.“

Das Südland, jahrtausendalter Traum der Menschheit, war zum Leidwesen all derer, die auf profitbringende Kolonien gehofft hatten, endgültig zu Wasser, ja sogar zu Eis geworden.

Was brachte Cook als Ausbeute heim? Glücksritter und Piraten, die in früheren Jahrhunderten ausgezogen waren, um sich an den unermesslichen Schätzen des Landes Ophir oder dem Eldorado zu bereichern, hätten den Briten als bemitleidenswerten Narren belächelt. Statt Gold, Edelsteinen, Gewürzen und schwarzem Elfenbein brachte er einen Stapel Landkarten mit, fremde Pflanzen und Tiere und vieles andere Wissenswerte über die neuentdeckten Räume und ihre Menschen.

Wenn Cooks Reise damit auch die Erwartungen der Handelsherren und der Admiralität enttäuscht hatte, so war sie doch Ausdruck einer neuen Epoche der Geschichte der geographischen Entdeckungen.

Der erstarkende Kapitalismus hatte den Entdeckern eine neue Aufgabe zugewiesen. Der Typ des rücksichtslosen Eroberer-Entdeckers, des Konquistador-

Goldsuchers und Freibeuter-Plünderers war überlebt, das rücksichtslose Raubein von ehemals dem Pfadfinder und Forscher gewichen. Das konnte so sein, weil die Ausbeutungsmethoden ungemein raffinierter geworden waren, die Profite ungleich höher. Die Urenkel der Konquistadoren saßen nun in der Maske biederer Handelsherren in Amsterdam, London und Paris und disponierten im großen Stil über Ländereien, die sie nie gesehen, über Menschen, die sie nicht interessierten.

So ließ man dem Sohn eines Bauern ob seiner unbestreitbaren Verdienste eine Beförderung in den dürftigen Rang eines Postkapitäns zuteil werden. Das mochte in den Augen der Lords eine außergewöhnliche Auszeichnung sein – Cook jedoch nahm sie gelassen hin.

Besser wußte die wissenschaftliche Welt seine großen Verdienste zu würdigen, indem sie ihn zum Mitglied der Royal Society ernannte.

Die Copley-Medaille, höchste Auszeichnung der königlichen Gesellschaft, die ihm für seine Entdeckungen auf geographischem und schiffshygienischem Gebiet verliehen wurde, erreichte den großen Seemann und Forscher nicht mehr. Auf seiner dritten großen Reise, die ihn zur Erkundung der Nordwestlichen Durchfahrt ins Beringmeer führte, wurde James Cook, der das traurige Schicksal der Naturvölker, dem sie durch ihre Entdeckung anheimfielen, stets bedauerte, am 14. Februar 1779 auf Hawaii infolge eines Irrtums von Eingeborenen erschlagen.

IN DEN ERSTEN OKTOBERTAGEN des Jahres 1841 flatterte auf den Mahagonischreibtisch des preußischen Musiklehrers und Malers Schmalfuß zu Cottbus ein umfangreicher, mit fremdartigen Siegeln versehener Brief. Solche Sendungen waren im Hause Schmalfuß keine Seltenheit, denn man hatte einen reiselustigen Schwager, den jungen Doktor der Medizin Ludwig Leichhardt.

Nachdenklich wog der Musiklehrer das Kuvert in der Hand; seine Gedanken eilten zurück. Der Ludwig hatte schon damals, als er, noch ein Gymnasiast, bei ihm wohnte, auffallendes Interesse für fremde Länder gezeigt. Jedesmal, wenn der weitgereste Fürst Pückler-Muskau zu Besuch kam, war der Knabe nicht von dessen Seite gewichen, um keines seiner Worte zu versäumen.

Der Vater freilich, der Torfinspektor aus Trebatsch bei Beeskow, hätte es sich nicht leisten können, den Neigungen des außerordentlich begabten Ludwig nachzugeben; dazu reichte sein bescheidenes Einkommen nicht aus. Ohne die Freundschaft mit dem wohlhabenden jungen Engländer William Nicholson, der den Göttinger Studenten der Philologie bewog, nach Berlin und zu den Naturwissenschaften überzuwechseln, wäre es diesem wohl nie möglich geworden, seinen Traum zu verwirklichen. Mit ihm zusammen war Ludwig durch Frankreich und Italien gezogen, hatte sich in England umgesehen und überall naturwissenschaftliche Forschungen betrieben.

Man sollte meinen, der junge Mann hätte sich damit genug in der Fremde umgetan; doch nein, der Schwager wußte, daß er sich seit langem mit phanta-

stischen Plänen trug. Finanziell von Nicholson unterstützt, wollte er unbekannte Gebiete erforschen, in Afrika oder Indien oder – was Gott verhüten möge! – in der fernen Sträflingskolonie Neuholland. Es hieß, die „Terra Australis“ sollte ein ganz merkwürdiger Erdteil sein mit völlig unbekannten Pflanzen und einer Tierwelt, die man in zivilisierten Gegenden kaum in einem Museum finden konnte. Endlose Wüstengebiete solle es dort geben. Trockenheit herrsche, nur einige Küstenlandschaften seien besiedelt, das Innere habe noch keines Menschen Fuß betreten.

Merkwürdig, dieser unwirtliche, abgeschlossene Kontinent zog den Ludwig wie ein Magnet an. Der Schwager schüttelte den Kopf. Ausgerechnet Neuholland! Wenn der Junge nur gesund wäre! Er war aber alles andere als ein Athlet; im Gegenteil, er war immer schwächlich und anfällig gewesen. Das konnte nie und nimmer gut gehen. Mit schlimmen Vorahnungen öffnete er das Kuvert und las:

„London, den 27. Sept. 1841

Mein theuerster Schwager.

Hiermit empfängst Du meinen letzten Brief von europäischem Boden. Ich habe eine Lebensperiode voll Mühe und Arbeit abgeschlossen, um am anderen Ende der Welt eine andere, vielleicht ebenso mühselige, doch auf jeden Fall hochinteressante zu beginnen. Mein Ziel ist der ferne Erdteil Neuholland . . .“

Kopfschüttelnd legte Schmalfuß den Brief zur Seite. Alle seine Vorstellungen hatten also nichts gefruchtet. Mochte der Unbelehrbare sich seiner wegen mit den „Wilden“ herumschlagen. Sein Blick wanderte, wie immer, wenn er in außergewöhnlichen Situationen einen seelischen Halt benötigte, zu dem Spruch, der über seinem Schreibtisch hing und auf dem zu lesen stand: „Bleibe im Lande und nähre dich redlich!“

Was war damals von Neuholland (Australien) bekannt?

Im Verlaufe seiner Entdeckungsgeschichte – von der ersten bezeugten Sichtung im Jahre 1606 bis zur kartographischen Festlegung seiner Umrisse, die im großen und ganzen erst um 1800 abgeschlossen war – hatte keiner der vielen vom Südland angelockten Seefahrer und Forscher Lust verspürt, an den wüsten Küsten Niederlassungen zu gründen.

Als Cook auf seiner ersten Weltreise 1770 die Ostküste ausmachte, fand er sie wesentlich wirtlicher als die bereits bekannte West-, Nordwest- und Südküste.

Schon längst war zu erwarten, daß der britische Löwe Besitzansprüche auf den neuen Kontinent geltend machen würde, doch die britischen Kolonialherren zogen zunächst das nähergelegene und klimatisch wesentlich günstigere Nordamerika vor.

Ihr Interesse wandte sich erst Australien zu, als die nordamerikanischen Kolonien durch den Unabhängigkeitskrieg verlorengegangen waren. Die Schwierigkeiten, auch für Australien Siedler zu finden, führten schließlich zu dem Projekt, die Ostgestade des abgelegenen Kontinents mit Sträflingen zu besiedeln. Auf diese Weise würden die überfüllten Gefängnisse endlich wieder einmal leer,



Ludwig Leichhardt

und zum anderen konnten die Deportierten der britischen Krone noch sehr nützlich sein.

So wurden neun ausgediente Frachter, vollgestopft mit 1500 Menschen, darunter 192 Frauen und 13 Kinder, und beladen mit Zuchtvieh, Getreidesaat und jungen Bäumen – eine neunfache Arche Noah – mit starker Bewachung auf die lange, leidvolle Reise geschickt.

Nach acht Monaten, am 26. Januar 1788, landeten die Schiffe in der Nähe des heutigen Sydney. Das war der erste Schritt zur Besiedlung Australiens durch Europäer. Und vorweg sei bemerkt, daß noch mehr als in Amerika die eingeborene Bevölkerung zugrunde gerichtet wurde. Durch brutale Vernichtung, unmenschliche Behandlung, eingeschleppte Krankheiten und Laster stark dezimiert, fristet heute ein Rest von 47 000 dieser urtümlichen Steinzeitmenschen in den Wüsten des Innern ein kümmerliches Dasein.

Erst nachdem man im Jahre 1813 nach mehreren Versuchen die unwegsamen Blauen Berge westlich Sydneys das erstemal überschritten und 1815 die Zugänge zu den fruchtbaren Gegenden jenseits der Liverpool-Kette gefunden hatte, waren die Voraussetzungen für die Einwanderung freier Siedler in größerem Umfang gegeben. Es bildeten sich im Laufe der Zeit sechs Kolonien, deren bedeutendste Städte das mit der ersten Besiedlung entstandene Sydney, Adelaide und das 1837 gegründete, zu Zeiten Leichhardts bereits 9000 Einwohner zählende Melbourne waren. Dagegen war das Innere des Kontinents noch unerschlossen.

Leichhardt stellte sich in dem Brief an seinen Schwager eine klare Aufgabe:

„Dieses Innere, dieser Kern der dunklen Masse, ist mein Ziel, und ich werde nicht eher nachlassen, als bis ich es erreiche! . . .“

Mit weitgreifenden Plänen und 200 von Nicholson vorgestreckten Pfunden in der Tasche betritt der Achtundzwanzigjährige das Land seiner Sehnsucht, wie er es selber nennt, in dem sich sein Forscherschicksal so tragisch erfüllen sollte.

„Weite Meere habe ich durchkreuzt“, schrieb er nach Hause, „die Sonne zog über meinen Scheitel von Süden nach Norden, und nun liegt die ganze Erde zwischen mir und Euch, nun ist Tageszeit, Jahreszeit, ja der Charakter der Himmelsgegenden verschieden. Der Süden ist kalt, der Norden heiß, und der Schatten meines Körpers fällt am Mittag nach Süden.“ Und weiter: „Jeder gehet seinem Waidwerk nach. Bleibe im Lande und nähre dich redlich, ist kein Spruch, das ‚Nähre Dich redlich‘, ja, das ‚Bleibe im Lande!‘ nein!“

Unbekannt und fast mittellos, erwirbt sich der bescheidene junge Wissenschaftler unter den Siedlern, die schwer um ihre Existenz ringen, bald Freunde und Helfer. Er wird einer der ihnen, ein Wegbereiter und Bahnbrecher. Primitiv ausgerüstet, durchstreift er einsam Tausende von Meilen auf dem Pferderücken, die halberschlossenen Kolonien des Südwestens, findet neue Weide- und Ackerflächen, entdeckt wertvolle Mineralien, sammelt Pflanzen und Kleintiere, eigentümliche naturhistorische Objekte der Fauna und Flora, die auf diesem abgelegenen Erdteil ein Eigendasein führen. Bald wird man auf die wertvollen Sammlungen und Untersuchungen des jungen Doktors aufmerksam, man möchte ihn zur Teilnahme an einer Expedition in das unbekannte Nordwestaustralien gewinnen – Leichhardt wagt diese Expedition selbst.

Er hatte sich während seiner einsamen Streifzüge auf die Strapazen eines Vorstoßes in gänzlich unbekannte Gebiete vorbereitet wie ein Marathonläufer auf den Sieg. Er kannte die Lebensweise im australischen Busch, brachte es fertig, sich wie die Ureinwohner von Wurzeln, Larven, ja Schlangen zu ernähren, wußte mit den Eingeborenen umzugehen und kannte die typisch australischen Naturerscheinungen.

Was machte die Erkundung Australiens so schwierig, ja fast unmöglich? Nachdem der Engländer Dampier während einer Segelfahrt die Westküste zum Teil kennengelernt hatte, schrieb er folgende, ebenso treffende wie kurze Charakterisierung Australiens in sein Tagebuch: „Wasserlose Wüste, Sand, ödes Gestrüpp, Tier- und Menschenarmut.“

Seen verwandeln sich in Salzsümpfe, reißende Flüsse schrumpfen in der Trockenzeit zu kläglichem Rinnsalen zusammen, deren letzte Überbleibsel einige brackige Tümpel sind. Bedingt sind diese Erscheinungen durch die Unregelmäßigkeit der Niederschläge. Vom östlichen Teil des Kontinents abgesehen, gibt es in Australien keine nennenswerten Gebirgszüge; damit fehlen die Quellgebiete zur Regulierung des Wasserhaushaltes. Deshalb sind nur wenige Flüsse im Unterlauf schiffbar; sie waren als Einfallstore ins Innere von geringem Wert.

Kein Wunder, wenn nur wenige Waghalsige versucht hatten, tiefer in den unbekannten inneren Teil vorzudringen. Schon die Überwindung der Blauen Berge im Hinterland von Sydney gelang erst nach mehreren vergeblichen Versuchen. Nach der Erschließung der hinter dem Randgebirge liegenden Weidegebiete stießen Sturt und Mitchell 1825 in das weite Murray- und Darlingstromland im Südwesten und Süden des Erdteils vor.

1839 wagte Eyre einen Vorstoß in das Seengebiet des Südrandes der inneren Wüsten. Er gelangte in die Gegend des Torrenssees; im nächsten Jahre fand er nur noch einen Salzsumpf an dessen Stelle. Nordwärts kam er nicht mehr über den nach ihm benannten, etwa 400 Kilometer von der Küste entfernten großen Salzsee hinweg. Seinen Plan, im Jahre 1841 einen Landweg von Adelaide nach Perth zu finden, konnte er nicht vollenden. Nachdem drei seiner Gefährten den Strapazen zum Opfer gefallen waren, wurde er zur Umkehr gezwungen, ohne Perth nur annähernd erreicht zu haben.

Thomas Mitchell, ein englischer Landmesser, forschte zwischen 1831–1847 in Neusüdwaales und Queensland. Als er die klimatisch günstigen Gebiete des Erdteils im heutigen Staat Victoria entdeckte, prägte er das Wort vom „Glücklichen Australien“.

Nach all diesen Unternehmungen blieb das Innere des Kontinents immer noch unerforscht. Wohl träumten viele Forscher davon, in das Herz vorzustößen und den Kontinent zu durchqueren, doch so viel wußte man bereits: Das bedeutete monatelange, vielleicht sogar jahrelange Märsche durch totes Wüstenland, das kaum Nahrung und Wasser zu bieten haben würde. Wer konnte dieses Risiko auf sich nehmen? Selbst mit größtem Opfermut und der Bereitschaft, unerträglichste Strapazen auf sich zu nehmen, mußte man an diesem Vorhaben zunächst scheitern.

Das wußte auch Leichhardt, und deshalb nahm er sich vor, um weitere Erfahrungen zu sammeln, ein Teilproblem zu lösen. Seine Expedition sollte, die nordöstlichen Gebiete des Kontinents durchschneidend, von Brisbane zum nördlichsten Punkt des Landes, Port Essington, führen.

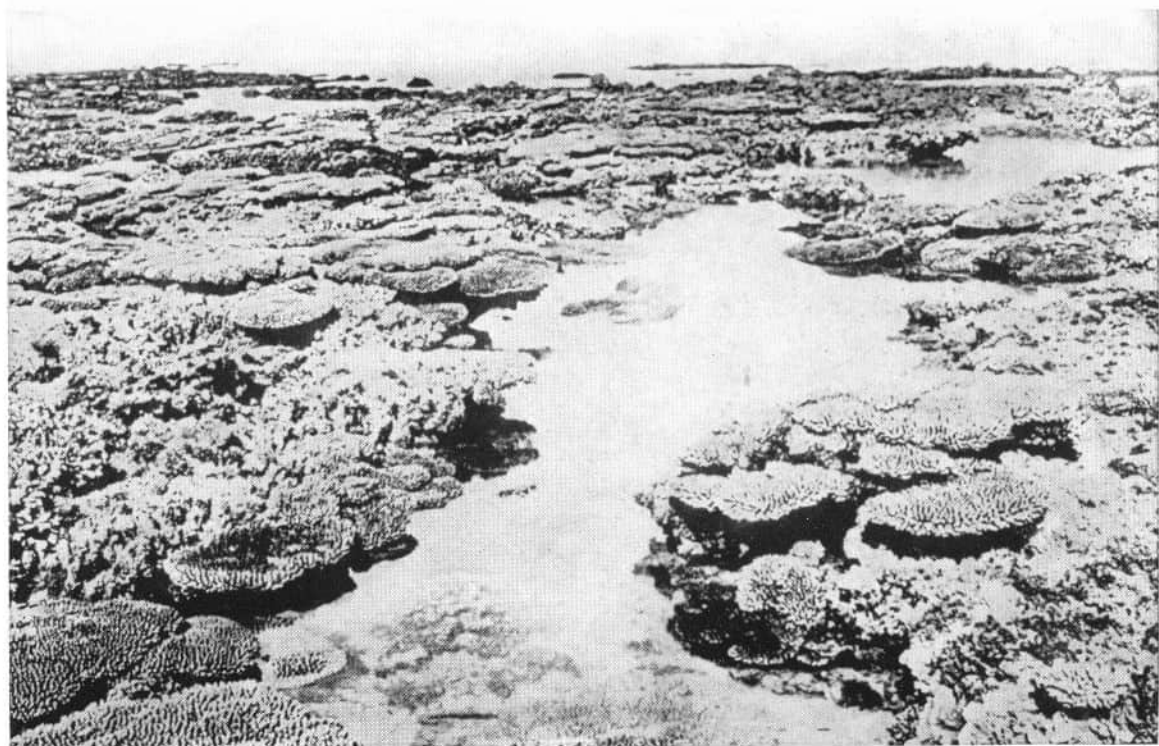
Die Ausrüstung zu dieser Expedition beschafften ihm im wesentlichen hilfsbereite Freunde. Sie war freilich recht dürftig. Unternehmungslustige Leute, die ihn brennend gern begleiten wollten, fanden sich genug, mußten aber sorgfältig nach ihrer körperlichen und charakterlichen Eignung ausgewählt werden. Es waren endlose Märsche durch unwegsames Gelände, durch wasserlose Wüsten und über schroffe Gebirge unter der unerbittlichen Tropensonne zu erwarten, und es war nicht immer sicher, ob man täglich Wasser finden würde. Ganz aufeinander angewiesen, mußte man sich dann auf die Hilfs- und Opferbereitschaft der Gefährten verlassen können. Unbedingt notwendig war, daß Eingeborene die Expedition begleiteten, weil diese sich in unbekannten Gebieten zurechtfinden konnten und die Wasserstellen förmlich zu riechen vermochten. Außerdem waren sie als Dolmetscher unentbehrlich.

Am 1. Oktober 1844 verließ das aus sieben Weißen – zwei davon mußten bald wegen drohendem Nahrungsmangel umkehren –, einem Neger und zwei Eingeborenen bestehende Trüppchen die letzte Niederlassung im Moreton-Bay-Distrikt, nahe dem heutigen Brisbane, folgte anfangs dem Lauf des Condamineflusses und drang dann auf Pfaden, die noch keines Weißen Fuß betreten hatte, gen Norden vor.

Nur sparsame Bemerkungen aus dem Tagebuch Leichhardts lassen ahnen, welche unvorstellbaren Mühsale während dieser Expedition durchgestanden werden mußten.



Die Nischenpyramide El Tajin, Papantla, Mexiko



Das große Barriereriff (Ostaustralien)



Uferwald am Kongo

Die Hauptschwierigkeit war die tägliche Suche nach Trinkwasser. Die meisten Flüsse Australiens führen nur nach Regenfällen Wasser.

Während der Trockenperiode muß man froh sein, einige Lachen in den Creeks zu finden. Deshalb folgte die Marschroute nach Möglichkeit den Flußsystemen. Feuchtigkeit schafft Leben – und so wimmelt es an den Wasserlöchern von mancherlei Insekten und Gewürm, Moskitos, Sandfliegen, Skorpionen, Giftschlangen, die Mensch und Vieh quälten. Allein die Fliegen waren eine große Plage, weil sie sich in die Augenwinkel, an die Lippen und in die Ohren setzten und überall Entzündungen hervorriefen.

Jeden Tag im Morgengrauen wurde vor Eintritt der ärgsten Hitze eine berittene Vorhut oft stundenweit auf Wassersuche geschickt. Leichhardt unterzog sich meist selbst dieser Strapaze. Wenn in Richtung der Marschroute Wasser gefunden wurde, konnte der Troß nachgeholt werden, wenn nicht, waren weite Umwege notwendig. Im Gebirge von Queensland wären er und ein weißer Begleiter bei einer dieser Exkursionen beinahe verdurstet. Leichhardt schrieb darüber in seinem Tagebuch:

„Alle Creeks, die wir untersuchten und die gegen Südwesten Gefälle hatten, waren ausgetrocknet. Da an den Westhängen kein Wasser vorkam, ging ich nach der Ostseite, weil diese Seite mehr den Seewinden ausgesetzt war und deshalb bewässert sein mußte. Aber auch diese Suche war vergebens. Ermüdet und vor Durst halb verschmachtet, sehnten sich Reiter und Pferd nach baldiger Rast. Wir stiegen daher ab und fesselten die Pferde. Kaum hatte ich meinen Sattel zurechtgelegt, so war ich auch schon eingeschlafen, erst die kühle Nachtluft und das gleißende Mondlicht weckten mich. Mein armer Gefährte Calvert wurde leider von Durst mehr geplagt als ich. Um das Elend zu vermehren, waren am Morgen die Pferde verschwunden. Calvert mußte einen Marsch von vier Stunden auf sich nehmen, um sie wieder einzufangen. Die armen Tiere waren umhergestreift, um Wasser zu suchen, hatten aber keines gefunden.

Mein Begleiter war so erschöpft, daß ich beschloß, nach dem Lager zurückzukehren. Beim Queren der versengten Ebenen wurden die Pferde immer matter, weder Peitsche noch Sporen vermochten ihr Schneckentempo zu beschleunigen. Sie schienen zu erwarten, daß der Schatten eines jeden belaubten Baumes für sie ein Halteplatz sei, und waren nur mit größter Mühe weiterzubringen. Es war in der Tat zum Umsinken heiß. Wir gingen mit offenem Munde vorwärts und suchten jeden kühlen Lufthauch einzufangen. Unsere Lippen und Zungen waren vertrocknet, die Stimme wurde heiser, die Sprache unverständlich. Um den Pferden einige Erleichterung zu geben, versuchte ich zu gehen, nach wenigen Schritten sah ich aber, daß dies unmöglich war – die Erschöpfung war zu groß. In diesem qualvollen Augenblick trafen wir endlich auf die Spuren der Expedition und wußten nun, daß wir in der Nähe des Lagers waren, das sich kurze Zeit darauf zu unserer Freude auch wirklich zeigte.

Aber auch hier erwartete uns eine große Enttäuschung. Das eine Wasserloch war ausgetrocknet, das andere schlammig. So mußten wir uns noch drei Kilometer gen Südwesten schleppen, um gute Wasserstellen zu finden . . .“

Weiterhin wurde die Lage der Expedition durch die Wildarmut des Landes

erschwert. Schon in den ersten Tagen mußten die Rationen gekürzt werden; sie wurden fortan immer schmäler. Wenn eine Last verbraucht war, mußte stets ein Tragochse sein Leben lassen. Das Tier wurde in Streifen zerteilt, die, an der Sonne getrocknet, den Lebensmittelvorrat notdürftig ergänzten. Da der Marsch jedoch dreimal soviel Zeit in Anspruch nahm, als Leichhardt voraussehen konnte, mußten die Expeditionsteilnehmer monatelang auf Zucker, Mehl, Salz und zuletzt auch auf Tee verzichten. Tatsächlich entgingen die Forscher dem Hungertode nur dadurch, daß sie sich, der Not gehorchend, auf den australischen Küchensettel umstellten. Sie ernährten sich wie die Eingeborenen und stillten ihren Hunger mit solchen fragwürdigen Delikatessen wie Eidechsen, Schlangen, Krähen, Fliegenden Mäusen und Fliegenden Hunden, mit Wurzeln, Schößlingen und dem Mark bestimmter Bäume. Wenn nichts anderes aufzutreiben war, verzehrten sie sogar die lederharte Haut der Ochsen. War ihnen Diana hold, wurde manchmal ein Emu, ein Känguruh oder ein fettes Gürteltier erlegt. Wildkaninchen, die später zu einer Landplage wurden, gab es damals in Australien noch nicht.

Die Eingeborenen, die niemals weiße Menschen zu Gesicht bekommen hatten, verhielten sich im allgemeinen scheu und friedlich. Eines Nachts jedoch wurde das Lager überraschend überfallen. Der Botaniker Gilbert büßte dabei sein Leben ein, drei weitere Gefährten wurden durch Speerwürfe verwundet.

Über seine Erfahrungen mit den Eingeborenen schrieb Leichhardt an seine Mutter:

„Ich sah Schwarze auf meiner Reise häufig, und mehrere Male kam ich mit ihnen in Berührung. Sie waren mit einer einzigen Ausnahme, welche Herrn Gilbert das Leben kostete, stets freundlich. Sooft wir auf unserem Marsche auf Schwarze stießen, war ihre Furcht vor den Pferden und Ochsen so groß, daß nichts sie zum Stehen bewegen konnte, sie liefen heulend und kreischend davon. Doch wenn wir längere Zeit an einem Orte blieben, um unser Fleisch zu trocknen, sahen sie uns auf unseren zwei Füßen und fanden, daß wir, obwohl sehr sonderbare Kreaturen, doch ihnen im allgemeinen sehr ähnlich waren. Sie scharten sich deshalb zusammen, und die Menge gibt selbst den Feiglingen Mut. Nachdem sie uns lange von ferne und von den Bäumen beobachtet hatten, kamen einige ihrer mutigsten Krieger näher und machten Zeichen freundlicher Gesinnung. Ich ging ihnen zutraulich entgegen, nahm einige Eisenstücke, eiserne Ringe usw. mit mir und machte ihnen Geschenke. Sie erwiderten dieses sogleich, indem sie mir Speere, Streitkolben und verschiedene Dinge gaben, welche sie zum Schmucke oder als Zeichen gewisser Altersvorrechte trugen...“

Ein geradezu unheimliches Erlebnis mit einem Eingeborenen hatten die Forscher auf der Halbinsel York etwa zu dem Zeitpunkt, als sie den ersten Salzwasserfluß erreichten, der von ihnen jubelnd begrüßt wurde, da er die Nähe des Meeres und damit auch ihr Ziel anzeigte.

Darüber schrieb Leichhardt:

„Murphy und Charley (die beiden eingeborenen Begleiter) trafen bei Erkundung der Umgebung unseres Lagers mit Frauen und einigen alten Männern zusammen. Die Australier liefen unter Zurücklassung ihrer Waffen und Vorräte

an Wurzeln weg und steckten das Gras in Brand, um die sonderbaren Reiter aufzuhalten. Mit Einbruch der Dunkelheit schlich sich ein Mann gleich einem Geist in unser Lager und schritt geradewegs auf das Feuer zu. Murphy sah ihn zuerst und rief: „Ein Australier, ein Australier!“ Sofort waren alle Gewehre im Anschlag. Aber der fremde Eindringling war unbewaffnet und jedenfalls von der Lage, in der er sich befand, selbst überrascht. Als er sich plötzlich von uns umringt sah, erkletterte er eilig einen Baum bis zur äußersten Spitze, wo er gleich einer Statue zwischen einigen trockenen Ästen verbarnte. Wir riefen ihn an und gaben ihm durch Zeichen zu verstehen, daß er herabsteigen solle, er aber blieb stumm und bewegungslos im Geäst. Wir feuerten ein Gewehr ab, aber selbst das hatte nicht die beabsichtigte Wirkung. Schließlich ließ ich Charley den nächsten Baum ersteigen, um zu zeigen, daß wir sehr leicht zu ihm gelangen könnten. Dieser Plan glückte besser, denn nun fing unser ungebetener Gast an, laut zu schreien. Er rief die verschiedensten Laute: „Pu, Birr, Ku!“ – in der Tat, er versuchte alles Mögliche, um den schweigsamen Wald vom Echo seiner wilden Rufe widerhallen zu lassen. Wir waren in Sorge, daß sein Lärm die ganze Gesellschaft herlocken könnte. Jeder machte Vorschläge, die Lage zu retten. Charley wollte ihn totschießen und sagte: „Ihr werdet alle ermordet werden!“ Die anderen wollten auf der Stelle fort und auf diese Weise dem Manne Gelegenheit geben, zu entfliehen. So taten wir schließlich – bis wir ein leichtes Rascheln im Laube hörten – und fort war er.“

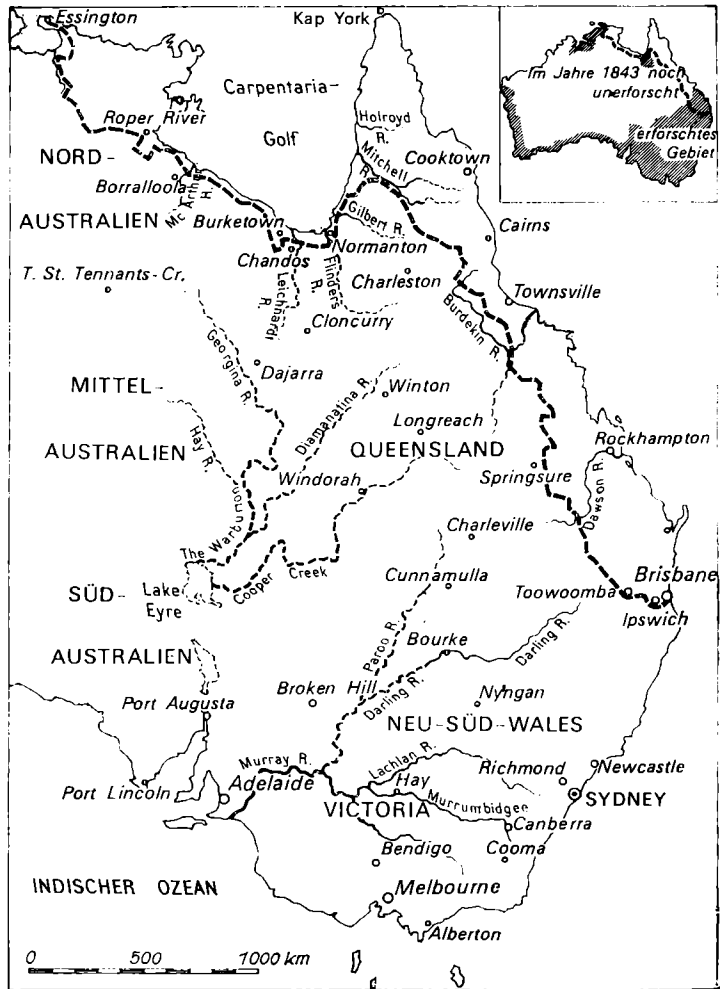
So ging dieses nächtliche Abenteuer harmlos aus. Doch was die Forscher während eines langen Jahres zu erdulden hatten, zehrte langsam, aber sicher ihre besten Kräfte auf.

Die australische Landschaft wird weithin von den Scrubs bestimmt. Das sind ineinander verfilzte, stachelige, halbhohe Gebüsche, durch die mühselig ein Pfad geschlagen werden mußte. Wälder trifft man selten, nur lichte Haine merkwürdiger Baumarten. Dazwischen wächst Stechgras, das an Kleidern und Decken haften bleibt und selbst in die Haut eindringt. Große Hornissen, deren Baumnester beim Abreißen von Ästen zerstört wurden, überfielen oft Mensch und Vieh, und die ohnehin geplagten, störrischen Tragochsen, deren Rücken von den Lasten wundgescheuert und deren Mäuler trocken und rissig waren, preschten dann in heillosen Flucht davon, wobei nicht selten die unersetzlichen Mehl- und Teesäcke aufgeschlitzt oder verloren wurden.

Zu allem Ungemach traf die Expedition ein neuer, schwerer Schlag. Drei der stärksten Pferde ertranken in einem Fluß. Leichhardt war verzweifelt:

„Dieses unselige Erlebnis nahm mir allen Mut. Für einen Augenblick wurde es mir schwarz vor den Augen. Aber was half es? Es war unmöglich, die Last der Ochsen zu erhöhen, und so sah ich mich gezwungen, einen Teil meiner botanischen Sammlung zu vernichten. Mir traten die Tränen in die Augen, als ich sehen mußte, wie eines der interessantesten Ergebnisse der Reise in Flammen aufging. Die kleine Pflanzensammlung Gilberts, die ich bis dahin sorgfältig gehütet hatte, erfuhr das gleiche Schicksal.“

Nach Bezwingung der Kordillere erreichte Leichhardt das Flußsystem des Mitchell und damit die Küstenregion des Carpentariagolfes, in dessen Ufernähe



Karte Ostaustraliens mit dem Weg Leichhardts 1844/45

er sich weiterhin hielt. Dieser weniger strapaziöse Reiseabschnitt führte ihn durch feuchttropisches, mit Palmen bestandenes Savannengebiet, das heute großen Rinderherden fette Weiden bietet.

Leichhardt hatte, ohne es gewahr zu werden, eine Kultur- und Sprachgrenze überschritten. Er war aus dem Gebiet der älteren südaustralischen Stämme in das der jüngeren nordaustralischen gekommen. Die Begegnung mit ihnen gestaltete sich freundlich, und es gelang sogar, Wurzeln und Früchte einzutauschen. Unzählige Flußläufe, die ihr zumeist salzhaltiges und daher ungenießbares Wasser in den Indischen Ozean ergießen, mußten durchwaten oder umgangen werden.

Am Süd-Alligatorfluß trafen sie zum erstenmal Eingeborene, die bereits mit Europäern oder Malaien in Berührung gekommen waren; denn sie besaßen eiserne Geräte, und einer sprach sogar wenige englische Worte. Sie dienten ihnen als Pfadfinder. So kam Leichhardt mit seinen Getreuen „wie vom Him-

mel gefallen, bestaunt und nicht nur aus dem Grabe auferstanden, sondern mit einer Menge von Bergen, Flüssen und Ebenen in der Tasche“ am 17. Dezember 1845 in der kleinen Kolonie Victoria an. Anstatt in fünf bis sechs Monaten, wie er angenommen hatte, waren sie erst nach mehr als vierzehn entbehrungsreichen, unsäglich mühevollen Monaten in der Niederlassung im Norden eingetroffen.

Leichhardt hatte eine Strecke von 5200 Kilometern völlig unbekannten Landes durchmessen und dabei umfangreiches wissenschaftliches Material zusammengetragen. Der riesige weiße Fleck auf der Karte Australiens war zusammengeschmolzen, ein neues Gebiet mit Ackerland und Weiden in den Gesichtskreis der Menschen getreten. Wer hätte es jenem schwächlichen Knaben aus dem märkischen Dorf zu prophezeien gewagt, daß er später so Großartiges vollbringen werde!

Doch Leichhardt war weit davon entfernt, seine Leistungen zu überschätzen und sich fortan auf seinen Lorbeeren auszuruhen. Nach wie vor betrachtete er diese Unternehmung als eine Vorschule für sein Vorhaben, den Kontinent von Osten nach Westen zu durchqueren. Kaum hatte er sich von den Strapazen erholt, ging er daran, diese Gedanken zu verwirklichen. Sein Name war in Australien ein Begriff geworden; nicht zuletzt deswegen flossen ihm die Mittel für seine zweite Expedition reichlicher zu.

Leichhardt teilte diesen abenteuerlichen Plan den Seinen in der Heimat mit, und Schwager Schmalfuß in Cottbus wird einen Schreck bekommen haben, als er im Juni 1846 folgenden Brief empfing:

„... Ich hoffe, in zwei Jahren von Swan-River zurückzukehren, denn ich habe die Absicht, zu den Tropen zu gehen und in einer Breite von 22 bis 23 Grad zu der Nordwestküste von Australien binüberzudringen und diese gen Süden nach Swan-River zu verfolgen...“

Leichhardt hatte sich unter anderem vorgenommen, die Übergänge in der Pflanzen- und Tierwelt von der östlichen zur westlichen Hälfte des Kontinents zu studieren. Diesmal hatte er seine Begleiter, die dem erfolgreichen Forscher in Scharen zuliefen, nicht glücklich gewählt; es kam bei den ersten Bewährungsproben zu Enttäuschungen und Auseinandersetzungen. Leichhardt sah ein, daß er mit Männern, die vor den ersten Schwierigkeiten kapitulierten, niemals sein Ziel erreichen würde, und da er selbst krank wurde, kehrte er um.

Aus den Trümmern dieser mißglückten Unternehmung rüstete er ungebeugt seine dritte und letzte Expedition.

Diesmal bereitete er sich sehr lange und gründlich vor. Er erwarb von den ihm verbliebenen 850 Pfund die Ausrüstung für sieben Personen, 20 Tragmaultiere, 7 Pferde und 50 Rinder, die zur Sicherstellung der Ernährung unterwegs geschlachtet werden sollten. Seine Begleitung bestand aus vier sorgfältig ausgewählten Weißen und zwei Eingeborenen, von denen sich einer bereits auf der letzten Reise bewährt hatte.

ZWEI JAHRE SIND VERGANGEN, Jahre, in denen sich Leichhardt nur seiner großen Aufgabe widmete. Der Frühling des Jahres 1848 bricht an. In den Darling-Downs, dem weiten Schafzuchtgebiet westlich Brisbane, sind nach monatelanger Dürre äußerst heftige, kalte Regengüsse niedergegangen, die das Land unter Wasser setzten und 100 000 Schafe töteten. Die sonst ausgetrockneten Flußläufe, die Creeks, haben sich in reißende Flüsse verwandelt, und die vergilbten, baum- und strauchlosen Weideflächen prangen in frischem Grün. Leichhardt muß warten, bis die Furten wieder passierbar sind. Dann ist es soweit: Die Ausrüstung ist perfekt, das Vieh zusammengetrieben und jeder Mann auf seinem Posten. Los geht es gen Nordwesten, unbekannten Abenteuern entgegen!

Am Oberlauf des Cogoon-Rivers, einem der zahlreichen rechten Nebenflüsse des oberen Darlingstromes, liegt Mr. MacPhersons Station, eine Schaffarm, letzter Vorposten der Zivilisation vor dem endlosen, feindlichen, geheimnisvollen Innern. Von hier schreibt Ludwig Leichhardt seinen letzten Brief, der an einen Freund in Sydney gerichtet ist.

„Ich benutze die letzte Gelegenheit, Ihnen einen Bericht über meine Fortschritte abzustatten. In elf Tagen gelangten wir von Birells Station am Condamine zu derjenigen Mac Phersons auf den Fitzroy-Downs. Obgleich das Land mitunter bedeutende Schwierigkeiten darbot, so ging doch alles gut vonstatten. Meine Maultiere sind in gutem Zustande, meine Begleiter von ausgezeichnetem Geist beseelt.

Die Fitzroy-Downs, über welche wir ungefähr 22 Meilen von Ost nach West reisten, sind in Wahrheit eine herrliche Gegend, und Sir Thomas Mitchell hat in seiner Schilderung ihrer Schönheit nicht übertrieben. Der Boden ist üppig und steinig, reich mit Gras bewachsen von fetter Beschaffenheit. Ich kam gerade auf den Berg Abundance zu und ging mit meinem ganzen Zuge durch eine Schlucht an demselben. Meine Messung der geographischen Länge stimmte mit jener Mitchells genau überein. Ich fürchte, daß der Wassermangel auf den Fitzroy-Downs im hohen Grade der Kolonisation der schönen Gegend hinderlich sein wird. Thermometerbeobachtungen stellte ich um 6 Uhr morgens und um 6 Uhr nachmittags an, die einzige mir passende Zeit. Auch machte ich Versuche mit dem Feuchtigkeitsthermometer, aber ich befürchte, meine Beobachtungen an demselben werden sehr mangelhaft sein. Ich werde sie jedoch zu vervollkommen suchen, wenn ich sie fortsetze.

Obgleich die Tage noch sehr heiß sind, so sind die prächtig klaren Nächte kühl und machen die Moskitos erstarren, so daß sie aufhört haben, uns zu peinigen, Myriaden von Fliegen sind unsere einzige Plage.

Wenn ich bedenke, wie glücklich ich bei meinem Vorwärtsdringen bis hierher war, so bin ich von Hoffnung erfüllt, daß unser allmächtiger Beschützer mir gestatten wird, meinen Lieblingsplan zu einem erfolgreichen Ende zu führen.

Cogoon, den 3. April 1848“

Über die weiten Ebenen dämmert der Morgen des 4. April herauf. Ein schwächlicher, mittelgroßer Mann faltet seufzend die Karte Australiens zusammen, mit der er sich im Scheine der Kerzen die halbe Nacht beschäftigt hat.

Abgesehen von den Umrissen und einigen genauer gezeichneten Küstengebieten, ist sie eigentlich nichts anderes als ein riesiger weißer Fleck, überzogen von dem gleichmäßigen Netz der Längen- und Breitengrade. Ludwig Leichhardt weiß um die Schwierigkeiten, durch diese Terra incognita die erste Spur zu ziehen, er weiß, daß es ein Wagnis auf Tod und Leben sein wird, doch es ist nicht der Ehrgeiz, es anderen zuvor zu tun. Seine Beweggründe sind anderer Natur.

Wie schrieb er doch kürzlich an seinen Schwager im fernen Deutschland:

„Ich hatte das Vergnügen zu hören, daß die geographische Gesellschaft in London mich mit einer ihrer Medaillen beehrt und daß die geographische Gesellschaft in Paris mir eine ähnliche Ehre erzeugt hat. Ich freue mich natürlicherweise, daß so kluge Männer mich solcher Ehre für würdig halten, doch habe ich niemals für die Ehre, sondern für die Wissenschaft und allein für die Wissenschaft gearbeitet und werde es fortan tun, sollte auch kein Mensch in der Welt sich um mich kümmern. Ich fürchte mich, Gottes Segen zu verlieren, sollte ich meiner Eitelkeit die Zügel lassen und sollte sich das lautere, ruhige, mühsame Streben nach Wissenschaft mit ehrsüchtigem Ringen nach Anerkennung und Berühmtheit mischen.“

Leichhardt geht hinaus ins Freie, schaut nach dem klaren Himmel. Noch ist es empfindlich kalt, doch es scheint wieder ein strahlend heißer Tag heraufzuziehen, viel zu heiß, um stundenlang zu marschieren; denn anfangs werden alle Pferderücken zum Tragen der Lasten benötigt. Aus der Koppel trabt seine treue Stute auf ihn zu, zärtlich klopft er den Hals des Tieres. Das war ein letzter Ruhetag für Mensch und Vieh, man wird ihnen viel Unerträgliches zumuten müssen. Werden sie durchhalten? Dann weckt er die Gefährten.

Zwei Stunden später ziehen neun Menschen inmitten einer dampfenden Herde gen Nordwesten. Der weiße Aufseher dieser an den Rand der bekannten Welt vorgeschobenen Station, der hier einsam bei einer fast wild lebenden Schafherde haust, begleitet die Karawane zum nächsten Hügel. Dann verschwindet der Zug im dichten Gestrüpp der Myalbüsche.

Noch lange steht eine Staubwolke über dem Horizont, dort, wo er verschwand. Dann sind auch die letzten Spuren der Karawane verweht; die unbekannte Wildnis hat Menschen und Tiere aufgenommen. Werden sie jemals wieder auftauchen, irgendwo am anderen Ende des Kontinents? Wer wüßte das zu sagen...!

Drei Jahre später war Leichhardts Expedition noch nirgends wieder aufgetaucht, weder an der Westküste noch an irgendeinem anderen von Menschen bewohnten Platz des Kontinents. Doch in einem so unendlich weiten Land mißt man die Zeit mit großen Maßstäben – außerdem hatte Leichhardt die Dauer seiner Expedition von vornherein mit zweieinhalb bis drei Jahren veranschlagt –, so daß man über den Verbleib der Forscher noch keineswegs beunruhigt war. Als aber weitere Monate ohne ein Lebenszeichen verstrichen, wurde es zur Gewißheit, daß den Wagemutigen etwas zugestoßen sein mußte. Gab es nicht tausend Möglichkeiten, seine Freiheit oder sein Leben zu verlieren in einem Lande, dessen Natur noch ein Buch mit sieben Siegeln war? Man stellte viele Erwägungen an, wie man den Verschollenen helfen könnte, doch die Chancen,

sie aufzufinden, konnten kaum größer sein, als wollte man eine Stecknadel im Heuhaufen suchen.

Leichhardts Plan sah vor, nordwärts bis zur steinernen Wüste zu ziehen, sie nördlich zu umgehen und dann etwa auf der Höhe des Wendekreises des Steinbocks nach Westen vorzudringen. Wer hatte eine Vorstellung davon, was den Forschern auf dieser Route für Hindernisse erwachsen konnten, vielleicht unbesteigbare Gebirge, ein gewaltiger Sec, undurchdringliche Scrubs oder gar eine ausgedehnte Wüste, was noch am wahrscheinlichsten war.

So vergingen nochmals zwei Jahre. Dann erst – man schrieb inzwischen 1852 – brach die erste Hilfsexpedition unter Hovenden Hely in Sydney auf und drang über Surat am Condaminefluß nach Westen vor, um Leichhardts Spuren zu verfolgen. Leider ließ sich dieser erfahrene Buschläufer durch vage Gerüchte, die bei den Ureinwohnern über die Ermordung einer Anzahl Weißer kursierten, vom vorgesehenen Pfade, der ihn zum Alicefluß geführt hatte, abbringen. Ziel- und planlos umherirrend, fand er keine Spur der Verschollenen und kehrte nach kurzer Zeit wieder um.

Inzwischen waren in Australien die ersten Goldfelder entdeckt worden. Die Goldgier drängte alle anderen Interessen in den Hintergrund. Erst im Jahre 1855 erinnerte man sich wieder der Pflicht, nach den Verschollenen zu suchen. Einer der erfahrensten Entdeckungsreisenden Australiens, A. Gregory, nahm sich der Aufgabe an. Er begann seinen Hilfszug an einer ganz anderen Ecke des Kontinents. Zu Schiff wandte er sich nach Nordaustralien, legte an der Mündung des Victoriastromes ein Depot an und zog den Fluß aufwärts zu seinem Ursprung und dann hinüber zum Sturt Creek. Bei 20° s. Br. und 128° ö. L. mußte Gregory, nachdem er bis an die Randgebiete der Großen Sandwüste gekommen war, wegen Wassermangel umkehren, ohne die von Leichhardt vorgesehene Route erreicht zu haben.

Kurz danach machte sich Gregory abermals auf, um diesmal das Land zwischen dem Victoriafluß und dem Carpentariagolf zu durchsuchen. Er folgte einer Route, die sich Leichhardts erster Reise ungefähr anschloß. Doch ließ sich auch in dieser Gegend keine Spur der Vermißten finden. Über die Flüsse Albert, Flinders und Gilbert kehrte die Expedition Ende des Jahres 1856 nach den ostaustralischen Kolonien zurück.

Diese sowie eine Reihe anderer Suchexpeditionen hatten zu einer beträchtlichen Bereicherung der Kenntnis des Landes geführt, ihr Hauptzweck aber war nicht erfüllt – Leichhardt und seine Gefährten waren verschwunden wie eine Handvoll Sandkörner in der Wüste. Zehn Jahre waren seit ihrem Aufbruch in Brisbane vergangen. Es bestand nur noch die Hoffnung, daß sie vielleicht irgendwo im Busch in Gefangenschaft von Eingeborenen lebten. Wie gering war diese Chance! Viel wahrscheinlicher war, daß die Expeditionsteilnehmer irgendeiner Katastrophe zum Opfer gefallen waren. Trotzdem stellte man die Bemühungen nicht ein.

Im Jahre 1860 gelang es dem Engländer O'Hara Burke erstmals, den Kontinent von Norden nach Süden, etwa dem 141. Meridian folgend, zu durchqueren; doch auf der Rückreise starb er den Hungertod.

Eine zur Auffindung Burkes ausgesendete Expedition unter MacKinley konnte von Adelaide zum Carpentariagolf und Queensland durchdringen, jedoch nur einen seiner Begleiter retten. Auf der Halbinsel York fiel die Expedition des Forschers Kennedy einem Angriff der Stämme zum Opfer, die sich schon Leichhardt feindselig gezeigt hatten.

MacDouall Stuart durchkreuzte von 1860 bis 1862 sechsmal auf drei verschiedenen Reisen das Zentrum. Er starb bald danach an den Folgen der furchtbaren Entbehrungen.

Alle diese Bemühungen hatten nur ergeben, daß Leichhardt mit größter Wahrscheinlichkeit nicht sehr weit nach Westen gekommen sein konnte.

In der Zeit von 1870 bis 1872 wurde die 3000 Kilometer lange Telegraphenlinie von Port Augusta im Süden nach Port Darwin im Norden gebaut. Von den Ansiedlungen, die entlang dieser Linie entstanden, gingen dann weitere Reisen nach Osten und Westen aus. So entdeckte Giles 1872 den Amadeussee und bewältigte die 4000 Kilometer lange Strecke von Perth zum Spencergolf, während Warburton 1873 die erste Durchquerung vom Inneren zur Westküste gelang.

Im Jahre 1874 erreichte John Forrest als erster in umgekehrter Richtung, von Westen nach Osten vordringend, die Telegraphenlinie. Nun war auch ein Teil der mächtigen westlichen Wüstengebiete bekannt, die den Kontinent wie eine unbezwingbare Barriere von Norden nach Süden durchziehen. Soviel stand fest: Leichhardt hätte, so wie er gerüstet war, sein Ziel niemals erreichen können.

Man hatte die Hoffnung bereits aufgegeben, noch eine Spur von Leichhardt zu finden, als im gleichen Jahre 1874 in der Kolonie Queensland ein Mann namens Andrew Hume auftauchte, der sich eine Reihe von Jahren in der Wildnis herumgetrieben hatte. Er brachte die sensationelle Nachricht, mit einem Mitglied der Leichhardtschen Expedition, Classen, in der Nähe des Mulliganflusses zusammengetroffen zu sein und mehrere Monate mit ihm gelebt zu haben. Man nahm die Erzählung dieses Buschläufers äußerst reserviert auf. Es war ja kaum vorstellbar, daß nach einem Vierteljahrhundert einer der längst Verschollenen noch lebte. Doch gab es zu denken, daß Hume seine Entdeckung gerade in jenem Gebiet gemacht haben wollte, in dem nach einer wohlbegründeten Überlegung die Leichhardt-Expedition zugrunde gegangen sein mußte.

Nach dieser Ansicht eines in Melbourne ansässigen deutschen Gelehrten, Dr. G. Neumayer, sollte sich die Katastrophe nördlich des Mulligan-Rivers etwa in der Gegend des Schnittpunktes des 139. Meridians mit dem Wendekreis des Steinbocks ereignet haben.

Hume, dem nun erst zum Bewußtsein kam, welch sensationelle Entdeckung er im Busch gemacht hatte, brach, von einem Mäzen unterstützt, zum zweitenmal auf, um Classen zu finden und, wenn dies gelingen sollte, mitzubringen. Allerdings waren, seit er den Unglücklichen verlassen hatte, bereits sieben Jahre vergangen. Sein Vorstoß scheiterte. Eine außergewöhnliche Dürre hatte die zu durchwandernden Landstriche heimgesucht, und Hume fand unterwegs den Tod.

Jahre später entdeckte man in dieser Gegend tatsächlich Beweise eines fast dreißigjährigen Aufenthaltes Adolph Classens unter den Wilden. Die untrüglichen waren einige Mischlingskinder, die deutsch sprachen. Classen, der offen-

bar gewaltsam von den Eingeborenen zurückgehalten worden war, soll im Jahre 1876 auf einem Fluchtversuch, den er unternommen hatte, um die 20 Meilen entfernte Expedition von Hogdkinson zu erreichen, umgekommen sein.

Das war der letzte Akt eines Forscherdramas, das lange Zeit die Weltöffentlichkeit bewegte. Leichhardt und seine Gefährten gehören zu den vielen Opfern, die die Durchdringung des unwegsamen Kontinents forderte. In ihrem Geiste machte die Erforschung unaufhaltsame Fortschritte. Den fast unbekannten Nordwesten durchreiste 1879 Alexander Forrest und fand dort ein riesiges Gebiet landwirtschaftlich nutzbaren Bodens. Nach wie vor blieben Zentralaustralien und die große Wüste im Westen des Kontinents unbekanntes Land. Erst nachdem es David Lindsay in den Jahren 1887 bis 1892 zweimal gelungen war, den Kontinent zu durchqueren, kannte man auch den zuletzt entdeckten bewohnten Erdteil unseres Planeten in großen Zügen.

GEHEIMNIS-

VOLLES

AFRIKA

Auf den Spuren zweier Globetrotter • Unter den Linden anno 1849 • Woher kannte Homer die Pygmäen? Das Geheimnis der Okapi • Fließt der Niger verkehrt? Konrad Hornemann – Pfarrer oder Afrikaforscher? Tausend Gefahren für Europäer • Cailliés Amoklauf nach Timbuktu • Die „Königin der Sahara“ – ein armseliges Nest • Heinrich Barth: Forschung wichtiger als Geschäft • Römische Ruinen in der Wüste • Schwarzhandel mit Negerklaven • Die sprechenden Felsen von Tel-Issarghen • Eine fruchtbare Welt ertrank im Sand • Verhängnisvoller Ausflug zur „Geisterburg“ • Der falsche Messias • Ibn Battuta wußte mehr von Afrika • Kabalen um Abd el Kerim • Mit dem Harmonium durch die Wüste • Ein Todeskandidat wird zum Entdecker • Schweinfurth fand die Hofzwerge der Pharaonen • Rätselraten um die Nilquellen • Ein Reportagejob für Stanley: „Finden Sie Livingstone!“ • Neunzehntausend Sklaven jährlich über den Njassa • Motse oa Carimo: die Götterstäbe der Victoria-Fälle • Afrikageschäft wichtiger als Forschung

Wir erinnern uns, daß Herodot, den die Nachwelt den Vater der Geschichtsschreibung nennt, an einem sonnenüberfluteten Tage des Jahre 445 v. u. Z. nach Athen kam, um in der strahlenden Metropole antiken Geistes seinen Stern leuchten zu lassen. Wollte man im Athen von heute auch nur einige winzige Spuren seines Wirkens wiederfinden, so hätte dies weniger Erfolg, als einen verlorenen Edelstein in der Wüste zu suchen. Das wundert uns nicht weiter; denn seit Herodot in Athen einzog, sind mehr als 2400 Sommer und Winter über die Stadt hinweggegangen, und was der Zahn der Zeit nicht vermochte, zerstörten ungezählte Kriege.

Wie kamen wir eigentlich darauf? Richtig, wir hatten uns vorgenommen, den Spuren eines Mannes nachzugehen, der wie Herodot ein Globetrotter war. Da dieser Mann in Berlin wohnte und überdies kaum einhundert Jahre tot ist, so schien uns dies weniger schwierig und aussichtslos.

Wir wanderten von der Humboldt-Universität die Straße Unter den Linden in Richtung auf das Brandenburger Tor, das als einziger Zeuge früherer Zeiten in dieser Gegend die Bombennächte überdauerte, jetzt in neuem Gewande erstanden ist und wieder die Quadriga trägt.

Unser Weg führte uns in die Otto-Grotewohl-Straße, weiter dann in die Hermann-Matern-Straße. Zwischen einigen unverschrten Häusern sehen wir hier und da eine hastig errichtete Baracke, eine unverputzte Steinbude – Provisorien, bis der Wiederaufbau der Stadt auch diese Gegend erfassen wird.

Von dem Hause Nr. 22 der früheren Luisenstraße, dem unser Besuch gelten sollte, findet sich nichts mehr. Schade, der Augenschein hätte uns die Vergangenheit lebendiger machen können. Doch halt – in das Pflaster eingebettet, liegt wie chedem noch der Trittstein des Hauseinganges. Das ist alles . . .

Was hat es mit diesem Haus auf sich? Hier wohnte um die Mitte des vorigen Jahrhunderts Dr. Heinrich Barth, einer der Großen der Afrikaforschung. Seine Junggesellenwohnung lag im ersten Stock des Hauses. Obwohl Barth das 30. Lebensjahr noch nicht vollendet hatte, war er – nachdem er 1845 in Berlin zum Doctor Philosophiae und Magister Artium promoviert hatte – ein tüchtiges Stück in der Welt herumgekommen. Davon zeugten die vielen Sammlungsstücke, afrikanische Speere, kupferne Geräte aus Marokko, ägyptische Kleinodien und türkische Teppiche. Aber auch Syrien, Palästina und Griechenland hatte Barth bereist. Er war also eifrig den Pfaden Herodots gefolgt, dessen Schriften er übrigens stets mit sich führte.

Eigentlich war dem Heinrich Barth eine andere Zukunft bestimmt. Sein Vater, ein Hamburger Großkaufmann, hatte ihn als seinen Nachfolger vorgesehen, doch der Junge zeigte kein Interesse für die seßhaft-saturierte Lebensweise hinter dem väterlichen Hauptbuch. Er gab anderen Büchern den Vorzug und folgte, während seine Altersgenossen spielten, den oftmals schwerverständlichen, langatmigen Ausführungen der alten Geographen und Naturwissenschaftler. Bald kannte er Strabo, Plinius, Pausanias und Herodot, die er im Originaltext las. Daneben verschlang er mit heißem Herzen den abenteuerlichen Reisebericht des Schotten Mungo Park, der mutterseelenallein tief in den unbekannten afrikanischen Kontinent eingedrungen war, als erster Weißer den Niger befahren hatte



Heinrich Barth

und nach unsäglichen Strapazen wieder in die Heimat zurückgekehrt war. Auf seiner zweiten Reise ereilte den Unerschrockenen im Jahre 1806 das Schicksal. Von Landesbewohnern überfallen, ertrank er im Niger. Das alles machte einen tiefen Eindruck auf den jungen Menschen. Das geheimnisvolle, unbekannte Afrika hatte ihn in seinen Bann geschlagen.

Nun, welcher Junge steckt nicht voller abenteuerlicher Romantik, sah sich nicht schon als Held kühner Entdeckungsfahrten in unbekannte Länder? Bei Heinrich Barth ist das anders. Bei ihm ist der Drang in die Ferne kein Phantasiegebilde, das man in gesetzten Jahren still in seinem Herzen verschließt. Dieser Knabe bereitet sich systematisch darauf vor, seinen Jugendtraum zu verwirklichen. Außerordentlich sprachbegabt, lernt er neben Englisch, Griechisch und Latein die Sprache Mohammeds, wohl wissend, daß er damit den Schlüssel zum Schwarzen Kontinent besitzt. Von Mungo Park, Hornemann und René Caillié hat er gelernt, daß man eine eiserne Natur besitzen muß, um in diesem Land zu bestehen. Und so erleben die Lehrer des Hamburger Johanneums kopfschüttelnd, wie dieser Barth Freiübungen macht, während seine Klassenkameraden auf dem Schulhof umhertollen. Den Lehrern ist dieser zielstrebige Fanatismus des Jungen beinahe unheimlich, doch sie haben keinen Grund, sich zu beklagen. Zwar ist er ein verschlossener Einzelgänger, doch im Unterricht untadelig.

Auch während seines Hochschulstudiums behält Barth sein Ziel stets im Auge. Mit der Altertumskunde und der Geographie verschreibt er sich zwei ganz jungen Wissenschaften, die damals einen großen Aufschwung nahmen. So gerüstet, ist er später in der Lage, die Vergangenheit und die Gegenwart des Landes seiner Sehnsucht gleichermaßen zu erfassen.

Nach vollendetem Studium unternimmt Barth jene erste Reise, die ihn durch Nordafrika und die alten mittelmeerischen Kulturgebiete führt. Nachdem er sich habilitiert hat, beginnt er im Jahre 1849 an der Berliner Universität seine Lehr-tätigkeit mit einer Vorlesung über die Bodenformen Nordafrikas. Doch er findet wenig Hörer. Die Ereignisse der achtundvierziger Revolution haben das Interesse der Studenten viel zu sehr auf die politischen Geschehnisse gerichtet, als daß ein so abwegiges Thema ihr Ohr finden könnte.

Dieser Mißerfolg ist für den Ehrgeizigen, der an seine eigenen Leistungen stets die höchsten Ansprüche stellte, ein schwerer Schlag. Er findet keine Entschuldigung für sein Versagen. Es ist ihm klar, nun muß er eine Aufgabe finden, um sich zu bewähren, sein erschüttertes Selbstvertrauen zurückzugewinnen . . .

An einem Oktoberabend des Jahres 1849 strebte Heinrich Barth, von der Universität kommend, seiner Wohnung zu. Die Straße Unter den Linden prangte im Schmuck ihrer neuen Gaslaternen, deren Strahlen sich auf dem blitz-blanken Lack einer langen Reihe von Kutschen widerspiegeln, die alle auf die Staatsoper zurollten, um hier ihre kostbare, in Pelze, Seide und Spitze gehüllte und in Fischbein gepreßte Fracht samt ihren befrachten Begleitern abzusetzen. Auf dem Bürgersteig flanierte eine bunt bewegte Menge, elegante Damen, die vielleicht einem amourensen Treff zustrebten; biedere Bürgersleute, sich nach einer reichlichen Abendmahlzeit ein wenig die Beine vertreten; steinalte Stutzer, die die Aussicht auf ein vorletztes Abenteuer oder wenigstens auf ein Gläschen bei Habel oder Lutter und Wegener herausgelockt hatte; dann wieder geschniegelte Leutnants, stocksteif in Haltung und Gebärde, trotz ihrer Jugend groteske Marionetten, Frucht einer Gesellschaft, deren Lebensinhalt sich in Standesvorurteilen, Anbetung des Mammons, Klatsch und Vergnügungen erschöpfte.

All das stand in so schreiendem Gegensatz zu der Katzenjammerstimmung des jungen Gelehrten, daß er froh war, in die heutige Hermann-Matern-Straße einbiegend, dem aufdringlichen, lauten Getriebe entronnen zu sein. Nachdenklich verhielt er auf der Spreckbrücke. Dicht über dem Wasser geisterte ein Licht; dort machte ein Schiffer im trüben Schein der Ölfunzel seine Zille fest. Einen langen Arbeitstag hatte der Mann hinter sich gebracht. Vielleicht beförderte er wertvolle Fracht und wollte während der Nacht unbedingt im sicheren Berlin sein. Barth ging schnell weiter, ihn zog es in sein gemütliches Heim. Gerade in diesen Tagen hatte er sein Manuskript über die nordafrikanischen Länder abgeschlossen. Nun würde er sich Arbeiten zuwenden, die er seinerzeit vor Antritt seiner Reise liegengelassen hatte. Das nahm er sich fest vor.

Doch es kam anders. Zu Hause angelangt, fand Barth einen Brief seines väterlichen Freundes und Lehrers, Professor Karl Ritter, vor. Wieviel hatte er diesem nun schon Siebzigjährigen zu verdanken! Ritter war neben Alexander von Humboldt der Schöpfer der vergleichenden Erdkunde und hatte viel dazu beigetragen, daß die Geographie sich zur selbständigen Wissenschaft entwickelte. Irgendwie hatte Barth das Gefühl, daß dieser Brief doch etwas außergewöhnlich Wichtiges enthalten müsse, hatte er Ritter doch erst wenige Tage zuvor besucht. Hastig öffnete er das Kuvert. Es enthielt die Mitteilung, daß die

englische Regierung im Begriff stünde, James Richardson, der sich als Afrika-reisender bereits einen Namen gemacht hatte, nach Zentralafrika zu entsenden. Über den preußischen Gesandten in London, Bunsen, hatte die englische Regierung wissen lassen, daß sie einem Deutschen erlauben wolle, sich dem Unternehmen anzuschließen, sofern er 200 Pfund Sterling zur Bestreitung seiner persönlichen Reisekosten aufwenden würde. Schnell überflog der junge Gelehrte die Zeilen. Tatsächlich, hier stand es: Er war vorgeschlagen worden, an dieser Expedition teilzunehmen.

Alles Hemmende, Niederdrückende war plötzlich von ihm abgefallen. Das war die Chance seines Lebens – er würde sie nutzen!

HEINRICH BARTH zündete die Petroleumlampe auf seinem Schreibtisch an. Er sah sich im Zimmer um. Wie warm und gemütlich war es hier, jeder Gegenstand war ihm lieb und wert. Trotzdem würde er das alles ohne Bedauern hinter sich lassen. Was würde er dafür eintauschen? Nachdenklich entzündete er seine Pfeife, lehnte sich bequem in seinen Sessel zurück und sah den Rauchkringeln nach... Was würde er dafür eintauschen? Afrika! Glühendheiße Wüste, undurchdringlicher Urwald, wilde Tiere – das waren landläufige Vorstellungen. Wie wenig wußte man von diesem kraftstrotzenden Riesen. War es nicht eigentlich merkwürdig? Schon in den Kindheitstagen der Geschichte bildeten die nördlichen Randgebiete dieses Kontinents einen Teil der bekannten Welt. Mehr noch, es bestanden in frühen Tagen Verbindungen zu fernen Gebieten des riesigen Erdteils. Sandte nicht die Königin Hatschepsut, Tochter des großen Pharaos Thutmosis I., bereits 1500 Jahre vor der Zeitenwende Schiffe aus, die südwärts zum Lande der Punt fuhren, um Weihrauch, Myrrhen und vor allem Gold zu holen? Wer vermochte genau zu bestimmen, wo dieses Goldland lag? Deuteten nicht viele Anzeichen darauf hin, daß das Puntland der Hatschepsut in der Gegend des heutigen Somalia gelegen haben mußte? Immerhin hätten die Ägypter dann eine Meerfahrt von mehreren tausend Kilometern bewältigt.

Dabei war der Gedanke zu einer solchen Unternehmung nicht im Kopf der Königin entstanden; sie folgte einer uralten Tradition, deren nachweislicher Ursprung über 1000 Jahre auf den Pharaos Sahure aus der V. Dynastie zurückging. Ihr Verdienst war es lediglich, sich dieses alten gewinnbringenden Brauches wieder erinnert zu haben. Sei dem, wie es wolle. Alle Achtung vor den Leistungen der alten ägyptischen Seeleute, die eine so weite Strecke in primitiven Fahrzeugen zurücklegten, deren Planken lediglich zusammengebunden waren! Oder vor der phönizisch-ägyptischen Expedition des Pharaos Necho, die um 600 v. u. Z. innerhalb von drei Jahren vom Roten Meer zur Nilmündung den ganzen Kontinent umrundete. Das kann sich der sonst so zuverlässige Herodot kaum aus den Fingern gesogen haben!

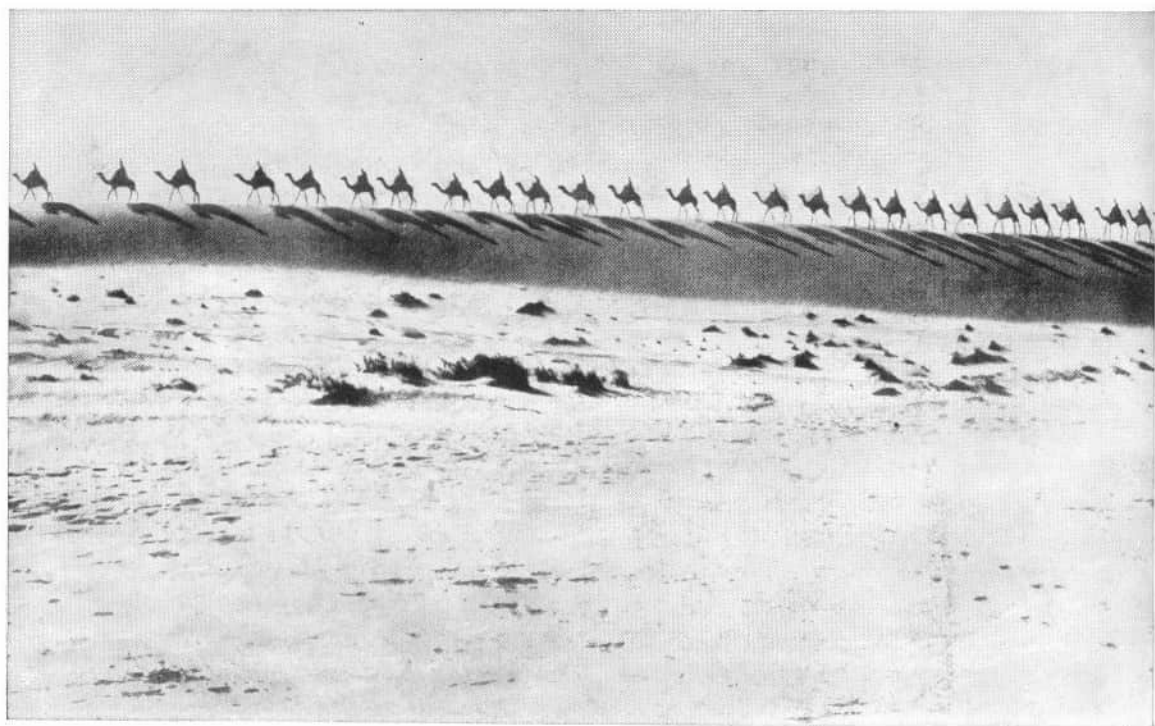
Etwa 100 Jahre später, um 500 v. u. Z., bewies der karthagische Admiral Hanno mit seiner Reise in die Guineabucht, daß derartig weitreichende Unter-



Wüstenwald im Innern Australiens



Der Tschad



Karawanenzug



Die Victoria-Fälle

nehmungen für die antike Seefahrt nicht unmöglich waren. Leider blieb Herodot, der ja ein jüngerer Zeitgenosse des Hanno war, diese Expedition wegen der strengen Geheimhaltungspolitik der karthagischen Admiralität unbekannt, sonst hätte er seinen Bericht von der Nechofahrt wahrscheinlich weniger zurückhaltend abgefaßt.

Dann vergingen 2000 Jahre, bis im 15. Jahrhundert die Portugiesen vorsichtig tastend Hannos Spuren folgten und es ihnen gelang, die Küsten des Kontinents genauer abzustecken. Sicher mögen in dieser langen Zwischenperiode manch kühne Vorstöße unternommen worden sein; doch wie wenig weiß man darüber. Fest steht, daß die Phönizier über Jahrhunderte hinweg die Säulen des Herkules (Straße von Gibraltar) als Ende der Welt nicht fürchteten und die afrikanische Westküste bis zu den Kanaren absegelten. Lange Zeiträume hindurch haben arabische Seeleute einen nutzbringenden Handel und Wandel mit den Bewohnern der afrikanischen Ostküste und Vorderindiens betrieben, doch die weitgehende Isolation der verschiedenen Kulturkreise war der Bewahrung und Erweiterung geographischer Kenntnisse abträglich.

War schon die Erforschung der Küstenlinien Afrikas das Resultat eines opfervollen, unendlich langwierigen Prozesses, so blieb das Innere des Kontinents ganze Epochen der Menschheitsgeschichte hindurch den Europäern unbekannt. Rätselhaft und unergründlich wie die Sphinx bildete die Sahara, der unendlichen Weite des Meeres gleich, die unüberschreitbare Grenze zur unbekannten Welt. Der Mangel an Wissen wurde durch phantastische Vorstellungen ersetzt. Alles Unerklärbare wurde in diesen unbekannten Raum verlegt. Fabelwesen aller Art sollten ihr Unwesen treiben, Geschöpfe, halb Mensch, halb Tier, Gegenfüßler, Zyklopen und Zwerge . . . Zwerge? Merkwürdig, was schrieb doch der alte Homer in der Ilias?

*„ . . . so wie Geschrei sich erhebet von Kranichen unter dem Himmel,
welche der Winter und endlos strömender Regen vertrieben,
lärmenden Flugs ziehen sie zum Okeanusstrome,
Mord und Verderben dem Zwergstamm der Pygmäen zu bringen,
früh bei der Dämmerung nah'n sie bereits zum schrecklichen Kampfe.“*

Bei aller Hochachtung vor dem Genie des blinden Dichters – diese Begebenheit kann er kaum erfunden haben. Die Kunde davon wird ihm aus altägyptischen Überlieferungen zugekommen sein. Tatsächlich hat die Wissenschaft erforscht, daß die Pharaonen schon vor drei- bis viertausend Jahren Erkundungs- und Handelsexpeditionen nach Süden sandten, deren Aufgabe es unter anderem war, Pygmäen für den königlichen Hof und die vornehmen Familien zu beschaffen. Dafür bürgt neben anderen Bezeugungen eine Inschrift aus der Zeit Ramses II., aus der hervorgeht, daß den Ägyptern um 1250 v. u. Z. die Gegend der großen Nilsümpfe bekannt gewesen ist.

Freilich konnte Heinrich Barth diese Zusammenhänge kaum ahnen, sie wurden erst offenbar, als Georg Schweinfurth um 1870 im Bereich der Nilquellen als erster Europäer den zwergwüchsigen Stamm der Akka entdeckte. Interessant ist auch, daß die Marotte europäischer Fürsten und Könige, ihrer Hofhaltung

durch „Mohren“ einen besonderen Glanz zu verleihen, ebenfalls auf alte Vorbilder zurückgeht.

Man sieht: Der „dunkle Erdteil“ war ehemals durchaus kein unbeschriebenes Blatt, nur ging das Wissen darum verloren, so daß in der Antike niemand etwas davon ahnte. Glaubten doch beispielsweise die wackeren Centurionen des Nero, mit ihrem Vorstoß bis zum 5. Grad n. Br. im Nilgebiet eine Erstentdeckung gemacht zu haben. Mit etwas mehr Wahrscheinlichkeit glaubte das auch die römische Militärabteilung, die um das Jahr 42 das Atlasgebirge erreichte. Übertroffen wurde diese Leistung von einer zweiten römischen Militärabteilung unter Julius Maternus, die 58 Jahre später bis in das Tschadgebiet vordrang. Doch all diese großartigen Leistungen, soviel Schweiß und Opfer sie gekostet haben mögen – denken wir daran, daß die waffenstarrenden, panzerbewehrten Soldaten für die sonnendurchglühte Wüste denkbar unzureichend ausgerüstet waren –, hatten keine nachhaltige Wirkung. Es waren Teilstücke militärischer Operationen, die sich in der Weite des afrikanischen Raumes totlaufen mußten. Sie gerieten ebenso in Vergessenheit wie die ägyptischen Streifzüge. Zurück blieben einige Zeugen kolonisatorischer Tätigkeit im Vorland der Sahara, Ruinen, die die Jahrhunderte überdauert haben.

Mehr Bedeutung für die wissenschaftliche Erforschung des Kontinents, die sich erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts vollzog, hatten dagegen die mittelalterlichen Unternehmungen der Araber. Im 12. Jahrhundert war es der uns bekannte Marokkaner Edrisi – er hatte gemeinsam mit dem Normannenkönig Roger II. eine Weltkarte entworfen –, der weite Teile Nordafrikas bereiste und beschrieb.

Zweihundert Jahre später machte, wie wir wissen, der arabische Globetrotter Ibn Battuta, der bisweilen mit großem Gefolge, Harem und sonstigem Komfort reiste, von sich reden. In mehr als 30 Jahren bereiste er fast die gesamte bewohnte Welt. 1352 zog er in Begleitung einer marokkanischen Gesandtschaft durch die westliche Sahara zum Senegal und zur Handelsmetropole des Nigergebietes, Timbuktu. Das war ein bemerkenswerter Vorstoß, der erst 500 Jahre später von dem Engländer Laing und kurz danach von dem Franzosen Caillié wiederholt wurde.

Die Werke der beiden arabischen Reisenden Edrisi und Ibn Battuta wurden um die Mitte des vorigen Jahrhunderts endlich auch in europäische Sprachen übersetzt und dienten fortan der vergleichenden Forschung als unschätzbare Fundgrube.

So kühn und opfermutig all diese Unternehmen gewesen sein mögen, sie erfolgten zu einer Zeit, in der sie für Europa keine bleibenden Auswirkungen haben konnten. Zwar gehörten die bereisten Länder meist zum arabischen Handelsbereich, aber für Europa fehlten die wirtschaftlichen Voraussetzungen, um die Verbindung mit diesen Gebieten herzustellen.

Die Situation änderte sich schnell, als durch die zweite Reise Cooks endgültig alle Hoffnungen auf die verheißungsvolle Terra Australis zu Grabe getragen wurden. Es war ein harter Schlag für England, damals Weltmacht Nummer Eins, erkennen zu müssen, daß es auf der Südhalbkugel keinen nennenswerten

Ersatz für die verlorenen amerikanischen Kolonien geben sollte. Jetzt endlich erkannte man, daß man einem fernen Phantom nachgejagt war und die Beute vor der eigenen Haustür übersehen hatte. Nun erst richtete England seine Blicke auf Afrika.

Mit der Erschließung Afrikas beginnt eine der größten Tragödien der Menschheitsgeschichte. Im Jahre 1441 führten die Portugiesen den ersten Sklaventransport nach Lissabon. Die Indienfahrer, die auf dem Seeweg nach dem Orient Stützpunkte an den afrikanischen Küsten anlegten, entdeckten bald, daß die Bewohner Afrikas für sie ein gewinnbringendes Handelsobjekt waren. Von zahlreichen Küstenplätzen aus wurden die Menschen wie Tiere gejagt und gefangen und als Sklaven für die Bergwerke und Plantagen Amerikas verkauft. Dieses grausame Geschäft wurde von den Kolonialmächten jahrhundertlang betrieben.

Der Historiker Professor du Bois gibt 100 Millionen Opfer des Sklavenhandels an. Ganze afrikanische Völkerstämme wurden dezimiert, ihr Wirtschafts- und Kulturleben dem Verfall preisgegeben. Karl Marx schrieb dazu:

„Es ist die Agrikultur Westindiens, seit Jahrhunderten die Wiege fabelhaften Reichtums, die Millionen der afrikanischen Rasse verschlungen hat.“

Erst als der Sklavenhandel unter den fortgeschrittenen kapitalistischen Bedingungen nicht mehr lohnend war, wandte sich neben anderen Staaten vor allem England unter dem Mantel der Menschlichkeit dagegen. Die Menschen Afrikas wurden nun als Plantagen- oder Bergarbeiter an Ort und Stelle ausgebeutet. Man raubte der Bevölkerung Afrikas die natürlichen Reichtümer. Afrika wurde zu einem kolonialen Erdteil.

Im Jahre 1788 wurde in London die „Gesellschaft zur Förderung der Erforschung der inneren Teile Afrikas“, die „African Association“, gegründet. Die Eröffnungsbilanz, aufgestellt von Joseph Banks, einem Teilnehmer an der ersten Cook-Expedition, war zunächst wenig verheißungsvoll:

„Ganz Afrika ist bisher unbesucht und unbekannt geblieben. Die Karte seines Inneren ist eine weite weiße Fläche, auf die der Geograph mit zögernder Hand die Namen einiger unerforschter Flüsse und Völkerschaften einzeichnete.“

An der Schwelle des 19. Jahrhunderts hatte Afrika seine wesentlichsten Geheimnisse noch bewahrt, doch das sollte nun anders werden. Den Männern der Forschung war eine neue große Aufgabe zugewiesen worden.

Die „African Association“ hatte durch wissenschaftliche Vorarbeit das Terrain zu sondieren. Ihren Spuren folgten die Vertreter handfesterer Interessen, um Handelsniederlassungen und Kolonien zu gründen. Und damit kein Zweifel herrschte, wer fortan der Herr im Lande sei, baute man statt der Handelsfaktoreien zuerst Forts. So wurden die Forschungsergebnisse mißbraucht, trug die „African Association“ zur kolonialen Unterwerfung weiter Teile Afrikas durch den englischen Kapitalismus bei.

Als Heinrich Barth die Aufforderung erhielt, sich der Richardsonschen Expedition anzuschließen, blickte die Association – seit 1830 in „Londoner Geographische Gesellschaft“ umbenannt – auf ein halbes Jahrhundert Forschungsarbeit zurück, ohne daß freilich der Dunkle Kontinent wesentlich „heller“ geworden wäre.

Einer der ersten Forscher, den die Association 1795 aussandte, war der schottische Wundarzt und Botaniker Mungo Park. Schon im Altertum ging bekanntlich der Gedanke um, der Nil müsse einen nach Westen gerichteten Arm haben. An der Schwelle des 19. Jahrhunderts wußte man es noch nicht besser. Mungo Park nahm sich vor, das Rätsel zu lösen. Er mühte sich den Gambia aufwärts, durchquerte die Quellgebiete des Senegals und erreichte nach unsäglichem Strapazen den Niger. Flußabwärts versuchte er noch bis Timbuktu zu kommen, doch mußte er, fast aller seiner Mittel beraubt, dieses Vorhaben aufgeben.

Was er erreicht hatte, war ohnehin nicht wenig. Endgültig hatte er geklärt, daß die Flüsse Gambia und Senegal weder mit dem Niger noch mit dem Nil in Verbindung stehen. Der Lauf des Niger hatte sich ihm in nordöstlicher Richtung dargeboten. Bei allen Stämmen, mit denen Mungo Park in Berührung kam, erhielt er dieselbe Auskunft: Der Niger fließe stets der aufgehenden Sonne entgegen. Wenn Park noch Kraft gehabt hätte, bis Timbuktu und weiter vorzudringen, hätte er feststellen können, daß er nur die halbe Wahrheit erfahren hatte; denn der Niger wendet sich in einem großen Bogen nach Süden und mündet in den Golf von Guinea.

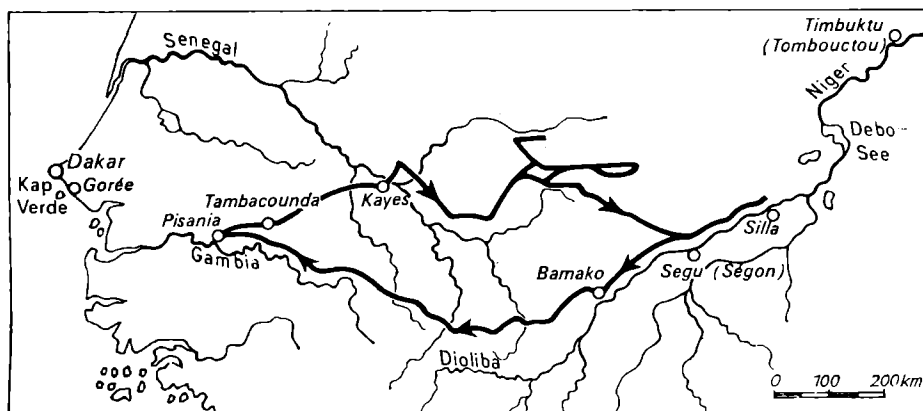
Auch ohne dieses Wissen blieben die Erkenntnisse, die er nach zwölfjährigem Aufenthalt in der Wildnis, ausgeplündert und krank, nach London mitbrachte, so sensationell, daß der erst fünfundzwanzigjährige Gelehrte mit einem Schlage berühmt wurde.

Im Jahre 1805 machte sich Mungo Park zum zweiten Male auf, diesmal in der festen Absicht, den Lauf des Nigers endgültig abzustecken. Doch der Strom, dessen weiteren Lauf zu erforschen seine Lebensaufgabe geworden war, forderte sein Leben. Mungo Park ertrank, wahrscheinlich während eines Überfalles, in einer Stromschnelle bei Bussa in Nordnigerien.

1797, im gleichen Jahre, in dem Mungo Park von seiner ersten Reise zurückkehrte, traf der Hildesheimer Friedrich Konrad Hornemann in Kairo die letzten Vorbereitungen, dem Nigerrätsel von Nordafrika her zu Leibe zu rücken.

Hornemann, ebenfalls den Lockungen des Dunklen Kontinents erlegen, hatte zuvor sein Theologiestudium aufgesagt und sich in den Dienst der „Afrikanischen Gesellschaft“ begeben.

Was hatte der junge Hornemann Besonderes aufzuweisen, das ihn eines solchen Vertrauens würdig gezeigt hätte? Vielleicht war es nichts anderes als seine große Begeisterung für die Sache und sein kaum zu zügelnder Tatendrang, der die Herren in London bewegt hatte, den jungen Hildesheimer auszusenden. In Kairo wurde Hornemanns Ungeduld auf eine lange Probe gestellt. Napoleon marschierte damals in Ägypten auf den Spuren seines Vorbildes Alexander von Mazedonien, und so konnte Hornemann nicht eher ausreisen, bis er, von dem Korsen unterstützt, die notwendigen Papiere in Ordnung hatte. Hinter den nächsten Sanddünen war das selbstbewußte „N“ des Generals, das in Europa viele Türen öffnete, soviel wert wie ein rostiger Nagel; doch der Form war Genüge getan.



Mungo Parks Reiseweg

hatte, mit seiner kleinen Kamelkarawane in Richtung auf Mursuk in Fessan. Er hatte den gefährlichsten, unwirtlichsten Teil der Wüste zu durchqueren, deren Karawanenwege ihre Begrenzung in einer Unzahl dahinbleichender Gerippe von Mensch und Tier finden.

Hornemann erreichte Mursuk und überwand damit als erster Europäer einen Raum, der noch heute mit dem Auto kaum zu bewältigen ist. Doch er hätte mit geringerer Mühe nach Mursuk kommen können. Dazu hätte es aber einer besseren geographischen Kenntnis des nordafrikanischen Hinterlandes bedurft, als sie Hornemann und seine Zeit besaßen. Er orientierte sich nach einer Karte de Anvilles aus dem Jahre 1749, auf der Mursuk von Tripolis genauso weit entfernt war wie von Kairo. Zwar wurde der Hildesheimer von alten Wüstenfuchsen darauf aufmerksam gemacht, daß er von Ägyptens Metropole aus einen längeren und ungleich beschwerlicheren Weg vor sich habe, doch konnte der junge Reisende kaum annehmen, daß die ihm von der Association vorgeschriebene Route doppelt so lang war wie die von Tripolis aus. So hielt er sich an seine Weisung.

Beinahe hätte ihm dies schon zu Beginn der Reise Kopf und Kragen gekostet. In der Oase Siwa war es, die vor ihm erst zweimal von Europäern berührt worden war, nämlich – lang, lang war es her – von Alexander dem Großen und 1792 von dem Engländer W. J. Browne. Hier waren den Einwohnern einige Widersprüche im Tun und Treiben des Deutschen aufgefallen, der als arabischer Kaufmann reiste. Vor ein Tribunal von Muslimen gestellt, rettete ihn seine Fähigkeit, jede gewünschte Sure des Korans sofort fließend lesen zu können. Hornemanns Begleiter, ein deutscher Abenteurer, den er in Kairo aufgesessen hatte, kannte den Koran sogar auswendig. Soviel Gelehrsamkeit zerstreute allen Zweifel, und sie konnten ungeschoren ihres Weges ziehen.

Von Mursuk aus wandte sich Hornemann zunächst nach Tripolis, um dem englischen Konsul die Ergebnisse seiner bisherigen Reise und vor allem seiner wirtschaftlichen Beobachtungen, auf die ja die „African Association“ besonderen Wert legte, mitzuteilen.

Musa ben Jussuf, wie sich unser Hannöverscher Reisender nannte, war vor-

sichtig geworden. Nach der Einnahme Kairos durch die Franzosen kam es in Nordafrika einem Todesurteil gleich, als Christ erkannt zu werden. Bevor er sich daher auf seine große Reise begab, beschwor er den Konsul, erst dann Nachforschungen anzustellen, wenn er drei Jahre lang nichts mehr von ihm gehört habe, weil jede Bemühungen um seine Person den Verdacht der Muselmanen erregen würde. Zuerst wollte der Engländer dieses Versprechen nicht geben, doch sah er ein, daß dem wagemutigen Deutschen so am besten geholfen war. Das war im Dezember 1799.

Drei Jahre vergingen, aber Hornemann kam nicht wieder zum Vorschein. Napoleon überzog Europa mit Krieg, auf den Schlachtfeldern starben die Menschen zu Tausenden. Was wog da das Leben eines einzelnen irgendwo im weiten unbekannten Afrika! Erst zwanzig Jahre danach leitete die Londoner Gesellschaft systematische Nachforschungen ein.

Es ergab sich, daß Hornemann über Katsena und Sokoto bis zum mittleren Niger vorgedrungen war und wahrscheinlich als erster Europäer neuerer Zeit sogar die Stadt Timbuktu, die sagenumkränzte „Königin der Sahara“, sah. Vielleicht kam er auch zum Tschadsee, doch all das stützt sich nur auf die Aussagen von Afrikanern, die sich erstaunlicherweise nach so langer Zeit des merkwürdig hellhäutigen Musa ben Jussuf erinnern konnten. Wahrscheinlich ist er am Niger einer Ruhr erlegen.

Nachdem, wie gesagt, die Forschungstätigkeit in den ersten zwanzig Jahren des 19. Jahrhunderts fast völlig lahmgelegt hatte, zogen 1822 die Engländer Clapperton, Oudney und Denham aus und erlangten erste Einblicke in die islamischen Reiche des Sudans.

Während Denham und Oudney sich dem Tschadsee zuwandten, versuchte Clapperton den Verlauf des Nigers zu erkunden. Von Sokoto aus eine Strecke nigerabwärts fahrend, sah er nun, was Mungo Park nur ahnen konnte, daß der Niger seinen Lauf nach Süden richtet.

Eine weitere Expedition, die Clapperton im Jahre 1825 stromauf von der Nigermündung bis Sokoto führte, brachte den endgültigen Beweis, daß der Strom, der bei Timbuktu nach Osten fließt, seine Wassermassen in den Golf von Guinea ergießt. Nun erst war das Nigerrätsel vollends gelöst. Clapperton aber erlag in Sokoto einem Fieber. Die Nachricht seines Triumphes brachte sein Begleiter Richard Lander nach London, der später den Unterlauf des Niger endgültig erkundete.

Clapperton, Denham, Oudney – auch sie mußten erfahren, daß Afrika für den Europäer tausend Gefahren bereithält. 1828, sechs Jahre nachdem sie zum ersten Mal seinen Boden betreten hatten, lebte keiner von ihnen mehr.

Trotzdem fehlte es nicht an Männern, die bereit waren, den Kampf von neuem aufzunehmen. Da war einer, man könnte ihn beinahe den Amokläufer unter den Afrikaforschern nennen: René Caillié. In einem kleinen Dorf bei Paris unter Menschen aufgewachsen, denen, wenn sie von Afrika hörten, ein Schauer den Rücken hinunterlief, wurde es des jungen René brennendster Wunsch, dorthin zu gelangen. Er hatte es sich in den Kopf gesetzt, Timbuktu, die geheimnisvolle „Königin der Wüste“, zu sehen.

Bereits 1816, erst siebzehnjährig, kam er mit einem Schiff, das Siedler nach Senegambien brachte, das erste Mal in das Land seiner Sehnsucht. Hier erfuhr er, daß die Engländer eine Expedition unter Major Gray ausrüsteten. Das wäre eine Möglichkeit! Caillié lief los, auf gut Glück immer an der Küste entlang. Nach 300 Kilometern Fußmarsch durch glühendheißen Sand nahm ihn ein Dampfer mit nach Gorée. Hier sagte man ihm, daß er noch Wochen wandern müsse, um Sierra Leone, den Ausgangspunkt der Grayschen Expedition, zu erreichen. Fieberkrank kehrte er nach diesem Verzweiflungsmarsch in die Heimat zurück. Ob er seinen verrückten Plan aufgegeben hatte? Im Gegenteil! Kaum genesen, malte er den Dorfbewohnern sein Afrika in den verlockendsten Farben. Sie sollten ihm helfen: Mit schmalen 300 Francs im Beutel machte er sich an der Mündung des Senegal wiederum nach Afrika auf. Diesmal hatte er etwas mehr Glück. In St. Louis am Senegal schloß er sich auf eigene Faust und auf eigenes Risiko einer Nachschubkarawane Grays an. Er hatte Mühe, der berittenen Kolonne zu folgen. Mit hängender Zunge lief er hinterher, dankbar für jeden Tropfen Wasser, den man ihm schenkte. Er hätte sich lieber in Stücke reißen lassen, als eine Chance zu versäumen. Ein Irrer? Nein, ein Mann von jener fanatischen Besessenheit, die keine Hindernisse auf dem gewählten Wege kennt.

Die Kolonne fand den von einem Afrikanerstamm gefangengehaltenen Gray und löste ihn durch die mitgebrachten Waren aus. Man hielt es jedoch für klüger, sich in ein französisches Fort zurückzuziehen. Caillié, dieses fünfte Rad am Wagen, blieb fieberkrank zurück. Die Regenzeit setzte ein, alles verwandelte sich in tiefen Morast, Bäche wurden zu reißenden Flüssen. In dieser Umwelt stand der junge Franzose ohne Mittel und Gefährten. Nach unsäglichem Strapazen schlug er sich zur Küste durch und fuhr wieder in die Heimat.

Vier Jahre bereiste er im Dienste eines Weingroßhändlers die Route zu den Antillen und hatte sein gutes Auskommen. Wer ihn nur obenhin kannte, mußte denken, daß er von Afrika endgültig geheilt sei. In Wirklichkeit aber legte er Franc auf Franc, und eines Tages war er wieder in Senegambien. Seine Haut war fast so schwarz wie seine fanatisch brennenden Augen – diesmal war er fest entschlossen, Timbuktu zu erreichen oder zugrunde zu gehen . . .

Der französische Gouverneur, den er um Unterstützung bittet, weiß nicht recht, was er mit diesem merkwürdigen jungen Mann anfangen soll, der ihm da einen Plan für eine Expedition nach Timbuktu auf den Tisch legt. Ihm fehlen alle wissenschaftlichen Voraussetzungen, die bisher als wichtigstes Attribut für eine solche Unternehmung gegolten hatten. Dafür scheint er andere Vorzüge zu besitzen: Entschlossenheit, Tatkraft und eine erstaunliche Kenntnis der Landesverhältnisse; nicht zuletzt kann er den Koran auswendig herleiern. Da der eben Fünfundzwanzigjährige um nichts in der Welt von seinem Plan abzubringen ist, entläßt ihn der Gouverneur mit einigen Tauschwaren, die bequem in einem Lederbeutel Platz finden. Doch die schmale Hilfe des Vaterlandes scheint dem Bedürfnislosen, der sich bisher stets mit leeren Taschen durchgeschlagen hatte, wie ein Schatz, der ihm alle Wege ebnen würde.

Bald mußte er erkennen, daß er so gerüstet nie und nimmer sein Ziel er-

reichen wird. Jeder Häuptling, und wenn er nur über wenige Hütten und einige kläffende Köter gebietet, verlangt seinen Zoll. Der Inhalt seines Lederbeutels schmilzt schneller zusammen, als er vorankommt. Caillié ist gezwungen, seinen Plan zu ändern. Um Land und Leute gründlich zu studieren, unterwirft er sich dem hochnotpeinlichen Verhör des Stammes der Brakna, spricht zur Befriedigung aller die Glaubensformel „Es gibt nur einen Gott, und Mohammed ist sein Prophet“ und verspricht, fortan ein treuer Diener Allahs zu sein und seine neue Heimat, die mauretanische Wüste, über alles zu lieben. Trotzdem traut man dem Fremden nicht recht; er hat so verdächtige Angewohnheiten. Man beobachtet, daß er den Koran zwar vor der Nase hat, in Wirklichkeit aber schreibt. Fortan wird er wie der letzte Negersklave behandelt, muß wie diese zu Fuß hinterherlaufen, wenn die Nomaden den Ort wechseln. Er muß um jeden Tropfen Trinkwasser betteln.

Unter dem Vorwand, nach Mekka pilgern zu wollen, gelingt Caillié nach einem halben Jahr die abenteuerliche Flucht. Er wendet sich wieder nach St. Louis und wird von dem Vertreter des Gouverneurs schnöde abgewiesen. Was hätte dieser Herkules an Beharrlichkeit und Tatkraft alles zuwege bringen können, wenn . . . ja, wenn er nicht so ein armer Teufel gewesen wäre!

Enttäuscht geht er zu den Engländern. Die erkennen sofort, daß in dem schwarzgebrannten Kerl etwas Besonderes steckt. Aber da die Londoner Gesellschaft soeben 4000 Pfund für den ersten Europäer ausgesetzt hat, der Timbuktu erreicht, machen sie den unbequemen Franzosen zum Direktor einer Indigofabrik mit einem Gehalt von 3600 Francs im Jahr. Sie glauben, damit den chancenreichsten Anwärter im Wettrennen nach Timbuktu kaltgestellt zu haben.

Bis April 1827 hält Caillié jeden Franc zusammen. Dann sagt er seinen eintäglichen Posten auf, trampft umher, einen schönen Batzen Geld im Beutel, nach Kakondy, wo er sich in einen waschechten muselmanischen Handelsmann verwandelt, Pulver, Tabak, Korallen und als besondere Sensation einen Regenschirm kauft, um sich einer ostwärts ziehenden Karawane anzuschließen.

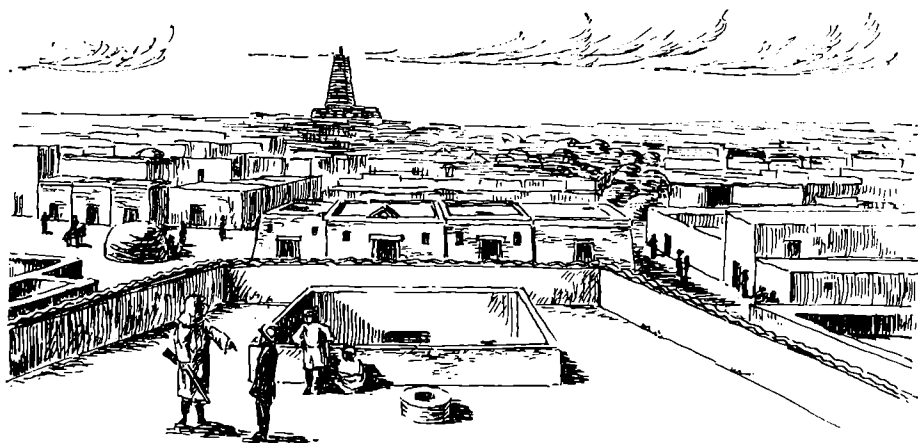
Das sieht Caillié ähnlich, diesem kleinen Vagabunden mit den großen Idealen, diesem Habenichts und Pläneschmied, für den niemand einen einzigen Franc übrig hat: Nun wird er der Welt beweisen, daß er, ganz auf sich gestellt, ohne jede Verbindung mit der Außenwelt, ohne jeden Schutzbrief irgendeiner Macht nach Timbuktu kommt.

Wüstenstrecken wechseln mit Sümpfen, reißende Flüsse sind zu überqueren, doch Caillié dringt unbeirrt weiter vor. Jeden Morgen und jeden Abend breitet Abd Allahi – so nennt er sich – mit den anderen seinen Gebetsteppich aus und lobpreist den Herrn: „Allah il Allah!“

Cailliés Führer weiß, daß es seine Vorteile hat, einem honorablen Herrn zu dienen, und so bringt er, wohin sie kommen, die rührselige Story an den Mann, die ihm der Franzose unter dem Siegel der Verschwiegenheit erzählt hatte. Danach wurde Abd Allahi, Sohn ägyptischer Eltern, bei der Eroberung Kairos von den Franzosen geraubt. Nun, nach vielen Jahren der Sklaverei bei den Weißen, sei er freigelassen worden und befinde sich auf dem Wege nach Ägypten. Die Geschichte findet überall bereitwillige Ohren und verschafft dem, der

sie erfunden hat, so manchen Vorteil. Bald geht die Kunde um, daß Abd Allahi ein großer Heiliger sei.

Am 11. Juni ist bei Kurussa der Oberlauf des Nigers erreicht. Acht Wochen ist Caillié bereits unterwegs, Wochen härtester Strapazen, und trotzdem ist er kaum mehr als 400 Kilometer von der Küste entfernt. Timbuktu liegt in weiter Ferne – 1000 Kilometer in der Luftlinie. Weiter geht's, doch langsam wendet sich sein Glück: Er muß, fieberkrank und mit zerschundenen Füßen, in einem Dorfe zurückbleiben. Als er keine Geschenke mehr hat, trifft den armen „Araber“ die ganze Verachtung der Dorfbewohner. Da liegt er, der die Welt erobern wollte, ein Opfer des feuchtheißen, fieberschwangeren Klimas, ein Häuflein Unglück, dessen ganze Habe in einem Schnupftuch Platz findet. Soll er aufgeben? Wie viele gut ausgerüstete Expeditionen sind schon gescheitert, verschollen, in alle Winde verweht! Und er, ein kranker Einzelgänger, der kaum das Nötigste zum Leben hat, wollte sich vermessen . . . ?



Timbuktu

Caillié, äußerlich nichts anderes als ein Bettler, doch ausgerüstet mit der Energie eines Titanen, kapituliert nicht. Im Dezember, mit der abflauenden Regenzeit, erwachen seine Lebensgeister wieder. Er schließt sich einer Karawane an, und bald gleitet er auf einem großen Boot nigerabwärts.

Auf diese Weise zu reisen ist ein Genuß. Welch ein Leben entfaltet sich hier! Staunend sieht der Europäer mitten in Afrika wohlbestellte Felder und gepflegte Dörfer vorübergleiten, deren Weiden von Ziegen- und Kamelherden bevölkert sind. Das ist ein anderes, völlig neues Afrika. Die „Königin der Wüste“ scheint ihren Namen zu Recht zu tragen.

Timbuktu kündigt sich an in Gestalt stolzer Tuareg, die hier, wie seit unvor-denklichen Zeiten, ihr Zollrecht geltend machen. Sie kommen an Bord und nehmen sich, was ihnen gefällt. Abd Allahi wird sicherheitshalber unter Kisten und Matten versteckt; denn hellhäutige Mauren gelten hierzulande als reich. Auch diese letzte Prüfung geht vorüber; dann fährt das Boot auf dem nun dicht-belebten Fluß in Kabara ein, dem Hafen von Timbuktu.

Wie ein Traumwandler stapft Caillié durch die sandige, mit dornigem Gestrüpp bewachsene Ebene, die Kabara von der Stadt seiner Sehnsucht trennt. Sie zu erreichen, hat er seine Jugend geopfert und nun ein weiteres Jahr wie ein Bettler gedarrt und entbehrt; denn man schreibt den 20. April 1828.

Er bemerkt nichts von dem, was rings um ihn vorgeht. Im dürftigen Gebüsch weiden Kamele, bewacht von Negerjungen; Karawanen ziehen im rötlichen Dunstschleier des aufgewirbelten Staubes von allen Seiten auf die Stadt zu, doch sein Blick ist geradeaus gerichtet, dorthin, wo wie stumpfe Kegel die ungefügen Lehmmauern zweier Moscheen auftauchen. Unvermittelt erhebt sich die Stadt aus der Landschaft. Mauern gibt es nicht. Wozu auch? Die weite, öde Wüste bietet besseren Schutz.

Er geht durch enge Gassen baufälliger Lehmhäuser, die ab und zu einen Platz freigeben, der von buntem Marktgewimmel erfüllt ist. Das äußere Bild der Stadt ist ärmlich und unsagbar schmutzig. Das soll die „Königin der Wüste“ sein, von der schon die portugiesischen Seefahrer träumten, ohne sie je zu erreichen? Maßlos enttäuscht vermerkt er in seinem Notizbuch:

„Als sich meine erste Begeisterung gelegt hatte, mußte ich feststellen, daß ich etwas ganz anderes sah, als ich erwartete . . . Da waren lauter schlechtgebaute Häuser aus Lehm ringsum, bis zum Horizont, wo der Himmel die Erde berührte, weißgelblicher Flugsand.“

Schlaf, Trägheit und Melancholie der Wüste geisterten durch die Straßen, kein Vogellied war zu hören. Gleichwohl ist es etwas Erhabenes, mitten in der Wüste eine so große Stadt zu sehen, und man bewundert die Anstrengungen ihrer Begründer, sie zu errichten.“

In der Obhut eines alten Muselmanen, der den vermeintlichen Araber wegen seiner „Frömmigkeit“ verehrte, lebte Caillié 14 Tage in Timbuktu. Nun erfuhr er, daß er nicht der erste Europäer war, der die Stadt betreten hatte. Zwei Jahre zuvor hatte sie der Engländer Laing von Norden her erreicht. Doch die englische Uniform, die er trug, gewährte ihm keinen Schutz; im Gegenteil, sie wurde ihm zum Verhängnis. Überzeugt, daß er ein englischer Spion sei, fielen Leute vom Stamme der Berabich, kaum daß er die Stadt verlassen hatte, über ihn her und verlangten, daß er seinen Glauben abschwöre. Doch er sagte nur immer: „Gott ist groß!“ Nichts in der Welt hätte ihn veranlassen können, hinzuzufügen „... und Mohammed ist sein Prophet“, wie sie es von ihm verlangten. Erdrosselt blieb er am Wege liegen.

Das war für Caillié eine eindringliche Warnung, noch vorsichtiger zu sein. Würde es ihm als erstem Europäer gelingen, hier wieder herauszukommen? Schweres lag vor ihm: Der Weg nach Marokko führt durch den gefürchtetsten Teil der Wüste, die auch dem Kundigen zum Verhängnis werden kann.

Anfang Mai 1828 schließt er sich einer nordwärts ziehenden Karawane an. Mittellos wie er ist, verdoppeln sich ihm die Leiden, die schon für den Gutgerüsteten kaum erträglich sind. Hitze, Durst, Hunger und der selten ruhende Sandsturm unterhöhlten Calliés Gesundheit völlig; trotzdem macht er mit eiserner Energie täglich seine Eintragungen.

zösischen Konsuls in Tanger. Es ist schwer, in diesem von unbeschreiblichen Strapazen mitgenommenen, von der Wüste ausgedörrten Menschen einen Europäer zu erkennen. Doch es kann kein Zweifel bestehen, das ist Caillié, der Mann, der vor 538 Tagen an der Westküste seine abenteuerliche Reise begann, für dessen Leben niemand einen Pfifferling geben wollte: Er hatte Timbuktu gesehen, die sagenhafte, ferne Metropole der Sahara, und war lebend zurückgekehrt!

Hatte man für den Närrischen bislang nur Achselzucken, Spott und leere Versprechungen gehabt, so konnte er sich nun der Ehrungen kaum erwehren. Er erhielt die Geldprämie der Pariser Geographischen Gesellschaft in Höhe von 10 000 Francs, wurde Ritter der Ehrenlegion, bekam eine Staatspension; kurzum, ihm standen plötzlich alle Verbindungen und Mittel zur Verfügung, deren er vorher so dringend bedurft hätte. Dafür besaß er einiges nicht mehr: seine robuste Gesundheit und den unerschütterlichen Optimismus der Jugend, die es ihm ermöglicht hatten, ganz auf sich gestellt, Taten zu vollbringen, deren Gelingen selbst für eine gut gerüstete Expedition schwierig gewesen wäre.

Es fehlte jedoch nicht an Versuchen, Cailliés Verdienste herabzusetzen. Dunkelhaftes, auf ihre wissenschaftlichen Privilegien pochende Stubengelehrte konnten es nicht verwinden, daß dieser Mann, der „nur“ der Sohn eines Bäckers war, sich anmaße . . .

Doch Caillié war alles andere als anmaßend. Höflich, aber bestimmt, antwortete er seinen Widersachern:

„Arm, ohne Hilfe, ohne Wissenschaft habe ich meine Tat getan. Ich habe Europa gesagt, was Timbuktu ist. Die Wahrheit stellt den einzigen Vorzug meines Berichtes dar. Man soll mir dieses mit so viel Leiden erkaufte Gut nicht abstreiten. Meinen unvollkommenen Stil und meine Unwissenheit mögen alle jene Leute bekritteln, die, statt in Timbuktu gewesen zu sein, sich in Kunst und Wissenschaft vervollkommen haben!“

Kaum dreißigjährig zog sich der Forscher, enttäuscht und der ständigen Anfeindungen müde, in die Einsamkeit des Landlebens zurück. Im Jahre 1838 starb er an den Leiden, die er sich in Afrika zugezogen hatte, ein Opfer seines leidenschaftlichen Tatendranges.

Was dem Reisenden René Caillié an wissenschaftlichen Kenntnissen abging, was ihm an materieller Unterstützung fehlte, machte er vielfach durch seine hohen persönlichen Tugenden wieder wett. Der den Menschen eigene Drang, das Unbekannte zu enträtseln, brannte in diesem mutigen Franzosen tausendfach und stellt diesen heute ein wenig Vergessenen in die Reihen der großen Entdecker.

DAS ETWA WAREN AUS DER FÜLLE DES GESCHEHENS im und um den Schwarzen Kontinent die Ereignisse, die Heinrich Barth gleichsam wie ein in grober Schraffur gezeichnetes Bild an seinem geistigen Auge vorüberziehen ließ.

Über sechzig Jahren waren vergangen, seitdem Joseph Banks gesagt hatte: „... die Karte seines Inneren ist eine weite weiße Fläche...“ Was hatte sich seitdem daran geändert? Man hatte einige schmale Spuren durch die Sahara gezogen, den Lauf des Nigers abgesteckt, man wußte einiges über Land und Leute zwischen Tschad und Timbuktú; doch das alles war Stückwerk. Der Tag, an dem unser junger Gelehrter den Brief seines Freundes Ritter erhielt, sollte für viele Jahre der letzte sein, an dem er, ledig aller Bindungen, jedoch schon im Vorgefühl des Kommenden, seinen Gedanken nachhängen konnte. Die nächsten Monate standen im Zeichen vielfältiger Vorbereitungen für die geplante Expedition.

Barth stellte eine Bedingung für seine Teilnahme. Nach der Absicht seiner Auftraggeber sollte die Unternehmung in erster Linie den Zweck verfolgen, mit den Häuptlingen, Scheichs und Königen der Sahara und des Sudans Handelsbeziehungen anzuknüpfen. Barth dagegen legte Wert darauf, sich vornehmlich der wissenschaftlichen Arbeit widmen zu können, was ihm auch zugestanden wurde.

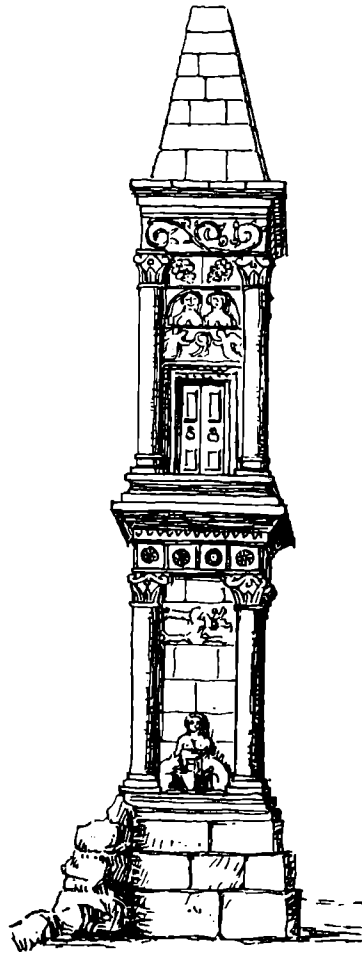
Im Dezember 1849 verlegte Barth zusammen mit dem ebenfalls an der Expedition beteiligten deutschen Naturwissenschaftler Dr. Adolf Overweg sein Tätigkeitsfeld nach Tunis und von dort nach Tripolis, von wo die gut gerüstete Karawane ihren Ausgang nehmen sollte. Nachdem auch der englische Expeditionsleiter Richardson eingetroffen war, verließ die aus zwanzig Kamelen bestehende Kafla (Karawane) am 24. März 1850 Tripolis in Richtung Mursuk.

Doch wählten die Forscher nicht den üblichen Karawanenweg. Sie wollten ja Neues entdecken; deshalb steckten sie ihren Kurs durch die wegen ihrer Wasserlosigkeit ängstlich gemiedenen Hamada el-Homra ab, ein steiniges, ödes Hochplateau ohne eine Spur von Leben. Diese Umsicht wurde belohnt. Sie fanden vielfältige Spuren römischer Bautätigkeit, Hausruinen, Tempel, Grabmäler, hin und wieder auch Meilensteine, deren Aufschriften der Flugsand in zweitausend Jahren abgeschliffen hatte. Ein etwa 14 Meter hohes guterhaltenes obeliskartiges Monument von architektonischer Vollendung erregte Barths besondere Aufmerksamkeit. Er vermerkte in seinem Tagebuch:

„Ich fand eines der schönsten Exemplare dieser Denkmalsbauten, welche das Altertum uns zurückgelassen, und in ihm zugleich einen unumstößlichen Beweis, daß selbst diese Gegenden bei weitem nicht so dürftig gewesen sein können, wie sie jetzt sind, daß sie im Gegenteil einst eine Bevölkerung ernährten, gebildet genug, um solche Werke der Kunst und menschlichen Größe zu würdigen!“

Der Forscher spürte das Einmalige dieser Begegnung mit dem einsamen Zeugen einer längst verwehten Kultur:

„Wiederholt, während ich seinen kunstvollen Zierat in meinem Skizzenbuch zu entwerfen suchte, sah ich mich gezwungen, einzuhalten und mich bedächtig nach allen Seiten umzusehen. Aber kein menschliches Wesen ließ sich blicken, ja nicht einmal ein lebendes überhaupt. Und für wen baute der Römer hier sein kunstreiches Denkmal? Konnte er ahnen, daß es nach vielen Jahrhunderten von einem Nachkommen jener Germanen, die er verachtete wie die Garamanten, der gebildeten Welt zur Bewunderung wieder vorgeführt werden möchte?“



Römisches Grabmal

Hätte sich Barth diese Landschaft aus der Vogelperspektive ansehen können, wie es dem Forscher unserer Tage möglich ist, so hätte er überall die Überreste eines betriebsamen Lebens gefunden. Hier gab es einst blühende Gärten, fette Weiden, kühle Haine, in deren Schatten sich Dörfer und Städte schmiegen. Dann waren die römischen Eroberer gekommen und hatten mit ihrer Architektur das Bild dieser Landschaft geprägt, geschützt von den Legionen, die ihr angemessenes Recht gegen die freiheitsliebende Bevölkerung behaupteten. Zweitausend Jahre waren seitdem vergangen, doch in dieser Beziehung hatte die Welt sich kaum verändert. Während Barth, vor dem Grabmal hockend, dem Lauf der Geschichte zu folgen versuchte, führten zu gleicher Zeit einige hundert Kilometer westwärts davon französische Abteilungen einen grausamen Eroberungskrieg gegen die Algerier, die sich erbittert verteidigten.

Die unbarmherzig vorrückende Wüste hat diese einstmals wohlbestellte fruchtbare Welt unter sich begraben. Nur hier und da reckt sich, wie eine stumme Klage, ein Überbleibsel aus dem Wüstensand . . .

Mursuk ist erreicht, die erste große Station dieser Reise. Hier gibt es einen 205

Scheich namens Boro, der es mit den Türken hält, die zu dieser Zeit noch das Land beherrschen, einen englischen Konsul sowie eine 400 Mann starke Besatzungstruppe.

Die einheimische Bevölkerung, die etwa 2800 Seelen zählt, nährt sich vom Handel, und da es in dem unerträglich heißen Wüstenloch kaum Güter zu legalem Handeln gibt, bereichert man sich wie eh und je am An- und Verkauf von Negerklaven.

Am 13. Juni zieht die Karawane weiter, versehen mit Empfehlungsschreiben des Scheichs Boro, die, wie sich später herausstellen sollte, von sehr zweifelhaftem Wert sind. Mit Absicht wählt man wiederum einen Weg jenseits der großen Karawanenstraße, die in den Sudan nach Bornu führt. Abermals lohnt sich die Mühe. Im Tale Tel-Issarghen, das von steilen Felswänden umrahmt ist, macht Barth eine sensationelle Entdeckung: Die Wände sind mit verschiedenartigen Tierzeichnungen bedeckt!

Teils in primitiver Darstellung, teils von hoher Kunstfertigkeit und guter Beobachtungsgabe zeugend, findet sich hier in tiefen Umrissen in den Fels gehauen, was den einstigen Bewohnern dieses Gebietes der Wiedergabe wert schien. Da gibt es menschenähnliche Figuren mit merkwürdigen Gazellenköpfen, die, bewaffnet mit Schild und Speer, einen Stier zu erlegen trachten. Daneben stehen außerordentlich lebendige Zeichnungen von Giraffen, Löwen, Straußen und Elefanten. Eine Gruppe von Rindern vor der Tränke beansprucht Barths besonderes Interesse; überhaupt sind die Abbildungen von Rindern sehr häufig. Sicher haben die Künstler, die diese Zeichnungen schufen, ihre lebhaftesten Eindrücke wiedergegeben, Dinge, die ihrem Lebenskreis nahestanden. Dazu gehörten selbstverständlich die Wüsten- und Steppentiere. Wie aber konnten in dieser wasserarmen Gegend jemals Rinder gedeihen? Barth machte sich darüber seine eigenen Gedanken:

„Wenn wir in Betracht ziehen, daß diese Szene hier bei einem Wasserplatze an der großen Straße nach dem Innern dargestellt ist, begründet dieses Bild die Annahme, daß Rindvieh zu jener Zeit nicht nur gewöhnlich gewesen, sondern sogar ausschließlich an Stelle des Kamels als Lasttier benutzt worden sei. Das Kamel, diesen gegenwärtig alleinigen und unentbehrlichen Vermittler zwischen weit auseinanderliegenden, von Wüsteneien getrennten Rast- und Wohnplätzen des Menschen, sucht man unter Felsritzungen vergeblich . . .“

Barth sah hierin eine weitere Bestätigung dafür, daß diese Gebiete der Sahara einstmals viel wasser- und pflanzenreicher gewesen sein müssen. Er erkannte, daß die Zeichnungen beträchtlichen Alters waren. Einen römischen Einfluß glaubte er nicht darin zu erkennen; dagegen schien ihm eine Anlehnung an den karthagischen Kulturkreis nicht ausgeschlossen.

Erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden die Felsskulpturen von Tel-Issarghen genauer untersucht. In groben Umrissen sollte Barth recht behalten, wenngleich die ältesten Ritzungen in die Jungsteinzeit zurückgehen, also 2500 Jahre älter sind, als er angenommen hatte. Die Zeichnungen dieser frühen Periode heben sich durch eine primitive Darstellung merklich von den späteren ab. Hier erscheinen die typischen Vertreter der afrikanischen Tierwelt, Löwen,

Elefanten, Strauße, Flußpferde, insbesondere aber Rinder. Die Künstler waren Angehörige eines Jägervolkes, dem das wildlebende Tier die Existenz bedeutete.

Die Bildhauer einer späteren Epoche haben die Werke ihrer steinzeitlichen Kollegen anscheinend nicht für voll genommen. Im Gefühl ihrer künstlerischen Überlegenheit kerbten sie ihre erstaunlich realistischen Bilder einfach darüber hinweg, so daß sich die Konturen alter und neuer Zeichnungen oftmals kreuzen. Auch hier finden sich Wildtiere, oft in ganzen Herden vereint. In der Endphase dieser Epoche taucht das Pferd auf, das etwa um 1700 v. u. Z. aus Asien über Ägypten nach Afrika kam. Doch wasserliebende Tiere, wie Flußpferde und Elefanten, sind nicht mehr dargestellt, ein Anzeichen dafür, daß die natürlichen Wasserreservoirs bereits versiegten. Die fruchtbare Landschaft wandelte sich zur Steppe um, und die Wüste gewann in einem jahrtausendelangen Prozeß mehr und mehr die Oberhand.

So läßt sich aus diesen „sprechenden Felsen“ wie aus einem alten Geschichtsbuch ablesen, wie eine allmähliche Veränderung der klimatischen Bedingungen das Leben der Menschen wandelte. Den Jägern und Sammlern folgten Hirtenvölker, die wiederum abgelöst wurden von berittenen Nomaden, die hier in dem Reich der kriegerischen Garamanten, etwa um 500 v. u. Z., eine letzte kulturelle Blütezeit entfaltet haben. Auch davon erzählen die Felsen mit wildbewegten Kampfszenen, in denen speerschwingende Krieger auf rossebespannten Streitwagen dahinbrausen.

Um diese Zeit findet das Rind offensichtlich kaum noch genügend Weideflächen; denn seine Darstellung wird seltener und verschwindet ganz. Dasselbe Schicksal erleidet später das Pferd. Als die Wüste endgültig den Sieg davongetragen hat, verewigen die zeichnenden Chronisten die neuerliche Wandlung der Natur auf ihre Weise. Das „Schiff der Wüste“, das genügsame Kamel, erscheint, sobald es sich den neugewonnenen Raum erobert hat, auf den Felswänden.

Flüsse versiegten, Seen verlandeten, Brunnen versandeten, aus blühenden Städten wurden armselige Dörfer; eine fruchtbare Landschaft war unter einem Meer von Sand ertrunken, eine betriebsame Welt gestorben: Nordafrika war in eine Wüste verwandelt worden. All dies hatte Heinrich Barth in groben Zügen erfaßt, doch konnte er dem Problem nicht in allen Einzelheiten nachgehen. Dazu fehlten noch die wissenschaftlichen Vorarbeiten; außerdem fehlt Barth auch die Zeit; denn das eigentliche Tätigkeitsgebiet der Expedition lag im fernen Sudan.

Ungefähr zehn Tage, nachdem die Karawane die „Kunstgalerie“ am Felsen von Tel-Issarghen verlassen hat, nähert sie sich dem Schloß Idinen. Aus großer Entfernung ist es nur als Ruinenhügel erkennbar, doch wissen die begleitenden Tuareg so viel Merkwürdiges zu erzählen, daß Barth beschließt, dieser Stätte einen Besuch abzustatten. Keiner der einheimischen Führer ist bereit, den Forscher dahin zu begleiten, im Gegenteil, sie raten ihm dringend davon ab, diesen streng gemiedenen Ort aufzusuchen. Die Aussicht auf eine Sonderbelohnung vermag die Muselmanen nicht umzustimmen. Barth ist nun erst recht gespannt, was sich hinter der „Geisterburg“ verbirgt.

In der Morgenfrühe des nächsten Tages macht er sich mit einem kleinen Vorrat Wasser und einigen Datteln und Zwiebeln allein auf den Weg. In der klaren Luft steht die Ruinenstätte greifbar vor ihm. Nachdem er jedoch zwei Stunden durch den Wüstensand gestapft ist, wird er gewahr, daß der Bergkegel weit entfernt liegt. Doch wollen wir den Forscher dieses Abenteuers, das um ein Haar sein letztes geworden wäre, selbst erzählen lassen:

„Ich hatte allmählich anzusteigen, bis ich an eine bedeutende Schlucht kam, die sich vor den westlichen Teil des Berges legte. Ermüdet, wie ich war, konnte diese Enttäuschung nur entmutigend auf mich wirken, und es erforderte alle meine Kraft, um die Kluft hinunter und auf der anderen Seite wieder hinaufzuklettern. Es war nun 10 Uhr geworden, und die Sonne begann, mit aller Macht zu scheinen. In einem Zustand höchster Ermattung erreichte ich denn endlich den engen, mauerähnlichen Kamm. Von Inschriften der Skulpturen war ebenso wenig etwas zu sehen wie von den im Gebirne unserer Tuareg-Freunde spukenden zauberhaften Palmenhainen. Ich stieg in die nackte Kluft hinunter, um den Brunnen aufzufinden. Die Hitze war groß, und da mich düstete, nahm ich den geringen Vorrat von Wasser, der mir übriggeblieben, mit einem Male zu mir. Das war etwa um Mittag. Endlich erreichte ich die breite Talsoble und machte einen Augenblick halt. Nachdem ich mich vergeblich umgesehen hatte, feuerte ich eine meiner Pistolen als Zeichen ab. Aber ich wartete vergeblich auf Antwort.

Während ich mich umschaute, erblickte ich mit unaussprechlicher Freude in einiger Entfernung kleine runde Hütten. In höchstem Jubel eilte ich ihnen zu, aber sie waren verlassen. Weder ein lebendiges Wesen war zu sehen noch ein Tropfen Wasser zu finden.

Meine Kraft hatte mich jetzt völlig verlassen, einen Augenblick glaubte ich, in der Entfernung einen Zug Kamele vorüberziehen zu sehen. Es erwies sich als Täuschung. Nichts ist so voller täuschender Gebilde wie die von Sonnenglut erhitzen Täler und Flächen der Wüste. Des waren sich selbst die wegekundigen Araber von aller Zeit her bewußt und drückten ihre Empfindungen aus, indem sie diese Wüsteneien mit Geistern füllten, die den einsamen Wanderer irre machen und seitwärts leiten. Ich erhob mich endlich wieder, um mich umzusehen, aber ich war jetzt so schwach, daß ich mich kaum auf den Füßen halten konnte. Die Sonne neigte sich zum Untergang, und ich mußte sehen, wo ich die Nacht zubringen könnte.

Nach einer Rast von etwa zwei Stunden erhob ich mich und schaute mich um. Da erblickte ich zu meiner höchsten Wonne in südwestlicher Richtung ein großes Feuer. Es konnte nur das Feuerzeichen meiner mich suchenden Begleiter sein. Mich hoch aufrichtend, feuerte ich eine meiner Pistolen ab. Alles blieb totenstill, nur die Flamme schlug hoch zum Himmel auf als ein Zeichen unerreichbarer Hilfe. Rastlos und in heftigem Fieber warf ich mich auf dem Boden umher und erwartete den nächsten Tag, halb sehnüchsig, halb mit Furcht.

Doch am nächsten Morgen wurde mein Zustand immer unerträglicher. Ich kroch umher, jeden Augenblick meine Lage verändernd, um ein wenig Schatten, welchen ein laubloser Baum warf, zu genießen. Um Mittag wich auch der ge-

ringste Schatten, nicht einmal genug blieb, um mein fieberkrankes Haupt zu schützen. Ich litt unsäglichem Durst, obgleich ich an meinem Blute sog. Endlich wurde ich besinnungslos. Ich kam erst wieder zum Bewußtsein, als die Sonne sich hinter die Berge senkte. Da plötzlich traf der Schrei eines Kamels an mein Ohr, der klangreichste Ton, den ich jemals in meinem Leben gehört hatte. Ich erhob mich etwas vom Boden und sah einen Targi (Einzahl von Tuareg, E. R.) in einiger Entfernung langsam und nach allen Seiten spähend vorbeireiten. Ich öffnete meine trockenen Lippen, und mit meiner geschwächten Stimme ‚aman, aman‘ – Wasser, Wasser – rufend, war ich entzückt, zur beruhigenden Antwort das bejahende ‚iwua, iwua‘ zu bekommen. In wenigen Augenblicken saß er an meiner Seite, wusch und besprengte meinen Kopf. Erst nachdem mein Retter mich vorsichtigerweise so erfrischt hatte, reichte er mir einen Trunk, dann hob er mich aufs Kamel und eilte den Zelten zu. Sie waren in beträchtlicher Entfernung. Die Freude des Wiedersehens, nachdem man mich schon aufgegeben hatte, war groß. Anfänglich konnte ich nur wenig und undeutlich sprechen und war während der ersten drei Tage fast unfähig, etwas zu essen, bis ich allmählich wieder zu Kräften kam.“

Bei den Wüstenbewohnern gilt allgemein, daß ein Fremder, der 12 Stunden ohne Wasser bleibt, sterben muß. Barth war nach 27 Stunden noch am Leben und bereits am nächsten Morgen so weit hergestellt, daß er mit der Karawane weiterreisen konnte. Doch war ihm der Zwischenfall eine ernste Warnung, da er wenige Stunden, nachdem er das letzte Wasser getrunken hatte, nicht mehr in der Lage war, sein Geschick selbst zu ändern.

Täglich etwa 40 Kilometer vorankommend, näherte sich die Karawane dem Gebiet der Kel-Owi-Tuareg. Oft hatten sich die drei Reisenden durch einen hohen Tribut den Durchzug erkaufen müssen, und trotzdem wurden sie von beutelüsternden Nomaden auf Schritt und Tritt verfolgt.

Gegen Ende August wurde die Situation für die Europäer immer ernster. Die Kafla war sehr umfangreich geworden. Schon in Mursuk hatten sich ihr verschiedene Kaufleute angeschlossen, die nach dem Süden wollten, und unterwegs waren ständig neue Gruppen hinzugekommen.

Eines Mittags führte einer der Häuptlinge das Leitkamel seitwärts der Straße, und wie in stiller Verabredung folgte die ganze Kolonne. Den protestierenden Europäern wurde bedeutet, sich ein Zelt aufzuschlagen und es auf keinen Fall zu verlassen. Es begann ein endloses Palaver zwischen den Parteien der Muselmanen; doch war wohl zu erkennen, daß es diesmal um mehr ging als um eine neue Erpressung. Man verlangte, daß die Europäer ihren Glauben abschwören sollten. Als das entschieden abgelehnt wurde, baten einige den Forschern treu ergebene Begleiter um ein Zeugnis, daß sie an ihrem Tode nicht mitschuldig seien. Im Zelt herrschte betroffenes Schweigen, doch bald hatten sich die Männer gefaßt. Man mußte schnell zu einem Entschluß kommen, bevor die aufgebrachte Meute zum Angriff überging.

Schließlich erklärten sich die Erpresser bereit, gegen Auslieferung von Waren im Werte von 50 Pfund Sterling von ihrem Vorhaben abzustehen. Das war ein empfindlicher Verlust, da die gesamten Tauschwaren der Reisenden nur einen

Wert von 200 Pfund Sterling hatten, aber das Verhängnis konnte abgewendet werden.

Der Zug durch die Wüste dauerte bereits ein halbes Jahr, und doch waren die Forscher kaum über den 20. Breitengrad hinausgekommen. Trotz aller Gefahren, die das Meer für die Entdecker früherer Jahrhunderte bereithielt, war es offenbar leichter, zu Schiff neues Terrain zu erobern. Im übrigen hatten sich die drei Europäer an das Reisen in der Wüste gewöhnt, und wenn nichts Außergewöhnliches dazwischenkam, lief alles in einem gut eingespielten Rhythmus ab. Morgens um 7 Uhr setzte sich die Karawane in Bewegung und marschierte bis Nachmittag durch. Dann wurde das Lager aufgeschlagen, die Kamele wurden entladen und freigelassen. Es war für die Tiere schwer, ein dürftiges Halmchen zu finden. Sie entfernten sich oft kilometerweit vom Lager und mußten vor Einbruch der Dunkelheit zusammengesucht werden, eine mühselige und zeitraubende Beschäftigung für die braunen Begleiter der Expedition.

Nach der Mahlzeit rückte Mohammed, der treue Famulus Barths, einige Kisten und Bretter vor das Zelt – der Arbeitstisch für den jungen Forscher war fertig. Was Barth tagsüber von der schaukelnden Höhe seines „Wüstenschiffes“ unter Zuhilfenahme von Kompaß, Chronometer und Sextant zu beiden Seiten des Weges, etwa eine Meile nach rechts und links, soweit das Auge reichte, an landschaftlichen und geographischen Besonderheiten beobachtet und in flüchtigen Notizen festgehalten hatte, wurde ausgearbeitet. Hier legte er den Grundstein für sein fünfbändiges, über 3000 Seiten umfassendes Reisewerk.

Selbst Gebirge gab es, zum besonderen Erstaunen der Forscher, nicht wenige in der Sahara. Doch nur die bedeutendsten Erhebungen hatten bereits einen Namen. Barth half sich, indem er beschreibende Bezeichnungen wie „Felsiger Rücken“ oder „Steinige Ebene“ einführte. Neben den geographischen Eintragungen finden sich hier auch Beobachtungen über die Tierwelt und den kümmerlichen Pflanzenwuchs.

Einzig die Brunnen hatten einen Namen und damit eine Geschichte. Sie sind die Lebensspender; ohne sie könnte in der Wüste kein Atemzug getan werden. Jede Reise durch Sand und Felsen gleicht einer Flucht von einem Brunnen zum anderen. Mochten rechts und links des Weges Tausende von Kilometern unerforschten Landes liegen, diese schmale Trasse, herausgehoben aus dem wesenlosen Weiß der Karte Afrikas, rechtfertigt das entsagungsvolle Beginnen der Forscher . . .

Barths Spannkraft schien unerschöpflich. In einer kleinen Niederlassung im völlig unbekannten Airgebirge hörte er wunderbare Dinge von der Stadt Agades, die unweit des Karawanenweges liegen sollte. Ohne lange zu zögern, wandte er sich mit wenigen Begleitern dorthin, während die Kafla mit seinen Gefährten zurückblieb. Nach sechstägigem Marsch, am 10. Oktober 1850, zog der kleine Trupp in die Wüstenstadt ein. Früher einmal war Agades ein bedeutender Ort, von dem aus der gesamte Nord-Süd-Handel gesteuert wurde; nun wirkte die Stadt wie ein verfallener Greis, dem der viel zu weite Mantel um die Glieder schlottert. Trotzdem spielte der Sultan von Agades im Leben der Wüstenvölker eine äußerst wichtige Rolle. Barth gelang es, sein Vertrauen zu

erwerben, und er erfuhr interessante Einzelheiten über die Geschichte dieser Stadt, die um 1460 als Hauptumschlagplatz für das im Airgebirge vorkommende Steinsalz gegründet wurde.

Wichtiger als alle historischen Reminiszenzen war, daß Barth für die Zukunft in dem Sultan einen mächtigen Schutzherren gefunden hatten, dessen weitreichender Arm manchen Anschlag auf die fremden Forscher verhütete. Die offene, unerschrockene Art des Gelehrten hatte dem Gewaltigen imponiert.

Ein Abenteuer sei noch erwähnt. Diesmal steckten keine Männer dahinter, denn der Sultan war mit dem ganzen Troß seiner Waffenfähigen auf die Jagd gegangen. Da ereignete sich folgendes:

„Fünf Mädchen oder Frauen kamen in unser Haus, um mir einen Besuch abzustatten. Sie luden mich in großer Einfachheit ein, mit ihnen lustig zu sein, da es jetzt, während der Abwesenheit des Sultans, nicht erforderlich sei, sich zurückzuhalten.

Zwei von ihnen waren leidlich hübsch und gut gebaut, schlank mit lebhaften Augen, heller Gesichtsfarbe und angenehmen Zügen. Diese Agadeserinnen gingen nun in ihrem Übermut ein wenig weit. Obendrein war ich zu sehr überzeugt von der Notwendigkeit, in der sich ein Europäer befindet, der unangetastet und angesehen diese Länder durchwandern will, sich mit äußerster Vorsicht und Zurückhaltung in bezug auf das weibliche Geschlecht zu benehmen, als daß diese ausgelassenen, keineswegs abstoßenden Personen mich hätten wankend machen können.“

Man sieht, der gereifte, vom Leben tüchtig durchgeschüttelte Mann hatte nichts von der Konsequenz eingebüßt, mit der einst der Schüler zum Gespött seiner Kameraden Freiübungen machte, um sich für seine Forscheraufgabe zu stählen. Diese Konsequenz sicherte ihm nicht zuletzt seine Erfolge.

ENDE NOVEMBER 1852 verließ eine kleine, aus Kamelen und vier Pferden bestehende Karawane Kuka am Tschadsee mit dem Ziel Timbuktu. Das war nichts Außergewöhnliches für die betriebsame Residenz des Scheichs Omar; es kam recht oft vor, daß eine Karawane nach Timbuktu abging. Aufsehen erregte jedoch, daß die Kafla, allen Warnungen zum Trotz, geradewegs nach Westen marschieren wollte. Das war der kürzere, aber weitaus gefährlichere Weg, und deshalb wurde er seit eh und je von allen Karawanen wie die Pest gemieden. Fand einer den Mut, dieses unheimliche Gebiet zu durchreisen, so wurde er sicher willkommene Beute räuberischer Stämme und blieb verschollen.

Zwischen Kuka und Katsena war es daher seit undenklichen Zeiten Brauch, weit nach Norden ausholend, über die Oase Tuat und durch den unwirtschaftlichsten, wasserärmsten Teil der Wüste nach Timbuktu zu reisen. Diese Route war erheblich länger, doch Zeit spielte in diesen Gegenden keine Rolle, wenn die wertvolle Fracht ihren Bestimmungsort erreichte.

Nun war es nicht etwa der Zweck unserer Kafla, irgendwelche Waren in die Handelsmetropole der Wüste zu befördern, vielmehr geleitete sie einen Mann

dorthin, dem der Ruf vorausging, ein Scherif zu sein, ein urheiliger Weiser, der eine Anzahl frommer Schriften aus dem Orient zu überbringen hatte. Ja, als die Karawane Kuka ein Stück hinter sich gebracht hatte, setzte sich sogar das Gerücht durch, daß dieser weise Mann niemand anders als der Mehedi, der Messias höchstselber, sei, von der muselmanischen Bevölkerung als der Erlöser aus ihrem schweren und kargen Dasein seit langem sehnlichst erwartet.

Mußte ein Heiliger, vor dem man überall in Ehrfurcht erstarrte, einen Überfall befürchten? Absurd, dieser Gedanke; deshalb hatte er es nicht nötig, den zeit- und kräfteraubenden Umweg durch die Wüste zu machen. Dennoch wäre die Reise durch diese gemiedenen, unbekannten Gebiete des südlichen Sudans unerhört gefahrvoll geworden, wenn die Moslems erfahren hätten, daß das Objekt ihrer Verehrung nicht vom Himmel, sondern aus dem Lande der verhaßten „Giaurs“ kam und nicht Abd el Kerim hieß, sondern den für sie unaussprechlichen Namen Heinrich Barth führte. In der Tat – es war ein Spiel mit dem Feuer; doch blieb dem Forscher keine andere Möglichkeit, in diesen Breiten ungeschoren voranzukommen.

Barth war zu diesem Zeitpunkt der einzige überlebende Europäer der Expedition. Der Leiter Richardson war bereits im Jahre 1851 gestorben; von der langen Wüstenreise geschwächt, hatte er sich nicht an das feuchtheiße Klima des Sudans gewöhnen können. Dr. Overweg war im September 1852, nachdem er als erster Europäer den Tschad umschifft hatte, einem heimtückischen Fieber zum Opfer gefallen. Nach solchem Mißgeschick hätte jeder andere die Expedition abgebrochen; doch Barth, der nach dem Tode Richardsons die Leitung übernommen hatte, dachte nicht daran, bevor nicht alle Aufgaben, die er sich gestellt hatte, gelöst waren. Dabei hatte der Forscher in den zweieinhalb Jahren, die er nun schon die Sahara und die Länder des Sudans kreuz und quer bereiste, ein gewaltiges Pensum an wissenschaftlicher Arbeit geleistet, eine Fülle interessanter Entdeckungen gemacht. Er war der erste Europäer, der die Wüstenstadt Agades aufsuchte, ihre wechselvolle Geschichte erforschte und aufzeichnete. Bis dahin hatte man sich mit den Überlieferungen des Leo Africanus begnügen müssen, jenes arabischen Reisenden, der 330 Jahre zuvor eine erste, spärliche Nachricht von der Salzmetropole der Wüste überbrachte.

Barth hatte, unterstützt von Overweg, das Tschad-Rätsel gelöst. Es kursierten phantastische Gerüchte über diesen See im Innern des Kontinents. Ozeangroß sollte er sein und mit seinem Wasser sämtliche Flüsse Afrikas speisen. Ja, man dichtete ihm sogar eine Verbindung mit dem Meer an. Es war ein hartes Stück Arbeit, die Wahrheit zu finden. Tagelang mußten sich die Forscher, umschwärmt von Myriaden Moskitos, den Weg durch die riesigen Ufersümpfe bahnen, bis sie endlich das offene Wasser erreichten. Dabei stellte sich heraus, daß der Tschad überhaupt keine Abflüsse, sondern nur Zuflüsse hat. Barth erkannte, daß der See in früheren Epochen eine ungleich größere Ausdehnung besessen haben mußte, doch er konnte niemals eine Verbindung mit dem Meer gehabt haben.

Eine genaue kartographische Aufnahme konnte nicht gemacht werden. Während der zweieinhalb Jahre, die der Deutsche in der Gegend von Kuka weilte, veränderte der See infolge der Verdunstung und dauernd wechselnder Zuflüsse

ständig seine Ufer. Mehrfach erlebte der Reisende, daß Gebiete meilenweit mit Wasser bedeckt waren, die kurz zuvor trockenen Fußes durchquert werden konnten.

Von Kuka hatte Barth einen weiten Forschungszug nach Süden unternommen. Dabei war er in Gebiete vorgedrungen, die nicht einmal dem Namen nach bekannt gewesen waren. Hier fand er endlich das Afrika der Sümpfe, der Urwälder, der ungezügelt dahinbrausenden Flüsse. Das war das Afrika des schwarzen Mannes, den er bisher nur als Sklaven kennengelernt hatte.

Nach einem sechswöchigen Marsch, der ihn über das 2000 Meter hohe Mandara-Gebirge führte, wird seine Mühe durch eine großartige Entdeckung belohnt. Überwältigt steht er am Ufer des gewaltigen Benuë, dessen Wasser über den Niger in den Atlantischen Ozean fließen. Barth ahnt diesen Zusammenhang.

Jahrelang hat er gebraucht, Tausende Kilometer zurückgelegt, ungeheure Strapazen ertragen, um nun inmitten des riesigen Kontinents eine Naturstraße zu finden, die diese Gebiete fast mühelos erschließt. An diesem denkwürdigen Tag schrieb Barth in besinnlicher Rückschau in sein Tagebuch:

„Wer je den schrankenlosen Phantasien eines Jugendtraumes sich überlassen hat und einem großen Plan nachgegangen ist, wird sich leicht eine Vorstellung von den Gefühlen machen können, die mich bewegen mußten, als ich vom Ufer herab meine Blicke über die Flußlandschaft schweifen ließ. Von stummem Entzücken ergriffen, schaute ich sprachlos in das reiche Land hinein. Wie die Natur es geschaffen, ohne von der künstelnden Hand des Menschen berührt zu sein, lag diese reiche Landschaft da, ein Feld der Tätigkeit kommender Geschlechter.

Es war einer der glücklichsten Augenblicke meines Lebens. Am Ufer eines großen schiffbaren Stromes geboren, in einem Handelsplatz von rüstiger Energie und Lebenskraft, hatte ich von meiner Kindheit an eine besondere Vorliebe für Flußszenerien, und mein größtes Behagen war, fließendes Wasser von ihren Quellen herab zu verfolgen, um zu sehen, wie sie zu Bächen anschwellen, den Bächen zu folgen und ihr Anschwellen zu Flüssen wahrzunehmen, bis sie zuletzt im Ozean verschwinden.“

Drei Jahre später, während der Forscher in den Savannen Nordnigerias endgültig seine Rückkehr beschloß, tastete sich bereits den Niger und den Benuë aufwärts der erste Bote eines neuen technischen und kolonialen Zeitalters in die archaische Abgeschiedenheit Innerafrikas vor. Ein Bericht Barths war auf abenteuerlichem Wege nach London gelangt, worauf man dort ungesäumt den Schraubendampfer „Plejade“ in Marsch setzte, um den vorgeschlagenen Weg zu erkunden.

Noch viele andere interessante Ergebnisse zeitigten die Forschungen Barths. Was haben die Völker Innerafrikas für eine geographische Vorstellung, welchen Begriff von der Gestalt und der Lage ihres Kontinents? Wie wenig wußte man darüber. Barth hatte ausgiebig Gelegenheit, die Sitten und Anschauungen der Araber in den zentralen Gebieten Afrikas zu studieren. In einem Dorfe genoß er die Gastfreundschaft des Mallem, des Häuptlings:

„Es war ein ehrwürdig und wohlwollend aussehender alter Mann, in ein altes, abgetragenes und verfärbtes Hemd gekleidet und sein Haupt mit dem engan-

schließenden, alten Leuten so kleidsamen grünen ‚Löwenmaul‘ – Baki-n-saki – bedeckt. Der Mallem und seine Begleiter waren nun nicht allein über meine Instrumente hochverwundert, sondern bezeugten auch viele Neugierde in betreff der Karte Afrikas, die ich vor ihren Augen entfaltete. Die gewaltige Ausdehnung des Kontinents nach Süden, von der sie natürlich keine Ahnung gehabt, war ihnen etwas ganz Neues.“

Die Araber auf diesem äußersten Vorposten ihres Kulturbereiches wußten weitaus weniger von der Beschaffenheit ihres Erdteils als einst ihr Landsmann Ibn Battuta. Der Sklavenhandel war ihr wichtigstes Geschäft. Auch die Bornu-Araber, deren Gastfreundschaft Barth lange Zeit in Anspruch nahm, betrieben das gräßliche Menschenräuberhandwerk, indem sie mit großer Streitmacht Raubzüge in südlichere Gegenden unternahmen.

Barths Einfluß war zu gering, um verhindern zu können, was seit Jahrhunderten Brauch war. So schloß er sich, um seine Kenntnisse des Landes zu erweitern, einem dieser Streifzüge an, wobei er allerdings in den Augen der Araber an Ansehen verlor. Während eines Geplänkels, das aus einiger Entfernung geführt wurde, geschah es, daß die Neger die Geschosse der uralten Musketen hohnlachend mit ihren Schilden abfingen. Die erbosten Moslems forderten Barth auf, die Spötter mit seiner feuerkräftigen Flinte niederzustrecken. Als er das entschieden ablehnte, hatte er viel von seinem Nimbus eingebüßt. Sie bezeichneten ihn fortan als „feida nsse Bago“, einen nutzlosen Menschen. Wie Barth ihre grausamen Taten beurteilte, konnten sie freilich nicht wissen:

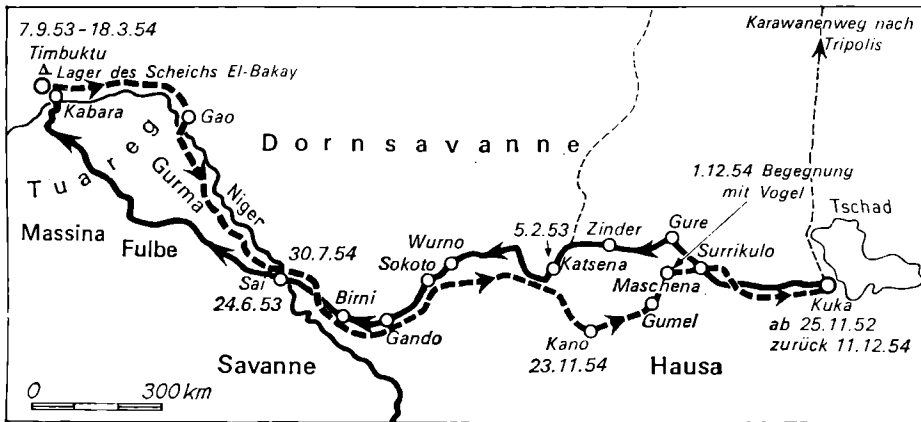
„Etwas vor Mittag machten wir uns auf den Heimweg, nicht gerade mit Beute überladen, da nur 15 Sklaven – meistens unglückliche alte Weiber, die ihre heimatlichen Hütten nicht hatten verlassen können oder wollen – in die Hümae meiner Freunde gefallen waren, aber dafür ließen sie ihren Ingrim an den Wohnungen jener Unglücklichen aus, und all die behaglichen und reichen Ortschaften, die wir passierten, wurden ein Raub der Flammen. Dies war ein empfindlicher Verlust für die Leute wegen der Kornmagazine, da die Ernte schon längst eingebracht war.“

So ist nicht allein die Fortführung der Sklaven und das Abschlagen der älteren Gefangenen bei den traurigen Folgen solcher Sklavenjagden in Anschlag zu bringen, sondern auch die gewöhnlich darauf folgende Hungersnot, die in vielen Fällen gewiß eine große Menge dieser Unglücklichen hinwegrafft.“

Von 2000 Gefangenen erreichten nur 400 Kuka, um dort auf dem Markte des Fleisches verhandelt zu werden. Die anderen erlagen den unmenschlichen Strapazen und Mißhandlungen während des Marsches.

Ohne Zweifel hat Barth in lauterster Absicht den Sklavenhandel stets bekämpft, doch mußte er sich damit abfinden, daß zunächst alles beim alten bleiben würde. Da er den gefährlichen Weg nach Timbuktu gehen wollte, brauchte er einen Rückhalt, und den konnte ihm nur Scheich Omar gewähren.

In Zinder erhält Barth von einem Araber 1000 Taler, die, von seinen Gewährsmännern in Zuckerkisten versteckt, ihren Weg hierher gefunden haben. Der Forscher, viele Monate ohne alle Mittel, gewinnt neuen Mut: Man hat ihn im fernen Europa nicht vergessen.



Von Kuka nach Timbuktu

Katsena ist erreicht. Hier erwirbt er für 2000 Kauri Frauenkleider, Schals, Seidenroben und viele andere begehrten Dinge, die auf Lastkamelen von Norden durch die Wüste transportiert wurden. Drei Monate ist Barth unterwegs, doch kaum die Hälfte der Strecke nach Timbuktu liegt hinter ihm.

Im Juni 1853 steht er endlich am Ufer des Nigers, den bisher nur wenige Europäer sahen. Soll er sich auf seinem Rücken nach Timbuktu tragen lassen? Beinahe erliegt er der Versuchung, ohne strapaziöse Märsche voranzukommen. Doch kann er die Warnungen nicht überhören. Wie eine Vision steht das grausige Geschick Mungo Parks vor seinen Augen, der von schweifenden Tuareg in den Fluß gejagt wurde und darin umkam. So entschließt er sich, den Nigerbogen abzuschneiden und den Landweg durch das Gebiet des mächtigen Volkes der Fulbe zu nehmen.

Hierher ist noch keines Weißen Fuß gedrungen. Der Forscher hat alle Hände voll zu tun. Mit der Exaktheit eines Uhrwerks macht er alle fünf Minuten eine Kompaßbeobachtung, kartiert und zeichnet; abends sitzt er über seinem Tagebuch. Das alles macht ihn in den Augen der Tuareg, die sich, wie in diesen Breiten üblich, ohne viel Fragen der Karawane angeschlossen haben, verdächtig. Gefährliche Begleiter sind sie. Nicht von ungefähr gilt in diesen Landstrichen der Spruch: „Das Wort eines Targi ist wie Wasser, das in den Sand fällt – man findet es nie wieder.“

Barth muß ständig auf der Hut sein. Eines Nachts erhebt er sich leise, um die Bereitschaft seiner Leute zu prüfen. Er findet die Wachen in tiefem Schlaf. Um ihnen eine Lehre zu erteilen, nimmt er allen die Waffen weg, was am nächsten Morgen einige Aufregung verursacht.

Die Häuptlinge und Scheichs der durchwanderten Ortschaften haben eine offene Hand. Ihren Kabalen will begegnet, ihre Streitigkeiten wollen geschlichtet werden. Das kostet Nerven und Zeit. Der Forscher ist froh, wenn er eine Ortschaft hinter sich weiß – und wie viele liegen am Wege?

Endlich wieder der Niger! Boote nehmen die Karawane auf. Wenige Meilen, und er wird die Silhouette der Stadt vor sich haben, die erst zwei Weiße er-

reichten, Laing und Caillié. Nur einer hat die Heimat wiedergesehen – der Franzose, ein Mann von seltenem Mut. Fünfundzwanzig Jahre sind seitdem vergangen, kein Europäer hat sich wieder in ihre Nähe gewagt. Wird die „Königin der Wüste“ auch sein Schicksal werden?

Am Morgen des 7. September 1853 zieht die Kafla, das Gepäck auf die Rücken einer Schar Esel verteilt, durch die Gassen Timbuktus. Barth findet alles so, wie es schon Caillié beschrieb. Geduckte, fensterlose Lehmhütten, unsäglich Schmutz, stauberfüllt und stickig heiß die Luft. Sein Einzug steht unter keinem guten Stern. Sidi Alaute, seit der Abreise aus Kuka Barths Begleiter, hat bereits erkundet, daß der Scheich el Bakai, sein Bruder, nicht in der Stadt weilt; gerade auf diesen Mann hat Barth alle seine Hoffnungen gesetzt. Im Hause des Scheichs nimmt er Quartier und macht sich sogleich daran, die verwickelte Völkergeschichte dieses alten Zentrums des Handels und der Gelehrsamkeit zu entwirren. Bis in die Zeit, da die Portugiesen, sich langsam vorantastend, die afrikanische Westküste erschlossen, dringt der Gelehrte durch einen Wust von Daten und Dynastien vor.

Jahrhundertlang beherrschten die Sonrai, einst aus dem Lande der Pharaonen gekommen, den Südrand der Sahara von der Küste zum fernen Bornu. Dann schickte der Sultan von Marokko seine musketenbewaffneten Kamelreiter durch die Wüste. Nach dem ersten Feuerüberfall erfaßte die Sonrai ein panischer Schrecken, und sie ließen sich ohne Widerstand zu Tausenden niedermetzeln. Danach schoben sich von Südosten die Fulbe heran und von Norden die Tuareg, die es nicht nötig hatten, einen offenen Kampf zu führen. Die Zufahrtsstraßen kontrollierend, hatten diese beiden mächtigen Stämme fortan die Lebensfäden der Stadt in ihren Händen. In Timbuktu konnte nur regieren, wer sich mit diesen Wüstenmenschen auf guten Fuß stellte. So war es bereits zur Zeit Cailliés, so ist es noch, als Barth in Timbuktu weilt, und er soll es alsbald selbst spüren.

Während der Gelehrte unbekümmert dicke Folianten wälzt, braut sich draußen das Unheil gegen ihn zusammen. Der Nachrichtendienst der Wüste hat gut funktioniert. Man weiß, daß er ein Christ, ein „ungläubiger Hund“ ist, eine Sensation sondergleichen in diesen gehüteten Mauern. Tag und Nacht wird er von Einwohnern umlagert, unentwegt muß er Gäste empfangen, die ihm mißtrauisch gegenüberstehen.

Ein Christ in Timbuktu! Daß ihn der Scheitan hole! Was treibt er hier, warum schreibt er alles auf? Das ist ein Spion des Giaurs – man muß ihn umbringen, wenn nicht das ganze Land verloren sein soll! So raunt es in den schmalen Gassen, den lichtlosen Hütten der Wüstenstadt.

Überhaupt ist die Zeit voller Unruhe. Aus dem Norden kommt Kunde, daß sich die Franzosen quer durch Algerien immer weiter in der Wüste vorschieben. Wie lange wird es dauern, bis die Christen am Niger sind? Diese Ereignisse erschweren natürlich die Situation für den Gelehrten, der mutterseelenallein in eine fremde Welt gestellt ist. Er hat endlose religiöse Dispute zu führen – doch er führt sie gut. Die heiligen alten Männer, die ein Leben lang über ihrem Koran gesessen haben, sind erstaunt, in diesem Fremdling einen ebenbürtigen

Partner im gelehrten Streit um die Auslegung der Worte Mohammeds zu finden. Seine mutige, unerschrockene Haltung und die Kühnheit seiner Schlußfolgerungen nötigen ihnen hohe Achtung vor dem Christen ab. Indessen wirken im Verborgenen viele gegen ihn, weil man von ihm, dem Fremden, eine Gefahr erwartet.

Barth weiß, daß die mächtige Partei der Fulbe beschlossen hat, ihn aus dem Wege zu schaffen. Die ständigen Strapazen und Aufregungen haben seine Gesundheit untergraben; fieberhaft krank liegt er auf seinem Lager, als durchsickert, daß ein Überfall auf sein Haus zu erwarten ist. Sidi Alaute erweist sich als Verräter, der mit den Widersachern ständig in konspirativer Verbindung stand. Auch nachts gibt es keine Ruhe mehr. Barth und seine wenigen Getreuen, darunter sein Diener Mohammed, der ihn von Anfang an begleitet, halten abwechselnd Wache.

Aber auch einige Freunde hat der Deutsche. Dazu gehört der Scheich el Bakai. Schließlich übersiedelt er in dessen Zeltlager, das außerhalb der Stadt liegt. – Monate vergehen . . .

Wieder zu Kräften gekommen, unternimmt Barth, geschützt von der Leibgarde des Scheichs, weite Ausflüge in die Wüste, studiert die Lebensgewohnheiten der Nomaden und versucht, deren Geschichte zu erforschen. Doch kann er nicht ewig unter der Obhut des Scheichs bleiben. Seit dem Aufbruch von Tripolis sind mehr als vier Jahre ins Land gegangen, vier lange Jahre in einer fremden Welt.

Barth muß an seine Rückkehr denken. Eine lange Reise liegt vor ihm, voller Gefahren, Abenteuer und Strapazen. Ja, wenn er von Timbuktu direkt nach Tripolis gehen könnte! Doch er muß nach Kuka zurück; dort lagern sein Gepäck und seine Aufzeichnungen; und auf der Route von Kuka nach Tripolis steht er unter dem Schutz des Scheichs Omar. Irgend etwas Außergewöhnliches muß sich aber erst ereignen, damit er seinen Gegnern, die nur darauf warten, sich seiner zu bemächtigen, die Zähne zeigen kann.

Eines Tages veranstaltet er vor dem versammelten Lager eine Schießübung mit seinem sechsschüssigen Colt. Die Araber, die bisher nur die umständlichen Luntengewehre kennen, sind zutiefst beeindruckt. Man wagte wohl nie an der Tapferkeit des Abd el Kerim zu zweifeln; nun hat man den Beweis, daß er mit überirdischen Kräften ausgestattet ist.

Von der Wirkung seiner kriegerischen Demonstration befriedigt, merkt Barth in seinem Reisebericht an:

„Dies übte einen gewaltigen Einfluß hinsichtlich meiner ferneren Sicherheit aus. Die Leute glaubten, daß ich überall an mir Waffen trage und so oft schießen könnte, als es mir beliebt.“

Wenig später taucht im Lager eine Schar Bewaffneter auf. Ihr Anführer ist Ali Hamed, ein Araber, Sohn des Scheichs Hamed, der an dem Tode Major Laings beteiligt gewesen sein soll. Nun hat sich irgendwie die Legende gebildet, daß Barth der Sohn des Engländers sei. Es liegt klar auf der Hand, zu welchem Zweck Ali in das Lager gekommen ist. Er sucht unverzüglich Streit mit dem ihm so verhassten Europäer. So vergehen Tage voll dramatischer Spannung. Plötz-

lich wird Ali krank. In den Zelten flüstert es, und – am nächsten Morgen liegt der Araber Ali Hamed nun tot auf seinem Lager. Da steht es für alle fest: Abd el Kerim ist von einem unbezwinglichen Zauber geschützt, er ist unverwundbar, man muß ihn unbehelligt ziehen lassen, wenn man sich nicht selbst ins Unglück bringen will.

So geschieht es. Am 18. März 1854 tritt der Gelehrte den Rückmarsch nach Kuka an, einige Wochen von el Bakai begleitet, der zwar nicht alle Kabalen zu unterbinden vermag, die um den Fremden gesponnen werden, der ihm aber ein aufrichtiger Freund ist.

Europa hat lange Zeit nichts mehr von Heinrich Barth gehört. Er gilt als verschollen; einige Zeitungen haben sogar einen Nachruf veröffentlicht. Unbestimmte Gerüchte darüber erreichen den Forscher, der wieder in die Gebiete des mittleren Sudans vorgedrungen ist. Er hört, daß eine Rettungsexpedition unterwegs sein soll, doch hält er nicht viel von dem Gerüde.

Als die Karawane Ende des Jahres 1854 in die dichten Urwälder der Bernu-provinz untertaucht, die einige hundert Kilometer vor Kuka liegen, ereignet sich etwas Unfaßbares:

„Von meinem treuen Diener Mohammed begleitet, war ich der Karawane etwa drei Meilen vorausgeritten, als ich eine Person höchst fremdartigen Aussehens auf mich zukommen sah: Es war ein junger Mann mit schneeweißer, mir nach diesen langen Jahren fast krankhaft vorkommender Gesichtsfarbe. Ich sah, wie einer seiner schwarzen Begleiter – es war mein alter Diener Madi – plötzlich höchst verdutzt auf den jungen weißen Mann zueilte und ihm ein paar Worte zurief. Nun spornte der Weiße – es war Dr. Vogel, ausgesandt, um mich zu suchen – sein Pferd an und kam in höchster Eile auf mich zu. Vom Pferd aus begrüßten wir uns in höchster Überraschung, keiner von uns beiden hatte auch nur im geringsten geahnt, daß wir uns hier, mitten im Urwald, treffen könnten. Es war ein unendlich erfreuliches Ereignis. Inmitten der ungastlichen Waldung stiegen wir vom Pferd und setzten uns nieder. Ich holte einen kleinen Vorratssack aus meinem Sattelgepäck und ließ Kaffee kochen, es war ganz wie zu Hause. Seit länger als zwei Jahren hatte ich kein deutsches oder überhaupt europäisches Wort gehört, und es war ein unendlicher Genuß für mich, mich wieder einmal in der heimischen Sprache unterhalten zu können. Aber unser Gespräch wandte sich bald Gegenständen zu, die keineswegs so ganz erfreulich waren. So hörte ich zu meinem großen Entsetzen von Dr. Vogel, daß in Kuka keinerlei Mittel für mich bereit lägen und daß das, was er selbst mitgebracht hatte, verbraucht sei.

Aber diese Nachricht berührte mich kaum so unangenehm wie eine andere, nämlich, daß er auch nicht eine einzige Flasche Wein besitze. Ich war nämlich damals seit länger als drei Jahren ohne einen Tropfen irgendeines Reizmittels außer Kaffee gewesen und fühlte, da ich unter häufigem Fieber und Dysenterie stark gelitten hatte, ein geradezu unwiderstehliches Verlangen nach dem stärkenden und belebenden Rebensaft, dessen wohltuende Wirkung auf langen Reisen ich bereits früher in angenehmster Weise kennengelernt hatte. Nach einer etwa zweistündigen Unterhaltung mußten wir uns wieder trennen. Dr. Vogel

folgte, nachdem er mich aufgefunden, den ihm vorgeschriebenen Aufgaben, und ich mußte mich eilen, meine inzwischen vorausgelangten Leute wieder einzubolen.“

Für Vogel war dies die letzte Begegnung mit einem Europäer – er kehrte nie zurück.

Tausend, zweitausend Kilometer Wüstenmarsch, sengende Sonne, Staubstürme, Durst; monatelang jeden Tag aufs neue die nervenaufreibende Frage, ob man die nächste Wasserstelle erreichen wird. Stunde um Stunde in ständiger Bereitschaft, um nicht zum Schluß noch ein Opfer umherstreunender Nomaden zu werden . . . Endlich im August 1855 kommt Barth in Tripolis an. Nach einer Reise von über 15 000 Kilometern ist es ihm gelungen, in die Zivilisation zurückzukehren. Tiefbewegt schreibt er in sein Tagebuch:

„Als wir uns Tripolis näherten, das ich vor fünfseinhalb Jahren verlassen hatte und das mir nun als Eingangstor zu Ruhe und Sicherheit erschien, wallte mein Herz vor Freude über, und nach einer so langen Reise durch öde Wüsteneien war der Eindruck, den der reiche Pflanzenwuchs in den Gärten der Stadt auf mein Gemüt machte, außerordentlich. So ritt ich dahin, bis an das Innerste meiner Seele erschüttert.“

Über London, wo der Forscher mit Ehrungen überhäuft wird, und seine Heimatstadt Hamburg gelangt er wieder nach Berlin.

Luisenstraße 22. Der Kreis hat sich geschlossen. Fast sechs Jahre sind vergangen, seit Dr. Barth dieses Haus verließ. Hier hat sich nichts verändert – und doch ist ihm alles so merkwürdig fremd. Nicht einmal der Portier, der ihn früher stets freundlich grüßte, hat ihn wiedererkannt. Als er aber vor seiner Wohnungstür steht, ist ihm plötzlich alles wieder vertraut: die knarrende Diele, das Emailleschild mit der Aufschrift: Dr. Heinrich Barth. Er ist wieder zu Hause!

Wenig später sitzt der Forscher im Schein der vertrauten Petroleumlampe an seinem Schreibtisch. Im Glas funkelt der goldene Mosel – wie hat er oftmals danach gedurstet! Nach einem genießerischen Schluck greift er zur Feder:

„Als der ursprüngliche Anführer unseres Reiseunternehmens seiner schwierigen Aufgabe unterlegen war, habe ich, anstatt mich der Verzweiflung hinzugeben, meine Laufbahn fortgesetzt und ausgedehnte, vorher unbekannte Landschaften fast ganz ohne Mittel erforscht. Nachdem dann die Leitung mir übertragen worden war, beschloß ich, eine Reise nach dem fernen Westen zu unternehmen. Dieses Vorhaben gelang mir über alle Erwartung, und so riß ich nicht allein jenen ungeheuren Länderstrich von Kano bis Timbuktu, der selbst den arabischen Kaufleuten unbekannter geblieben war als irgendein anderer Teil Afrikas, aus dem Dunkel der Verborgenheit, sondern es gelang mir auch, mit den mächtigsten Häuptlingen am Niger bis hin zum mysteriösen Timbuktu freundschaftliche Verhältnisse anzuknüpfen. Alles dies, mit Einschluß der Bezahlung der von der früheren Expedition hinterlassenen Schulden, führte ich mit ungefähr zehntausend Talern aus.“

Mit diesen schmucklos einfachen Worten umreißt der Gelehrte seine einzigartige Leistung, die den geographischen Horizont der Menschheit erheblich erweiterte. Sie stehen am Schluß seines umfangreichen wissenschaftlichen Reise-

werkes, das für die folgende Generation von Afrikaforschern zum Standardwerk wurde.

Es ist tragisch, daß dieser verdiente Mann während der wenigen ihm verbleibenden Jahre das Leben eines Außenseiters führen mußte. Eine muffige bigotte Geisteshaltung, die über die vielen Schlagbäume in Deutschland nicht hinauszudenken vermochte, machte ihm das Leben schwer. Engstirnige Kathedergelehrte konstruierten Vorwürfe gegen Heinrich Barth, so – man staune! – er hätte als er sich als Moslem ausgab, das Christentum verleugnet! Die Akademie der Wissenschaften lehnte seine Aufnahme ab. Rückständiges Muckertum trug über den weltoffenen Geist, der eine neue Zeit ankündigte, einen scheinbaren Sieg davon.

1865, vierundvierzigjährig, starb Heinrich Barth an einem Leiden, das er sich in Afrika zugezogen hatte. Sein Grab in der Hasenheide zu Berlin ist vergessen – zu Unrecht; denn er hat, um mit Alexander von Humboldt zu sprechen, eine „neue Welt“ eröffnet. In den Ländern aber, die er einst bereiste, bewahrt man ihm noch heute eine ehrende Erinnerung, nicht nur, weil er einst als friedlicher, nur der Wissenschaft lebender Forscher ihr Land bereiste, sondern auch, weil er mit unendlichem Fleiß alle Nachrichten über ihre reiche Geschichte aufgezeichnet hat, die ihnen heute, da sie nach langer Kolonialherrschaft wieder ihre Unabhängigkeit erkämpft haben, helfen, den Spuren ihrer Vergangenheit nachzugehen.

DASS ES MÖGLICH WAR, die Durstgebiete der Sahara und des Sudans zu bereisen, hatte Barth bewiesen. Der ihm folgende Eduard Vogel, der ebenfalls zum Tschad vorgedrungen war, fand jedoch bei dem Versuch, in das östlich des Tschads gelegene, fanatisch fremdenfeindliche Land Wadai vorzudringen, den Tod. Dasselbe Schicksal ereilte 1863 den Afrikaforscher Moritz von Beurmann an den Grenzen Wadais.

Diesen Sperrgürtel zum östlichen Sudan zu durchbrechen, gelang erst 1872 Gustav Nachtigal, dem Pfarrerssohn aus der Altmark, der wegen eines Lungenleidens als Arzt nach Tunis gekommen war. Hier traf er zufällig Gerhard Rohlfs, einen verkrachten Bremer Medizinstudenten, der als erster das Atlasgebirge durchwandert hatte. Von ihm übernahm Nachtigal einen außergewöhnlichen Auftrag.

Wir wissen, daß der Herrscher des Sudanreiches Bornu, der in Kuka residierende Scheich Omar, den ihn besuchenden Forschern – zumeist Deutschen – stets großzügige Gastfreundschaft gewährte. Nach Barth und Overweg hatten Vogel und Beurmann bei ihm verweilt, und auch Rohlfs hatte seine Hilfe am Endpunkt seiner Saharareise beansprucht. König Wilhelm von Preußen wollte, dieses Entgegenkommen für seine Kolonialpläne nutzend, einen „Freundschaftsbund“ mit dem sudanischen Fürsten schließen und hatte ausgerechnet den Heißsporn Rohlfs mit diesem bedeutungsvollen Auftrag betraut. Dieser ehemalige Abenteurer, der inzwischen zu einem ernsthaften Forscher herangereift war,



Gustav Nachtigal

hatte es sich jedoch in den Kopf gesetzt, als erster Europäer die Kufra-Oasen in der Libyschen Wüste – Sitz des „Papstes der Sahara“, des Oberhauptes der Senussisekte – zu betreten. Eile tat not, keiner sollte ihm zuvorkommen! Deshalb suchte er fieberhaft jemand, dem er den unliebsamen Auftrag aufhalsen konnte. Da traf er in Tripolis Nachtigal.

Das war der richtige Mann. Von seiner Krankheit längst genesen und der arabischen Sprache und des Korans mächtig, war der junge deutsche Arzt bereits von der Entdeckerfreude seines Zeitalters angesteckt. Hier bot sich eine Gelegenheit, das Innere des Kontinents kennenzulernen!

Nachtigals Mission war nicht alltäglicher Natur. Der Preußenkönig Wilhelm wollte sich den Scheich Omar gewogen machen, und dazu waren selbstverständlich Geschenke vonnöten. Die Auswahl dieser Präsente war ebenso geschmacklos wie billig. Nachtigals Aufgabe war es, die lebensgroßen Bildnisse des Königs-paares, einen rotsamtenen Thronsessel, eine Standuhr und ein Harmonium heil durch die Wüste zu bringen. Und alles auf schwankendem Kamelrücken! Am 17. Februar 1869 brach Nachtigal in Richtung Mursuk zur ersten Etappe der Saharadurchquerung auf. Er ahnte nicht, daß er fünf strapazen- und gefahrenreiche Jahre unterwegs sein und daß der Schwarze Kontinent aus ihm einen Entdecker, einen Forscher von Format machen würde.

Die unfreiwillige Wartezeit auf eine Anschlußkarawane in Mursuk benutzte er zu einer waghalsigen Entdeckungsreise. Im Herzen der Sahara erhebt sich feindlich und unbezwungen das kahle Gebirge Tibesti, selbst von den Wüstensöhnen gemieden, weil seine Bewohner, die in Höhlen hausenden Tubus, weithin gefürchtet sind. Daß Tibesti gerade darum den jungen Nachtigal reizt, zeigt, was man künftig von ihm erwarten kann. Er verdurstet fast, doch er kehrt nicht um; die schwarzen, zerrissenen Felsmauern in der Ferne ziehen ihn an. Es ist

fürwahr ein Reich des Scheitans mit einer Mittagshitze von 50 Grad im Schatten und nächtlichen Frösten, mit ausgetrockneten Wasserstellen und Bewohnern, die verständlicherweise jedem Eindringling feindlich gegenüberstehen. Trotzdem bringt er es fertig, das über 3000 Meter hohe Tarsomassiv zu besteigen. Danach wird die kleine, völlig erschöpfte Schar von den Tubus gefangengenommen. Durch eine abenteuerliche Flucht retten sich die Todgeweihten. Halb verhungert und fiebernd, doch immer noch voller Tatendrang, taucht Nachtigal nach vier Monaten wieder in Mursuk auf.

Hier schließt er sich notgedrungen der einzigen um diese Zeit nach Süden gehenden Karawane an. Es ist eine sehr prächtige türkische Reisegesellschaft, deren Ziel ebenfalls Bornu ist. Der Marsch geht südwärts und verläuft im Gegensatz zur Saharadurchquerung Barths ohne besondere Zwischenfälle. Hinter der letzten Oase Bilma bildet ein 120 Kilometer breiter Dünenstrich das schwerste Hindernis, bevor die Wüste in die Savannen des Sudans übergeht.

Heute, da eine Autopiste die Atlasländer mit Kukawa (Kuka) verbindet, da Fluglinien die Sahara überziehen, hat eine solche Reise längst den Reiz der Abenteuerlichkeit verloren.

Der getreue Scheich Omar zeigt sich gerührt, weniger über die nutzlosen und längst verdorbenen Prunkgeschenke als über einige deutsche Zündnadelgewehre. Nachtigal aber kehrt nach Erfüllung seines Auftrages nicht nach Tripolis zurück; für drei Jahre macht er die Residenz zum Stützpunkt für weite Streifzüge in die Umgebung Bornus. Ihn lockt vor allem das gefährliche Wadai in der Hoffnung, das Schicksal der hier verschollenen Forscher Vogel und Beurmann aufzuhellen. Doch Omar unterstützt ihn nur bei der Durchforschung der Landschaften Kanem und Borku im Nordosten des Tschadsees.

Im Jahre 1872 unternimmt Nachtigal einen Zug nach Bagirmi, dem großen Reich zu beiden Seiten des Schari, der von Südosten in den Tschad fließt. Hier, an der Grenze des islamitischen Einflußgebietes, erregt Nachtigals christliches Bekenntnis keinen Anstoß mehr. Südwärts gehend, trifft er auf die ersten „heidnischen“ Afrikanerstämme, die ihn friedlich empfangen. Mit umfangreichen wissenschaftlichen Aufzeichnungen, doch krank und ausgezehrt, zieht er nach Monaten wieder in Kuka ein. Er hat erfahren, daß der fanatische Sultan von Wadai gestorben ist und sein Sohn fremdenfreundlicher sein soll. So nimmt er im März 1873 von Kuka Abschied.

Bis Abecher, der Hauptstadt Wadais, sind es rund 1000 Kilometer. Die Route schlängelt sich durch die Sümpfe des Tschads, an dem heute längst ausgetrockneten Fittri-See und am Bett des Bethaflusses entlang, stets durch Gebiete, deren Bevölkerung eine feindselige Haltung zeigt.

Scheich Ali von Wadai empfängt den Deutschen zunächst zurückhaltend. Doch Nachtigal hat Gelegenheit, dieses völlig unbekannte Land ein Jahr lang zu durchreisen; er konnte feststellen, daß Vogel und Beurmann hier umgebracht worden waren.

Am 10. August 1874, fünf Jahre nach seiner Abreise, erreichte er El Obeid, den Hauptort von Kordofan im damals ägyptischen Sudan. Über Chartum und Kairo kehrte er 1875 in die Heimat zurück, wo er hochgeehrt empfangen wird.



Georg Schweinfurth

Sein Land hatte er 13 Jahre zuvor als Lungenkranker verlassen, an dessen Genesung man nicht mehr glaubte.

Doch wenig später läßt er sich, trotz Widerstrebens, als kaiserlicher Generalkommissar in Togo und Kamerun mißbrauchen. Dies erst vermittelt uns ein vollständiges Bild, ohne seine wissenschaftliche Leistung schmälern zu können.

Nachtigals Reise war, über den Höflichkeitsbesuch bei einem innerafrikanischen Potentaten weit hinauswachsend, zu einer wissenschaftlichen Expedition geworden, die Europa in einem packend geschriebenen Reisebericht die genaue geographische, ethnologische und geologische Erstbeschreibung vom südlichen Rande der nordafrikanischen Wüsten und den Steppen- und Savannengebieten des östlichen Sudans einbrachte. Sein Reiseweg lag zwischen denen seiner Vorgänger Barth und Rohlfs sowie Georg Schweinfurths, der ungefähr zur gleichen Zeit reiste wie er.

Dieser Deutsche Georg Schweinfurth, der durch seine hervorragende naturwissenschaftliche Bildung wie kaum ein anderer zum Forscher prädestiniert war, soll kurz erwähnt werden, um das Bild der Erforschung der nördlichen Hälfte Afrikas abzurunden.

In den sechziger Jahren zeigte die Karte auch am Oberlauf des Weißen Nils noch große weiße Flecken. Sie mit Flüssen, Wäldern und Bergen zu füllen, zog Schweinfurth 1869 vom Roten Meer über den Weißen Nil in die wald- und wasserreichen, schwer zugänglichen Gebiete, die zur Hälfte vom Nil, zur anderen Hälfte nach Westen von einem unbekannten Stromsystem entwässert werden. Als er auf den ersten nach Westen fließenden Strom, den Uele, traf, hielt er ihn für den Oberlauf des Schari, der in den Tschad mündet. Erst 17 Jahre später konnte man klären, daß der Uele der Oberlauf des Ubangi, des mächtigen nördlichen Nebenflusses des Kongos, ist.

Im tiefen Regenwald traf Schweinfurth auf die Kannibalenstämme der Azande (Njam-Njam), der Mangbattu und auf die zwergwüchsigen Akka, die, wie wir wissen, bereits den Pharaonen im Altertum als Hofzwerge dienen mußten, aber nie von Europäern gesehen worden waren. Er, der Botaniker – der „Blattfresser“, wie ihn die Eingeborenen nannten – wurde zum begeisterten Völkerkundler, indem er, mit der einheimischen Bevölkerung lebend, ihre Gewohnheiten, ihre Wirtschafts- und Kulturformen gründlich studierte. Fortan trat Schweinfurth der vorherrschenden Meinung, daß Neger „Wilde“ seien, ganz entgegen.

Das Rätsel der Nilquellen aber war kurz vorher gelöst worden. Obwohl sich am Unterlauf des Nils das uralte Kulturland Ägypten befindet, sind der Gesamtverlauf des Stromes und seine Quellen trotz jahrtausendlangen Suchens erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bekannt geworden. Der Schotte Bruce hatte 1770 den Tanasee in Äthiopien als den Quellsee des Blauen Nils entdeckt; er glaubte irrtümlicherweise, daß dies der eigentliche Nil sei.

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts nahm die Britische Afrikanische Gesellschaft die Nilforschung energisch in Angriff. Die seit 1820 einsetzende Eroberung des Ostsudans durch Ägypten ebnete den Forschern ebenfalls den Weg. Bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts fand man weder die von Ptolemäus erwähnten Nilquellen noch die sagenhaften Mondberge.

Dies gelang erst 1858 den Engländern Burton und Speke. Sie entdeckten den Tanganjikasee und bald darauf den Victoriasee.

Erst auf einer zweiten Reise fand Speke den Ausfluß des Nils aus dem Victoriasee und verfolgte ihn nach Norden bis Gondokorro, wo er 1863 eintraf. Speke konnte nunmehr durch sein berühmt gewordenes Telegramm: „The Nil is settled!“ der Welt seinen Erfolg verkünden. Das war etwas übertrieben; denn er hatte ja nur den Ursprung eines Quellarms des Nils entdeckt. Von Norden kommend, stellte der Forscher Baker fest, daß der von ihm entdeckte Albertsee ebenfalls vom Nil durchflossen wird. Später erkannte man, daß der Victoriasee nicht als Quelle des Nils zu betrachten ist, sondern daß der in den Victoriasee mündende Kagera als Quellfluß gelten kann.

Die subtropischen Steppenregionen der Südspitze Afrikas, das Kapland und die Gebiete um Transvaal- und Oranjefluß, wurden seit 1830 durch die großen Burentrecks erkundet und kolonisatorisch erschlossen. Noch klaffte aber eine riesige Lücke zwischen Südafrika und dem Sudan und dem Seengebiet.

Das Verdienst, die zentralafrikanischen Gebiete erforscht zu haben, gebührt vor allem zwei Männern, die, obzwar grundverschieden in Charakter und Anlagen, durch ihr Wirken in Beziehung gebracht werden müssen.

Der Engländer David Livingstone, Arzt und Missionar, der von 1849 bis 1873 fast ohne Unterbrechung Afrika bereiste, bewältigte eine riesenhafte Aufgabe, indem er das gewaltige Gebiet zwischen Kalahari und Njassasee gründlich erforschte und wissenschaftlich beschrieb. Ihm gebührt das Verdienst, das unbekannte Zentralafrika zum erstenmal von Süden her bereist und, entgegen der Annahme, daß es ein trockenes Tafelland sei, seine Natur als ein großes wasser- und wildreiches Hochbecken erkannt zu haben. Ihm gelang auch die erste Durch-



Henry Morton Stanley

querung Zentralafrikas von Westen nach Osten. Diesen vielfältigen Forschungen opferte er sein Leben.

Der andere, Henry Morton Stanley, ein im alten Britannien geborener amerikanischer Journalist, kam im Auftrag einer Zeitung nach Afrika, um den verschollenen Livingstone zu suchen. Auch diesen hartgesottenen Presseemann packte der Schwarze Kontinent – er wurde „zufällig“, wie viele vor ihm, zum Entdecker.

Jener überwand die Barriere der Kalahari und legte auf mehreren Reisen den Lauf des Sambesi fest, entdeckte den Njassa- und Schirwasee, erforschte den Tanganjika und erreichte den Lualaba, ohne freilich zu wissen, daß er am Oberlauf des Kongos stand.

Dieser fand den verschollenen Livingstone am Tanganjika und erkundete auf einer zweiten Reise die Gestalt des Victoriasces, indem er diesen See umschifft. Er entdeckte das Ruwenzorigebirge – womit die Mondberge der Alten tatsächlich gefunden waren – und den Edwardsee, stieß zum Lualaba vor, befuhr ihn als erster zum Atlantik abwärts und erkannte, daß es der Kongo ist.

DRÜCKENDE HITZE hängt in den engen Straßen Madrids. Das Hotel „El Español“ hält alle Rolladen geschlossen. Der Postbote wischt sich den Schweiß von der Stirn. Verdrossen nimmt der Portier ein Telegramm entgegen. Für Mr. Stanley? Bedauere! Im allgemeinen beherbergt dieses Hotel nur honorable Gäste. Leute von Stand und Titel. Einen Mr. Stanley gibt es hier nicht...

Doch der Hotelboy weiß Bescheid. Stanley? Das ist der laute, lustige Amerikaner, der Reporter mit dem farbenfreudigen Reiscanzug, der so wenig in die

verschlafene Sittsamkeit Madrids paßt. Schon ist er die Treppe hinaufgerast, klopft an dessen Tür.

Henry Morton Stanley hat die Mittagsschwüle zu einem Schläfchen verleitet. Sofort wird er hellwach und fährt auf. Ein Telegramm von Mr. Bennett aus Paris? Na schön, der Chef wird einen neuen Auftrag haben. Es enthält nur zwei Worte: „Sofort kommen!“ Was hat den Vielbeschäftigten aus der Redaktion des „New York Herald“ nach Europa gerufen? Irgendwo auf der Welt muß es brennen, irgendwo muß er, der Chefreporter dieses Millionenblattes, dringend gebraucht werden. Gut, in diesem Spanien ist sowieso nichts los, außerdem ist die Hitze unerträglich für einen kühlen angelsächsischen Kopf.

Stanley klingelt. Er muß sofort packen, den nächsten Zug nach Paris erreichen. Der Boy ist zutiefst enttäuscht, darüber will auch ein reichliches Trinkgeld nicht hinweghelfen. Stanley kann den Jungen verstehen. Genauso wie dieser bewunderte er einst die Presseleute und hätte sich gern an ihre Fersen geheftet. Doch mit seiner abenteuerlichen Flucht aus dem Waisenhaus in Wales über den Großen Teich in die Neue Welt hatte er in diesem Alter bereits bewiesen, daß das Zeug zu einem „Selfmademan“ in ihm steckte.

Welche Ansprüche man an seine Spürnase stellt, soll er wenig später in Paris von Bennett erfahren.

„Nehmen Sie Platz, Mr. Stanley. Ich habe einen wichtigen Auftrag für Sie. Wo, glauben Sie, hält sich Livingstone auf?“

„Das weiß ich wirklich nicht.“

„Glauben Sie, daß er am Leben ist?“

„Kann sein, kann auch nicht sein“, ist Stanleys lakonische Antwort.

„Ich glaube, er ist am Leben, und man kann ihn finden. Ich will Sie ausschicken, um ihn aufzusuchen.“

„Sie meinen wirklich, daß ich imstande sei, Dr. Livingstone aufzufinden? Sie meinen, daß ich nach Zentralafrika gehen soll?“

„Jawohl, ich meine, daß Sie hingehen und ihn suchen sollen, wo Sie ihn nur immer vermuten können, daß Sie dann alle Nachrichten sammeln, die Sie von ihm erhalten. Und vielleicht ist der alte Mann in Not. Nehmen Sie genug mit, um ihm beizustehen, wenn er dessen bedarf. Natürlich werden Sie nach eigenem Plan handeln und das tun, was Sie für das beste halten. Aber – finden Sie Livingstone!“

„Aber“, sagte Stanley, über den kaltblütigen Befehl verwundert, mit dem er nach Zentralafrika geschickt wird, um einen Mann zu suchen, den er, wie die meisten, für tot hält, „haben Sie ernstlich überlegt, welche Ausgaben Sie für diese Reise übernehmen müssen?“

„Was wird es kosten?“ fragt Bennett kurz.

„Nun, Burtons und Spekes Reise nach Zentralafrika hat 3000 bis 5000 Pfund Sterling gekostet, und ich denke, man kann diese Reise nicht für weniger als 2500 Pfund Sterling machen.“

„Gut. Erheben Sie zunächst 1000 Pfund, und wenn Sie diese verbraucht haben, trassieren Sie wieder über 1000 Pfund, und wenn Sie diese verbraucht haben, abermals 1000 Pfund und so weiter . . . aber finden Sie Livingstone!“

Damit ist Stanley entlassen. Zum Glück soll er nicht sofort auf die Suche gehen, es bleibt ihm Zeit, sich mit seiner Aufgabe vertraut zu machen und Erkundigungen über den Verschollenen einzuziehen.

So vergehen noch eineinhalb Jahre, ausgefüllt mit den mannigfaltigsten Aufträgen Mr. Bennetts. Stanley nimmt 1869 an den Einweihungsfeierlichkeiten des Suczkanals teil, geht nach Jerusalem, nach Konstantinopel, schreibt auf den Schlachtfeldern der Krim Erinnerungen an den Krimkrieg, berichtet aus Bagdad und landet in Indien. Noch immer hat Livingstone kein Lebenszeichen von sich gegeben. Stanley bleibt nichts anderes übrig, als sich nach Sansibar einzuschiffen.

Am 21. Januar 1871, fünf Jahre, nachdem Livingstone ins Innere aufgebrochen war, trifft er dort ein. „Gibt es etwas Neues von Dr. Livingstone?“ – „Nein, nichts!“ – „Ob der Alte noch lebt?“ – „Vermutlich ja, doch wenn er erfahren wird, daß ein Reporter zu ihm unterwegs ist, wird er sich wahrscheinlich im tiefsten Dschungel verstecken.“ – „Das sind ja nette Aussichten!“

Da soll er nun hier, ein Greenhorn in bezug auf afrikanische Verhältnisse, eine Expedition ausrüsten und in den Busch führen, noch dazu mit geborgtem Geld; denn Mr. Bennett hat sonderbarerweise nichts anweisen lassen!

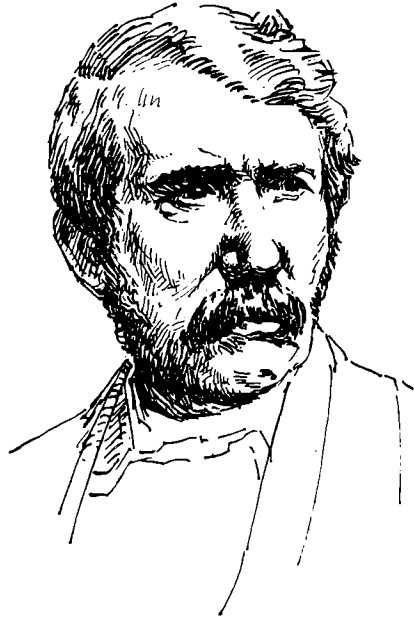
Eine große Expedition ist teuer, das soll der Afrikaneuling bald erfahren. Man braucht tonnenweise Ausrüstungsgegenstände, Lebensmittel und vor allen Dingen Tauschartikel jeder Art; denn jeder Häuptling verlangt Durchgangszoll. Der eine fordert englischen Kattun, der andere bevorzugt Kaliko, der nächste wieder Messingdraht. Dann gelten in jedem Stammesgebiet andersfarbige Glasperlen als Bezahlung. All das muß vorher bedacht und besorgt werden. Nicht zuletzt braucht man eine große Schar zuverlässiger Träger.

Aber es finden sich viele Einheimische, die den großen Hakim Livingstone hoch verehren und ihm helfen wollen.

Nach zwei Monaten steht die Karawane marschbereit. 187 Mann, 27 Fesel und 2 Pferde, ein Riesenaufwand, den sich Livingstone nie leisten konnte. Und am 21. März bricht man, in mehrere Trupps geteilt, auf. Ziel ist der Ort Udjidji am Tanganjikasee, wohin sich Livingstone durchschlagen wollte. Ob er dort jemals eingetroffen ist, weiß niemand.

Stanley hat nicht die geringste Reiserfahrung. Glücklicherweise passiert man in den ersten Tagen nur ebene Savannen, von deren Schönheit und Wildreichtum der Amerikaner begeistert ist. Er kann Erfahrungen sammeln und ist nicht mehr ganz unvorbereitet, als er nach drei Wochen vor eine wirklich schwere Bewährungsprobe gestellt wird: den Marsch durch den Busch – eine harte Arbeit, Woche um Woche im steten Kampf mit den Hindernissen und Gefahren der Wildnis, mit undurchdringlichem Unterholz, Sümpfen, Moskitos, Giftschlangen und nicht zuletzt den Einheimischen.

Stanley führt eine reiche Karawane. Die Säcke sind prall gefüllt, und gerade deshalb sind die Forderungen der Stammesoberhäupter maßlos. Hinzu kommt die unterschiedliche Warenbewertung. Was bei diesem Stamm hochwillkommen ist, wird beim nächsten verschmäht. Endlose Palaver mit dem Häuptling im Beisein des ganzen Dorfes halten die müden Menschen meist lange von der



David Livingstone

Ruhe ab. Alles muß ausgefeilscht und vor allen Dingen stets ein wegekundiger Führer gedungen werden, der den Zug am anderen Morgen zur nächsten Ortschaft weiterleitet und die Karawane ankündigt; denn nichts wäre unklüger bei diesen Stämmen, als wenn ein Fremder seine Sache selbst vorträgt. Der Argwohn der Bewohner kann zur offenen Feindschaft anwachsen, zumal die Sklavenfänger überall Mißtrauen und Furcht verbreitet haben.

Es ist wieder Abend geworden. Endlich lichtet sich das grünfeuchte Gewirr des Dschungels. Die Esel beschleunigen ihren Tritt, sie wittern das nahe Dorf, die kühle Wasserstelle. Der weiße Mann im Tropenhelm, der sein Pferd am Halfter führt und mit angestrengter Aufmerksamkeit den dürrtigen Pfad verfolgt, wischt sich aufatmend den Schweiß von der Stirn, verschucht zum hundertsten Male die blutgierigen Moskitos, zwecklos: Sie sind sofort wieder da, um Mensch und Tier zu peinigen. Endlich ist der Rastplatz in Sicht. Wird es Frieden und Nahrung geben?

Stanley sieht sich um. Es ist höchste Zeit, daß der sprachkundige Führer vorseilt. Doch der ist nicht zu entdecken. Er ruft, brüllt – ringsum nur betroffenes Schweigen. „Der Urwald muß ihn verschluckt haben, Buna Mkuba, großer Herr!“ Der greift zur Reitpeitsche . . . „Daß man dieses Gesindel doch . . .!“ Köpfe ducken sich erschrocken. „Bula-Matari“ – Steinbrecher – flüstern sich die Eingeborenen ängstlich zu. Schon in Bagamoyo hat man ihm diesen Namen gegeben, als er zur Aufstellung seiner Karawane das schläfrige Nest wachpeitschte. „Wir haben Angst, Buna Mkuba, zuviel Unrecht hat unseresgleichen schon erfahren!“

Jetzt sind die Hütten in Sicht. Wie umgekippte Schüsseln hocken sie inmitten sauberer Anpflanzungen. Einladender Rauch steigt auf, als ob auf den Feuerstellen das Empfangsmahl bereitet würde. Einige Männer kommen der Kara-

wane entgegen; sie sind unbewaffnet. Einer ist arabisch gekleidet, er sucht offenbar den Herrn des Trupps. Also gilt es für Stanley, ächzend das Pferd zu besteigen, damit dieser einen gebührenden Eindruck empfängt. Wenn er jetzt den einheimischen Führer an seiner Seite hätte!

Der arabisch Gekleidete ist herantreten, er hat intelligente Züge: „Good evening, Sir, have'd you a good trip?“ Zum Kuckuck, woher hat der Schwarze hier mitten im Busch sein Englisch? Der genießt das Erstaunen des Weißen, dann stellt er sich vor: „Ich bin Obu vom Stamme der Makololos und war vor vielen Jahren Mr. Livingstones Diener!“

„Livingstone? Damned, ist er hier?“ – „Nein, Herr, der Hakim ist weit im Westen am Tanganjika Njassa.“ – „Er lebt also? Weißt du das bestimmt?“ – „Er war krank, sehr krank; vielleicht ist er schon tot, wer kann das wissen?“

Der Amerikaner versucht mehr zu erfahren. „Oh, Obu weiß viel zu erzählen, Obu ist krank vor Sorge um den Massa, seit er wieder von ihm gehört hat. Das ganze Land ist ja voll von ihm, von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang. Überall kennt man den guten Hakim, den Zauberer . . . Doch der Mister und seine Leute sollen sich erst einmal erfrischen und ausruhen. Die Weiber haben Spanferkel und grüne Bananen gebacken.“

Stanley atmet erleichtert auf. Diese Begegnung sichert ihm nicht nur eine gute Aufnahme in diesem Dorf. Der Makololo kann ihm zweifellos auch weiterhin sehr nützlich sein. Als die Sonne untergegangen ist, schickt Stanley nach ihm. Er ist sofort da. „Oh, es gibt viele Kranke im Dorf, sie warten schon vor dem Zelt.“ – „Wieso? Ach so, Livingstone hat anscheinend überall, wo er hinkam, gratis geheilt?“ – „O ja, oft ist er so lange an einem Ort geblieben, bis alle gesund waren – und dann hat er wundertätige Medizin dagelassen.“ Stanley lächelt: „Also bitte, Chinin ist ja reichlich vorhanden, oder wollt ihr Abführmittel oder etwas zum Stopfen? Nehmt es abwechselnd in Gottes Namen!“ Dann scheucht er die sich hinter Obu drängende Schar hinaus. Der ist erstaunt, sein Herr hätte dies nie getan.

„Nun erzähle mal, warum bist du nicht mehr bei deinem Herrn? Eine Dorfschöne hat dich wohl hier festgehalten – ist es nicht so? Sagtest du nicht, du seiest ein Makololo?“

„Ja, Herr, und der Buna Mkuba, der Mann, den du suchst, war sehr freundlich zu uns. Er ist zu uns gekommen nach Linjanti von den Bakwena am Kolobengfluß durch die Wüste, als unser Häuptling Sebituane ihn zu sich rief. Denn er war schwer krank, und der Ruf des Hakims war viele Tagereisen durch die Kalahari vorausgeeilt.

Du mußt wissen, Herr, unsere Heimat ist fruchtbar; in unseren Wäldern wachsen die stärksten Bäume, und überall rinnt Wasser. Darüber war der Buna Mkuba sehr erstaunt; denn er kam aus einem dürren Land. Es gefiel ihm sehr bei uns. Er blieb, heilte die Kranken und lehrte uns viel Nützliches. Nur unseren Sebituane konnte er nicht mehr gesund machen, der mußte sterben; doch sein Sohn Sekeletu wurde des Hakims bester Freund.

Eines Tages wollte der Buna Mkuba sehen, ob es gegen Sonnenuntergang auch Flüsse und Wälder gäbe, doch unser Häuptling ließ ihn nicht allein ziehen.

Siebenundzwanzig starke Leute meldeten sich freiwillig. Auch Obu stieg am Fluß Tschobe in eines der Boote. Flußabwärts ging es sehr schnell. In den Uferdörfern empfingen uns unsere Freunde hocherfreut. Dann kam der Liambey (der Sambesi, den Livingstone am 3. August 1852 zum erstenmal gesehen hatte).

Nun mußten wir hart in die Ruder greifen; denn es ging gegen die Strömung weiter. Dann kamen Stromschnellen, wir mußten die Boote entladen und am Ufer entlangziehen. Der Strom wurde immer enger, schließlich konnten wir nur zu Fuß weiter. Herr, das war eine Plackerei!

In den dichten Wäldern, die dunkler sind als bei uns, wohnten viele feindliche Stämme. Oftmals umschwirrte uns Pfeilhagel aus dem Hinterhalt, weil man dachte, wir seien Sklavenhändler. Doch unser Herr lehrte uns, ruhig und besonnen wie er zu sein und kein Blut zu vergießen. Die Häuptlinge stellten unverschämte Forderungen, aber immer wurde der Herr mit ihnen einig.

Bald hatten wir nichts mehr zu essen, viele wurden krank; auch er litt am Fieber, doch er gönnte sich kaum eine Rast. Aber dann – der Mond hatte sich seit unserer Abreise zum sechzehntenmal gerundet – wurde es kühler, Wind kam auf, und es roch fremd und frisch. Wir hörten Rauschen wie von vielen Wasserfällen – und dann standen wir vor dem Wasser ohne Ende! Wie hat sich da der Herr gefreut! Dort gab es eine Stadt und freundliche Menschen, die sich sehr über uns wunderten. Sie schenkten uns neue Kleider und prächtige rote Mützen. Meine Mütze habe ich immer noch . . .“

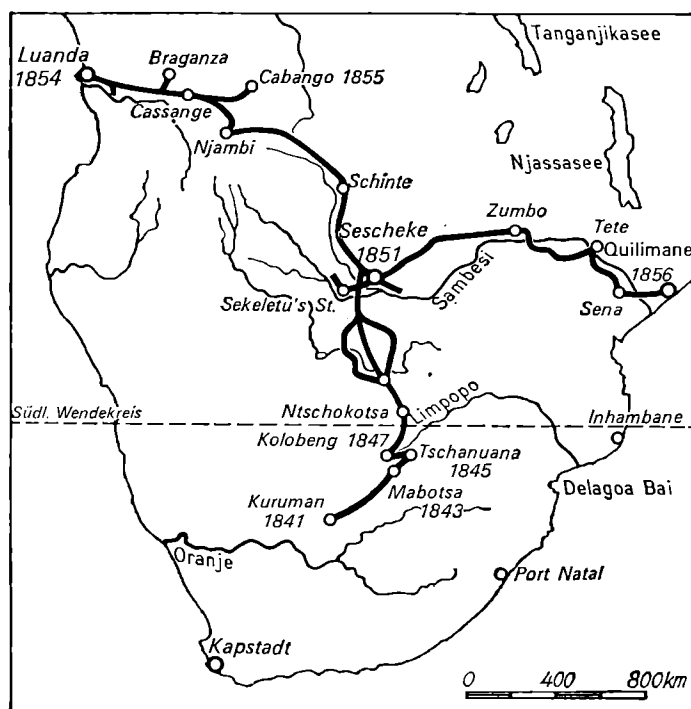
Der Amerikaner winkte ab. Er kannte Livingstones Tagebücher. Ein englischer Segler wollte den Forscher damals – fast zwanzig Jahre war das her – in die Heimat mitnehmen. Nach fünf Jahren afrikanischen Buschlebens hätte er ja Europa verdient gehabt, aber der „Alte“ – er mußte arg mitgenommen gewesen sein – hatte es sich in den Kopf gesetzt, seine Makololos wieder zurückzubringen. Ende Mai 1854 war er in Loanda an der portugiesischen Atlantikküste gewesen. Vier Monate später brach er auf neuen Wegen zur Rückkehr auf, und ein Jahr darauf wurde er in Sekeletus Reich mit Jubel empfangen. Auf den Stammeshäuptling hatten die begeisterten Erzählungen seiner weitgereisten Untertanen großen Eindruck gemacht. Für einen Elefantenzahn hatte man an der Küste zwei Gewehre, drei Fässer Schießpulver, Kaliko und dazu eine Menge Bohnen einhandeln können. Die Verbindung mit den Handelsstädten am Meer schien lohnend zu sein. Livingstone hatte ihnen damit eine Existenzmöglichkeit gewiesen und eines seiner Anliegen erfüllt, die er mit diesem Marsch verfolgt hatte. Livingstone war glücklich, als ihm die Makololos von selbst den Vorschlag machten, durch eine Expedition gen Osten festzustellen, ob der Weg zum Indischen Ozean vielleicht nicht gangbarer wäre als der nach Westen. Von Sekeletu erneut reich unterstützt, trat der Forscher-Missionar, diesmal mit 120 Trägern, Reit- und Schlachtochsen und viel Proviant, wiederum in Booten die Reise an.

Theoretisch brauchte er sich nur der Strömung des Sambesi anzuvertrauen, irgendwo würde er schon in den Indischen Ozean münden. Selbstverständlich rechnete Livingstone mit Stromschnellen, doch daß er dabei auf ein solch gewaltiges Hindernis treffen würde, wie es die Victoriafälle sind, war Pech und Entdeckerglück zugleich.

Tatsächlich gelang es dem „Alten“, im Mai 1856 über das portugiesische Tete, teils zu Wasser, teils zu Fuß, die Sambesimündung zu erreichen, wobei er feststellen konnte, daß der Mittellauf über Hunderte von Kilometern schiffbar ist. Danach ging er unverzüglich nach London, um endlich wieder im Kreise seiner Familie zu sein.

Die Presse der Welt war des Lobes voll. Livingstones Ruhm stand im Zenit. Stanley, damals ein ganz junger Mensch, erinnerte sich genau an die Schlagzeilen der großen Tageszeitungen: „Die erste Durchquerung Afrikas!“ – „Fruchtbare Hochländer in Ostafrika entdeckt!“ – „Livingstone, der beste Freund der Schwarzen!“

Die schlimmsten Erlebnisse des Forschers waren jedoch, ungeachtet aller körperlichen Strapazen, Krankheiten und Rückschläge, die Begegnungen mit den Sklaventransporten. Livingstone hatte in flammenden Worten zum Kampf gegen die arabischen und portugiesischen Sklavenhändler aufgerufen.



Livingstones Reiscrouten 1841–1856

Auch Stanley selbst war solchen Elendszügen aneinandergefesselter Neger – von denen nur einzelne lebend die Märkte erreichten – begegnet. Aber er war sich klar darüber: Solange es gut zahlende Abnehmer für die „schwarze Ware“ gab, würden Gouverneure und Missionare wie Livingstone machtlos sein.

Lange hielt es Livingstone nicht in der Heimat. Als er 1858 wieder nach Afrika aufbrach, nahm er konkrete Forschungsaufträge mit. Die Instruktion der englischen Regierung sagte nüchtern und zweckbestimmt:

„...Die bereits erworbene Kenntnis von der Geographie und den mineralischen wie landwirtschaftlichen Hilfsmitteln Ost- und Zentralafrikas soll vermehrt, die Bekanntschaft mit den Eingeborenen erweitert werden. Es soll der Versuch gemacht werden, sie zu veranlassen, sich der landwirtschaftlichen Bebauung ihres Territoriums zu befleißigen mit der Absicht, Rohstoffe zum Export nach England im Austausch gegen britische Manufakturen zu produzieren...“

Mit einer Dampfbarkasse von kümmerlichen 10 PS wollte Livingstone den Sambesi als Wasserstraße zurück ins Innere Afrikas benutzen. Doch die Kerasawasserfälle sperrten die Weiterfahrt! Vielleicht eignete sich der Schire, der von Norden in den unteren Sambesi mündet, als Einfallstraße? Die Portugiesen in Tete warnten vor den Gefahren einer Flußbefahrung. Vergeblich! Livingstone war daran gewöhnt, Dinge zu unternehmen, die auszuführen andere für unmöglich gehalten hatten.

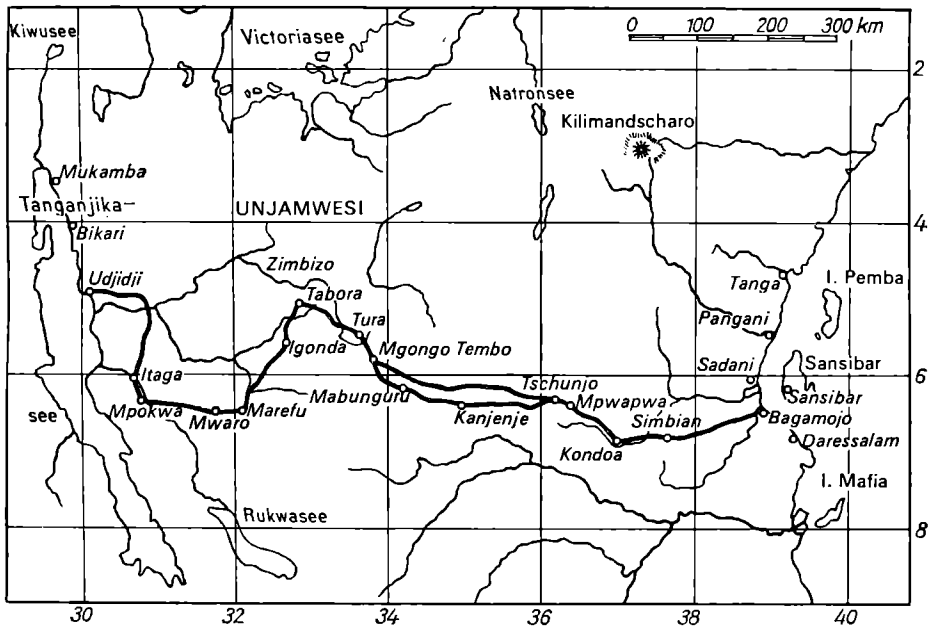
Nach dreihundert Kilometern setzten jedoch wiederum Wasserfälle der Weiterfahrt Grenzen. Livingstone mußte die stark mitgenommene Barkasse nach Tete zurückschicken und marschierte mit 42 Trägern flußabwärts, entdeckte den Schirwasce und am 16. September 1859 den Njassa, aus dem der Schire hervorgeht. Der Njassasee und seine Umgebung schienen ein Dorado für Sklavenhändler zu sein. Es ist verbürgt, daß von hier aus jährlich etwa 19 000 Menschen in die Sklaverei getrieben wurden. Empört schrieb Livingstone in sein Tagebuch.

„Diejenigen, die aus dem Lande herausgebracht und verkauft werden, sind nur ein kleiner Teil. Wir hatten keine Ahnung von der gräßlichen Natur dieses Handels, bis wir ihn an seinem Ursprung sahen. Außer denen, die man wirklich gefangenimmt, werden Tausende umgebracht oder sie sterben, auch wenn sie durch den Überfall der Sklavenhändler aus ihrem Dorf vertrieben werden, an ihren Wunden oder aus Hunger. Andere Tausende kommen in den mörderischen Kriegen um, die sie, um Gefangene zu machen, gegen ihre eigenen Stammesgenossen und Nachbarn führen, die sie aus Gewinnsucht erschlagen, angestachelt von den Sklavenhändlern aus Kuba oder anderswo. Die vielen Gerippe, die wir in Felsen und Wäldern, an kleinen Teichen längs der Wege durch die Wildnis sahen, bezeugen die furchtbaren Opfer an Menschenleben, die man unmittelbar oder mittelbar diesem Höllenhandel zuschreiben muß.“

Während Stanley in Gedanken den entscheidenden Stationen dieses großen Forscherlebens nachging, hatte er seine Umgebung völlig vergessen. Nun, da sein Blick auf Obu fällt, der immer noch reglos am Zelteingang kauert, wird er sich wieder der Gegenwart bewußt.

„Gute Nacht nun, Obu. Hier hast du noch eine Handvoll Sami-Sami (Glasperlen), oder willst du lieber ein Stück Kattun für deine Frau? Ja, du sollst mit uns kommen, zeige uns den besten Weg zu deinem Buna Mkuba!“

Fast ein halbes Jahr ist Stanley unterwegs. Das Ziel ist zwar nicht mehr allzu weit, doch der Marsch soll länger dauern, als es dem Amerikaner lieb ist. Unglücklicherweise befindet sich der arabische Herrscher der Landschaft Unjanjembe, etwa 300 Kilometer östlich von Ujdjidi gelegen, gerade im Krieg gegen einen einheimischen Häuptling, der die arabischen Karawanen tüchtig geschröpft hat. Wider Erwarten ist dieser Häuptling vom Stamme der Ruga-Ruga gegen



Stanleys Reiserouten

die weit besser bewaffneten Araber siegreich geblieben. Stanley, der die Gastfreundschaft des Scheichs in Anspruch nahm, kann es zunächst nicht wagen, das Gebiet der Ruga-Ruga zu queren. So muß er einige kostbare Wochen in Unjam-jembe verweilen und dann einen Umweg von etwa 600 Kilometern durch schwieriges Buschgelände machen, um zum Ziel zu gelangen.

Endlich, es ist der 10. November 1871, kommen die armseligen arabischen Lehmhütten und die bienenstockartigen Negerbehausungen der damals wichtigsten Niederlassung am Tanganjika in Sicht. Es fällt dem Reporter schwer, seine sonstige Gelassenheit zu bewahren; jetzt wird es sich entscheiden, ob der Aufwand und die Strapazen sinnvoll waren oder ob alles umsonst gewesen ist.

Die lange Trägerkolonne verharrt; gespannt bereitet man sich auf das bevorstehende wichtige Ereignis vor. Eine Salve wird abgegeben und die amerikanische Flagge entrollt. In Scharen kommen nun die Dorfbewohner der Expedition entgegengeläufen. Einer der Eingeborenen spricht Stanley auf englisch an. Der ist hocherfreut.

Dies ist ein gutes Zeichen. Tatsächlich steht vor ihm Livingstones Diener Susi, der ihm die endgültige Bestätigung gibt, daß der Gesuchte lebt und sich hier befindet.

Stanley gerät vor Freude außer Rand und Band, am liebsten würde er sofort ins Dorf eilen, doch zum ersten Mal in seinem Leben verspürt der Amerikaner Hemmungen. Außerdem hat er längst erfahren, daß es die Zeremoniemeister Zentralafrikas mit der genauen Einhaltung der Empfangsriten sehr ernst nehmen. Also heißt es Geduld üben.

Was weiter geschah, lassen wir uns nun am besten von Stanley selbst erzählen:

„Mittlerweile hatte die Spitze der Expedition wieder Halt gemacht. Der Kirangos war aus der Reihe getreten und hielt die Flagge hoch, und Selim sagte mir: ‚Ich sehe den Doktor. Ach, was das für ein alter Mann ist; er hat einen ganz weißen Bart.‘ Ich – was hätte ich nicht darum gegeben, einen Augenblick allein in der Wildnis zu sein, um meiner Freude ungesehen in irgendeinem tollen Streich Luft zu machen, um nur die Erregung, deren ich kaum Herr werden konnte, zu beschwichtigen.

Ich tat also, was ich für das würdigste hielt, und schritt ruhig durch die Allee von Menschen, bis ich an den von Arabern gebildeten Halbkreis gelangte, an dem vorn der Weiße mit seinem grauen Bart stand. Als ich langsam auf ihn zuing, bemerkte ich, daß er blaß und ermüdet aussah. Er trug eine bläuliche Mütze mit verschossenem goldenem Band, eine Weste mit roten Ärmeln und graue Hosen. Wie gern wäre ich auf ihn zugelaufen, nur war ich in Gegenwart eines solchen Pöbelhaufens zu feig dazu. Ich wäre ihm gern um den Hals gefallen, nur wußte ich nicht, wie er als Engländer mich aufnehmen würde. Ich tat also, was Feigheit und falscher Stolz mir als das beste anrieten, schritt bedächtig auf ihn zu, nahm meinen Hut ab und sagte:

„Dr. Livingstone, wie ich vermute?“

„Ja“, sagte er mit freundlichem Lächeln, die Mütze leicht lüftend. Wir reichten uns herzlich die Hand, und ich sagte laut: „Ich danke Gott, Herr Doktor, daß es mir gestattet ist, Sie zu sehen.“

Er erwiderte: „Und ich bin dankbar, daß ich Sie hier begrüßen kann.“

Nach der Begegnung Vogels mit Barth rund zwanzig Jahre zuvor war dies das zweite denkwürdige Zusammentreffen zweier Afrikaforscher.

Wie kam es, daß der Doktor jahrelang verschollen war? Er war auf der Suche nach den südlichsten Quellen des Nils und hatte schon 1859 am Njassa von starken, nach Norden fließenden Flüssen weit im Südwesten gehört. 1866 landete er in Sansibar mit der Absicht, diese Flüsse aufzusuchen, und er war in das völlig unbekannte Gebiet westlich des Tanganjikasees vorgedrungen, wo er den Luapulaström, den Mweru- und den Bangweolosee entdeckte. Dieses Land der unzähligen nach Norden fließenden Flüsse hatte er jahrelang nach allen Richtungen hin durchzogen und nur einmal in Udjidji ausgeruht. So konnte er nur in langen Abständen Nachrichten an die Küste schicken, die wahrscheinlich nicht angekommen sind.

Tausend Kilometer westlich des Tanganjika im Urwald der Manjemas, auf der Wasserscheide zwischen Nil und Kongo, war er überfallen und ausgeraubt worden und hatte sich fiebernd durch die glutheiße Wildnis nach Udjidji zurückgeschleppt, wo er feststellen mußte, daß seine gesamten Vorräte inzwischen gestohlen worden waren. Erst vor fünf Tagen war er hier angekommen, nach seinen eigenen Worten „wie der Mann, der von Jerusalem nach Jericho zog und unter die Räuber fiel“. Wenn sich Stanleys Eilmarsch durch den unfreiwilligen Aufenthalt in Unjanjembe nicht verzögert hätte – er wäre auf ein leeres Nest gestoßen! Livingstone erholte sich dank der mitgebrachten Medikamente und der guten Verpflegung zusehends, während Stanley vom Sumpffieber ergriffen wurde, doch unter der Pflege des erfahrenen Doktors bald wieder genas.

ALS DIE BEIDEN MÄNNER wiederhergestellt waren, beschlossen sie, zusammen das Nordende des Tanganjika zu erforschen und dabei vor allen Dingen zu ermitteln, ob der Russisi nur ein nördlicher Zufluß des Sees oder etwa ein Abfluß zum Kiwu- oder gar zum Edwardsee sei, wodurch der Tanganjika zum Quellsce des Weißen Nils erhoben worden wäre. Wie Livingstone vermutet hatte, stellten sie jedoch fest, daß der Russisi nur ein Zufluß ist.

Es war auf einer der vielen Erkundungsfahrten dieses Unternehmens. Gleichmäßig senkten sich, begleitet von dem monotonen Singsang der Eingeborenen, die langen Ruder ins Wasser und tauchten glitzernd wieder auf. Die Sonne stand tief am Horizont und vergoldete das hohe, palmenbestandene Ufer. Eine stille, geschützte Bucht empfahl sich als Lagerplatz für diese Nacht. Knirschend glitten die Planken über den hellen Ufersand. Nachdem das Lager errichtet war, erkundeten die Begleiter die nähere Umgebung. Die gegenüberliegenden Hänge der Bucht zeigten sauber angelegte Mais- und Kassavfelder. Wahrscheinlich befand sich hinter dem Hügel ein Fischerdorf. Man würde morgen weitersehen; zunächst aber mußte man vorsichtig sein. Schnell war im Schutze einer großen Platane ein Feuer entfacht. Ohne Übergang war die Tropennacht hereingebrochen. Die beiden einsamen Europäer hatten sich am Feuer niedergelegt und starrten schweigend in die Glut. Stanley, der stets lebhaft, nie um Worte verlegene Reporter druckste herum. Er wollte den schweigsamen Gefährten zum Reden bringen, wollte alles herausholen, was Livingstone in den letzten Jahren erlebt hatte.

Livingstone wiederum verstand sich allzu gut auf den Umgang mit Menschen, um nicht längst gemerkt zu haben, wie stark diesen nüchternen Zeitungsmann das Afrikafieber bereits gepackt hatte. Ob Stanley, wie er, dieses Afrika jemals begreifen und lieben lernen würde? Könnte dieser Yankee die Afrikaner als seine Menschenbrüder achten und verstehen? Würde Stanley, wie er, alles dem Schwarzen Erdteil opfern können? Wer konnte es wissen? Vielleicht würde dieser energische junge Mann dereinst sein Nachfolger sein, dazu berufen, sein Forscherwerk fortzusetzen? Er war nicht mehr der Jüngste, und krank war er auch. Doch er würde diesem Erdteil bis zuletzt treu bleiben und ihm so viele Geheimnisse entlocken wie irgend möglich. Dann könnten die anderen kommen...! Stanleys Stimme unterbrach plötzlich Livingstones Sinnieren: „Was war Ihr stärkster Eindruck von Afrika, Doktor?“ fragte er geradeheraus. Der alte Forscher dachte einen Augenblick nach, dann sagte er versonnen:

„Wenn Sie Afrika lieben, dann müssen Sie das gewaltigste Naturschauspiel sehen, das es auf seinem Boden gibt; ich meine die Victoriafälle. Nie werde ich den Tag vergessen, es war der 14. November 1855, als ich mit meinen Makololos den breiten Sambesi hinabtrieb. Schon bei meinem ersten Aufenthalt in Linjanti hatte mich der Häuptling, mein inzwischen längst verstorbener guter Sebituane, gefragt, ob es in unserem Lande auch ‚Mosi oa tunya‘ – donnernden Rauch – gäbe.

So war ich neugierig auf diese nur den Eingeborenen bekannten Wasserfälle geworden; doch ihr Anblick überstieg meine kühnsten Erwartungen. Zunächst sah ich nur fünf hochaufsteigende Säulen von Wasserdampf, die wie ein ferner

Steppenbrand über dem Busch standen. Allmählich erfüllte ein immer stärker anschwellendes Dröhnen und Donnern die Luft, während die Boote schneller dahinschossen. Der glänzende Spiegel des Stromes hatte sich gänzlich mit Gischt überzogen. Nur mit Mühe gelang es meinen geschickt bremsenden Begleitern, die Boote gegen eine Insel zu steuern. Ich stieg an Land, ging mit größter Vorsicht näher und wurde Zeuge eines Schauspiels von nie gekannter Größe. Die Gischtdecke des hier etwa 1900 Meter breiten Stromes brach auf einmal ab und stürzte, wie von einer magischen Kraft sekundenlang über dem Abgrund gehalten, in eine bodenlose, tiefe Felsspalte.

Unbeschreiblich, wie das tobte und brüllte! Ich wurde taub vom Donnern des Falls und blind von den Wasserschleiern. Meine Makololos hatten mit ehrfürchtigem Schauern das Gesicht in den Händen verborgen. Ich sank in die Knie vor der Allmacht Gottes. Zwei ewige Regenbogen sind über diese schaurigen Schlünde gespannt, „Motse oa Carimo“ nannten sie meine Schwarzen, das heißt ‚Götterstäbe‘, und es kann keine schönere Bezeichnung geben . . .

Ich taufte sie Victoriafälle. Es ist die einzige englische Bezeichnung, die ich je einem Teil des afrikanischen Festlandes gab. Zur Erinnerung an meinen Besuch schnitt ich die Anfangsbuchstaben meines Namens mit dem Datum in die Rinde einer hohen Palme. Diese Eitelkeit erlaubte ich mir während meiner Reise zum ersten und letzten Male.

Wenn die Griechen oder Römer vor zwei Jahrtausenden hierher vorgedrungen wären, hätten sie diese Wasserfälle neben den hängenden Gärten der Königin Semiramis und den Pyramiden bestimmt zu den Weltwundern gerechnet. – Wunder gibt es in diesem Lande zu schauen, von denen Europa keine Ahnung hat . . .

Genug –“, brach Livingstone plötzlich ab, „Sie werden selbst sehen, junger Mann“, und leiser: „wenn Sie die Augen haben, zu schauen. Nun, gute Nacht, wickeln Sie sich fest in Ihre Zeltbahn, die Nächte am Wasser sind kühl.“ Nachdem er das Feuer neu entfacht hatte, erhob sich der weißhaarige Forscher, um die Wachen zu kontrollieren, bevor auch er sich zur Ruhe legte.

Wochen später kamen die beiden Forscher nach Udjidji zurück. Stanley setzte alles daran, den Ermüdeten zur Rückkehr nach Europa zu bewegen, doch seine Bemühungen blieben vergeblich. Livingstone glaubte, seine Aufgabe noch längst nicht erfüllt zu haben. Wie viele Pläne hatte er im Kopf! Er wußte, Eile tat not! Es blieb ihm nicht mehr viel Zeit auf dieser Welt. Die langen, entbehrungsreichen Jahre zählten doppelt. Er hatte einst weit im Südwesten einen nach Norden fließenden, gewaltigen Strom gefunden, der dem von ihm entdeckten Mwerusee entfloß und den die Manjemas Lualaba nannten. Er hatte diesen Strom, der ungeheure Wassermassen nach Norden wälzt, bis zum 4. Grad südlicher Breite verfolgt. Gehörte der Lualaba zum Nilsystem, dann hätte er die wirkliche Quelle dieses rätselhaften Flusses gefunden. Es war aber auch nicht ausgeschlossen, daß es sich hier um den Oberlauf des Kongos handelte, von dem man noch nichts weiter kannte als seine Mündung. So viele Fragen und keine Antworten!

damals zur Umkehr gezwungen. In dem großen Ort Njangwe am Lualaba, wo gerade ein dichtbesuchter Markt abgehalten wurde, mußte er Zeuge eines hinterhältigen Überfalls durch arabische Sklavenhändler werden. Die hier unbekannten Feuerwaffen versetzten die friedlichen Manjemas in panischen Schrecken, und die grausamen Häscher hatten leichtes Spiel.

Dieser Massennord und die Gefangennahme Hunderter unschuldiger Menschen hatten schlimme Folgen für Livingstone; denn die Einheimischen glaubten, daß er im Einvernehmen mit jenen arabischen Schurken stehe. Der Forscher mußte, ohne dem weiteren Verlauf des Lualaba folgen zu können, fliehen und sich mittellos und krank die 1100 Kilometer nach Udjidji durchschlagen.

So hatte ihn Stanley kurz danach dort aufgefunden. Livingstone, einigermaßen gesundet und neu ausgerüstet, war unternehmungslustiger denn je. Warum sollte er nicht versuchen zu vollenden, was er einst so vielversprechend begann? Diesem unbändigen Forschungsdrang mußte Stanley nachgeben.

Der Engländer wandte sich, nachdem er den Amerikaner ein Stück Wegs zur Küste begleitet hatte, wieder nach Westen, um dem Geheimnis der Wasserscheide zwischen Nil und Kongo nachzugehen. Gegen Weihnachten 1872 erreichte er die versumpften Gebiete am Bangweolosee. Hier ergriff ihn das Sumpffieber. Er kehrte jedoch nicht um, sondern ließ sich, in sein Ziel verrannt, auf einer Bahre weitertragen. Als er am 1. Mai das Dorf Ilala erreichte, war seine Kraft erschöpft.

Livingstone starb in Zentralafrika, dem Schauplatz seiner überragenden Forschungserfolge. Beerdigt wurde er dort nicht. Seine Begleiter hielten ihrem hochverehrten Buna Mkuba die Treue. Sie balsamierten die Leiche ein und trugen sie quer durch Tansania über Berg und Tal, durch Urwald, Sumpf und Steppe zur Hafenstadt Bagamoyo. Diese charaktervolle Tat rühmt die Grabinschrift des großen Forschers in der Westminster Abbey:

„Von treuen Händen über Land und Meer gebracht, ruht hier David Livingstone, der Missionar, der Reisende, der Menschenfreund, geboren am 19. März 1813 in Blantyre, gestorben am 1. Mai 1873 in Ilala, dem Dorfe Tschitambos.

Dreißig Jahre lang war sein Leben in unermüdlicher Anstrengung der Evangelisierung der eingeborenen Stämme, der Erforschung unentdeckter Länder, der Bekämpfung des ruchlosen Sklavenhandels in Innerafrika gewidmet.“

Nur wenige Afrikaforscher haben so weite Räume durchgemessen wie David Livingstone. Er hat den Lauf des Sambesi erkundet, den Ngami- und Njassasee, die Quellseen des Kongo entdeckt sowie die erste West-Ost-Durchquerung des Schwarzen Kontinents erzwungen. Zielbewußt, mit rücksichtsloser Härte gegen sich hat der Engländer diese Leistungen erzielt und von allen seinen Reisen sorgfältige geographische Aufzeichnungen mitgebracht.

Ungewollt hat er der englischen Bourgeoisie den Weg geebnet. Stanley und mancher andere wirkten dafür bewußt und mit voller Absicht; denn England hat vor allem in der Zeit von 1860 bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts seinen umfangreichen afrikanischen Kolonialbesitz zusammengerafft. Es gehörte zur allgemeinen Praxis, den Boden zuerst durch Missionare aufzulockern, um später, gestützt auf das Übergewicht moderner Waffen, zum Ziel zu gelangen.

Mit dem Beginn des 20. Jahrhunderts war der Prozeß der gewaltsamen Unterwerfung der afrikanischen Völker im wesentlichen abgeschlossen. Eine Handvoll europäischer Staaten hatte über 90 Prozent des afrikanischen Territoriums unter sich aufgeteilt. Es begann der Wettlauf nach den unermeßlichen Rohstoffquellen Innerafrikas. Nun ging es nicht mehr um Elfenbein, Gold und Myrrhen wie zu den grauen Zeiten der Königin Hadschepsut – Kautschuk, Kohle, Diamanten und Baumwolle hieß jetzt die Devise! Afrika wurde von einigen Dutzend macht- und geldhungriger Kapitalgesellschaften ausgesaugt, der Sklavenhandel durch weitaus raffiniertere Methoden der Ausbeutung ersetzt.

Im Zusammenhang damit nahm auch die Expeditionstätigkeit gewaltig zu. Zählte man in der Zeit von 1851 bis 1860 siebenundzwanzig Expeditionen, so stieg ihre Zahl in den achtziger Jahren auf vierundachtzig. Ihr Hauptanliegen war nunmehr die wirtschaftliche Durchdringung des afrikanischen Territoriums. In den folgenden Jahrzehnten wurden auf der Suche nach neuen Rohstoffquellen auch die entlegensten Winkel des Erdteils durchkämmt. Das Geschäft dominierte gegenüber der Forschung.

Afrika hat aufgehört, der unbekannte Kontinent zu sein, und auch die Bezeichnung „Dunkler Erdteil“ trifft nur noch bedingt zu. Es hat aber auch aufgehört, der koloniale Erdteil zu sein, seitdem in einem Land nach dem anderen die machtvolle Unabhängigkeitsbewegung die Kolonialmächte zum Rückzug gezwungen hat. Die Kolonialzeit hat allerdings ihre verheerenden Spuren hinterlassen, die sich vor allem in einer rückständigen Wirtschaft widerspiegelt. An diesem Erbe tragen die afrikanischen Länder noch schwer. Aber wie sie ihre politische Unabhängigkeit errungen haben, wird es ihnen auch mit Unterstützung aller friedliebenden, dem Fortschritt zugewandten Nationen der Erde gelingen, auch wirtschaftlich den Platz einzunehmen, der ihnen nach langer Leidenszeit ein menschenwürdiges Dasein ermöglicht. Der Weg dahin ist noch schwer, aber er wird mit Erfolg begangen werden.

ZUM ENDE DER WELT

„Fram“, die „Santa Maria“ der Neuzeit · Wie kam die „Jeanette“ nach Grönland? · Unheimliche Verbündete für einen tollkühnen Plan · 450 Kilometer vom Nordpol · Wenn die Welt aus den Fugen geht · Robinson war besser dran · Schwimme oder stirb, Nansen! · Aus den Annalen der Arktis · Großangriff auf Sibirien · Sir Franklins Tragödie · Die Nordmeerroute ist frei! · Endlich am Gipfel der Erde · Rote Sterne über dem Nordpol · Ritt auf der Eisscholle · Nonstopflug Moskau – Pol – USA · Die letzte Trophäe der Geographic · Wettlauf zum Südpol · Triumph und Tragödie am Ende der Welt · Byrd: „Die Wissenschaft muß zur Geschäftsfrau werden!“ · Die Schatzkammer unter ewigem Eis · „High-Jump-Operation“ · Unser Planet im Kreuzverhör der internationalen Wissenschaft · Nach der Eroberung – nun sinnvolle Veränderung unserer Erde

Noch entzieht sich der Nordpol den menschlichen Blicken, aber es wird schließlich doch der Tag kommen, daß eines Menschen Auge auf ihm ruht. Die Begierde, seinen eisgewebten Schleier zu lüften, ist zu einer so verbreiteten geworden, daß die vielen bisher mißlungenen Versuche nicht etwa einschüchternd, sondern vielmehr ermutigend wirkten. Man wird nicht aufhören, Expeditionen auszusenden, bis endlich der Nordpol erreicht ist.“

Aus: Richard Andree, „Kampf um den Nordpol“ 1880.

Es ist nun über mehr als neunzig Jahre her, seit diese Sätze niedergeschrieben wurden, und wenn wir einen Globus aus jener Zeit unserer Urgroßväter betrachten, so zeigen uns die großen weißen Flecken an beiden Polkappen, wie berechtigt dieser Stoßseufzer mit optimistischer Wendung war. Nehmen wir Polarkarten zur Hand, die ein halbes Jahrhundert später gezeichnet wurden, so weisen die Polargebiete immer noch Riesenräume auf, die niemals ein Schiff befuhr, die von keines Menschen Fuß betreten worden waren.

Erstaunlich eigentlich, nachdem der Mensch bereits in vorgeschichtlicher Zeit auf Entdeckungen ausgegangen war, um, zunächst vorsichtig, furchtsam tastend, seinen engeren Lebensbezirk kennenzulernen, dann aber in einem harten, opferreichen, von vielen Rückschlägen gezeichneten Kampf in kühneren Zügen die Welt zu erobern – bis auf die Polargebiete freilich, deren „eisgewebter Schleier“ bis in die jüngste Zeit hinein jeden Versuch, dahinterzuschauen, zunichte machte. Vielleicht ist das gar nicht so erstaunlich, wie es den Anschein haben mag. Überlegen wir: Zuerst erschlossen sich der Erkundung und Durchforschung jene Räume, die seit Urzeiten von Menschen bewohnt waren.

Mochten die Lebensbedingungen in tropischen Urwäldern, Wüsten und Hochgebirgsgegenden noch so schwer, auf weltabgeschiedenen winzigen Eilanden, in Tundren und Steppen noch so kärglich sein, überall auf der Welt verstand es der Mensch, sich der Natur seiner Umwelt anzupassen und sie in seinem Sinne zu verändern.

Wohin der Mensch auf abenteuerlichen Fahrten forschend oder gewinnsuchend gelangte, überall fand er Gebiete, die von Menschen bewohnt waren, und damit gewisse Voraussetzungen für seine eigene Existenz in jenen neuentdeckten Ländern.

Überall? Ausgenommen freilich die beiden Polarregionen, die gewaltigen Kühltürme und – wie wir heute wissen – Wettermacher unserer Erde. Hier fand das menschliche Leben unter den damaligen Voraussetzungen eine fast unüberschreitbare Grenze. Auf der Südhalbkugel steht der Mensch jenseits des 56. Breitengrades bereits Existenzbedingungen gegenüber, die einen längeren Aufenthalt sehr erschweren.

Wenn man bedenkt, daß etwa auf gleicher Höhe der Nordhalbkugel so wichtige Kulturzentren wie Moskau und Kopenhagen liegen und daß sich nördlich dieser Städte von Kanada über Skandinavien nach Sibirien eine lebensvolle, blühende Welt ausbreitet, so zeigt diese Tatsache, daß nüchterne Angaben in Breitengraden täuschen können.

Die Arktis ist nicht so rauh wie die Antarktis. Zehn Breitengrade polnäher als Feuerland liegt das seit einem Jahrtausend bewohnte Island. Upernavik auf Grönland liegt auf dem 75. Breitengrad und beherbergt noch 1200 Einwohner. Jenseits dieser Zone aber beginnt auch im Norden das Gebiet des ewigen Schweigens, das nur hin und wieder in den Sommermonaten von nomadisierenden Eskimos durchbrochen wird.

Diese Tatsache zwingt jeden, der es unternimmt, in die polaren Räume einzudringen, unter ein unerbittliches Gesetz, das alle treffen muß, denen die hierfür erforderliche Härte, Ausdauer, Willenskraft und Umsicht fehlen. Mangelnde Erfahrung, eine kleine Unbedachtsamkeit, eine Nachlässigkeit in der Ausrüstung – und sei es ein fehlendes Streichholz – mögen in anderen Weltgegenden den Erfolg kaum in Frage stellen, hier können sie den Untergang herbeiführen.

So war die Erdoberfläche schon längere Zeit genauer erkundet, während die Eisfelder der Arktis und Antarktis wie seit Urzeiten unbezwungen ihr Geheimnis hüteten. Tatsächlich wußte man um das Jahr 1900 kaum mehr über die geographische Beschaffenheit der zentralen Polargebiete als 300 Jahre zuvor. Und bis in unsere Tage waren die unzugänglichsten Territorien, vorwiegend auf dem antarktischen Kontinent, trotz größter Bemühungen nur in groben Umrissen erforscht. Erst das Internationale Geophysikalische Jahr 1957/58 leitete entscheidende Fortschritte vor allem in der Antarktisforschung ein.

Die Durchforschung der Zonen ewigen Schweigens war und ist ungleich entsagungsvoller und kostspieliger und erforderte mehr Menschenopfer als die der übrigen Räume unserer Erde. Dies wollen wir im Auge behalten, wenn wir von den Heldentaten jener Männer berichten, die es unternahmen, den weißen Schleier zu lüften, der diese Breiten der Erde überzieht.

HOCHAUF WÖLBT SICH DER LEIB DES SCHIFFES. Man kann ihn vom Bugspriet zum Heck, vom Kiel zum Schanzkleid in seiner schwungvollen Linienführung ungehindert bewundern; denn dieses Schiff liegt nicht im Wasser, es ruht mit seinem Kiel auf einem Betonsockel. – Nein, nicht auf der Helling, dieser Betonunterbau ist vielmehr so etwas wie ein Denkmalssockel.

Mit diesem Schiff hat es seine Bewandtnis. Es ist ein berühmtes Entdeckungsschiff, so berühmt, daß sein Name in jedem Lexikon zu finden ist, gleich in welcher Sprache dies abgefaßt wurde. Norwegen, dessen Flagge es über die Meere führte, hat es unter Denkmalschutz genommen. Wohlpräpariert wird es in einem Museum am Oslofjord, unweit des Ortes, wo es einst seine großartige Fahrt begann, der Nachwelt erhalten bleiben.

Wir haben es längst erraten. Es ist die „Fram“ (Vorwärts), die „Santa Maria“ der modernen Zeit. Doch die „Fram“ verdankt ihre epochenmachenden Taten nicht dem Zufall wie die Karavelle des Kolumbus, die vor jenem Tage des Jahres 1492, als sie durch königlichen Befehl für die Fahrt nach dem vermeintlichen Indien bestimmt wurde, das Dasein eines biedereren Küstenfrachters führte. Jeder

Spant der „Fram“, jede Wölbung ihres Rumpfes, jede Einzelheit ihrer Inneneinrichtung wurde von ihrem Schöpfer, dem Schiffbauer Colin Archer, im Auftrag des berühmten Arktisforschers Fridtjof Nansen, einzig zu dem Zwecke entworfen, allen Anforderungen einer langen Fahrt durch das Nordpolarmeer gewachsen zu sein.

Wie fast alle namhaften Entdeckerschiffe älterer und neuerer Zeit ist die „Fram“ mit 800 Tonnen Wasserverdrängung bei etwa 35 Meter Länge ein recht kleines Schiff; dafür ist ihre Beplankung mit steinhartem Eichenholz mindestens 80 Zentimeter stark. Heck und Bug sind darüber hinaus mit Eisenplatten verstärkt. Der Rumpf des Schiffes wurde so geschickt gewölbt, daß selbst die stärksten Eispressungen keine Angriffsfläche fanden. Wurden sie zu übermächtig, dann hoben sie den Schiffsleib eher aus dem Wasser als daß sie ihn zermalmten.

Wenn wir über das Fallreep an Deck des Dreimastschoners klettern, finden wir alles unverändert. Wir sehen Masten, Wanten, Ankerspill, da hängen die acht Boote, dort ist der Propeller der Lichtmaschine, vor 60 Jahren eine sensationelle Neuerung, die den Fahrensmann endlich von der blakenden Ölfunzel des Mittelalters befreite.

Die Kajüten machen den Eindruck, als seien sie soeben erst von der Besatzung verlassen worden. Da liegen Kleider, Schuhwerk und alle möglichen Dinge des täglichen Bedarfs, Instrumente, Waffen und dergleichen mehr. Was könnten diese Gegenstände alles erzählen!

Die Gedanken schweifen ab, die Phantasie geht eigene Wege. Man glaubt den dumpfen Aufprall der Eisschollen zu hören und erwartet jeden Moment den Ruf: „Alle Mann an Deck!“

In einer Ecke steht ein Ski mit unzähligen Schrammen, ohne Spitze. Man kann seine ehemalige Bestimmung kaum erkennen, und trotzdem ist dieses zerschlissene Stück Eschenholz ein Dokument des ersten ernsthaften Angriffs auf den Nordpol, der zu guter Letzt zwar scheiterte, doch in den Annalen der Arktisforschung stets als ein großartiges Beispiel menschlicher Hingabe an ein hohes Ziel geführt werden wird.

Im Jahre 1892 lief die „Fram“ unter großer Anteilnahme der Bevölkerung Skandinaviens vom Stapel.

Genau vierhundert Jahre waren verstrichen, seit Kolumbus auf der „Santa Maria“ nach Westen segelte und ein neues Zeitalter einleitete.

Im Juli 1893 verließ die „Fram“ unter der Leitung Fridtjof Nansens mit zwölf Mann Besatzung und Proviant für fünf Jahre den Osloer Hafen. Drei Monate später hatte sie ohne Schwierigkeiten nordwestlich der Neusibirischen Inseln fast den 79. Breitengrad erreicht und wurde vom Packeis eingeschlossen. **So hatte es Nansen gewollt:** Das große, sorgfältig vorbereitete Abenteuer konnte beginnen.

Die Anregung für diese Expedition hatte Nansen durch den unglücklichen Ausgang der „Jeannette“-Expedition erhalten. Finanziert von dem sensationshungrigen Zeitungsverleger J. G. Bennett, demselben, der Henry Morton Stanley ausschickte, Livingstone zu finden, hatte sich der Amerikaner de Long im Jahre 1879 mit der „Jeannette“ ins Nordpolarmeer begeben, um den Norweger



Fridtjof Nansen

Adolf Erik Nordskiöld zu suchen, der von dem Versuch, die Nordöstliche Durchfahrt zu bezwingen, noch nicht zurückgekehrt war.

Während Nordenskiöld nach geglückter Fahrt wieder in die Heimat zurückgelangte, nahm die „Jeannette“-Expedition ein tragisches Ende. Das Schiff wurde im Gebiet der Neusibirischen Inseln vom Eise eingeschlossen und mußte leckgeschlagen von der Besatzung verlassen werden, die nach einem bravourösen Marsch zum Festland nahe der Lenamündung durch Hunger und Entkräftung zugrunde ging.

Mehrere Jahre danach wurden im Packeis der grönländischen Küste Wrackteile eines Schiffes gefunden. Eine nähere Untersuchung ergab, daß es sich um Überreste der „Jeannette“ handelte. Danach mußte das Wrack von einer unbekannten Meeresströmung über das zentrale Polarmeerbecken, vielleicht sogar über den Nordpol hinweggetrieben worden sein. Das war für die Fachleute eine sensationelle Neuigkeit, die vermuten ließ, daß sich am Nordpol keine ausgedehnten Landmassen befinden könnten.

Hierauf baute Nansen seinen Plan. Wenn es richtig war, daß eine Meeresströmung die Trümmer der „Jeannette“ quer durch das ganze Polarbecken geführt hatte, so mußte auch die „Fram“ von derselben Strömung erfaßt werden und ihre Besatzung möglicherweise unerwartet mühelos zum Nordpol tragen.

Ein tollkühner Gedanke! Drift und Eispressung, die unheimlichen Verderber so vieler Schiffe, wollte Nansen zu seinen Verbündeten machen, um das große Geheimnis zu lüften, das sich hinter tausend Meilen weiten Packeisfeldern verbarg.

Weitere Bundesgenossen, deren Qualität er freilich selbst bestimmen konnte, brauchte Nansen für die Durchführung seiner Idee. Da waren seine elf Kameraden, zumeist wetterharte Gesellen, eismeererprobt im wahren Sinne des Wortes, fest entschlossen, mit ihm an das Ende der Welt zu gehen. Und nicht zuletzt war da das Schiff, das ihnen in der eisigen Einöde vielleicht Jahre hindurch Hort und

Heimat sein sollte, so stark gebaut, daß es nach menschlichem Ermessen allen Angriffen der Eismassen widerstehen konnte.

Die folgenden Monate wurden für die zwölf einsamen Menschen eine schwere Geduldsprobe. Die „Fram“ veränderte, in Packeis eingebettet, zwar ständig ihren Ort, doch derart regellos, daß sie nach einem Jahr ihrem Ausgangspunkt wieder auf 150 Kilometer nahegekommen war. Soviel schien nun sicher, auf diese Weise würde die Drift viele, viele Jahre dauern.

Mit dem Beginn des Jahres 1895 wurde die Situation für die Framleute gefährlich. Unter ohrenbetäubendem Krachen barsten die Eisschollen und schoben sich mit Elementargewalt gegen das Schiff. Das waren die seit langem gefürchteten Eispressungen, die der „Jeannette“ und vielen anderen Schiffen die Flanken eingedrückt hatten. In fieberhafter Eile schleppte die Besatzung alles für diesen Fall Vorgesehene auf einen etwa 500 Meter vom Schiff entfernten Eishügel. Die „Fram“ lag schrägbords, bis zur Reling von mächtigen Eisbergen eingekellt. Würden ihre starken Eichenflanken den Druck aushalten?

Am 5. Januar brach die Hölle los. Ohnmächtig zu helfen, inmitten eines Wirrwarrs von Proviant, Kleidern, Schlitten und wissenschaftlichen Instrumenten, umsprungen von den ängstlich heulenden Hunden, mußten die Männer zusehen, wie die Eismassen mit Donneregepolter immer von neuem gegen das Schiff anstürmten, um es in die Tiefe zu ziehen.

Der Ausgang des grausigen Schauspiels, das sich im fahlen Dämmer der Polarnacht vor den Augen der Frambesatzung abspielte, entschied über Leben und Tod. Würde ihr Schiff in diesem gigantischen Kampf unterliegen, so blieb ihnen nur die kleine Chance, in einem 400 Kilometer langen Marsch über das Meereis das nächstgelegene Festland bei Kap Tscheljuskin zu erreichen. Ob das die Rettung wäre? Wer wüßte es zu sagen? Zu deutlich stand allen das Schicksal der De-Long-Gruppe vor Augen.

Unversehens wurde es ruhiger. Die Kraft der Pressungen schien erschöpft zu sein. Der kräftige Rumpf des Schiffes kam in Bewegung und richtete sich unversehrt wieder auf. Die eben fast Hoffnungslosen brachen in Jubel aus; ihr Schiff hatte die Eistaufe überstanden.

Die Ortung des kommenden Tages ergab die Rekordhöhe von 83° 24' n. B. – ein weiterer Grund zur Freude. Andererseits aber war ziemlich sicher, daß die Drift, wenn nicht eine entscheidende Änderung eintrat, einige hundert Kilometer am Pol vorbeiführen mußte.

Auch für diesen Fall hatte Nansen seine Disposition getroffen. Der Norweger, obwohl erst 32 Jahre alt, verfügte über eine umfassende Polarerfahrung; er hatte vor sieben Jahren mit einigen Begleitern – darunter Otto Sverdrup, der jetzt die „Fram“ führte – als erster Grönland durchquert, wobei er zu der Ansicht kam, daß diese größte Insel der Erde von einer 2000 bis 3000 Meter starken, ununterbrochenen Eisdecke überzogen ist. Den wissenschaftlichen Nachweis hierfür erbrachte erst später Alfred Wegener. Nansen wollte zu einem günstigen Zeitpunkt das Schiff verlassen und den Pol über das Meereis zu erreichen versuchen. Zu seinem Begleiter hatte er den Leutnant Hjalmar Johansen gewählt.

Nach menschlicher Voraussicht war die kleine Polgruppe auf das sorgfältigste

gerüstet. Sie verfügte unter anderem über hundebespannte Schlitten, Skier und zwei Kajaks, die es den Männern beim Rückmarsch ermöglichen sollten, gegebenenfalls über das offene Meer Spitzbergen zu erreichen.

Das ganze war ein Vorhaben von unerhörtem Wagemut! Trotzdem waren für Nansen und seinen Begleiter die Aussichten, als erste den Pol zu erreichen, günstig, denn die „Fram“ stand bei etwa 84° n. Br. Nie zuvor hatte eine Expedition einen derart vorgeschobenen Ausgangspunkt gehabt.

Nach einigen weitgreifenden Erkundungsfahrten war endlich am 14. März 1895 der Tag des Abschieds von der „Fram“ gekommen. Unter Salutschüssen und den guten Wünschen der Zurückbleibenden zogen die beiden Norweger ihrem großen Abenteuer entgegen. Nansens Tagebuch, dieses unvergleichliche Dokument menschlicher Selbstaufopferung im Dienst der Wissenschaft, soll uns die entscheidenden Ereignisse dieses tollkühnen Angriffs auf den nördlichsten Punkt der Erde lebendig machen.

14. März. *„Es ging nun hinaus in die Einsamkeit. Vor uns fanden wir große Strecken flachen Eises und kamen daher rasch vorwärts, immer weiter fort von unseren Gefährten, ins Unbekannte hinein, wo wir beide und die Hunde monatelang verlassen umherwandern sollten. Oft kamen wir an aufgetürmte Ketten und unebenes Eis, wo wir den Schlitten weiterhelfen und sie zuweilen sogar tragen mußten. Manchmal geschah es auch, daß sie vollständig umstürzten, so daß wir sie nur durch angestrengtes Heben wieder aufrichten konnten. Etwas erschöpft von dieser schweren Arbeit machten wir um 6 Uhr abends halt, nachdem wir im Laufe des Tages 9 Kilometer zurückgelegt hatten . . .“*

20. März. *„Wieder schönes Wetter zum Reisen mit prächtigen Sonnenuntergängen, aber etwas kalt, namentlich nachts in den Schlafsäcken. (Wir hatten minus 41 Grad.) Das Eis scheint immer ebener zu werden, je weiter wir vordringen, an manchen Stellen ist es, als ob wir auf Inlandeis wären. Wenn das so anhält, wird das Ganze wie im Tanz gehen.*

Das einzig Unangenehme ist jetzt die Kälte. Unsere Kleidung wird am Tage mehr und mehr zu einem Eispanzer und nachts zu nassen Bandagen . . .“

24. März. *„Von nun ab war es aber mit dem flachen Eis, auf dem das Marschieren Freude gemacht hatte, zu Ende, und wir hatten oft mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen. Manchmal waren wir abends so schläfrig, daß uns die Augen zufielen und wir im Weitergehen einschliefen . . . Sobald wir einen Lagerplatz hinter einem Hügel oder einer Eiskette gefunden hatten, wo wir etwas Schutz vor dem Winde fanden, pflegten wir haltzumachen. Während Johansen für die Hunde sorgte, fiel es mir gewöhnlich zu, das Zelt aufzurichten und so rasch wie möglich das Abendessen fertigzumachen. Dann wurde der Schlafsack ausgebreitet und die Zeltöffnung sorgfältig verschlossen, worauf wir in den Sack krochen, um unsere Kleider aufzutauen. Wir drückten uns im Sack dicht aneinander und lagen dann eine oder anderthalb Stunden mit klappernden Zähnen, ehe wir im Körper etwas Wärme verspürten, deren wir so dringend bedurften. Endlich wurden unsere Kleider naß und schmiegsam, aber nur, um morgens, wenige Minuten, nachdem wir uns aus dem Sack erhoben hatten, wieder steif zu frieren . . .“*

So, vom Frost geschüttelt, warteten wir darauf, daß das Abendessen fertig werden sollte . . .“

29. März. „Wir quälen uns weiter, aber es geht sehr langsam. Das Eis ist nur mittelmäßig, nicht so, wie ich es im Anfang erwartet hatte. Oft kommen schauderhaft aussehende, große, aufgetürmte Eistrücken, die uns sehr viel Zeit kosten. Man muß vorausgehen und einen Weg suchen und muß in der Regel Umwege machen, um darüber hinwegzukommen. Dazu kommt, daß die Hunde immer langsamer und matter werden, so daß es fast unmöglich ist, mit ihnen weiterzukommen. Und dabei das endlose Entwirren der Zugleinen mit den verwünschten Verdrehungen und Knoten, die zu lösen immer schwieriger wird, da die Hunde unaufhörlich über- und durcheinanderspringen. Dann beißt einer den Strang durch und rennt nach eigenem Belieben davon, vielleicht gefolgt von einem oder zwei anderen. Sie werden wieder eingefangen, und die Stränge müssen zusammengeknotet werden, da man keine Zeit hat, sie in gehöriger Weise zu splissen.

Der letzte Eistrücken war der schlimmste, zumal sich vor ihm ein Spalt in dem dicken Eise öffnete. Als der erste Schlitten hinüberzugehen versuchte, fielen alle Hunde hinein und mußten wieder herausgezogen werden, wobei einer von ihnen aus dem Geschirr schlüpfte und davonrannte. Als der nächste Schlitten die Spalte passieren wollte, fiel er vollständig hinein. Wir mußten ihn ganz abladen, um ihn wieder heraufzuholen und dann die Last wieder aufzuladen, was alles lange Zeit in Anspruch nahm. Dann mußten die Hunde hinuntergeworfen und auf der anderen Seite wieder hinaufgezogen werden. Endlich erreichten wir einen Lagerplatz, richteten unser Zelt auf und fanden, daß das Thermometer minus 43 Grad zeigte . . .“

2. April. „. . . Das Eis scheint immer schlechter zu werden, und ich beginne zu zweifeln, ob es klug sein wird, den Marsch zu lange nach Norden fortzusetzen. Die Rückkehr nach Franz-Joseph-Land ist dreimal so weit wie die Entfernung, die wir jetzt zurückgelegt haben. Wie mag wohl das Eis in jener Richtung sein? . . .

Ich habe längst eingesehen, daß es unmöglich ist, den Pol selbst oder seine unmittelbare Nachbarschaft auf einem Eise wie diesem und mit diesen Hunden zu erreichen. Wir müssen umkehren, früher oder später!

Es wurde mir auch immer rätselhafter, weshalb wir nicht mehr Fortschritte nach Norden machten. Während des Weitemarsches rechnete und zählte ich fortwährend unsere Märsche zusammen, um immer zu demselben Ergebnis zu kommen, nämlich, daß wir weit über den 86. Breitengrad hinaus sein müßten, vorausgesetzt, daß das Eis stillstände. Es wurde mir jedoch bald klar, daß es sich südwärts bewegte und wir in seiner eigenwilligen Drift, je nach Willkür von Wind und Strömung, unseren schlimmsten Feind zu bekämpfen hatten . . .“

8. April. „Ich war auf Schneeschuhen eine gute Strecke vorausgeeilt, fand aber keine Aussichten auf Vorwärtskommen. Es ist ein wahres Chaos von Eisblöcken, das sich bis an den Horizont ausdehnt. Es hat keinen Sinn, noch weiter vorzudringen.

Ich beschloß daher, umzukehren und unseren Kurs auf Kap Fligely zu rich-

ten. Auf diesem nördlichsten Lagerplatz leisteten wir uns ein großes Festmahl . . . Ich nahm heute eine Meridianhöhe, aus welcher ich ersehe, daß wir ungefähr auf 86 Grad 10 Minuten nördlicher Breite sein mußten . . .“

Man spürt es zwischen den Zeilen, wie schwer es Nansen fiel, auf den letzten Erfolg verzichten zu müssen. Jahre seines Lebens hatte er darangesetzt, diese Expedition vorzubereiten und zwei weitere Jahre an Bord der „Fram“ gebangt und gehofft, daß er dem Ziel nahekommen würde. Die wechselvolle, unberechenbare Natur der Arktis hatte seine Erwartungen nicht erfüllt, und trotzdem war viel erreicht, denn nie zuvor war es Menschen gelungen, sich so hoch nach Norden durchzukämpfen. Vierhundertfünfzig Kilometer, ganze fünfzehn Tagereisen vor dem Pol gebot die Vernunft umzukehren.

17. April. „Ich bin überzeugt, wir haben gestern 30 Kilometer zurückgelegt, so daß die auf dem Heimwege gemachte Strecke nun 126 Kilometer betragen muß. Das Wetter ist jetzt herrlich, nicht so kalt, daß es unbequem wäre, und beständig heller Sonnenschein ohne Wind von irgendwelcher Bedeutung. Die Atmosphäre ist meiner Meinung nach hier oben merkwürdig gleichmäßig und ruhig. Wir sind jetzt über einen Monat über das Eis gewandert und noch nicht ein einziges Mal durch schlechtes Wetter aufgehalten worden. Wir dringen immer weiter dem Lande und dem Sommer entgegen . . .“

12. Mai. „Inzwischen vergeht die Zeit, und die Zahl der Hunde verringert sich. Wir haben jetzt nur noch zwölf. Gestern wurde „Katta“ getötet. Unser Proviant nimmt ebenfalls allmählich ab, wenn wir auch, Gott sei Dank, noch ein gutes Stück davon übrig haben. Die erste Kanne Petroleum wurde vor drei Tagen leer, und bald werden wir auch unseren zweiten Sack Brot aufgezehrt haben. Wir forschen jeden Tag sehnsüchtig den Horizont nach Land ab, sehen aber nichts, selbst wenn ich mit dem Fernrohr die höchsten Eisblöcke erklimme.“

17. Mai. „Wir befinden uns hier im Treibeis, wissen nicht genau, wo wir sind, und kennen nicht die Entfernung zu einem unbekannten Land, wo wir Mittel zu unserem Lebensunterhalt zu finden hoffen. Hier sind wir mit zwei Gespannen von Hunden, deren Zahl sich stetig verringert, deren Kräfte von Tag zu Tag abnehmen, zwischen uns und unserem Ziel ein Eisfeld, das uns unbekannte Schwierigkeiten in den Weg legen kann, mit Schlitten, die für unsere eigenen Kräfte zu schwer sind. Wir dringen mühsam Meile auf Meile weiter, und inzwischen führt die Drift des Eises uns vielleicht westwärts ins Meer über das Land hinaus, das wir zu erreichen streben. Unleugbar ein beschwerliches Leben, doch einmal wird es ein Ende nehmen, einmal werden wir das Ziel erreichen.“

24. Mai. „Minus 7 Grad. Gestern war der schlechteste Tag, den wir bis jetzt gehabt haben. Die Rinne, die vor uns lag, erwies sich schlimmer als alle früheren. Ich war drei Stunden unterwegs, um eine Übergangsstelle zu suchen, ohne eine solche zu finden . . .

Nach schwerer Anstrengung hatten wir endlich die letzte Rinne hinter uns gebracht, und eine liebliche Ebene lag vor uns. Wie viele Male wir durch die trügerische Schneekruste, die das Wasser zwischen den Eisstücken verbirgt, eingesunken sind, ist nicht zu sagen. Am Morgen war ich nur mit genauer Not davongekommen.“

26. Mai. „Wenn das Eis so uneben ist wie hier, macht es unglaubliche Schwierigkeiten beim Marschieren. Wenn man die Schneeschube nur einen Augenblick abnimmt, sinkt man gleich bis über die Knie in den lose liegenden Schnee ein. Schließlich schwankt man vor Ermüdung auf den Schneeschuben weiter, buchstäblich, als ob man betrunken wäre. Aber wir gewinnen an Boden, und das ist die Hauptsache. Ich habe heute die gestrigen Beobachtungen ausgerechnet. Wir sind also nicht westwärts getrieben, sondern unserem Kurs entsprechend ungefähr nach Süden gekommen. Meine beständige Furcht, beim Lande vorbeizutreiben, ist also unbegründet. Bald müssen wir in der Lage sein, mit ordentlicher Geschwindigkeit über offenes Wasser zu fahren; welches Vergnügen wird es sein, wieder Kajakruder und Flinte zu handhaben, anstatt dieser unaufhörlichen Mühsal mit den Schlitten!“

29. Mai. „An diesem Tage sehen wir unseren ersten Vogel, einen Eissturmvogel. Wir setzten im freudigen Glauben, daß wir jetzt endlich das ganze Netzwerk von Rinnen hinter uns hätten, den Marsch fort. Ich kletterte auf einen Hügel hinauf, allein der Anblick, der sich meinen Augen bot, war alles andere als belebend: Rinne hinter Rinne, kreuz und quer . . .“

10. Juni. „Werden wir Land erreichen, solange wir noch zu essen haben – oder werden wir es überhaupt je erreichen? Bald wird es uns unmöglich sein, gegen dieses Eis und den Schnee noch weiter anzukämpfen. Dieser ist nichts als Brei, die Hunde sinken bei jedem Schritt ein, und wir waten bis zu den Knien hindurch.

Es ist schwer, die Hoffnung aufrechtzuerhalten, aber trotzdem bewahren wir sie.“

22. Juni. „... Hier liege ich und gebe mich lichten Träumen hin. Gestern und die letzten Tage waren düster und traurig, alles schien hoffnungslos. Da kommt zufällig ein Seehund in der Nähe der Kajaks empor. Johansen hat gerade Zeit, ihm eine Kugel zuzuschießen, bevor er verschwindet. Mit ihm haben wir für länger als einen Monat Überfluß an Nahrung und Feuerungsmaterial . . .

Trotzdem brachen wir ohne große Erwartungen wieder auf. Wir sahen ein, daß es unmöglich war, auf diese Weise weiterzukommen. Der einzige Ausweg war, uns von allem zu entlasten, was irgendwie entbehrlich war, und nur mit Proviant, Kajaks, Gewehren und den allernötigsten Kleidungsstücken weiterzuziehen, um unter allen Umständen Land zu erreichen, bevor der letzte Bissen verzehrt war.“

Der Hochsommer hatte die beiden Unentwegten überrascht, bevor sie auf festes Land gestoßen waren, obwohl es – was sie freilich kaum ahnen konnten – fast in Sichtweite vor ihnen lag. Hochsommer, das bedeutet in der Arktis knietiefen Schneeschlamm, kilometerbreite Eisseen, trügerische Risse, zwischen denen das offene Meer gähnt – Gefahren bei jedem Schritt. Die festgefügte Welt des Eises gerät aus allen Fugen. Ein weiteres Vorgehen heißt das Risiko unnötig erhöhen. So beschlossen die Forscher, auf einer sicher scheinenden Eisscholle bessere Bedingungen abzuwarten. Bestärkt wurden sie in diesem Entschluß durch den Wildreichtum dieser Breiten. Sie erlegten Robben, Bären und Vögel aller Art und hatten endlich wieder ausreichend zu essen. Nach etwa vier Wo-

chen der Rast und der Erholung hatten die Vorboten des kurzen Herbstes die Eisverhältnisse so weit verbessert, daß sie es wagen konnten, das „Sehnsuchtslager“ zu verlassen und den Marsch fortzusetzen.

23. Juni. *„Gestern morgen kamen wir endlich vom ‚Sehnsuchtslager‘ los, und jetzt sind wir gottlob wieder unterwegs . . . Anstelle der zurückgelassenen Dinge haben wir jetzt ein Plus in Gestalt eines Sackes getrockneten Seehunds- und Bärenfleisches.“*

24. Juli. *„Endlich hat das Wunder sich ereignet. Land, Land, nachdem wir unseren Glauben daran schon beinahe aufgegeben hatten! Nach fast zwei Jahren sehen wir wieder über die nie endende weiße Linie dort am Horizont etwas aufsteigen! Ein neues Leben beginnt für uns. Wir hielten das Land für so nahe, daß es unmöglich lange dauern könne, bis es erreicht sei. Aber nichtsdestoweniger sollten noch 13 Tage mit derselben einförmigen Quälerei über das Treibeis vergehen.“*

7. August. *„Endlich befinden wir uns in der Nähe des Landes; endlich liegt das Treibeis hinter uns und vor uns offenes Wasser . . .*

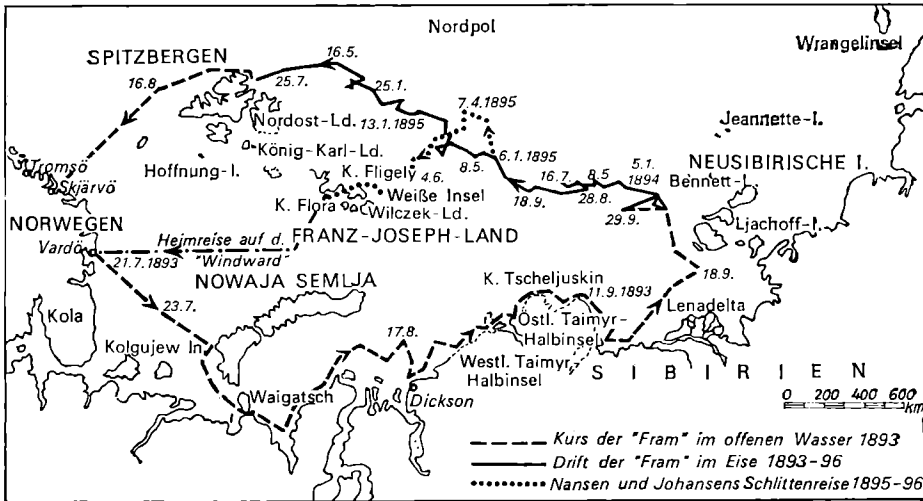
Nun kam die Auftakelung der Kajaks für die Seefahrt. Wir waren zum Aufbruch bereit. Es war wirklich ein Vergnügen, die Boote über das Wasser tanzen zu lassen und die kleinen Wellen an den Seiten plätschern zu hören. Seit zwei Jahren hatten wir eine solche Wasserfläche nicht mehr vor uns gesehen.“

17. August. *„Gestern war ein guter Tag. Wir befinden uns, so weit ich sehen kann, in offenem Wasser an der Westküste von Franz-Joseph-Land und können wieder hoffen, noch in diesem Jahr nach Hause zu kommen.“*

Diese Hoffnung erwies sich als trügerisch. Das Packeis an der Westküste des Franz-Joseph-Landes begann sich bereits am 28. August wieder zu schließen. Es war unmöglich, mit den Kajaks weiterzukommen. Auch die zerklüftete, von Gletscherspalten durchzogene Steilküste war unpassierbar. So mußten die beiden Polwanderer schweren Herzens eine dritte Überwinterung auf sich nehmen. Was hätte es schon genützt, wenn sie sich unter Einsatz ihrer letzten Kraftreserven noch einige hundert Kilometer nach Süden durchgekämpft hätten und dann völlig unvorbereitet vom Winter überrascht worden wären?

Die Aussichten der beiden Norweger, diesen Winter zu überstehen, waren gering. Anstatt der warmen und behaglichen Kajüte auf der „Fram“ mußten sie sich aus Feldsteinen, Moos, Walroßknochen und Bärenfellen eine primitive Unterkunft zusammenflicken. Als Spaten diente ihnen das Schulterblatt eines Walrosses, als Hacke ein Hauer dieses Tieres. Vergeblich war die Sehnsucht nach all den guten Dingen im Vorratslager der „Fram“! Den beiden blieb als einzige Nahrung Bärenfleisch, als kümmerliche Wärme- und Lichtquelle stinkender Seehundstran. Neun Monate eines Daseins folgten, das selbst Eiszeitmenschen nicht primitiver gelebt haben können.

Doch Nansen und sein Gefährte verfügten über eiserne Nerven und eine unerschütterliche Gesundheit. Nach langem Höhlendasein sahen sie eines Tages wieder die Sonne über den Horizont lugen; das Küsteneis brach auf und gab den Weg zur Fahrt nach Süden frei. Das war am 19. Mai 1896.



Nansens Polarreise

doch immer waren die beiden davongekommen. Etwa vier Wochen später hatten sich die Unverdrossenen unter unsäglichen Strapazen fast zur Südspitze des zerklüfteten Insellandes durchgeschlagen, da ereignete sich ein Zwischenfall, der ihnen um Haaresbreite das Leben gekostet hätte.

Nansen und Johansen hatten einen Eishügel erklettert, um im Gewirr andrängender Eisschollen eine passierbare Rinne zu suchen. Die Kajaks waren an der Eiskante mit einem Skistock festgelegt. Plötzlich...! Doch lassen wir Johansen weiter erzählen:

„Als wir oben auf dem Hügel angekommen waren, sah ich zufällig, daß die Kajaks sich vom Stocke losgerissen hatten und im Begriff waren, fortzutreiben. ‚Dort!, dort!‘ rief ich, und beide stürmten wir hinunter. Nansen riß sich einige Kleidungsstücke vom Leibe.

„Nimm die Uhr!“ sagte er und gab sie mir. Sorgenvoll schaute er nach den Kajaks aus, während er sich auszog, und sprang dann ins kalte Eiswasser.

Dort trieb unser ganzes Hab und Gut fort: unser Proviant, Kleider, Munition, Gewehre und unser einziges Mittel, vorwärts zu kommen.

Nansen schwamm, und die Kajaks trieben. Immer weiter entfernten sie sich, immer ernster wurde die Situation, es war ungewiß, ob er in dem kalten Wasser eine so lange Strecke würde schwimmen können. Ich konnte nicht ruhig bleiben. Ich lief auf dem Eis hin und her und konnte doch nichts, gar nichts tun. Ich sah nach Nansen hin, der von Zeit zu Zeit auf dem Rücken schwamm, um auszuweichen, und hatte Angst, er mochte einen Krampf bekommen und vor meinen Augen sinken. Es half ja nichts, wenn auch ich mich bineinstürzte.

Er entfernte sich immer mehr, die Schläge wurden matter und matter. Nun kann er bald nicht mehr – endlich sehe ich ihn mit Mühe in das eine Kajak greifen, er versucht, sich emporzuschwingen, ist aber anfänglich nicht dazu imstande, noch ein Versuch, es glückt ihm, jetzt sitzt er oben auf dem einen Kajak und rudert zurück. Mir fällt ein schwerer Stein vom Herzen.

Endlich legt er an der Eiskante, eine kleine Strecke östlich, von der die Kajaks abgetrieben waren, wieder an.

Die Ruderfahrt war, wie er nachher sagte, das Allerschlimmste. In den dünnen, klatschnassen Kleidern, durch die der Wind blies, fror er entsetzlich.“

Es war ein Zwischenfall, der in anderen Weltgegenden harmlos sein kann, doch hier in der Arktis steht die Grenze zwischen Leben und Tod stets auf einem messerscharfen Grat. Mit seiner Einsatzbereitschaft und zähen Natur wandte Nansen auch diese heikle Situation zum Guten. Doch es war die letzte schwere Prüfung!

Wenige Tage danach stießen die beiden Norweger auf die englische Jackson-Expedition, die gutgerüstet an der Südküste des Franz-Joseph-Landes überwintert hatte und nun ihr Schiff erwartete, das sie wieder heimführen sollte.

Welch ein glücklicher Zufall! Von den Engländern begeistert aufgenommen, konnten Nansen und Johansen schnell den Habitus und die Lebensform eiszeitlicher Jäger abwerfen und sich wieder in zivilisierte Menschen verwandeln.

Alles weitere entwickelte sich für die Norweger, die nach jahrelanger Abgeschiedenheit von der belebten Welt bereits daran gewöhnt waren, in langen Zeiträumen zu rechnen, in einem geradezu atemberaubenden Tempo. Am 18. Juni waren sie auf ihre Retter gestoßen, am 26. Juli hatte sie deren Expeditionsschiff, die „Windward“, an Bord genommen. Spitzbergen, das sie, wenn es ihnen überhaupt gelungen wäre, erst nach einer gefährvollen Überquerung des offenen Meeres in Monaten erreicht hätten, blieb weit im Westen. Am 13. August ankerte die „Windward“ im nordnorwegischen Hafen Vardö.

Und was wurde aus der „Fram“? Auch sie kehrte mit allen Besatzungsmitgliedern wohlbehalten in die Heimat zurück. Das Schiff konnte dem Eisgefängnis bei Spitzbergen just am Tage der Heimkehr Nansens enttrinnen.

Während einer Driftfahrt von 1055 Tagen wurde das östliche Polarmeerbecken fast völlig durchmessen, wobei die „Fram“ auf vier Minuten an den 86. Breitengrad herankam. Das war ein Rekord, der erst im Jahre 1939 von dem sowjetischen Eismeerddampfer „Sedow“ mit 86° 39,5' n. Br. übertroffen wurde.

Die Nansen-Expedition, ein kühner Entdeckungszug, gleichsam eine Odyssee der Neuzeit, hatte nach dreijährigem Kampf mit den Gewalten des höchsten Nordens – klirrender Kälte, Hunger und Entbehrungen – einen erfolgreichen und vielumjubelten Abschluß gefunden.

Was war erreicht? Die größten Rätsel des zentralen Nordpolarmeeres waren gelöst. Herrschte bisher die Meinung vor, daß die Innenarktis ein flaches Becken sei, in dessen Kern man Land vermutete, so stand nun fest, daß man es hier mit einem Tiefseebecken zu tun hatte, das ungefähr 4000 Meter abfiel. Die von Nansen vermutete ostwestliche Eisströmung wurde durch den Driftweg der „Fram“ glänzend bestätigt. Darüber hinaus wurden erstmals im Bereich der Zentralarktis wertvolle meeres- und wetterkundliche sowie biologische Beobachtungen gemacht.

Den Pol hatte Nansen nicht erreicht. 46 norwegische Meilen trennten ihn davon. Doch das war nicht von Belang. Er hatte durch seinen kühnen Marsch

denen, die nach ihm kamen, den Weg gewiesen. Wir kommen später noch darauf zurück. Zuvor sei einiger hervorragender Männer gedacht, die sich vor Fridtjof Nansen um die Erforschung der Arktis verdient gemacht hatten.

WIR ERINNERN UNS des steinzeitlichen Händlers, mit dem wir unsere Geschichte einleiteten, ebenso des Königs Salomo, der mit dem Phönizierkönig Hiram die goldbringende Fahrt nach dem Lande Ophir organisierte. Griechen, Karthager, Römer sandten ihre Schiffe in fremde Weltgegenden, setzten ihre Soldaten in Marsch, um neue Länder zu erobern. Tausend Jahre später gingen Portugiesen und Spanier auf Entdeckungen aus. Welche Beispiele wir auch wählen, stets bildeten wirtschaftliche und politische Erwägungen den Hauptantrieb für den Zug in unbekannte Fernen.

Bekanntlich war durch päpstlichen Erlaß vom Jahre 1494 die Welt derart aufgeteilt worden, daß den Spaniern die westliche und den Portugiesen die östliche Hälfte der nichtchristlichen Welt zufiel. Damit war den aufstrebenden Seemächten England und Holland der Südostweg um Afrika und der Weg um das neuentdeckte Amerika zu den Schätzen Indiens und Ostasiens erschwert. Man hielt nach neuen Wegen Ausschau, um ins Geschäft zu kommen. Warum sollte es nicht, so sagte man sich, möglich sein, Eurasien nördlich umschiffend, den Stillen Ozean und damit die südost- und südasiatischen Länder zu erreichen? Und da sich der Gedanke von der Kugelgestalt der Erde seit der Entdeckung Amerikas durchsetzte, lag es nahe, diesen neuen Weg auch nördlich von Nordamerika zu suchen. Damit waren die Probleme der Nordöstlichen und Nordwestlichen Durchfahrten aufgeworfen.

Die Gebiete in den hohen Breiten der Nordhalbkugel waren ausgangs des Entdeckungszeitalters noch unbekannt. Man wußte nicht, ob Asien und Amerika irgendwo zusammenhingen und damit eine Durchfahrt in den Stillen Ozean unmöglich gemacht würde.

Normannen hatten zwar schon im frühen Mittelalter die nördlichen Meere befahren und, wie wir wissen, Island, Grönland und Labrador entdeckt, ja die Nordküste Skandinaviens umrundet; doch seitdem war die Schifffahrt nicht über den 70. Breitengrad hinweggekommen. Das unheimliche Eismeer und die Polarländer, die die längste Zeit des Jahres von Eis bedeckt sind, hatten lange Jahrhunderte hindurch keine Anziehungskraft auf die Menschen ausgeübt. Das sollte sich nun unter dem Druck wirtschaftlicher Notwendigkeiten entscheidend ändern.

Die sibirische Polarmeerküste wurde bereits seit dem 16. Jahrhundert von russischen Pelztierjägern und Fischern aufgesucht, die auf selbstgebauten Booten die großen sibirischen Ströme hinabtrieben. Mit ihren primitiven Fahrzeugen wagten sie sich während der Sommermonate, Robben und Bären jagend, in die mit Treibeis bedeckten Meeresbuchten hinaus. Sie siedelten an der Küste und unternahmen Fahrten nach Nowaja Semlja und Spitzbergen.

Erste Kunde über die Gestalt der sibirischen Küstenstrecken drang auch nach Westeuropa. Im Jahre 1525 gab der russische Gesandte am römischen Hofe

einen Bericht über die Beschaffenheit seines Landes und die Möglichkeit eines Schiffahrtsweges nach Indien entlang der Nordküste Sibiriens. Dieser Bericht gab den Anstoß, Expeditionen auszusenden. Zunächst waren es Engländer und Holländer, die sich an diesem Problem versuchten. Ohne jede Arktiserfahrung, unzweckmäßig gerüstet, fand die Mehrzahl derer, die diesen Seeweg angingen, ein tragisches Ende.

Wesentliche Anteile an der Erkundung eines neuen Handelsweges trugen die den Kaufmannsgilden des 14. Jahrhunderts entwachsenen, königlich privilegierten, frühkapitalistischen Handelsgesellschaften der Merchant Adventurers, der „wagenden Kaufleute“ Englands. Als erster Abenteurer stach im Jahre 1553 Willoughby in See, ging aber während des Winters bereits an der Murmanküste zugrunde. Bis zur nördlichen Dwina gelangte Chancellor, von wo er nach Moskau reiste und Handelsbeziehungen mit Rußland anknüpfte.

In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts wurde Nordsibirien näher erkundet. Russische Kosaken waren es, die in steten Kämpfen mit Tataren, Ostjaken und Wogulen tiefer in den sibirischen Raum hincinstießen. 1579 überschritt der Kosakenführer Jermak den Ural und eroberte die Hauptstadt des Tatarenkhans Kutschum, Isker am Irtysch. Der Reichtum des Landes förderte die Besiedlung, und so entstanden in rascher Folge Städte wie Tobolsk, Tomsk, Jenisseisk und 1632 Jakutsk vorwiegend als Zentren des lohnenden Pelztierhandels.

Zwischen 1594 und 1597 versuchte eine holländische Expedition unter Willem Barents im Nordpolarmeer voranzukommen. Nach der Entdeckung von Spitzbergen und der Bäreninsel ging sie am Nordkap von Nowaja Semlja an Land, wo Barents nach einer leidvollen Überwinterung – der ersten in der Arktisgeschichte – starb. Seine Begleiter schlugen sich unter größten Entbehrungen zur Halbinsel Kola durch.

Der von Barents verfaßte Bericht sowie Überreste seines Lagers wurden erst 274 Jahre später (1871) von norwegischen Robbenjägern gefunden.

Deshnjow, ein russischer Kosak, fuhr 1648 von der Kolymamündung in Ostsibirien um das Ostkap Asiens zum Anadyrgolf im Stillen Ozean und erbrachte damit den Beweis, daß Asien und Amerika durch eine Meeresstraße getrennt sind. Diese wichtige Entdeckung geriet offenbar wieder in Vergessenheit. Als Zar Peter I. im Jahre 1725 zur genaueren Durchforschung Sibiriens eine Expedition aussandte, stellte er ihrem Leiter, dem Marineoffizier dänischer Herkunft Vitus Bering, unter anderem die Aufgabe, dieses Problem zu lösen.

Um die östliche Ausdehnung Sibiriens zu erforschen, reiste Bering auf dem beschwerlichen Landwege bis Kamtschatka, segelte an dessen Ostküste entlang nach Norden und gelangte in die später nach ihm benannte Meeresstraße. Er stellte fest, daß die Küste Asiens nach Westen zurückbiegt, und bewies damit endgültig, daß die Alte Welt mit der Neuen nicht zusammenhängt. Die Küste von Alaska entdeckte er 1741 während des russischen Unternehmens, der „Großen Nordischen Expedition“, bei der er auch einige Inseln der Aläuten anließ. Auf der einsamen Insel im Beringmeer, der nach ihm benannten Beringinsel, erlag Bering, der Leiter der Expeditionen, dem Skorbut. Die Überlebenden, unter ihnen der Deutsche Steller, fanden nach Kamtschatka zurück.

In der Zwischenzeit hatten andere Forschungsgruppen der „Großen Nordischen“, der ersten staatlichen Expedition zur umfassenden Untersuchung der verschiedenartigsten wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Fragen, entscheidende Entdeckungen in Nordsibirien und an der Polarmeerküste gemacht. Nicht weniger als 570 russische und ausländische Wissenschaftler, in fünf Abteilungen über die ganze Küste verteilt, entwarfen in den Jahren 1734 bis 1743 die grundlegende Karte der nördlichen und östlichen Küste Sibiriens. Ebenso wurde das Vorhandensein eines zusammenhängenden Nordmeeres einwandfrei bestätigt.

Die „Große Nordische Expedition“ gilt in der Entdeckungsgeschichte als eine der ergebnisreichsten. Die Kartierung der Küsten von Archangelsk im Westen bis zu den nördlichen Inseln Japans im Fernen Osten erwies sich als eine hervorragende Grundlage für die weit später erfolgte Land- und Küstenvermessung. Allerdings mußte man feststellen, daß diese Route wegen der ausgedehnten Eisfelder nicht befahren werden konnte.

Ebenfalls zu den Aläuten, der Verbindungskette zwischen Asien und Amerika, gelangte James Cook im Jahre 1776 auf seiner dritten Erdumseglung. Er kartierte die Nordwestküste von Amerika bis Alaska und klärte die Verteilung von Land und Meer in der Beringstraße weitgehend auf. An der Küste Alaskas drang er bei Kap Ice bis fast zum 71. Breitengrad vor; dann gebot das Packeis endgültigen Halt.

Seit der Zeit, da Frobisher, Davis und einige Jahrzehnte später Hudson sowie Baffin die Nordwestpassage suchten, den Seeweg durch das Nordpolarmeer um das nördliche Nordamerika, waren rund zwei Jahrhunderte vergangen. Durch das Bestreben der Engländer, einen kürzeren Seeweg nach Australien zu finden, rückte das Problem der Nordwestdurchfahrt nun wieder stärker in den Vordergrund.

Im Jahre 1818 versuchte es John Ross. Er kam bis in den Smithsund und fand hier die Etah-Eskimos, die am weitesten im Norden der Erde leben. Den nächsten ernsthaften Versuch, die Nordwestpassage zu finden, unternahm Sir William Parry. Er segelte 1819 bis 1820 durch den Lancastersund zur Melvilleinsel und damit dicht an die Beaufortsee, die an die Beringstraße grenzt. Hier froren die Schiffe 10 Monate ein. Während dieser Zeit unternahm die Mannschaft zahlreiche Vorstöße über das Eis; unter anderem wurde dabei die große Insel Banksland gefunden. Der weitere Weg nach Westen blieb durch gewaltige Eisfelder versperrt.

1829 machte sich der alte Seebär John Ross noch einmal auf den Weg. Wie bei seiner ersten Reise benutzte er den Lancastersund und fand eine große Halbinsel, die er nach seinem Mäzen Boothia Felix nannte. Sein Schiff, der erste Dampfer im Dienste der Polarforschung, fror in der Nähe des amerikanischen Kältepolars bei minus 60 Grad unrettbar ein. Schlittenerkundungen ergaben, daß Boothia Felix der nördlichste Ausläufer des amerikanischen Festlandes ist. James Clarke Ross, der Neffe des alten Polarforschers, entdeckte hier auf 70° 5' n. Br. den nördlichen Magnetpol. Nach vier qualvollen Überwinterungen wäre die Expedition zugrunde gegangen, wenn sie nicht die Vorräte eines acht Jahre zuvor von Parry zurückgelassenen Schiffes gefunden hätte.

Das tragischste und zugleich größte Polarunternehmen jener Zeit war die letzte Expedition des erprobten Polarforschers Sir John Franklin, der zuvor die Küste Alaskas erforscht hatte. Im Mai 1845 stach er mit zwei Schiffen und 133 Mann Besatzung in See. Am 26. Juni desselben Jahres wurden die Schiffe an der grönländischen Westküste zum letztenmal gesehen. Seitdem fehlen alle Nachrichten.

Die verschollene Franklin-Expedition löste die größte Rettungsaktion aus, die die Entdeckungsgeschichte kennt. Doch Franklin und seine Schicksalsgenossen konnten nicht gefunden werden. Die Unternehmen brachten aber wertvolle Forschungsergebnisse. Von 1848 bis 1889 wurden über 40 Entsatz- und Nachforschungsexpeditionen nach den Verschollenen ausgesandt. Darunter war die Fahrt von MacClure geographisch am bedeutungsvollsten. Er gelangte von der Beringstraße her nach Banksland, stieß mit Schlitten weiter nach Osten zum Melvillesund vor, den 1820 schon Parry von Osten her erreicht hatte. Damit hatte er das letzte Stück des Wasserstraßenlabyrinths zwischen Atlantik und der Beringstraße erkundet. Die jahrhundertlang gesuchte Nordwestliche Durchfahrt war gefunden; gleichzeitig hatte man den endgültigen Beweis in der Hand, daß die Route wegen der starken Vereisung für den Schiffsverkehr nur auf Teilstrecken passierbar ist.

Überreste und Aufzeichnungen der Franklin-Expedition fand man erst 1859 auf King-Williams-Land. Danach hatten die Schiffe in der Barrowstraße überwintert. Im zweiten Jahre wurde die Nordspitze von King-Williams-Land erreicht, wo man einen weiteren Winter verbrachte. Dort ist Franklin im Juni 1847 gestorben. Etwa ein Jahr später verließen 109 Überlebende die Schiffe, um südwärts das amerikanische Festland zu gewinnen. Ein Teil von ihnen gelangte nach unmenschlichen Strapazen dorthin, aber keiner fand den Weg in eine der vorgeschobenen Stationen der Hudsonbai-Kompanie.

Erst dem berühmtesten Polarforscher der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts, Roald Amundsen, gelang es, mit der kleinen Motorjacht „Gjøa“ nach drei Überwinterungen in den Jahren 1903 bis 1906 die gesamte Strecke vom Atlantik zur Beringstraße zu bezwingen. Ihm ist auch die zweite Lagebestimmung des magnetischen Nordpols bei 70° 30' n. Br. und 95° 30' w. L., etwas nordwärts des von Ross vermessenen Punktes, zu verdanken. Im Jahre 1944 befuhr der kanadische Polizeischoner „St. Roch“ die Route erstmals ohne Überwinterung. Das änderte nichts daran, daß die Nordwestdurchfahrt für den Seeverkehr vorerst keine Bedeutung hat, ebenso nicht die Befahrung der Nordwestpassage durch den über 100 000-t-Tanker „Manhattan“, die 1969 mit einem riesigen Aufwand unternommen worden ist.

Nach der umfassenden „Großen Nordischen Expedition“ waren an der sibirischen Küste noch viele Einzelfragen aufzuklären. Wrangel fuhr 1820 bis 1824 nach den Neusibirischen Inseln und sichtete die Insel, die heute seinen Namen trägt. Eine wichtige Entdeckung machte noch 1873 die österreichische Payer-Weyprecht-Expedition. Sie geriet in der Karasee unverhofft in die Eisdrift und trieb mit ihr an die Küste eines unbekannten, von großen Gletschern bedeckten Inselarchipels, der den Namen Franz-Joseph-Land erhielt.



Der sowjetische Atomeisbrecher „Lenin“ im Eise der Arktis



Eisfelder im Bereich der Station „Nordpol 5“



Der Livgletscher

Das Interesse an der Nordöstlichen Durchfahrt war durch die Eröffnung des Suezkanals im Jahre 1869 zwar vorübergehend zurückgegangen, doch bereits zehn Jahre später unternahm der Norweger Nordenskiöld den Versuch, mit der „Vega“ den gesamten nordsibirischen Seeweg zu befahren. Er konnte dieses Unternehmen nach einer Überwinterung in der Nähe der Nordspitze der Tschuktschenhalbinsel erfolgreich beenden. Nach dem Einlaufen in die Beringstraße war die seit Jahrhunderten umkämpfte Nordöstliche Durchfahrt erstmalig bezwungen.

Trotz dieses Erfolges blieb die Passage des Nördlichen Seeweges in den folgenden Jahrzehnten stets ein großes Wagnis. Erst seit Bestehen der Sowjetunion wurden durch die Anlage von Wetterstationen entlang der sibirischen Küste sowie im Bereich der Polarinseln und durch den Einsatz moderner technischer Hilfsmittel, vor allem von Eisbrechern und Erkundungsflugzeugen, die Voraussetzungen für einen geregelten Schiffsverkehr im Sommer geschaffen, der für die Erschließung der natürlichen Reichtümer Sibiriens von größter Bedeutung ist. Erstmals gelang dem Eisbrecher „Sibirjakow“ im Jahre 1932 die Durchfahrt in einer Schiffsfahrtsperiode, also ohne Überwinterung.

Die langwierige und opfervolle Suche nach den beiden Passagen hatte die Polunternehmungen etwas in den Hintergrund treten lassen. Der tüchtige Engländer Hudson, der im Jahre 1607 zu einer Breite von $80^{\circ} 23'$ vorgedrungen war, hielt mehr als zwei Jahrhunderte lang den „Nord-Rekord“. Daraus wird deutlich, wie wenig in der eigentlichen Polforschung geschah. Zum „Gipfel der Welt“ konnte vor der Erfindung des Flugzeuges nur vordringen, wer sich die Erfahrungen des großen Wegbereiters der Inneraktisforschung, Fridtjof Nansen, zunutze machte.

„Peary ist alles in allem der beste von allen Männern, die sich jetzt mühen, den Pol zu erreichen, und es besteht gute Aussicht, daß er derjenige sein wird, der das Ziel erreicht.“
Fridtjof Nansen.

VON DER HÖHE EINES PRESSUNGSGRATES hatte Robert Edwin Peary der scheidenden Hilfsabteilung nachgeschaut, bis der letzte Mann als schwarzer Punkt am Südhorizont verschwunden war. Mit Kapitän Bartletts Gruppe, die ihm den Weg hierher geebnet hatte, war der letzte weiße Gefährte zurückgegangen, wie es sein Plan vorsah.

Pearys Blick wandte sich nach Norden: 246 Kilometer zum Pol – nie war er dem Ziel so nahe gekommen, und doch war er ihm beinahe ein Vierteljahrhundert nachgejagt, dreiundzwanzig Jahre, von denen er zwölf in der eisigen Arktis lebte. Er hatte die Küste Nordgrönlands durchforscht und sich danach in der Absicht, eine möglichst polnahe Absprungbasis zu finden, Grant-Land zugewandt, dem äußersten eisgepanzten Vorposten des amerikanischen Kontinents. Im Jahre 1902 war er bis $84^{\circ} 17'$ gekommen, 1906 gar bis $87^{\circ} 6'$. Damit hatte er zwar Nansens Rekord um fast einen Breitengrad übertroffen, doch auch da-

mals mußte er geschlagen den Rückweg antreten, nachdem breite Rinnen ein weiteres Vordringen unmöglich gemacht hatten. Nun schrieb man das Jahr 1909, sein dreiundfünfzigstes. Bei dieser Jagd nach dem Pol war er fast ein alter Mann geworden. Wenn es ihm diesmal nicht glückte, dann würde es ihm nie gelingen, den „Gipfel der Welt“ zu erreichen. Warum aber sollte er es jetzt nicht schaffen? Hatte er nicht das Menschenmögliche getan, war nicht alles aufs beste vorbereitet? Hatte er selbst nicht jahrelang wie ein Eskimo gelebt? Konnte er sich nicht wie sie, wenn es nottat, von rohem Robbenfleisch ernähren? Fürwahr, er hatte sich dem arktischen Leben angepaßt, soweit es einem Weißen möglich ist.

Pearys Blick fiel auf seine Gefährten, vier ausgesuchte Eskimos, die vor ihrem Iglu saßen und sich für die kommenden schweren Märsche stärkten. Dann war da noch Henson, ein Neger, stark, zuverlässig und geschickt, der ihn in den letzten Jahren im hohen Norden stets begleitet hatte. Mit seiner langen Arktiserfahrung war er selbst fast zum Eskimo geworden. Dazu kamen vierzig Hunde, die besten und stärksten der ganzen Meute. Nicht zuletzt verfügte man über einen Nahrungs- und Brennstoffvorrat für vierzig Tage.

Das war Pearys „Reisemaschine“. Im Zeitalter der Eisenbahn und des Automobils mag man sie primitiv nennen, und doch war sie in diesen Breiten seit Jahrhunderten erprobt und noch durch nichts ersetzbar.

Bis hierher, bis hart an die Grenze des 88. Breitengrades, hatten die Hilfsabteilungen der Polgruppe das schwerste Stück Arbeit abgenommen, den größten Teil der Lasten auf ihren Schlitten gehabt. Sie waren als Wegbereiter vorausgeeilt und hatten die wärmenden Iglus für die kurzen Ruhestunden gebaut. Nun waren die sechs Männer der Polgruppe auf sich allein gestellt; dafür aber fast so frisch und ausgeruht wie am Tage des Aufbruchs. Jetzt würde es sich zeigen, ob die Rechnung aufging. Sie war einfach. Man würde jeden Tag versuchen, fünfzig Kilometer zu marschieren, und wenn dies gelang, mußte man am sechsten Tag am Pol stehen. Einfach . . . ? War hier nicht jede Prognose sinnlos? Nie war eines Menschen Fuß hierher vorgedrungen. Wer wüßte zu sagen, was die Natur dort, jenseits des Horizonts, an unüberwindlichen Hindernissen bereithalten würde? Wenn nun die Achse der Welt von offenem Meer umgeben wäre? Oder konnte nicht voraus Land liegen, durchzogen von unüberwindlichen Gebirgen?

Während Peary, den besten Weg erkundend, vorauseilte, malte sich seine Phantasie stets neue Schwierigkeiten aus, die den Erfolg seiner Mühen zunichte machen könnten. Seine Bewegungen waren von nervöser Hast, die sich seltsamerweise steigerte, je weiter er nach Norden kam.

Drei Tage waren seit der Umkehr der Hilfsabteilung unter Kapitän Bartlett vergangen. Das Eis war ziemlich eben, nur ab und zu von Pressungsgraten unterbrochen. So hatte die Gruppe tatsächlich jeden Tag 45 bis 50 Kilometer zurückgelegt und befand sich bereits jenseits des 89. Breitengrades. Geschlafen wurde in schnell errichteten Iglus, immer nur wenige Stunden, dann trieb es die Männer weiter.

Auch die Eskimos, diese wetterharten, stets gleichmütigen Gesellen, waren jetzt von dem Polfieber des Expeditionsleiters angesteckt. Sie hatten freilich

andere Beweggründe. Daß sie in diese Einöde vordringen konnten, die selbst von Nanuk, dem Bären, gemieden wurde, schrieben sie, wie sie selbst sagten, einzig dem Umstand zu, daß der „Böse Geist“ schlafen müsse oder Ärger mit seinem Weibe habe. Nun trieben sie selbst zur Eile, damit sie schnell wieder aus seinem sonst so wohlbehüteten Reich entkommen könnten.

Am 4. April, kurz vor Beendigung des Marsches, schien aber doch noch der „Böse Geist“ seine Hand ins Spiel zu bringen – jedenfalls ließen sich das die Eskimos nicht ausreden. Quer zur Wegrichtung dehnte sich plötzlich eine etwa 100 Meter breite Gasse, bedeckt mit nur brett dünnem Eis. Ähnliche Situationen hatte Peary oft erlebt. Er wußte: Auf die Spitze getrieben, gab es hier nur die Möglichkeit, zu verhungern, wenn man stehenblieb, oder zu ertrinken, wenn man weiterging. Eine alte Arktiserfahrung besagt, daß man nie vorankommen kann, wenn man immer warten will, bis die Eisverhältnisse günstiger geworden sind. So entschloß sich Peary, weiter vorzudringen. Hierbei blieb die kleine Chance, mit heiler Haut davonzukommen.

Peary ging als erster – breitbeinig wie ein Bär, um die Last auf eine möglichst große Fläche zu verteilen. Trotzdem knackte das Eis bedenklich, und seine Leute erwarteten jeden Moment, daß er durchbrechen würde. Endlich trat Peary jenseits wieder auf festes Eis.

Die Hunde sollten es mit den Schlitten allein versuchen. Das war der gefährlichste Teil des Überganges. Wenn nur einer der fünf Schlitten mit seiner schweren Proviantlast durchbrach, würde eine Katastrophe nur durch sofortige Umkehr abgewendet werden können. Mit sicherem Instinkt spürten die Hunde die große Gefahr und querten mit katzen gleichen Bewegungen schnell die Rinne. Einmal schnitt eine Kufe durch – eine geschickte Reaktion der treuen Weggenossen verhinderte das Schlimmste. Den Schluß machten die Eskimos, eisgewandt, zum Teil auf allen vieren kriechend. Danach fielen die Männer, kaum daß das Lager aufgeschlagen war, in den Schlaf völliger Erschöpfung.

Der Expeditionsleiter befand sich in einem Zustand, in dem der Schlaf keine Erlösung, sondern eine Strafe ist. Zwar sank er, den letzten Bissen im Munde, wie ausgehöhlt zusammen, doch bald schreckten ihn schlimme Vorstellungen wieder auf. Er rannte hinaus, erkletterte den nächsten Eishügel und starrte nach Norden, fest davon überzeugt, ein unüberwindliches Hindernis zu entdecken. An Schlaf war nicht mehr zu denken, und wenig später hastete die ganze Kolonne weiter.

Die Temperatur lag hier in Polnähe ständig bei minus 40 Grad, und selbst die Eskimos konnten sich mit der schneidenden Kälte nur schwer abfinden. Doch die Eisverhältnisse waren, abgesehen von den hochgetürmten Pressungsgraten, gut, so daß in jeweils 12 Stunden auch weiterhin etwa 50 Kilometer bewältigt wurden.

Am 6. April, 10 Uhr vormittags, gab Peary nach einem ausgedehnten Marsch den Befehl zum Lagern. Nach seinen Berechnungen mußte sich die Expedition nun in unmittelbarer Nähe des Pols befinden. Trotz völliger Erschöpfung ging er unverzüglich daran, alles für eine Breitenbestimmung vorzubereiten. Die um 12 Uhr abgenommene Ortung ergab 89° 57'. Das war der Sieg! Der „Gipfel

der Welt“ lag in Sichtweite, wenig mehr als 5 Kilometer vom Lager entfernt.

Der Amerikaner war zu abgekämpft, um seinen Erfolg voll auskosten zu können. Eilmärsche bei ungenügendem Schlaf und unter dem ständigen Druck folternder Ängste hatten an seinen Kräften ungemein gezehrt. Trotzdem machte sich Peary nach kurzem Erschöpfungsschlaf sofort wieder an die Arbeit. Es blieb noch viel zu tun, um den Erfolg zu sichern. Mit einem leichten Hundeschlitten marschierte Peary in Begleitung zweier Eskimos 18 Kilometer weiter, um am Wendepunkt eine weitere Messung vorzunehmen. Es zeigte sich, daß er über den Punkt hinaus war, in dem alle Meridiane zusammenlaufen.

Diese Tatsache brachte ihm erst so recht zum Bewußtsein, wie relativ hier am Pol alles ist. Während der ersten Kilometer dieses Marsches war er nach Norden gegangen und danach, ohne die Richtung zu ändern, nach Süden. Wo er stand, machten ein Tag und eine Nacht ein Jahr aus, hundert von solchen Tagen und Nächten ein Jahrhundert! Wenn er während des arktischen Winters hierhergekommen wäre, hätte er beobachten können, wie die Sterne der nördlichen Hemisphäre stets im gleichen Abstand um den Horizont kreisen, während der Polarstern, gleich dem Mittelpunkt des Alls, ständig im Zenit leuchtet.

Den Eskimos dagegen bereitete der nördlichste Punkt der Erde sicher eine Enttäuschung. Wohin das Auge schaute: nichts als Eisfelder, einzig unterbrochen von den Aufwerfungen des zusammengepreßten Eises. Eine öde Landschaft, wie sie sich auch vor der Küste Grönlands, ihrer Heimat, nicht anders zeigte. Nun hatten sie noch weniger Verständnis für den großen Eifer des Weißen, der sein und ihr Leben hundertmal aufs Spiel gesetzt hatte, um hierherzukommen.

Ohne großes Zeremoniell wurde die Flagge gehißt. Peary legte verschiedene Urkunden, in Flaschen verwahrt, nieder und drückte jedem seiner Begleiter die Hand. Die unheimliche Umwelt lastete schwer auf den Gemütern der Menschen. Der Gedanke, die belebte Welt so weit hinter sich zu wissen, ließ keine fröhliche Stimmung aufkommen. Die Gefahren des Rückmarsches hingen wie ein scharfes Schwert in der eisigen Luft.

Am 7. April, nach 30stündigem Aufenthalt, kehrte die Expedition dem nördlichsten Lager der Welt den Rücken. Pearys Gefühle waren zwiespältig:

„Obgleich ich mir tief bewußt war, was ich verließ, wartete ich doch nicht auf ein verzögerndes Lebewohl von dem Ziel meines Lebens. Das Streben menschlicher Wesen, an dem bisher unbetretenen Gipfel der Erde zu stehen, war erreicht, und meine Arbeit lag jetzt nach Süden zu, wo noch 745 Kilometer von Eisfeldern, vielleicht auch von offenen Gassen, zwischen uns und der Küste des Grant-Landes lagen. Einen Blick warf ich noch zurück, dann wandte ich mein Gesicht nach Süden, der Zukunft entgegen.“

Die Eisfelder waren inzwischen keiner seitlichen Bewegung unterworfen gewesen. So konnte man ständig der Spur des Hinweges folgen und die alten Iglus wieder benutzen, wodurch sehr viel Zeit und Kraft eingespart wurden. Dies und das Gefühl, mit jedem Schritt dem Grant-Land näherzukommen, ließen die Männer alle Schwierigkeiten spielend überwinden.



Robert Edwin Peary

Rückenwind, der die Hunde zu einem gestreckten Galopp befähigte, südlich des 88. Breitengrades. Peary faßte die Situation in zwei Sätzen zusammen:

„Von hier zum Pol und zurück ist ein glänzender Lauf gewesen, mit einem geradezu wüsten Finish. Seine Erfolge verdanken wir harter Arbeit, wenig Schlaf, viel Erfahrung, erstklassiger Ausrüstung und großem Glück in Hinsicht auf Wetter und offenes Wasser.“

Dies galt auch weiterhin. In den Morgenstunden des 23. April erreichten Peary und seine tapferen Begleiter, von den Zurückgebliebenen stürmisch begrüßt, bei Kap Columbia auf Grant-Land den Ausgangspunkt ihres abenteuerlichen Marsches. Die gewaltige Strecke von 1500 Kilometern zum Pol und zurück hatte 53 Tage in Anspruch genommen, wobei der Rückmarsch in der phantastisch kurzen Zeit von 16 Tagen bewältigt wurde.

Ein bitterer Tropfen fiel in den Kelch der Freude. Ross G. Marwin, der Peary als Leiter einer Hilfsabteilung über den 86. Breitengrad hinauf begleitet hatte, war auf dem Rückmarsch in einer Eisspalte ertrunken.

Nachdem das Eis im Spätsommer aufgebrochen war, lief das Expeditionsschiff „Roosevelt“ Anfang September 1909 Indian Harbor an. Ein Telegramm verkündete Pearys Triumph mit nüchternen Worten:

„Pol erreicht. ‚Roosevelt‘ unversehrt, Sterne und Streifen am Pol gebißt!“

Damals wußte Peary noch nicht, daß wenige Tage zuvor bereits ein anderes Telegramm die Zentren der zivilisierten Welt erregt hatte. Sein Absender war Frederick Cook, in der Arktisforschung ebenfalls kein Unbekannter mehr. Danach wollte Cook den Nordpol bereits am 21. April 1908 von Axel-Heiberg-Land aus bezwungen haben.

Der nun einsetzende und mit allen Mitteln geführte Prioritätsstreit endete damit, daß Robert Edwin Peary der Siegeslorbeer für die Entdeckung des Nord-

pols zugesprochen wurde. Während Experten der Kopenhagener Universität, mit der Prüfung von Cooks Unterlagen betraut, zu dem Ergebnis kamen, daß sich daraus kein zwingender Schluß ziehen ließe, daß Cook wirklich am Pol gestanden habe, behauptete in einer späteren Untersuchung ein Eskimobegleiter Cooks, daß dieser auf seinem Marsch vom Smith-Sund nach Axel-Heiberg-Land und dem Jones-Sund – an sich eine großartige Leistung – überhaupt nicht zum Pol abgeschwenkt sei, sondern die Küste stets in Sichtweite behalten habe. Aber eine solche Behauptung ließ sich nicht halten. Der Streit ging weiter und ist letztlich bis heute nicht abgeschlossen. Trotzdem gilt Peary auch weiterhin als Erstbezwinger des Nordpols. Die genaue Überprüfung der Aufzeichnungen Pearys ließ aber ebenfalls Zweifel aufkommen, ob er den Nordpol tatsächlich erreicht habe. Höchstwahrscheinlich kam er ihm infolge eines Fehlers in der Breitenbestimmung nur auf drei Kilometer nahe.

Die Tatsache, daß der Amerikaner in der entscheidenden Phase seines Marsches den letzten weißen Gefährten zurückschickte, hat ihm den Vorwurf eingebracht, er wolle den Ruhm, als erster am Nordpol gewesen zu sein, mit niemandem seiner Rasse teilen. Peary hat sich bemüht, diesen Vorwurf zu entkräften, und zu beweisen versucht, daß er so und nicht anders handeln konnte. Sei dem wie es wolle, warum sollte dieser unermüdliche Polarstürmer neben seinen vielen schätzenswerten Eigenschaften nicht ein Quentchen zuviel Ehrgeiz besessen haben? Das könnte, so scheint uns, seine großartige Leistung in keiner Weise mindern.

Hielt sich die wissenschaftliche Ausbeute der letzten Peary-Expedition auch in bescheidenen Grenzen, so stand, dank der einmaligen und nie mehr wiederholten Leistung dieses zähen Polstürmers, eines unerschütterlich fest: Der Nordpol war ein Punkt inmitten eines von Treibeis bedeckten Meeres, das nach einer Lotung mindestens 2750 Meter tief sein mußte. Das Rätselraten um die Beschaffenheit des nördlichsten Punktes der Welt hatte eine simple Auflösung gefunden und alle phantasievollen Spekulationen buchstäblich zu Wasser werden lassen. Doch damit waren die vielfältigen Geheimnisse, die die eisgepanzerte nördlichste Zone unserer Erde hütete, längst nicht alle gelöst.

Der Pol als geographischer Punkt hatte zunächst an Interesse eingebüßt. Die Strapazen eines Marsches über das Eismeer, die damit verbundenen ständigen Gefahren für Leib und Leben und nicht zuletzt der enorme Kostenaufwand standen in keinem Verhältnis zu dem wissenschaftlichen Ergebnis, das auf diese Weise erzielt werden konnte. Es mußte eine neue Zeit heranreifen mit einer höher entwickelten Technik, ehe die Erforschung der zentralen Arktis mit wirklichem Erfolg wieder aufgenommen werden konnte.

Sechzehn Jahre waren vergangen, seit Peary am Pol gestanden hatte. Da wurde das urweltliche Schweigen der Innerarktis durch Motorenlärm gestört. Am 9. Mai 1926 kreiste die Flugmaschine des Amerikaners Byrd über dem Nordpol und erreichte nach sechzehnständigem Flug wieder seinen Ausgangspunkt Spitzbergen. Bereits 1914 war der polnische, in russischen Diensten stehende Flieger Nagurski von seinem Flug über polare Gebiete wohlbehalten zurückgekehrt.

Hundeschlitten, Kajak und Schneeschuh, bis zu den Tagen der großen Taten Nansens und Pearys die einzigen Mittel, im Chaos der Eisschollen voranzukommen, hatten ihre dominierende Rolle ausgespielt. Das Flugzeug leitete eine neue erfolgreiche Ära der Arktisforschung ein. Fridtjof Nansen hatte wie kaum ein anderer die Unzulänglichkeit der überkommenen Fortbewegungsmittel gespürt. Alle seine bitteren Erfahrungen hatten ihn zum eifrigsten Förderer des Neuen gemacht. Im Jahre 1926 gründete er die „Aeroarctic“, eine Gesellschaft, die sich die Erschließung der Arktis auf dem Luftwege zum Ziel setzte.

Kongsfjord auf Westspitzbergen wurde zum Sprungbrett für Polflüge. Kurz nach dem gelungenen Versuch Byrds startete Roald Amundsen mit Ellsworth, die bereits im Jahre zuvor mit zwei Flugbooten den 87. Breitengrad überflogen hatten, mit dem Luftschiff „Norge“, das der Italiener Nobile führte. Sie überflogen den Pol und landeten das arg mitgenommene Schiff in Alaska. Damit war erstmals das arktische Becken überflogen worden.

1928 folgte die unselige Nobile-Expedition mit dem Luftschiff „Italia“. Man hatte sich vorgenommen, einige Besatzungsmitglieder kurzfristig am Pol abzusetzen, was jedoch nicht gelang. Auf dem Rückflug ereignete sich ein Unglück, das die Welt wochenlang in Atem hielt. Die „Italia“ war durch starken Gasverlust auf das Eis niedergedrückt worden, wobei sich die Gondel losgeschlagen hatte und neun Mann der Besatzung, darunter Nobile, auf einer Eisscholle aussetzte. Diese Gruppe konnte durch den aufopferungsvollen Einsatz des sowjetischen Eisbrechers „Krassin“ unter der wissenschaftlichen Leitung von R. Samoilowitsch und seines Bordfliegers Tschuchnowski gerettet werden. Die restlichen sechs Mann blieben mit dem gondellosen Luftschiff verschollen, ebenso der große Amundsen, der im Flugzeug aufgebrochen war, um Nobile zu suchen.

Nach Nansens Tode im Jahre 1930 war Dr. Hugo Eckener Präsident der Aero-arktischen Gesellschaft geworden. Eckener hatte mit seinem Luftschiff „Graf Zeppelin“ von Friedrichshafen aus die ganze Welt bereist und 1929 in zwölf Flugtagen mit nur drei Zwischenlandungen in Tokio, Los Angeles und New York die Erde umflogen. In der Arktisforschung war er noch nicht in Erscheinung getreten. Von ihm als Nachfolger des berühmten Norwegers erwartete nun jedermann, daß er das Luftschiff zum hohen Norden führen werde. So geschah es auch. Im Sommer 1931 startete der „Graf Zeppelin“ mit einem Gremium international bewährter Fachleute ebenfalls unter der wissenschaftlichen Leitung des sowjetischen Arktisforschers Samoilowitsch von Friedrichshafen in Richtung Norden.

Ziel der Expedition war nicht der Pol. Es ging darum, im Bereich von Nowaja Semlja, Franz-Joseph-Land und der erst 1913 entdeckten, kaum vermessenen Inselgruppe Sewernaja Semlja mit der Sreicnkamera kartographische Aufnahmen zu machen.

Die besondere Sensation dieses Fluges bildete ein Treffen des Luftschiffes mit dem sowjetischen Eisbrecher „Malygin“ im Gebiet der Hooker-Insel weit jenseits des 80. Breitengrades.

Nach Erfüllung seiner Aufgaben kehrte das Luftschiff wohlbehalten nach Friedrichshafen zurück. Die Fahrt hatte, mit kurzen Zwischenlandungen in Le-

ningrad und Berlin, nur sieben Tage in Anspruch genommen. Zur Erzielung des gleichen Resultats wären mit Hilfe der traditionellen Methoden sicherlich Jahre erforderlich gewesen.

Damit war anschaulich bewiesen, daß neben dem Flugzeug bei sachgemäßer Führung auch das Luftschiff für die Erderforschung brauchbar ist.

So hoch alle diese Unternehmungen von Amundsen bis Eckener eingeschätzt werden müssen, so konnten sie doch nicht den Ansprüchen einer gründlichen Arktisforschung genügen. Erst als es mit Hilfe von Luftfahrzeugen gelang, Forschergruppen an beliebigen Punkten der Zentralarktis zu landen, um sie nach Erfüllung ihrer Aufgaben wieder abzufliegen, konnten die unbekannten Arktisräume erschlossen werden.

Wir haben bereits gesehen, daß vor allem die Sowjetunion interessiert sein mußte, die Bedingungen zu erforschen, unter denen entlang der sibirischen Küste die Schifffahrt möglich ist. Die Entfernung Murmansk–Wladiwostok beträgt über die Polarmeerroute 6000 Seemeilen, durch den Suezkanal jedoch 13 000 Seemeilen. Diese Zahlen verdeutlichen die wirtschaftlichen Vorteile dieses nördlichen Seewegs. Nun sind die Eisverhältnisse entlang der sibirischen Küste entscheidend von den klimatischen Vorgängen in der Zentralarktis beeinflußt. Die gründliche Durchforschung des nördlichen Polarmeerbeckens war daher jenseits aller Sucht nach Rekorden und Abenteuern zu einer unumstößlichen Notwendigkeit geworden.

Nach gründlicher Vorbereitung startete am 21. Mai 1937 eine sowjetische Maschine von der Rudolf-Insel in Richtung Nordpol. Führer des Flugzeuges war der bewährte Arktisflieger Michail Wodopjanow. An Bord befand sich eine Gruppe Wissenschaftler unter Leitung des Arktisforschers I. D. Papanin. Wenige Stunden später landete die schwere Maschine mit dem roten Stern am Rumpf wohlbehalten auf einer ausgedehnten Eisscholle in unmittelbarer Nähe des Nordpols. Das erste Mal in der Geschichte der Arktis war der verwegene, oft erwogene Plan in die Tat umgesetzt worden. Weitere Maschinen, vollgepackt mit Ausrüstungsgegenständen, Lebensmitteln und wissenschaftlichen Instrumenten, folgten, und nach wenigen Tagen war mitten im Herzen der Arktis eine kleine Ansiedlung entstanden, mit allem versehen, was Leben und Arbeit einer Forschergruppe über Monate hinweg gewährleistet.

Einsam, Tausende Meilen von jeglicher Zivilisation entfernt, erlebten vier sowjetische Forscher, wovon Nansen und Peary nur träumen konnten. Während einer langen Winternacht blieb der Polarstern im Zenit ständiger Richtpunkt in der Eiswüste. Die Eigenbewegung der Eisschollen im Spiel der Meeresströmungen und des Windes, von den Forschern früherer Generationen als tödlicher Feind gefürchtet, bildete hier den Angelpunkt des ganzen Unternehmens.

Nach 274tägiger Drift wurde die Papanin-Gruppe an der Ostküste Grönlands von einem Eisbrecher aufgenommen. Die anfangs 3 bis 4 Kilometer lange Scholle war während ihres 2000 Kilometer langen Weges auf ein Bruchteil zusammengeschrumpft. Das auf den ersten Blick phantastisch anmutende Projekt „Nordpol 1“ hatte alle Erwartungen erfüllt.

UNTEN SCHEINT SICH DIE ERDKUGEL vorbeizudrehen: Wälder, Felsen, Seen, ab und zu ein Städtchen, eine Ansiedlung, die aber, je weiter das Flugzeug nach Norden vordringt, immer kleiner und kleiner werden.

Es ist zwölf Uhr mittags. Valeri Tschkalow führt seit acht Stunden das Steuer. Längst ist die Erregung, in der er sich am Morgen befand, abgeklungen und einer kühlen, abwägenden Bereitschaft gewichen. Hinter ihm kontrolliert Sascha Beljakow ständig den Kurs, hantiert mit seinen Instrumenten, während Jegor Baidukow in tiefem Schlaf liegt. Langsam macht sich auch bei Valeri Müdigkeit bemerkbar. Es ist Zeit zur Ablösung. Er muß den Schläfer wecken. Wenig später hat Jegor das Steuer übernommen.

Valeri stillt seinen Hunger und trinkt heißen Kaffee aus der Thermosflasche. Dann macht er es sich auf dem Lager bequem. Schlafen, schlafen! . . . Halt, das Bordbuch muß noch geschrieben werden, fällt ihm ein.

„18. Juni 1937, 12.20 Uhr. Wir sind heute früh, 4.10 Uhr, vom Flugplatz Sebscholkowo (in der Nähe von Moskau) bei ausgezeichnetem Wetter gestartet. Halten planmäßig Kurs. Benzinverbrauch normal . . .“

Tschkalow horcht auf. Es ist ihm, als hätte der Motor seinen Pulsschlag verändert . . . Plötzlich stößt Baidukow einen Warnruf aus. Valeri springt wie elektrisiert hoch, eilt nach vorn, erfaßt in Sekundenschnelle die Situation. Auf Schraube und Kanzel hat sich Eis gebildet. Der Motor vibriert stärker, als wehre er sich gegen die ungewöhnliche Belastung. „Schnell den Enteiser komprimieren!“ ruft Jegor.

Tschkalow schaltet die Pumpe ein. Über Scheiben und Luftschraube ergießt sich ein Strahl der alkoholischen Flüssigkeit. Die Eisbildung verschwindet, und sofort läßt das Rütteln nach. In den Mienen der Männer spiegelt sich die Erleichterung wider. Es beginnt zu dämmern. In Flugrichtung türmt sich schwarz wie ein Verhängnis eine drohende Wolkenwand. Es ist empfindlich kalt geworden, das Thermometer zeigt minus 24 Grad. Auch in der Kabine ist es trotz der Heizung unangenehm kalt. Tschkalow nimmt einen Becher voll heißen Kaffees zu sich, dann setzt er sich wieder ans Steuer. Er wendet nach rechts, um den Zyklon zu umfliegen. Doch nirgends zeigt sich ein Loch in der Wand. Hinter ihm entsteht Bewegung.

Tschkalow blickt sich um, die beiden anderen sehen ihn mit besorgten Blicken an. Die schwarze Wand rückt immer näher. Aufs neue übernimmt Baidukow das Steuer.

„Wir müssen durch, Jegor, es gibt keine andere Möglichkeit.“

Baidukow nickt, sein Gesicht drückt Entschlossenheit aus. Er tritt den Gashebel durch, und wie ein Pfeil rast die Maschine in die unwetterdrohende Wolke hinein. Das Flugzeug wird von Luftwirbeln hin- und hergerüttelt. Zugleich ertrinkt das Licht in nachtschwarzer Finsternis. Wird die Maschine durchhalten?

Mit angespannten Sinnen versuchen die Flieger zu erhaschen, was draußen vorgeht. Sie spüren es förmlich, wie sich das Flugzeug mit Eis bedeckt.

Tschkalow hockt neben Baidukow und hält durch ständiges Nachpumpen den Druck im Enteiser aufrecht, damit wenigstens die Luftschraube freigehalten wird. So rast das Flugzeug durch das dichte Wolkengebirge.

Sascha ist von den Vorgängen in seiner unmittelbaren Umgebung noch am wenigsten berührt. Sein Ohr lauscht in die Ferne, auf die oft genug nur schwachen Zeichen, die es ihm ermöglichen, den Kurs auch in völliger Finsternis zu bestimmen. Er hat gerade einen Funkspruch nach Moskau aufgegeben: „An Bord der ‚RD‘, 22 Uhr. Befinden uns über Franz-Joseph-Land. Alles in Ordnung.“

Alles in Ordnung, das stimmt zwar. Der Motor arbeitet seit 18 Stunden wie ein Uhrwerk und bringt sie jede Minute ihrem fernen Ziel um einige Kilometer näher. Doch wie kann Sascha in den wenigen Silben auch nur andeuten, was das Herz eines Fliegers bewegt, der, meilenfern jeder menschlichen Ansiedlung, ins Niemandsland stürzt? Menschen, Wärme . . . Richtig, hier unten irgendwo, vielleicht hinter jener großen Wolke muß die Rudolf-Insel liegen, von der aus die Papanin-Leute vor vier Wochen zum Pol geflogen sind. Sicher versuchen die Genossen unten, mit ihnen Verbindung aufzunehmen. Beljakow fingert an seinem Apparat herum. Angestrengt lauscht er in die Kopfhörer hinein. Langsam hellt sich sein jugendliches Gesicht auf. Er gibt dem vor ihm sitzenden Baidukow einen Stoß, und als der sich umdreht, ruft er, mit dem Finger nach unten deutend: „Sie lassen grüßen und wünschen uns alles Gute!“

Der letzte, weit vorgeschobene menschliche Vorposten ist nun passiert. Wie ein nimmermüder Roboter nimmt die Maschine, stets dem 58. Längengrad folgend, Kurs auf den Pol.

Der 19. Juni bricht an. Oben wölbt sich ein azurner Himmel, unten erstreckt sich, soweit das Auge reicht, die starre, leblose Welt der Eisfelder. Tschkalow hat nach kurzem Schlaf das Steuer übernommen. Seine beiden Kameraden erfrischen sich mit Sauerstoff. Stundenlang fliegen sie über 4000 m hoch; da ist Sauerstoff nötig wie das Brot zum Leben. Der 87. Breitengrad ist überflogen. Hier mußte im Jahre 1925 Amundsen kapitulieren. Rätselhafte Arktis! Tschkalow kommen Worte in den Sinn, die dieser große Polarforscher einmal geschrieben hatte: „Was hast du mit den heldenmütigen, kühnen Männern gemacht, die du mit deinen eisigen Armen umfassen und nie wieder freigegeben hast? Wo sind sie hingekommen? Keine Spuren – keine Zeichen – keine Andenken, nur grenzenlose weiße Einöde!“ Amundsen! Ob er wohl geahnt hat, daß ihn der gleiche Tod ereilen würde? Tschkalow fährt aus tiefem Nachdenken auf. Ein warmes Gefühl der Freude durchrieselt seinen Körper. Nun kann kaum noch etwas dazwischenkommen, bald muß der Pol erreicht sein. Ob man eine Spur von den Genossen finden würde? Von Papanin, Krenkel, Schirschow, Fjodorow, die seit vier Wochen einsam auf einer dieser gewaltigen Eisschollen dort unten leben? Doch gleich verwirft er diesen Gedanken wieder. Nach einer der letzten Meldungen sind sie bereits 200 Kilometer vom Pol entfernt.

Jegor, der während der letzten vier Stunden den Dienst von Sascha versehen hat, stößt ihn an: „Zeit zur Ablösung!“ Tschkalow überläßt ihm seinen Platz, geht nach hinten, um Beljakow zu wecken. „Auf, auf, Schläfer, sonst versäumst du den Pol!“

Sascha fährt hoch und ist im Nu hellwach: „Der Pol!“ Schon hantiert er mit dem Sextanten. Die beiden anderen verfolgen gespannt jede seiner Bewegun-

gen. Dann verkündet er strahlend: „Wenige Minuten noch, Genossen, dann ist es soweit!“

Ergriffen wandern Jegors und Valeris Augen über die unendlichen Eisfelder, während Sascha in kurzer Folge ortet. Das also ist das „Ende“ der Welt, Sehnsucht und Ziel so vieler tapferer Männer! Ein Chaos von ineinandergeschobenen Eisblöcken, Rissen und Spalten! Alles Schwere, was hinter ihnen liegt, ist vergessen, sie genießen den Augenblick ihres großen Triumphes.

Das Chronometer zeigt 5.10 Uhr. Beljakow tastet auf seinem Apparat: „Alles ist in Ordnung! Pol überflogen, günstiger Wind, Eismassen, offene, weiße Eisfelder mit Spalten und Wasserstreifen. Stimmung heiter. Flughöhe 2400 Meter.“

Die Flieger sind fast benommen von diesem Augenblick. Hier scheint alles auf den Kopf gestellt: Eben flogen sie nordwärts; nun, ohne Richtungsänderung, nach Süden. Doch für sie ist der Pol nur eine Etappe, ihr Kurs, nunmehr längs des 123. Meridians, führt sie jetzt über Gebiete, die noch kein Fuß betrat.

Nach mehrstündigem Ringen mit dem Zyklon, ständig von Vereisung bedroht, haben die Flieger endlich wieder freie Sicht. Vorn erklingt plötzlich ein Freudenschrei: „Land, Land!“ Mit dem Horizont verschwimmt die weiße Endlosigkeit in einer vielfach gezackten Linie, dahinter ragen verheißungsvoll braune Bergketten auf. Es ist die vor der nordamerikanischen Küste gelegene Banksinsel, eine weltentfernte Einöde; doch die drei Unentwegten haben das Gefühl, nach einem Flug durch das Nichts die Erde wiedergewonnen zu haben.

Hing ihr Wohl und Wehe kurz zuvor an einem dünnen Seidenfaden, so kehrt nun die alte Zuversicht zurück. Lachend klopfen sich die drei in übermütiger Freude auf die Schultern. Optimismus und Siegeszuversicht werden ihnen helfen, alles Schwere, das noch bevorsteht, zu überwinden.

Dank gilt vor allem Sascha, der trotz der störenden Nähe des Magnetpols, trotz stundenlangen Blindflugs und trotz der kaum berechenbaren Sturmversetzung den richtigen Kurs angegeben hatte. Seine Arbeit wird nun leichter sein, jetzt kann er wieder nach der Karte navigieren.

Um 18 Uhr am zweiten Flugtag wird der große Bärensee in Nordkanada überquert. Seine eisbedeckten Buchten schneiden in bizarren Formen tief in das Land ein. Ringsum zeigt die Erde keine Spur von Leben, keinen Wald, keine Vegetation. Eine Notlandung in diesem Gebiet wäre nicht weniger gefährlich als auf den Schollen des Polarmeeres. Doch niemand an Bord denkt jetzt daran. Kraftvoll, vertrauenerweckend singt der Motor sein nimmermüdes Lied wie in der ersten Stunde des Fluges.

Zwei Stunden später wird der Mackenzie-River überflogen. Es macht sich nun bemerkbar, daß die Maschine wärmeren Erdzonen zustrebt. Voraus zeigen sich langgestreckte Bergketten, deren Kuppen in Schlechtwetterwolken gehüllt sind.

„Uns bleibt nichts erspart!“ schreit Tschkalow dem neben ihm hockenden Jegor ins Ohr. Der winkt zuversichtlich ab. „Wir werden auch das schaffen!“ Er weiß, daß es nicht leicht sein wird; hinter diesen Kuppen recken sich, langsam ansteigend, die Giganten der Rocky Mountains auf.

„Leg dich hin, Jegor, wirst deine Kraft brauchen“, sagte Tschkalow. „Ich wecke dich, sobald es nötig ist!“

Jegor ist erstaunt, weniger über den Inhalt der Worte als über den Klang von Tschkalows Stimme. Er hat das Gefühl, daß dieses außergewöhnliche Erlebnis sie noch enger zusammengeschlossen hat, obwohl während des Fluges kaum Worte gewechselt wurden.

Vor der Kanzel hängt wie ein Damoklesschwert eine unheildrohende Wetterwand, unüberschbar in ihren Ausmaßen. Jegor schätzt, daß zwei Stunden vergehen werden, bis man sich ihren Randgebieten nähern wird. Schnell reicht er Sascha Schokolade, Zwieback und was er mit einem Griff im Gummibeutel finden kann. Dann legt er sich nieder.

Tschkalow steht vor einer schweren Entscheidung. Sie befinden sich bereits zwei Tage in der Luft, zwei Tage, in denen sie sich nur wenige Stunden Schlaf gönnen konnten; die grimmige Kälte und die ständige Bereitschaft all ihrer Sinne hatten die Flieger bis an den Rand der physischen Erschöpfung gebracht. Durfte er es deshalb wagen, den Kampf mit zwei übermächtigen Gegnern zugleich aufzunehmen? Mit dem Orkan und dem Gebirge, das sie in große Höhen hinaufzwingen würde? Er wendet sich Sascha zu, der mit bleichem, übernächtigem Gesicht hinter ihm sitzt. Der hält es für klüger, vom ständigen Südkurs abzuweichen und den Orkan in großem Bogen zu umgehen.

Sicher, das würde einige wertvolle Stunden und unersetzliches Benzin kosten. Tschkalow hat sich entschieden: Er wendet die Maschine in großem Bogen nach rechts. Zwar würden dort die Berge noch höher in den Himmel ragen als auf dem vorgesehenen Kurs, doch es ist besser so. Jegor hat Tschkalow abgelöst. Nun fliegen sie in einer Höhe von 5500 Metern durch dichte Wolkenmassen, die zu den Ausläufern der Schlechtwetterfront gehören. Irgendwo unter ihnen ragt wie ein heimtückischer Feind das Gebirge auf. Das unheimliche Gefühl, jeden Augenblick gegen eine Bergwand zu rasen, wird verstärkt durch den fühlbaren Mangel an Sauerstoff. Die drei atmen schwer und tief, ringen nach Luft. Trotz des Motorenlärms fühlen sie, wie das Blut in den Adern kocht, ein unerträglicher Kopfschmerz schnürt ihnen fast die Gedanken ab.

Sascha hat sich tief über die Karte gebeugt. Nur mit äußerster Anstrengung gelingt es ihm, Einzelheiten zu erkennen. Er kann nicht genau feststellen, wo sie sich befinden. Eine gefährliche Situation! In dieser Gegend ragen die Berge über 5000 Meter auf. Es bleibt keine Wahl, sie müssen noch höher. Er klopft Jegor auf die Schulter, deutet nach oben. Der versteht. Langsam kriecht der Zeiger des Höhenmessers aufwärts. 5800 – 5900 – 6000! Schwer keuchend, bittet Jegor um Ablösung, torkelt grünbleich zum Sauerstoffgerät, preßt die Maske vors Gesicht, atmet in gierigen Zügen. Doch er darf seine Gier nicht stillen, es ist nur wenig in der Flasche, der einzigen, die sie noch besitzen. Er fühlt Erleichterung. Da sieht er, wie Sascha mit einem Erstickungsanfall ringt. Schnell reicht er ihm die Maske.

Tschkalow führt mit verkrampftem Gesicht das Steuer – 6100 Meter Höhe registriert sein Hirn, höher dürfen wir nicht, sonst ist alles verloren. Plötzlich fühlt er etwas Warmes auf seiner Oberlippe. Aus der Nase rinnt Blut, tausend glühende Nadeln durchstechen sein Herz, seine Brust. Nur nicht ohnmächtig werden – nur nicht ohnmächtig werden! So hämmert es in seinem Kopf...

Da kommt Jegor und löst ihn ab. Mit letzter Kraft schleppt er sich nach hinten. Die wenigen Züge Sauerstoff, die er in sich hineinsaugt, machen seinen Kopf wieder klarer, und er erfaßt die ganze ungeheure Dramatik ihrer Situation. Sie haben keinen Sauerstoff mehr! Ohne ihn halten sie es keine fünf Minuten mehr in dieser Höhe aus. Sie müssen hinunter! Aber wenn sie die Bergkette noch nicht überwunden haben? Wenn sich der Wolkenvorhang doch nur öffnen würde! Er kriecht wieder nach vorn. Sascha und Jegor halten sich mit letzter Kraft aufrecht. Mühsam windet sich Jegor aus dem Sitz.

Tschkalow setzt alles auf eine Karte. Langsam – langsam läßt er die Maschine fallen, und ganz allmählich lockert sich der schwere Druck, der den tapferen Fliegern fast den Atem genommen hatte. Die Brust atmet etwas freier, das Herz zügelt seine rasenden Schläge.

Ein Wolkenloch läßt seit vielen Stunden wieder einen Blick nach unten zu. Wasser! Sollte das bereits . . . Tschkalow geht weiter herunter, durchstößt bei etwa 4000 Meter die Wolkendecke. Ja, sie haben es überstanden! Unter ihnen breitet sich die endlose Weite des Stillen Ozeans. Hinter ihm sinken sich die beiden Freunde in die Arme.

Es ist Nacht. Vier Stunden hat der Titanenkampf über dem Gebirge gedauert. Noch wissen die drei nicht, wie weit sie die Küste bereits hinter sich haben.

Das Flugzeug beschreibt eine Kurve nach Südosten. Undeutlich hebt sich unter ihnen die Kontur einer Landspitze ab. Sascha wirft einen kurzen Blick auf die Karte: „Es ist die Nordspitze der Charlotte-Insel!“ ruft er mit brüchiger Stimme.

Baidukow hat wieder das Steuer übernommen. Er fliegt entlang der Küste und hat die Bordlichter angezündet. Von der Erde blinken die ersten Lichter einer Stadt herauf . . . es sind seit langem die ersten Anzeichen menschlichen Lebens.

Sie empfinden brennenden Durst. Wie lange haben sie nichts mehr getrunken? Es ist kein Wasser da . . . auch Eis löscht den Durst.

Beljakow bastelt an seinem Apparat. Es ist, als ob alle amerikanischen Funkstationen mit Hochdruck arbeiten. Er kann der vielen Anrufe nicht Herr werden. Dann dreht er den Empfänger auf die Wellenlänge von Seattle und stellt fest, daß sie schon darüber hinweg sind. Links blinkt ein einsames Licht auf. Es ist der Leuchtturm von Portland. Seine Rufsignale geben den Fliegern mehr Sicherheit. Im Osten nimmt der Horizont rosige Färbung an. Tschkalow sieht auf die Uhr . . . Sie befinden sich seit 62 Stunden in der Luft. Im Verbrauchstank geht das Benzin zu Ende, sie müssen landen.

Über die Karte gebeugt, weisen die beiden den steuernden Jegor ein. In der Nähe von Vancouver liegt ein Militärflughafen. Jegor fliegt, um sich zu informieren, tief darüber hinweg, im undeutlichen Zwielficht erkennt er den schmalen Platz, Hangars, doch keinerlei Leben. Alles scheint in tiefem Schlaf zu liegen.

Während Baidukow zur Landung ansetzt, macht Sascha Reinschiff, ordnet, als sei dies, was sich jetzt vollzieht, das Natürlichste von der Welt, seine Steuermannshabseligkeiten. Tschkalow bemerkt dies mit Freude. Welches grenzenlose Vertrauen zu dem Piloten spricht daraus!

Sanft berühren die Räder den Boden, rollen langsam aus. Mit einem gurgelnden Laut verstummt der Motor, auch er ist müde. Valeri springt als erster aus der Maschine. Es ist kaum zu fassen, sie sind in Amerika! Er macht einige torkelnde Schritte, zündet sich eine Zigarette an. Da wird es auf dem Flugplatz lebendig. Soldaten kommen angelaufen, Verwunderung in den Augen, als sei ein Meteor vom Himmel gefallen. Dann das erste bekannte Wort, ein freundliches „Sdrastwujtje!“ Es ist ein Offizier, der die russische Sprache beherrscht.

Amerika hat eine neue Weltsensation. Wenige Stunden später speien die Rotationsmaschinen die Neuigkeit in balkendicken Schlagzeilen aus. Eine Flut von Telegrammen geht ein: aus Amerika, aus Europa, aus der Heimat. Eines davon macht die Freunde besonders stolz. Es ist von ihrer Regierung und beginnt mit den Worten: „Wir gratulieren Ihnen herzlich zu dem glänzenden Sieg. Der erfolgreiche Abschluß des heroischen Fernfluges Moskau – Nordpol – Vereinigte Staaten von Amerika ohne Zwischenlandung erwirbt Ihnen die Liebe und Bewunderung der Werktätigen der ganzen Sowjetunion . . .“

In dreißigstündigem Nonstopflug, über eine Strecke von 9605 Kilometern hatten die Sowjetflieger auf einer damals für unbezwingbar gehaltenen Route die Sowjetunion mit den Vereinigten Staaten von Amerika verbunden. Sie hatten eine kaum bekannte, gefährliche Strecke des Erdballs überquert und dabei den Nordpol und den Magnetpol berührt. Abgesehen von der großen technischen und sportlichen Leistung, mit einer einmotorigen Maschine sowjetischer Bauart erzielt, wurde dem friedlichen Weltverkehr ein neuer Weg gewiesen. Wenn heute fahrplanmäßige Flugzeuge den Arktischen Ozean als weitaus kürzeste Verbindung zwischen Europa, Asien und Amerika überfliegen, ist dies der Pionierleistung Tschkalows und seiner Gefährten zu verdanken.

Ein unvorhergesehener Zwischenfall ermöglichte es der sowjetischen Arktisforschung, zu weiteren Erfolgen zu kommen. Im Oktober des gleichen Jahres, 1937, wurde ein sowjetischer Schiffsverband im Laptewmeer vom Packeis eingeschlossen und von der Drift erfaßt. Zehn Monate später wurden die Schiffe von dem Eisbrecher „Jermak“ befreit; der Eisdampfer „Sedow“ mußte mit beschädigtem Steuerruder am 83. Breitengrad zurückgelassen werden. Eine fünfzehn Mann starke Besatzung blieb unter der Leitung des Kapitäns Konstantin Bagidin freiwillig auf dem Schiff, um wissenschaftliche Beobachtungen anzustellen.

Nach einer 6000 Kilometer langen Drift wurde die „Sedow“ und ihre tapfere Besatzung im Januar 1940 in der Grönlandsee von einem schweren Eisbrecher befreit. Unter außerordentlich harten Bedingungen hatte die Besatzung eine für sie völlig neue Aufgabe erfüllt und wertvolle Forschungsergebnisse gesammelt. Da der Driftweg der „Sedow“ streckenweise ungefähr mit dem 45 Jahre zuvor von der „Fram“ absolvierten zusammenfiel, waren interessante Vergleiche möglich, die auch bestätigten, daß das Klima im arktischen Raum wärmer geworden ist.

270 Nach einer durch den zweiten Weltkrieg bedingten Unterbrechung hat die Sowjetunion auch die Unternehmungen „Nordpol“ weitergeführt. Selbst in den

unzugänglichsten Teilen der Arktis, die auf den Karten von gestern nur einen weißen Fleck zeigten, wurde die Natur nach allen Regeln moderner Wissenschaft erforscht. Im Frühjahr 1972 startete mit „Nordpol 21“ die zur Zeit letzte Expedition dieser Art.

So ist eine neue Generation von Polarforschern herangewachsen, die unter den Voraussetzungen, die von der sozialistischen Gesellschaftsordnung in der Sowjetunion geschaffen wurden, und gestützt auf eine hochentwickelte Technik, die Schrecken der Arktis gebannt hat – soweit dies menschenmöglich ist. Hubschrauber, Funk und Raupenschlepper haben die riesigen Entfernungen zusammenschmelzen lassen. Radio, elektrisches Licht, Klaviermusik und literarische Abende gehören nach der wissenschaftlichen Tagesarbeit zu den selbstverständlichen Einrichtungen in der Nachbarschaft des 90. Breitengrades oder wo sonst die Eisscholle, die dieses Stückchen Leben inmitten der feindlichen Natur trägt, treiben mag.

Flugverbindung mit der Heimat wird ständig unterhalten, und selbst während der langen Nacht des Arktiswinters in Schneesturm und grimmiger Kälte wird der Fahrplan eingehalten.

Entsprechend sind die Ergebnisse. 1950 wurde von Michail Somow, dem Leiter der Expedition „Nordpol 2“, ein untermeerischer Gebirgsrücken entdeckt, der aus 4000 Meter Tiefe bis 1000 Meter unter der Meeresoberfläche ansteigt, von den Neusibirischen Inseln zum Ellesmereland eine unterirdische Verbindung zwischen Asien und Amerika herstellt und das Nordpolarmeer in zwei Becken teilt. Dieser Gebirgszug ist wahrscheinlich die Ursache für die seit Jahrhunderten beobachtete, bis dahin nicht erklärbare Magnetabweichung. Tausende von Tiefenlotungen haben das Relief des Meeresbodens abgetastet, Stratosphärenballons den Luftraum durchkämmt. Man weiß, daß die in der Zentralarktis entstehenden Zyklone gewaltige Kaltluftmassen in die gemäßigte Zone entsenden und damit das Wasser auf der Nordhalbkugel beeinflussen.

„Der eisgewebte, undurchsichtige Schleier“, der noch vor kaum achtzig Jahren die nördlichste Region unseres Erdballs überzog, ist unter dem Zugriff des unermüdlich forschenden Menschengesistes, zuletzt vor allem durch die Arbeit sowjetischer Wissenschaftler, zerschmolzen. Daraus ergeben sich großartige Perspektiven. Denken wir nur daran, daß dieser tote Raum im Schnittpunkt dreier Kontinente in einer friedlichen Welt zu einer Verkehrsbrücke ersten Ranges werden kann und schon geworden ist.

DIE MITTELALTERLICHE VORSTELLUNG von der Existenz eines Südlandes war auf den Erdteil Australien zusammengeschrnolzen, die Legende von der fruchtbaren und reichen Gewinn versprechenden „terra australis“ durch Cooks zweite Weltreise, auf der er 1773 bis 1775 in hohen Breiten die gesamte Südhalbkugel umrundete, endgültig widerlegt. Undurchdringliche Packeisgürtel und gigantische Eisberge hatten der tüchtigen „Resolution“ nur ein zweimaliges Überschreiten des Südpolarkreises gestattet. Wir wissen, welch unerhörte Lei-

stung Cook vollbrachte, als er jenseits des 71. Breitengrades an die mächtige Meereiswand herankam, die den Kontinent mit einem abweisenden Panzer umklammert.

Erstmals spürten hier Menschen die lebensfeindliche Realität der Antarktis: alles zerschmetternde Orkane, nie gekannte Kältegrade, tückische Treibeisfelder und eine brandungsumtoste, hochaufragende Gletschermauer.

Zwar glaubte man ferne Gipfel zu erblicken, doch das werden wohl Meereisberge gewesen sein. Und was als Land erkennbar war, auf Südgeorgien und vor den schaudererregenden Klippen, die sie Sandwichinseln nannten, das war bis auf die merkwürdig possierlichen Pinguine so unendlich traurig, so hoffnungslos öde, „daß wohl kein Mensch mehr freiwillig hier heruntergehen würde und die Länder um den Südpol für immer unentdeckt und unerforscht bleiben werden“.

Das war die Ansicht des unerschrockenen, entbehrungsgewohnten Weltumseglers Cook. Damals hatte er wohl recht, doch konnte er schwerlich den Wissens- und Forschungsdrang sowie das rücksichtslose Macht- und Profitstreben späterer Zeiten vorausschen.

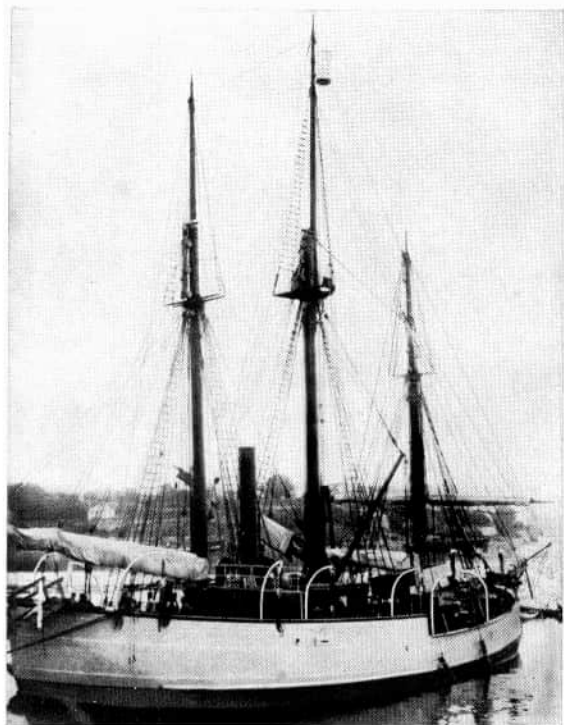
Tatsächlich setzte die Südpolforschung erst spät ein. Zunächst wagten sich nur beherzte Wal- und Robbenfänger, deren Jagdgründe um Ostgrönland und Spitzbergen durch Raubfang fast erschöpft waren, in die von Cook beschriebenen südlichen Eismeerengefilde, und es konnte nicht ausbleiben, daß sie bei ihren Kreuzfahrten Neuland, zumeist nur eisbedeckte felsige Inseln zu Gesicht bekamen.

So entdeckten 1819 und 1821 die zwei englischen Robbenschläger Smith und Powell vor der Westantarktis zwei Inselanhäufungen, die sie, in Gedanken an die Heimat, Süd-Orkneys und Süd-Shetlands nannten.

Rußland, das seit Peter I. in der Erdforschung recht rührig geworden war, gebührt das Verdienst, die erste Südpolarexpedition mit umfassendem wissenschaftlichem Auftrag geschickt zu haben. Der Seeoffizier F. G. von Bellingshausen, Teilnehmer der ersten russischen Weltumseglung unter Krusenstern in den Jahren 1803 bis 1806, sollte die Schlinge um die Antarktis noch enger ziehen als Cook und soweit wie möglich nach Süden vorstoßen. Das gelang auch. Sechsmal drangen sein Schiff „Wostok“ und die von Lasarew geführte „Mirny“ über den Polarkreis vor und durchsegelten jenseits davon 46 Längengrade.

Im Januar 1821 zeichneten sich aus dem unbestimmten Dunst des Eisgürtels unverkennbar dunkle Felsen ab. Man hatte bei 69° 53' s. Br. eine Insel entdeckt, die nach Peter I. benannt wurde. Einige Tage danach wurde ein ausgedehnter Gebirgsstrich gesichtet. Erstmals konnten die Seeleute glauben, das antarktische Festland gesehen zu haben. Das Land wurde nach dem regierenden Zaren Alexander-I.-Land getauft. Es erwies sich später als eine große Insel, die durch einen schmalen Sund vom Festland getrennt wird. Damit war die sichere Gewißheit erbracht, daß im hohen Süden wirklich Land zu finden war.

Im Jahre 1831 fand der im Dienst der Londoner Pelz- und Tranfirma End-erby stehende Kapitän Biscoe eine unbekannte, wildzerklüftete Gebirgsküste, die er Graham-Land nannte. Die geschützte Bucht einer kleinen Insel gestattete es ihm sogar, das Land zu betreten, und er fand wunderbare Pflanzenversteine-



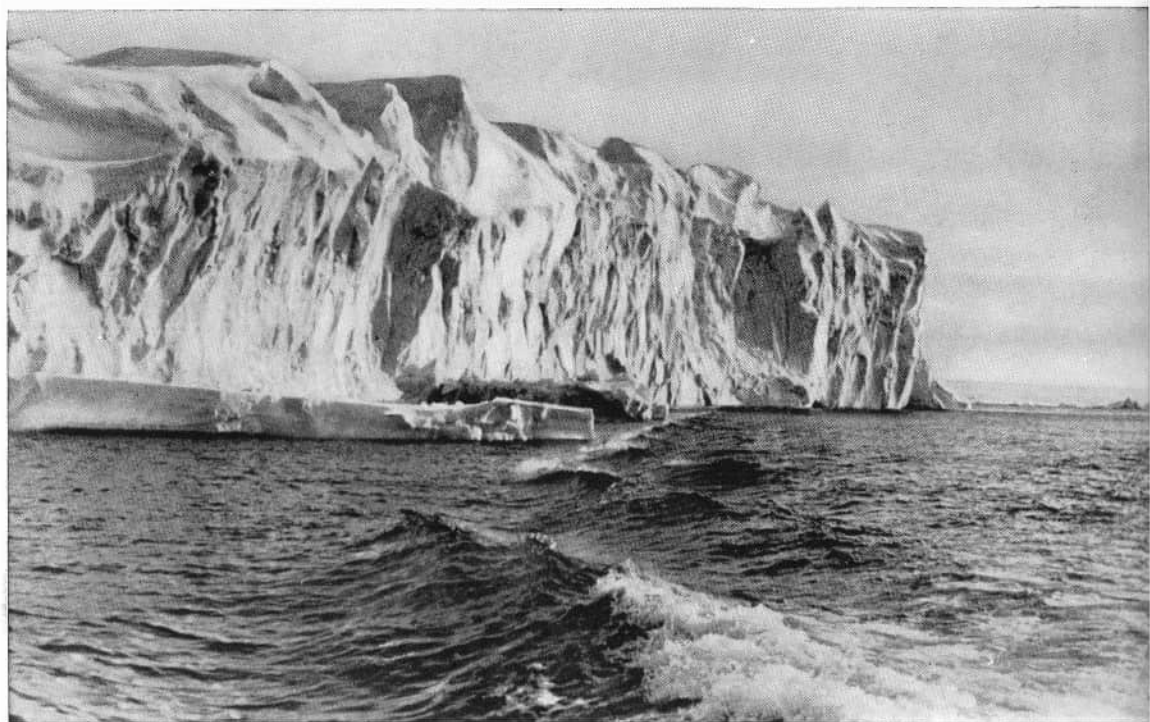
Die „Fram“



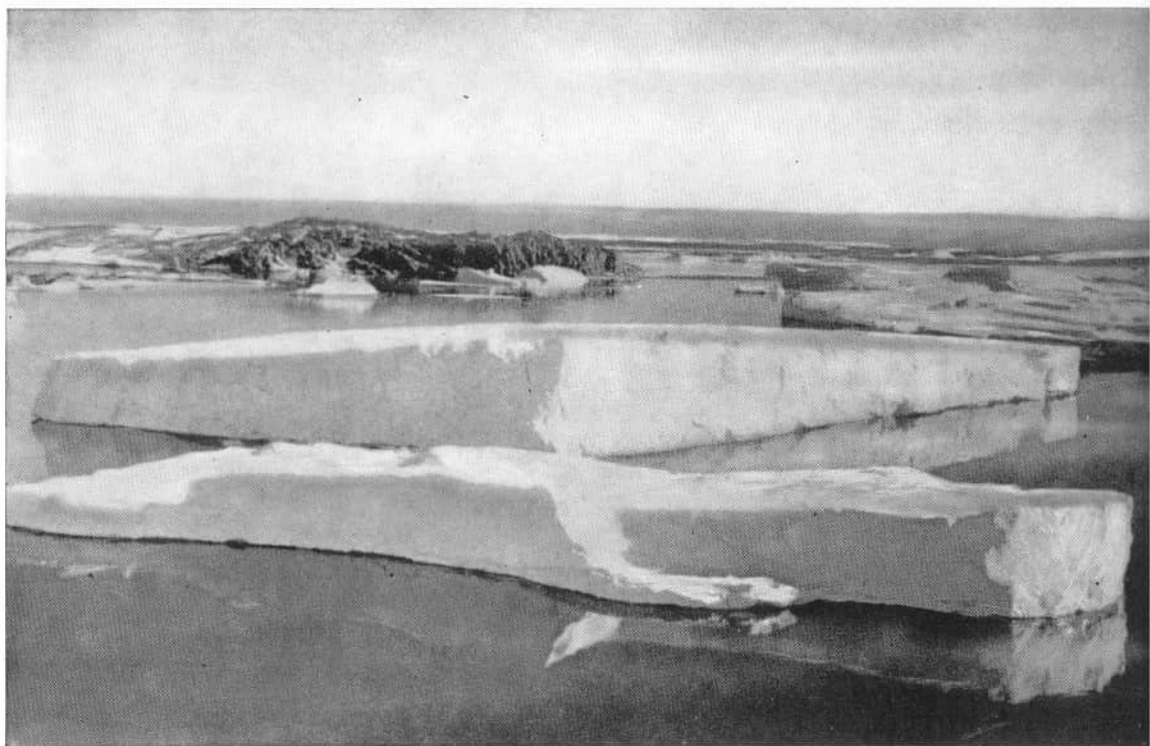
Am nördlichsten Punkt der Erde, Pearys Begleiter



Die sowjetische Station „Nordpol 18“



Eisberg in der Antarktis



Schwimmende Eisschollen in der Antarktis

rungen, die die Fachwelt in höchstes Erstaunen versetzten; denn wer hätte Zeugen eines ehemaligen Pflanzenwuchses im ewigen Eis für möglich gehalten?

Biscoe, immer auf der Suche nach den großen Meeressäugern, die durch unerhörten Raubfang selten geworden waren, traf 120 Längengrade östlich davon auf eine flache Küste, die er Enderby-Land taufte. Damit war, ohne daß er es überhaupt sehen konnte, der erste Landepunkt an der Ostarktis markiert.

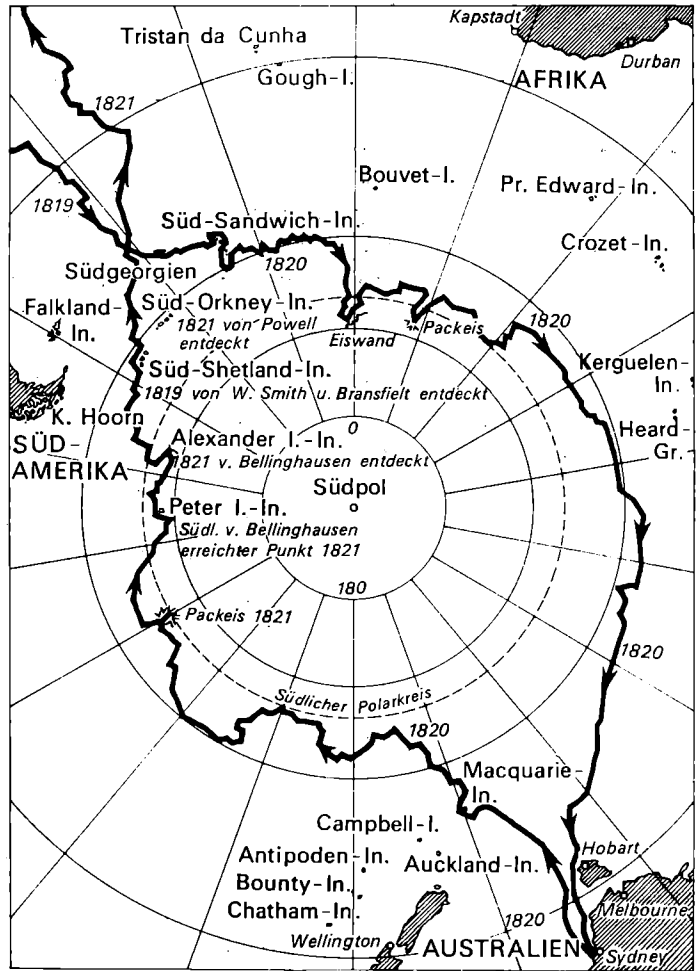
Kemp, ebenfalls ein Kapitän Enderbys, sichtete während der Robbenjagd ein Jahr später das an das Enderby-Land anschließende Gebiet, das seinen Namen trägt. Im Jahre 1838 erspähte ein weiterer englischer Walkapitän, Balleny, neue Küstenstrecken südlich Neuseelands, als er in diesen Breiten erstmals gegen den Wind nach Westen steuerte. Sabrina-Land nannte er es nach einem seiner beiden Kutter, der mit der Besatzung untergegangen war.

Diese Zufallsentdeckungen beherzter Männer – rauher Walfänger und Robbenschläger – ließen die Wissenschaftler aufhorchen. Land an Tausende von Kilometern voneinander entfernten Punkten, bescheidene Markierungen nur, die sich aber rund um den Südpol zogen! Das sah nach einer nahezu kreisrunden riesigen Landmasse innerhalb des südlichen Polarkreises aus. Man witterte eine Sensation. Doch erst das Problem des Erdmagnetismus gab um die Mitte des vorigen Jahrhunderts den Anstoß für systematische Südpolforschung.

Nachdem 1831 James Clarke Ross den nördlichen Magnetpol zum allgemeinen Erstaunen fast 20 Breitengrade vom geographischen Pol entfernt gefunden hatte, war die wissenschaftliche Welt in Aufregung geraten. Der Göttinger Physiker Gauß berechnete die wahrscheinliche Lage des südlichen Magnetpols. Mit seinem 1833 erfundenen Magnetometer, das sich in den Observatorien der nördlichen Halbkugel schnell durchsetzte, konnte die Navigation erheblich verbessert werden. Nun sollte durch magnetische Stationen auf der Südhalbkugel die Schifffahrt erleichtert werden. Dazu mußten die magnetischen Strömungen in der Antarktis erforscht und der südliche Magnetpol gefunden werden. Kein geringerer als Alexander von Humboldt rief zur Antarktisforschung auf. So kam es, daß in den Jahren 1838 bis 1843 fast gleichzeitig eine französische, eine amerikanische und eine englische Expedition auf die Reise gingen, aus machtpolitischen Gründen jedoch streng voneinander getrennt.

Der französische Kapitän Dumont d'Urville war zwar der Typ eines naturwissenschaftlich gebildeten Seeoffiziers, doch nicht aus dem Holz geschnitzt, wie es für eine solche Aufgabe erforderlich gewesen wäre. Nach einem vergeblichen Versuch, im Kampf mit dem Packeis über das von Weddell gefundene Meer an den Kontinent heranzukommen, gelang es ihm mit Mühe und Not, wieder offenes Wasser zu gewinnen und mit den zerschundenen Schiffen und skorbutkranker Mannschaft Tasmanien anzulaufen. Dort erfuhr er durch Biscoe von den sensationellen Entdeckungen Ballenys. Aufs neue segelte Dumont d'Urville nach Süden, diesmal in Richtung auf den magnetischen Südpol.

Ungeheure Tafeleisberge sperrten ihm bereits auf dem 64. Breitengrad den Weg. Sie waren scharfkantig, ihre Geburtsstätte konnte nicht weit entfernt sein. Auch verrieten eingebettete Schutt- und Geröllmassen, daß in der Nähe Land sein mußte. Im Januar 1840 wurde eine öde, etwa 1200 Meter ansteigende ver-

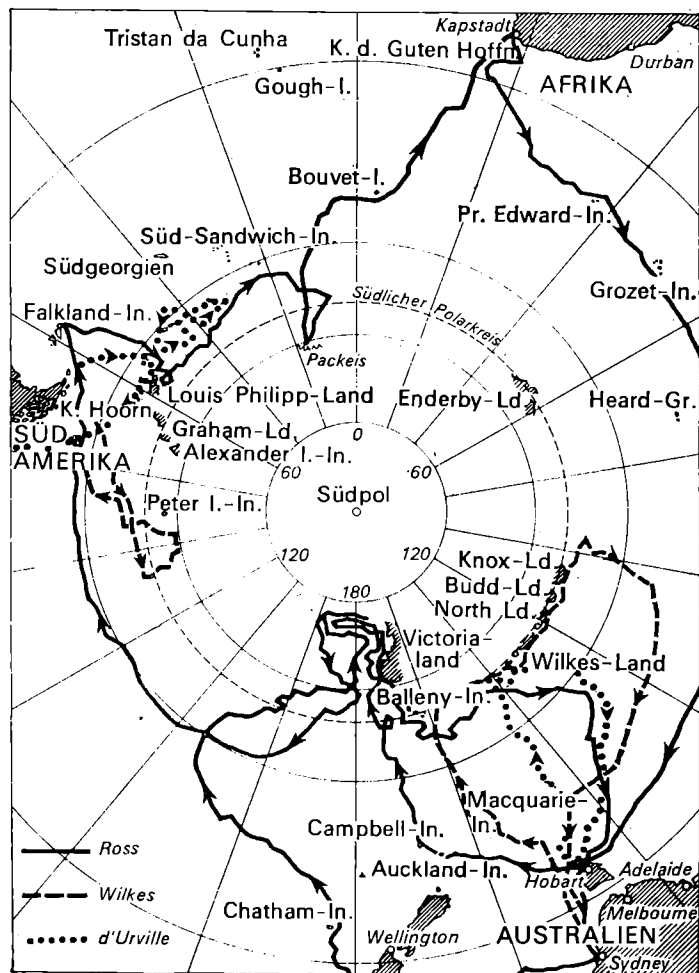


Bellinghausens Route

eiste und verschneite Küste gesichtet. Zwischen drohenden Eisbergen tastete man sich langsam weiter vor. Nach einer lebensgefährlichen Landung auf dem Meer-
gletscher wurde die Trikolore gehißt. Adélie-Land taufte man das entdeckte
Gebiet in unmittelbarer Nachbarschaft des Magnetspols.

Fünf Segelschiffe und die notwendigen finanziellen Mittel stellten die USA
einem Kartographen des Marineamtes, Leutnant Wilkes, zur Ausrüstung einer
Expedition zur Verfügung. Auch er sollte zum Weddellmeer und dann bis En-
derby-Land gehen, kam aber noch schlechter voran als Dumont d'Urville. Außer-
dem stellte sich heraus, daß die viel zu leichten Segler völlig unzureichend aus-
gerüstet waren.

Im folgenden Sommer fuhr Wilkes mit den dürftig überholten Schiffen von
Tasmanien auf dem 160. Längengrad bei Adélie-Land an die gläserne Mauer
heran. Drei Schiffe hatte er bereits verloren, doch der Amerikaner kehrte nicht
um. 2700 Kilometer zwang er seine Nußschalen durch schwieriges Fahrwasser
nach Westen, bis ihm ein ungeheures Eisfeld – ein Vorlandgletscher, wie er
vermutete – jenseits des 97. Grades ö. L. Halt gebot.



Ross' Route

Während der ganzen Fahrt mußte Wilkes die Schiffe in gebührendem Abstand vom Packeisrand halten, das keinen festen Punkt bot, um das Vorhandensein von Land beweisen zu können. Doch er war fest davon überzeugt, daß sich hinter der endlosen, hochaufragenden Eismauer eine Küste bis zum Enderby-Land hin erstrecken mußte. Der hohe Horizont mit den dunklen Wolken deutete mit größter Wahrscheinlichkeit darauf hin.

Wilkes sollte recht behalten. Der Küstenstreifen, der sich zwischen dem 160. und 100. Grad ö. L. erstreckte, wurde ihm zu Ehren mit seinem Namen bedacht.

Mit weit besseren Voraussetzungen ging die englische Expedition an ihre Aufgabe heran. Sie war in der Lage, in James Clarke Ross, dem Entdecker des nördlichen Magnetpols und achtfachen Arktisüberwinterer, einen sehr erfahrenen Arktiskenner zur Expeditionsleitung zu gewinnen. Als Ross nach sorgfältigster Vorbereitung mit seinen durch Kupferplatten verstärkten Schiffen „Erebus“ und „Terror“ – die später durch die Franklin-Expedition in aller Munde waren – im Sommer 1839 auf Tasmanien anlegte, erfuhr er, daß von hier bereits Dumont d'Urville und Wilkes erfolgreich nach Süden gesegelt waren. Zum erstenmal

gingen nun Schiffe in die Antarktis, deren Bauart für den Kampf mit dem Packeis wirklich geeignet war.

Ross ließ stets auf dem 170. Grad w. L. segeln, bald sollte sich zeigen, daß er gut daran getan hatte. Jenseits des 66. Breitengrades standen die Schiffe vor einem Chaos von Eismassen. „Erebus“ und „Terror“ hielten sich prächtig und gewannen zur allgemeinen Überraschung wieder freies Wasser. Man hielt Südwestkurs auf den südlichen Magnetpol. Da stieg in deutlicher Sicht Land auf, eine wilde Bergkette, die einen gewaltigen Gletscherfuß vorschob. Eine furchtbare Brandung verhinderte eine Landung. So begnügte man sich, die Bergkette Admiraltätsberge und die nördlichste Landmarke Kap Adare zu taufen. 900 Kilometer hinter diesem Gebirge landeinwärts liegt der magnetische Pol; so hatte Ross errechnet. Auf einer kleinen Insel nahe der Küste wurde die britische Flagge gehißt, das gegenüberliegende Gebirgsland erhielt den Namen der jungen Königin Victoria.

Nebel, Sturm und Schneetreiben hielten die Schiffe lange Zeit auf, dann gelang es, weiter nach Süden vorzustoßen. Immer höher türmte sich das Gebirge; Ross schätzte die Gipfel auf 3000 Meter Höhe. Dann stand man verwundert vor einer seltsamen Erscheinung. In einer eisigen Welt stiegen Rauchwolken und Feuerschein zum Himmel. Man hatte einen tätigen Vulkan entdeckt, der „Erebus“ getauft wurde. Unternehmungslustig steuerte man weiter nach Süden, bis eine 50 bis 60 Meter hohe Eisbarriere den Weg endgültig sperrte. Trotz der brüllenden Brandung, trotz unaufhörlich abbrechender, gewaltiger Tafeleisberge suchte man nach einem Durchschlupf, nach dem Ende der Mauer, doch diese zog sich noch 750 Kilometer nach Osten und vereinte sich dort wieder mit dem Gletscher vor dem Eduard-VII.-Land.

Bis 78° 11' s. Br. war man vorgedrungen, so weit wie nie ein Mensch zuvor. Man hatte die Ross-See, die Einfallspforte zum Südpol, entdeckt. So waren James Clarke Ross die bisher größten Entdeckungen an diesem Kontinent gelungen. Er hatte bewiesen, daß man mit entsprechend gebauten und gerüsteten Schiffen und einer großen Portion Erfahrung auch in der Antarktis vorankommen konnte.

Leider endete mit seiner Rückkehr im Jahre 1843 wiederum eine Periode der Antarktisforschung. Zwar hatte keines Menschen Fuß den einsamen, abweisenden Erdteil betreten, seine Küstenlinien aber waren in ungefähren Umrissen abgesteckt. Für lange Zeit blieb wieder den Robbenfängern das Feld überlassen, die auf der Jagd nach Beute gelegentlich weiter vorstießen und zufällig neue Küstenpunkte entdeckten.

Im Sommer 1894 ankerte der norwegische Walfänger „Antarctic“ im Hafen von Melbourne, um für die Fangperiode Proviant an Bord zu nehmen. Ein dort stationierter junger norwegischer Gelehrter, Carsten Borchgrevink, packte die Gelegenheit beim Schopf, in die Antarktis zu kommen, und heuerte als Matrose an. Auf der Suche nach dem Bartenwal fuhr die „Antarctic“ bis 74° s. Br. in die Ross-See hinein, für Borchgrevink eine Zeit unbeschreiblicher Forscherfreude. Am Kap Adare entdeckte er einen eisfreien Strand und wußte es, trotz der damit verbundenen Lebensgefahr, durchzusetzen, daß man ihn hinübruderte. Als

erster betrat er im Januar 1895 den Südkontinent, der später den Namen Antarktika erhielt, und fand darauf spärliches Leben, Moose und sogar eine Quelle. Mit diesen sensationellen Funden fuhr er zum Geographenkongreß nach London. 1500 gelehrte Männer hörten staunend seinen Bericht. Die Antarktisforschung hatte neuen Auftrieb erhalten.

Nach dem Vorbilde der „Fram“ wurde die „Southern Cross“ gebaut. Mit ihr stach Borchgrevink in Begleitung einer Schar Wissenschaftler 1898 mit Kurs Kap Adare wieder in See. Hier sollten elf ausgesuchte Männer mit ihm die erste Überwinterung auf dem antarktischen Kontinent bestehen. Ein Haus wurde errichtet, Vorräte angelegt und, solange es das Tageslicht noch gestattete, ringsum die Eiswüste erkundet. Dann brach für Monate die lange Nacht voller Entbehrungen über die tapferen Männer herein. Fürchterliche Stürme von nie gekannter Wucht umtosten das im Schnee eingebettete Haus. Ohne es zu wissen, hatte man die windigste Ecke des Kontinents für die Überwinterung gewählt. Jeder Gang zu den Meßinstrumenten wurde ein Leidensweg, doch keinen Tag wurde er unterlassen.

Im Südsommer 1899/1900 entdeckte Borchgrevink, als er an der Ross-Eis-mauer entlangfuhr, bei 78° 35' s. Br. eine zur Landung gut geeignete flache Stelle. Von hier aus unternahm er eine Schlittenreise, die ihn annähernd bis zum 79. Grade s. Br. führte. Mit dieser ersten Landreise auf dem antarktischen Kontinent wurde der von Ross mit dem Schiff erreichte Breitenrekord um 70 Kilometer übertroffen. Zugleich stand damit fest, daß man die Forschungen aus den Küstengewässern auf das Festland verlegen konnte.

Der Erdforschung war ein gewaltiges, ungeheuer schwieriges Betätigungsfeld eröffnet. Viele Fragen erheischten Antwort.

Bildete der Südpol den Mittelpunkt eines zu Eis erstarrten, inselreichen Meeres oder eines Festlandes? Das war eines der wichtigsten Probleme. Zur Beantwortung dieser Fragen faßten der 1895 in London und auch der vier Jahre danach in Berlin abgehaltene internationale Geographenkongreß den Beschluß, den eisigen Kontinent von mehreren Seiten gleichzeitig anzugehen. Vier Expeditionen sollten gleichlaufende geographische, erdmagnetische und wetterkundliche Beobachtungen machen.

Eine deutsche Expedition unter Erich von Drygalski mit der „Gauß“ entdeckte 1901/03 in der Ostantarktis das sogenannte Kaiser-Wilhelm-Land. Der Schotte William Bruce forschte im Weddellmeer und stellte den Verlauf der Coats-Küste fest.

Unerhört dramatisch verlief die schwedische Expedition, die Otto Nordenskiöld, der Neffe des Bezwinners der Nordost-Passage, zum Graham-Land führte. Als die „Atlantic“ einzufrieren drohte, ließ sich Nordenskiöld kurz entschlossen mit sechs beherzten Gefährten auf der kleinen Insel Snow-Hill absetzen. Nach Beendigung des Antarktiswinters unternahmen die Schweden weite, strapazenreiche Erkundungsfahrten, auf denen sie auch die Zusammenhänge zwischen dem Prinzregent-Louis- und dem Graham-Land feststellten.

Der kurze Sommer ging zu Ende, doch die „Atlantic“, die sie aus ihrem Eisgefängnis befreien sollte, blieb aus. Eine zweite Überwinterung mußte über-

standen werden. Um nach dem Schiff Ausschau zu halten, machte sich Norden-skiöld im Frühjahr mit zwei Begleitern auf den gefährlichen Weg zum Nordkap des Wurmfortsatzes der Westantarktis, der Antarktischen Halbinsel, und stieß unterwegs in der Einsamkeit auf drei völlig abgekämpfte Kameraden von der „Atlantic“, die im letzten Sommer mit dem Auftrag, quer über das Gebirge der Antarktischen Halbinsel nach Snow-Hill zu ziehen, am Westufer abgesetzt worden waren. Vom Winter überfallen, hatten sie Furchtbares erlitten. Vereint gingen alle nach Snow-Hill zurück, wo sich auch die Schiffbrüchigen der im letzten Sommer gestrandeten „Atlantic“, die auf einer Nachbarinsel überwintern mußten, einfanden. Endlich, nach einer zweieinhalbjährigen Robinsonade, wurden die tapferen Männer von einem argentinischen Entsatzschiff gerettet.

Die britische Expedition leitete der Engländer Robert Falcon Scott. An der Küste des Victoria-Landes drang er auf der Rossplatte vor und erreichte, im steten Kampf gegen orkanartige Schneestürme und Temperaturen bis -60 Grad, die bis dahin südlichste Breite von $82^{\circ} 17'$. Nach zweimaliger Überwinterung auf der „Discovery“ wurde das östlich der Ross-See gelegene König-Eduard-VII.-Land entdeckt.

Scott stieß mit zwei Gefährten auf einem bewundernswerten Marsch den mächtigen Ferrergletscher aufwärts über den $164.$ Längengrad in das Victoria-Land vor. Außerdem konnte er feststellen, daß das unter dem Eis begrabene Festland im Tertiär eine grüne Pflanzendecke getragen hatte. Damit war die britische Expedition weitaus am erfolgreichsten.

Auf allen diesen gefährlichen, opfervollen Unternehmungen hatten sich der forschende Geist und der unerschütterliche Wille mutiger Männer den mörderischen Lebensbedingungen dieses gewaltigen Eisschranks gewachsen gezeigt. Die Geschichte der Antarktisforschung näherte sich nun ihrem Höhepunkt – der Erstürmung des Pols.

Wegbereiter war der Engländer Ernest Shackleton, ein Mitglied der Scottschen Expedition von 1903. Er wollte, gestützt auf die dabei gesammelten Erfahrungen, mit Hilfe von Ponys einen Angriff auf den Pol wagen. Das Jahr 1908 sah ihn vor der Rossplatte. Im ersten Sommer gelang die Besteigung des 3794 m hohen Vulkans „Erebus“. Nach der Überwinterung im McMurdo-Sund begann die Polgruppe ihren Leidensweg. Zweiundzwanzig Tage lang zog sie über das tückische Eis der Rossplatte. Da die Ponys bald zugrunde gingen, mußten die Männer sich selbst vor die schweren Schlitten spannen. Weitere fünf- und zwanzig Tage dauerte die Überwindung des 750 Kilometer langen Beardmore-Gletschers, der erst in einer Höhe von 3129 Metern in ein Hochplateau übergeht. Nach anstrengenden Märschen gegen den eisigen Süd Sturm war der Pol greifbar nahe – 180 Kilometer, fünf Tagesmärsche –, doch die Männer waren erschöpft und am Ende ihrer Kräfte, die Lebensmittel knapp. Jeder Schritt weiter hätte den Tod bedeutet. Bei $88^{\circ} 23'$ wurde die englische Flagge aufgesteckt, dann befahl Shackleton schweren Herzens den Rückmarsch.

Man war nicht bis zum Pol vorgedrungen, hatte aber während eines Marsches von 2600 Kilometern den längsten Gletscher der Erde überwunden und die Frage nach der Beschaffenheit der Zentralarktis beantwortet: Der Südpol mußte

auf einer vergletscherten Hochebene inmitten eines großen Kontinents liegen.

Ein weiterer Erfolg dieser Expedition war die Auffindung des südlichen Magnetpols, dessen Lage durch eine Forschungsgruppe unter David und Mawson in der Nähe des von Gauß vorausgerechneten Ortes mit $72^{\circ} 25'$ s. Br. und $155^{\circ} 16'$ ö. L. ausgemacht wurde.

Nachdem Peary im gleichen Jahre den Nordpol erreicht hatte, war der Südpol als einer der letzten wichtigen geographischen Punkte unserer Erde unbezungen geblieben. Doch schon rüstete man zum neuen Vorstoß auf den südlichsten Punkt der Erde.

AM 1. JUNI 1910 verläßt die „Terra Nova“ mit dem Reiseziel Antarktis den Londoner Hafen. Der Expeditionsleiter Robert Falcon Scott hat sich durch seine erste Südpolreise einen Namen gemacht. Nun will er die von Shackleton hinterlassene Scharte auswetzen und die englische Flagge auf dem Südpol hissen.

Sechs Tage danach sticht die „Fram“ vom Osloer Hafen aus zu einer neuerlichen Arktisfahrt in See. Roald Amundsen, durch seine Überwindung der Nordwestdurchfahrt in die erste Reihe der Polarforscher aufgerückt, hat das berühmte Schiff von seinem Landsmann Nansen geliehen und steht vor der schweren Aufgabe, den Ruhm dieses erprobten Schiffes durch eine große Tat aufs neue zu rechtfertigen.

Das ist nicht einfach, denn Cook und Peary wollen den Nordpol bereits erreicht haben. Diese Tatsache ist zwar nicht endgültig bewiesen, immerhin kann zumindest einem der Forscher der große Wurf geglückt sein. Amundsen kennt die großen Verdienste Pearys, und Frederick Cook war wie er Teilnehmer der „Belgica“-Antarktisexpedition unter de Gerlache (1897–1899) gewesen, wobei sich der Amerikaner als ernsthafter Forscher und zuverlässiger Kamerad erwiesen hatte.

Im September läuft die „Fram“ überraschend in den Hafen Funchal auf Madeira ein, um frische Lebensmittel an Bord zu nehmen. Alle Welt wundert sich! Das Deck wimmelt von Journalisten. Amundsen hat tausend Fragen zu beantworten, die schließlich alle auf die eine hinauslaufen: Was macht die „Fram“ so weit im Süden, wenn sie zum Nordpol driften will: Amundsen, dieser mit allen Meerwassern gewaschene ehemalige Seehundsfängermatrose, läßt sich jedoch nicht in die Enge treiben. Kann man nicht auch über Kap Hoorn zum Nordpol fahren?

Die Schiffsglocke, die schon Nansens Marsch zum Nordpol einläutete, schickt alle Fremden von Bord. Amundsen steht auf der Brücke; die achtzehn Mann starke Besatzung ist an Deck versammelt. Es sind keine Greenhorns mehr, die dort unten stehen. Da sind Hansen und Lindstroem, die mit Amundsen die Nordwestpassage meisterten, da ist Johansen, der Gefährte Nansens auf seinem Leidensmarsch zum 86. Breitengrad. Auch die anderen sind erfahrene Gesellen. Sie ahnen längst, daß Amundsen ein anderes Ziel im Sinne hat als den Nordpol, und sie sollen sich nicht getäuscht haben.

Ohne Umschweife erklärt ihnen ihr Kapitän, daß er mit der „Fram“ nicht zum Nordpol, sondern zum Südpol will. Nach den Ereignissen im Norden sei der Südpol wesentlich interessanter, er könne es seinen Geldgebern, die als Zeitungsverleger an sensationellen Nachrichten interessiert wären, nicht zumuten, ihre Zuschüsse in einer fragwürdigen Unternehmung zu verschwenden. „Wir fahren los, um mit den Engländern zu wetteifern. Ich werde alles tun, was in meinen Kräften steht, um Norwegen eine Demütigung zu ersparen!“

Niemand macht von dem Angebot Gebrauch, in die Heimat zurückzukehren. Sie kennen Amundsen gut; was er sich bis jetzt vorgenommen hatte – er hat es zu Ende gebracht. Mag die Zukunft entscheiden. Sieg oder Niederlage: Der Wettlauf um den Südpol, von dem die Engländer nichts ahnen, kann beginnen.

Nachdem die „Terra Nova“ den Hunderte Kilometer breiten Packeisgürtel durchstoßen hat, fährt sie in die Ross-See ein und landet Anfang Januar 1911 bei Kap Evans am McMurdo-Sund, 22 Kilometer vom alten Winterlager Scotts entfernt. Schon beim Ausladen an der Eisbarriere gibt es die ersten Fehlschläge. Einer der neuen Motorschlitten durchbricht die Eisdecke und sinkt auf den McCreagrund. Die Ponys, auf die Scott seine ganze Hoffnung setzt, gebärden sich nach der langen Haft an Bord wie wild und sind nur unter größten Mühen zur Zugarbeit zu bewegen.

Nach Fertigstellung des Winterlagers werden alle Bemühungen darauf gerichtet, Lebensmitteldépôts nach Süden vorzuschieben. Das soll zugleich die Generalprobe für den Marsch zum Pol sein. Diese Probe verläuft nicht sehr ermutigend. Die Ponys leiden unter den tiefen Temperaturen. In jedem Lager müssen Schutzwälle aufgerichtet werden, um die starken Schneestürme aufzuhalten; das kostet Zeit und Kraft. Auch nach Verringerung der Schlittenlasten schaffen die Tiere, mit ihren schlanken Hufen ständig durch die verharschte Eisdecke brechend, nicht annähernd die Tagesziele. Statt dessen bewährt sich die einzige kleine Hundeabteilung ausgezeichnet. Als Nachtrupp hat sie meist einen stundenweiten Rückstand, und doch legen sich die zähen, halbwilden Bestien derart ins Zeug, daß sie die Pferdeabteilungen oft schon mittags eingeholt haben.

Diese Tatsache gibt Scott zu denken; doch er ist nicht der Mann, aus seinen Erkenntnissen sofort die notwendigen Schlußfolgerungen zu ziehen. Zudem bleibt ihm kaum eine andere Wahl. Er besitzt viel zu wenig Hunde, um seinen Plan entscheidend ändern zu können.

Am 14. Februar ist mit 79° 28' die äußerste Grenze erreicht. Die Tiere sind erschöpft, das Thermometer zeigt fast ständig – 30 Grad, jeder Schritt weiter kann die Beteiligten in äußerster Gefahr bringen. Mit dem bisher erzielten unzufrieden, muß Scott zum Rückzug blasen.

Als er am 22. Februar eines der rückwärtigen Dépôts erreicht, findet er eine Nachricht seines Schiffsführers Campbell vor, nach der dieser auf seiner Erkundungsfahrt entlang der Ross-Eisbarriere 700 Kilometer vom Hauptlager entfernt auf die „Fram“ gestoßen ist. Scott weiß, daß er einen Gegner hat! Seine Chancen wägend, schreibt er in sein Tagebuch:

„Eine sehr ernste Störung meiner Pläne. Amundsen ist dem Pol 110 Kilometer näher als ich, und ich hätte nie gedacht, daß er so viele Hunde sicher auf die



Robert Falcon Scott

Eisbarriere bringen könnte. Vor allem kann er mit Hunden seine Reise schon früh im Jahr antreten, mit Ponys ist das unmöglich. Gleichviel: Ich darf mich durch Amundsens Vorgehen nicht beirren lassen und bleibe bei meinem ursprünglichen Plan, als wenn ich nichts von Amundsen wüßte. Vorwärts also ohne Furcht und Zaudern!"

Scott hat erkannt, daß er bereits bei der Eröffnung des Schachspiels auf dem unbekannten Feld Antarktikas einige Figuren eingebüßt hat, und es sind durchaus nicht die rosigsten Gefühle, mit denen sich die 65 Mann am McMurdo-Sund für acht Monate in das Winterquartier flüchten.

Die „Fram“ hat wenige Tage nach der „Terra Nova“ an der Walfischbucht festgemacht. Dem großen Aufgebot der Engländer stehen nur neun Mann gegenüber. Welch ein Vorteil aber liegt allein in dieser Beschränkung! Zudem – welch eine Riesensumme von Erfahrungen bringen diese Männer mit. Fast alle haben viele Jahre in der Arktis gelebt und all die Eigenschaften und Kenntnisse entwickelt, um auch in der Antarktis bestehen zu können.

Hier steht eine kleine Kameradschaft starker Charaktere unter der umsichtigen Leitung einer zielstrebigen Persönlichkeit einer Truppe gegenüber, die nach dem Prinzip militärischer Unterordnung gegliedert ist und die schon wegen ihrer Größe längst nicht so sorgfältig ausgewählt sein kann.

Während sich die Briten zur Anlegung der Lebensmitteldepots mit einem Riesentroß Meile um Meile nach Süden durchkämpfen, erzielen die Norweger, zumeist auf Schneeschuhen im Schlepp der Hundeschlitten, die über die Ross-eisplatte dahinstürmen, oftmals das Doppelte der Tagesleistung ihrer Gegenspieler. Der Lohn ihrer Bemühungen ist der 82. Breitengrad. Hier, etwa 270 Kilometer dem Pol näher, legen sie ihr südlichstes Depot an. Dann geht es in Rekordmärschen von 50 bis 70, einmal sogar von 100 Kilometern am Tag, nach „Framheim“ zurück.



Roald Amundsen

Nebenher werden 60 000 Kilogramm Robbenfleisch eingebracht, so daß die auf 116 Stück angewachsene Hundemeute für den Winter bestens versorgt ist. Welch ein unschätzbare Vorteil in Anbetracht der Unmengen Heu, die Scotts noch verbliebene elf Ponys benötigen!

Nach langer Winternacht, die zu beiden Seiten der Ross-See genutzt wird, die Ausrüstung zu prüfen und zu verbessern, blinzelt die Sonne am 24. August 1911 zum erstenmal wieder über den Horizont. Noch zeigt das Thermometer 50 Minusgrade und mehr, doch schon meldet sich das Reisefieber. Am 8. September zieht Amundsen mit sieben Mann und 72 Hunden polwärts. Bald muß er jedoch erkennen, daß es noch zu früh ist. Die Natur läßt sich nicht überlisten. Bei 56 Grad Kälte kehrt er am 80. Breitengrad kurz entschlossen um und zieht sofort die Lehren aus dem Debakel. Acht Mann sind zuviel! Nur Hansen, Wisting, Bjaaland und Hassel werden mit zum Pol gehen; Prestrud, Stubberud und Johansen sollen indessen einen Streifzug über König-Eduard-VII.-Land unternehmen.

Jetzt heißt es die Nerven behalten. Wird man zu spät kommen? Was macht Scott drüben? Ob er unterwegs ist? Amundsen läßt sich nicht aus der Ruhe bringen. Mit der höhersteigenden Sonne klettert das Thermometer, und bei einem „Frühlingslüftchen“ von einigen 20 Grad unter Null geht die Polgruppe mit vier Schlitten und 52 Hunden am 20. Oktober ins Rennen. Wenn nichts mehr dazwischenkommt, haben die Männer Amundsens einen frühen Start gehabt. Shackleton war erst am 29. Oktober aufgebrochen. Der Wettlauf zum Pol hat begonnen. Wie lange wird Scott mit seinen empfindlichen Pferden warten müssen?

Er muß lange warten! Zweiundzwanzig unwiederbringliche Tage verstreichen, bis der Engländer am 11. November den Marschbefehl geben kann. Wie wäre ihm wohl zumute, wenn er wüßte, daß der Norweger inzwischen bereits den 83. Breitengrad hinter sich gelassen hat.

Freilich, Amundsen und seinen Männern wird es nicht leicht gemacht, den Vorteil ihres früheren Starts zu behaupten. Es ist bitter kalt; mehr als einmal hängt alles an einem seidenen Faden. Da ist plötzlich Nebel eingefallen und nichts mehr zu erkennen von den Schneemalen, die man vorsorglich in 5 Kilometer Abstand errichtet hat. Man befindet sich ausgerechnet im „Schweineloch“, einem Gebiet, das im weiten Umkreis von grundlosen Spalten und Schründen durchzogen ist. Plötzlich sackt Bjaalands Schlitten weg. Der stemmt sich ein, hält an einer Leine die schwere Last in der Schwebe. Einige Hunde sind winselnd in die Tiefe gestürzt, andere krallen sich in Todesangst in das Eis. Sekunden werden zu Ewigkeiten, die Kräfte lassen nach – da kommen die Kameraden herangestürzt. Rettung! Wisting läßt sich abseilen, und alles wird geborgen, selbst die Hunde, die glücklicherweise auf einem Eisvorsprung Halt gefunden haben.

Solche Situationen gibt es viele; doch wie werden sie gemeistert! Hansen, Wisting und Hassel sind einfach durch nichts zu erschüttern. Im Gegenteil, sie betrachten das ganze Unternehmen als einen willkommenen Anlaß, ihre Kraft, Ausdauer und Verwegenheit ständig unter Beweis zu stellen. Amundsen muß die übermütigen Jungen mehr als einmal zügeln.

Eines Tages – es ist auf dem Axel-Heiberg-Gletscher, dem Zugang vom Meereis zum Polplateau, inmitten eines unvorstellbaren Chaos von steilen Wänden, Abgründen und heimtückischen Spalten – kommt Amundsen hinzu, wie Wisting und Hassel einen Schlitten aus einer Spalte zerren, während Bjaaland seelenruhig danebensteht und die Szene fotografiert. Das kann nicht weiter gefährlich sein, denkt Amundsen, ruft aber doch hinüber: „Wie steht es denn?“ – „Oh, ganz gut, wir sind bald fertig“, kommt es zurück. Um ganz sicher zu sein, will Amundsen wissen, wie die Spalte beschaffen ist. Da sagt einer der Jungen: „So wie gewöhnlich – bodenlos...“ Amundsen möchte am liebsten lauthals lachen, doch er verkneift es sich lieber.

Diese Haltung, diese Entschlossenheit und Kaltblütigkeit sowie Kameradschaft tragen wesentlich dazu bei, daß alle Schwierigkeiten gemeistert werden. Ende November haben die fünf Norweger den Gletscher bezwungen. Trotz des steilen Aufstiegs, trotz Nebel, Schneesturm und Lawinengefahr werden in diesem unwegsamen Gebiet täglich mindestens 18 Kilometer zurückgelegt, einmal sogar 31. Nun stehen sie in rund 3000 Meter Höhe am Rande des Polplateaus, das sich öde und unergründlich wie die Landschaft eines fernen Planeten vor ihnen ausbreitet.

Noch 500 Kilometer zum Pol! Amundsens Augen suchen forschend den Horizont ab. Wie weit mögen die Engländer sein? Ob sie Mittel und Wege gefunden haben, ihn zu überflügeln! Wohl kaum! Trotzdem ist Eile geboten. An diesem Tage werden 40 Kilometer zurückgelegt.

40 Kilometer Tagesleistung! Scott wagt kaum davon zu träumen. Seine Kolonne arbeitet sich um diese Zeit, noch 170 Kilometer vom Beardmore-Gletscher entfernt, mühselig voran. Längst liegen die Motorschlitten als nutzlose Schrotthaufen auf dem Eis. Die restlichen sieben Ponys sind fast am Ende ihrer Kräfte. Trotzdem kann er sich nicht zu dem Entschluß durchringen, von seinem ursprünglichen Plan, mit zwölf Mann den Pol zu erreichen, abzurücken.

Anstelle der fehlenden Zugkräfte müssen sich die Männer vor die Schlitten spannen und verbrauchen dabei ihre besten Kräfte. Es schneit und stürmt, jeder Schritt wird zur Strapaze. Abends zieht er die trübselige Bilanz:

„Unser Futtevvorrat zwingt uns, unter allen Umständen täglich 24 Kilometer vorzudringen. Seit mehreren Tagen haben wir vom Lande keinen Schimmer mehr gesehen! Ein erschöpftes Tier macht auch einen müden Mann, und keiner von uns ist jetzt nach beendetem Marsch sonderlich vergnügt.“

Unterdessen stürmen die glücklichen Rivalen mit leichtem Gepäck dem Pol entgegen. Amundsen läßt auf der Gletscherhöhe 24 Hunde töten. Den Männern tut es leid, doch es ist eine harte Notwendigkeit. Auf dem Rückmarsch wird ein so wohlgefülltes Fleischlager Mensch und Hund frische Kräfte verleihen.

Aber auch ihr Vormarsch erfährt Unterbrechungen. Fünf Tage lang werden die Norweger von einem wütenden Orkan im Zelt festgehalten. Draußen tobt das Unwetter mit elementarer Gewalt. Man muß sich dareinschicken; denn jeder Schritt weiter könnte zum Untergang führen. Am sechsten Tag hält es die Männer nicht länger im Zelt. Dichter Nebel umfängt sie, messerscharfe Eiskristalle machen die Gesichter fast unkenntlich – doch weiter geht's, getrieben von dem Gedanken, die anderen zu überflügeln.

Amundsen, der mit dem Kompaß als einzigem Wegweiser im grauen Nichts vorauszieht, verharret oft. Jedesmal glaubt er im Heulen des Sturmes das Gekläff von Hunden zu hören. Der glänzende Staubschleier am Horizont – wird er nicht von Scotts Gespannen aufgewirbelt? Illusionen – Trugbilder! Es gibt nur ein Rezept dagegen: Vorwärts, vorwärts! 200 – 100 – 50 Kilometer, dann wird er Gewißheit haben.

Am 14. Dezember wird die Polhöhe genommen. Die Berechnungen ergeben, daß der 89. Breitengrad bereits überschritten ist. Stolz flattert die norwegische Flagge im Wind. Im Zelt herrscht, während der Primuskocher summt, fast ehrwürdiges Schweigen. Das hartumkämpfte Ziel liegt in greifbarer Nähe.

Die Geschehnisse des 15. Dezember 1911 soll Amundsens Tagebuch vermitteln:

„Am Morgen des 15. Dezember begrüßte uns ein herrliches Wetter, ein Wetter, wie geschaffen zur Ankunft am Pol. Ich bin nicht ganz sicher, aber ich glaube, wir nahmen unser Frühstück an dem Tage etwas hurtiger ein als an den vorangehenden und kamen auch etwas schneller aus dem Zelt heraus. Wir ordneten uns wie gewöhnlich. Um die Mittagszeit hatten wir 89 Grad 53 Minuten südlicher Breite erreicht und machten uns dann bereit, den Rest in ununterbrochener Fahrt zurückzulegen.“

Um 10 Uhr vormittags hatte sich eine leichte Brise von Süden erhoben, und der Himmel überzog sich mit Wolken, so daß wir die Mittagshöhe nicht nehmen konnten. Aber die Wolkendecke war nicht so dicht, dann und wann konnte man die Sonne hervorlugen sehen. Es wurde nicht viel gesprochen, aber die Augen wurden um so eifriger benutzt. Hansens Hals war doppelt so lang als an den anderen Tagen . . .

Um drei Uhr mittags ertönte ein gleichmäßiges Halt von allen Schlittenlenkern. Sie hatten ihre Meßräder fleißig beobachtet, und nun standen alle auf

der ausgerechneten Entfernung – auf unserem Pol nach dem Besteck. Das Ziel war erreicht und die Reise zu Ende!“

Fünf frostklamme Fäuste pflanzen die norwegische Fahne am südlichsten Ende der Welt auf. Die Sieger des dramatischen Wettlaufs schütteln sich die Hände. Roald Amundsen hat für sein kleines Heimatland eine neue große Entdeckungstat vollbracht.

Nachdem am folgenden Tage rings um den vermessenen Punkt sicherheits halber ein weiter Bogen geschlagen worden ist, treten die Norweger den Rückmarsch an. Ein schwarzes Zelt bleibt als Zeugnis ihres Sieges in der Einsamkeit zurück.

Zur gleichen Zeit, als die Norweger den Sieg in Händen halten, quälen sich Scott und seine elf Begleiter mit den schweren Schlitten den Beardmore-Gletscher hinauf. Die Hundeabteilung ist längst zurückgegangen, und die letzten Ponys sind am Fuße des Gletschers geschlachtet worden. Endlich ist am 22. Dezember die Höhe bezwungen. Alle sind nach dieser Tortur schwer angeschlagen. Das Schlittenziehen hat einige der Männer fast vollständig zermürbt. Jetzt erst, viel zu spät, entschließt sich Scott, seine Abteilung zu verkleinern. Die Schwächsten sollen zurück. Mit ihm gehen Bowers, Evans, Oates und Dr. Wilson weiter.

Scott weiß, daß er ein Spiel auf Leben und Tod weiterführt, doch er will nicht aufgeben, will den anderen nicht den Triumph überlassen, bevor nicht das Äußerste getan ist. Wenn er wüßte, daß er das Rennen längst verloren hat! . . .

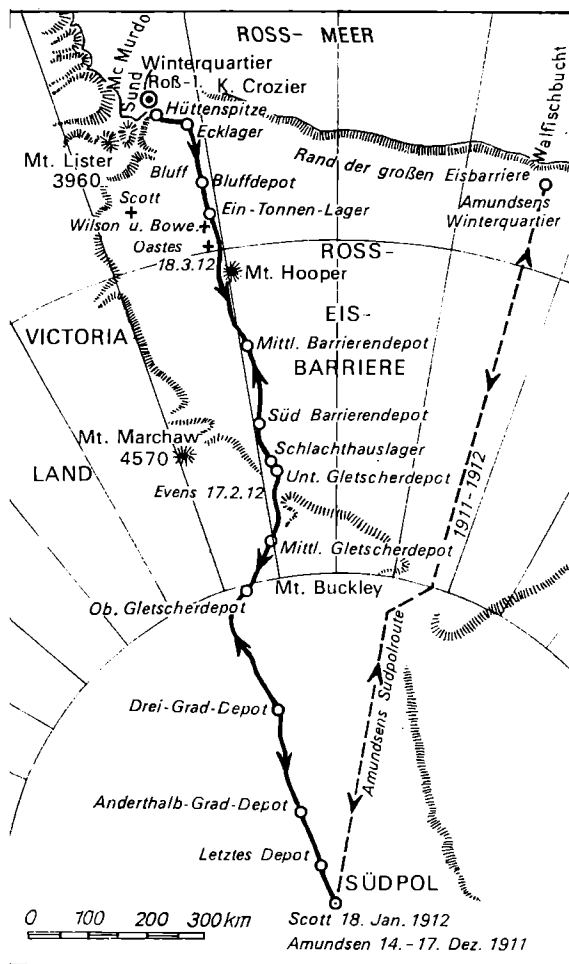
Unverdrossen schleppen sich die Erschöpften gegen den unbarmherzigen schnee- und eisführenden Südsturm über die Hochebene. Nach der Rückkehr der anderen müssen die Schlitten noch schwerer beladen werden. Trotzdem heißt es bereits, mit den Lebensmitteln hauszuhalten.

Das alte Eis bremst wie Sand. Oft bleiben die Schlitten stehen und können nur mit vereinten Kräften wieder flottgemacht werden. So geht es Tag um Tag, Woche um Woche – allein der unbändige Wille, nicht zu unterliegen, treibt die Männer vorwärts. Trotzdem geht es viel zu langsam. Was bedeuten 20 Kilometer am Tage, wenn der Pol Hunderte von Kilometern entfernt ist. Zudem läßt die Angst, zu spät zu kommen, die Männer kaum schlafen.

So dämmt mit dem 18. Januar 1912 der entscheidende Tag herauf. Eine erwartungsfrohe Stimmung hat die Müden neu belebt; wenige Stunden noch, dann . . . Plötzlich entdecken Bowers' scharfe Augen etwas Fremdes in der sonst so gleichförmigen Landschaft. Wortlos marschieren die Männer drauflos – und sie finden die an einem Schlittenständer befestigte Flagge der Norweger. Welch grauenvolle Enttäuschung nach all der Mühsal und Entbehrung! Wie eine zentnerschwere Last lähmt der Gedanke an den Rückmarsch, der ohne die beflügelnde Aussicht auf den Erfolg bewältigt werden muß, die Kräfte.

Trotzdem werden die erforderlichen Beobachtungen gemacht. Das schwarze Zelt Amundsens steht nach Scotts Berechnung 2700 Meter vom Pol entfernt. Darin findet sich ein Brief an Scott und einer an König Haakon, den der Engländer, falls Amundsen auf dem Rückmarsch zugrunde ginge, nach Norwegen weiterleiten soll.

Glücklicher Amundsen! Er hat das Hochplateau zu diesem Zeitpunkt bereits



Scotts Marschroute)

reich der stärksten Orkane heraus. Im Gefühl des
tigen Verkleinerung der Mannschaft reichlich mit
sein Lauf einer wilden, übermütigen Jagd. Auch
tut kein allzugroßes Hindernis. Die vorsorglich
n sicher den Weg nach Norden.
n“ erreicht. Die Gefährten sind erstaunt, können
o schnell zurück sind. Ängstlich starren sie in die
hter – künden sie Erfolg oder Mißerfolg? Dann
wir sind am Südpol gewesen – als erste!“ Nun
r ihres Triumphes richtig freuen. Nach 99 Tagen
sturgewalten, nach Bewältigung der mörderischen
ind sie wohlbehalten zurückgekehrt.

hrten hasten zur gleichen Stunde über die Pol-
hen von 30 bis 35 Kilometern kommen sie be-

friedigend voran. Werden sie dieses notwendige Tempo beibehalten können? Evans' Hände sind erfroren, Wilson, dieser bärenstarke Sportsmann, humpelt fußkrank hinterher und ist ebenfalls vorläufig zu keiner Arbeit mehr fähig. Die drei anderen müssen die Schlitten allein schleppen. So kämpfen sich die Männer von Depot zu Depot weiter, doch die Rationen, die sie dort vorfinden, sind schmal, so schmal, daß sie ihren unbändigen Hunger nicht stillen. Langsam sinkt die Leistung. Es hilft nichts, sich dagegen aufzubauen; die Tagesziele werden nicht erreicht, und die Rationen müssen abermals gekürzt werden: Ein verhängnisvoller Kreislauf, dem sie ohne Gnade ausgeliefert sind.

In den ersten Februartagen wanken die fünf den Gletscher hinab; sein Abhang bedeutet Hunderte von Kilometern mit Spalten, Buckeln, tiefen Abstürzen, dazu Nebel und schon wieder grimmige Kälte. Einmal stürzt die ganze Kolonne samt den sich überschlagenden Schlitten einen Abhang hinunter. Mühselig rafft man sich wieder auf. Doch Evans hat es gepackt; er ist fortan nur noch ein Schatten seiner selbst, und oft müssen die Kameraden auf ihn warten. Am 18. Februar bricht er vollends zusammen. Weit jenseits des 83. Breitengrades bereiten ihm die Gefährten die letzte eisige Ruhestätte. Es ist ein tragischer Ruhm, am südlichsten Punkt der Erde zu liegen.

Die Lawine des Unglücks rollt schneller, droht sie stündlich zu überholen. In den Depots befindet sich zu wenig Öl, die Behälter sind von der Kälte undicht geworden. Scott hatte bereits früher diese Erfahrung gemacht, doch versäumt, entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Der Fehler kann tödliche Folgen haben. Ein Tag ohne warme Mahlzeit wäre bei dieser Kälte und diesem geschwächten Zustand der Männer verheerend. Der Wettkampf um den Pol ist für die Verlierer ein Kampf um das nackte Leben geworden. Sie ahnen, daß sie einen aussichtslosen Kampf führen.

Am 11. März ist Oates am Ende seiner Kräfte. Obwohl sie die eigene Chance, davonzukommen, schmälern, bitten ihn die anderen, sich weiterzuschleppen. Die höchste Not hat die Männer längst zu einer echten Kameradschaft zusammengeschweißt.

Es wird ernsthaft zu Rate gegangen. Nun ist es zwecklos, sich noch etwas vorgaukeln zu wollen. Man wird sich darüber klar: Die Hoffnung, mit dem Leben davonzukommen, ist gering. Auf Anweisung Scotts bekommt jeder 30 Opiumtabletten... Das ist Robert Falcon Scotts schwerste Stunde. Seine Kameraden, die er zu höchstem Ruhm führen wollte – sie stehen nun mit ihm am Rand des Todes.

Zur gleichen Zeit erlebt Roald Amundsen die schönste Stunde seines Lebens. Die „Fram“ hat in Hobart auf Tasmanien angelegt. Telegramme verkünden seine einzigartige Tat. Die Schlagzeilen der Welpresse rühmen den Namen des ehemaligen Seehundfängermtrosen. Welche Tragik liegt in dem Nebeneinander dieser Ereignisse!

Am 15. März verläßt Oates das Zelt, um zu sterben. Er wird nicht mehr gefunden. Die drei Überlebenden quälen sich weiter. Scott zieht seine letzte Bilanz:

„Unser Spiel geht tragisch aus. Elf Kilometer sind jetzt die Grenze der Leistungsfähigkeit. Wir haben Proviant auf sieben Tage und müssen heute abend ungefähr 102 Kilometer vom Ein-Tonnenlager entfernt sein; $11 \times 7 = 77$ Kilometer. Also bleiben immer noch 25 Kilometer Abstand!“

25 Kilometer! Sie sind das Zünglein an der Waage. Den letzten Akt des heroischen Dramas entnehmen wir Scotts Aufzeichnungen:

17. März 1912. *„Ich kann nur absatzweise schreiben. Die Kälte ist ungeheuer, mittags 40 Grad. Meine Kameraden sind beiter, aber wir sind drauf und dran, zu erfrieren; obwohl wir beständig davon reden, daß wir uns doch noch durchschlagen werden, glaubt es im Herzen keiner mehr.“*

18. März. *„Heute beim zweiten Frühstück sind wir 39 Kilometer vom Depot entfernt. Das Unglück schreitet weiter. Gestern hatten wir wieder Gegenwind, und der Schnee trieb uns ins Gesicht. Wir mußten den Marsch unterbrechen, Temperatur 37 Grad. Kein menschliches Wesen brächte es fertig, solch einem Wetter zu trotzen, und unsere Kraft ist fast ganz erschöpft. Wir brechen allmählich alle zusammen.“*

Wir haben den Primuskocher noch einmal halb voll gegossen, das letzte Mal, dann müssen wir verdursten.“

19. März. *„Heute brachen wir in der gewöhnlichen schleppend langsamen Weise auf. Wir sind 29 Kilometer vom Depot entfernt und könnten in drei Tagen hinkommen. Wir haben noch auf zwei Tage Lebensmittel, aber nur noch auf einen Tag Brennmaterial.“*

21. März. *„Montag abend waren wir noch 20 Kilometer vom Depot entfernt, gestern konnten wir eines wütenden Orkans wegen nicht weiter. Heute wieder eine verlorene Hoffnung – Wilson und Bowers wollen zum Depot gehen, um Brennstoff zu holen.“*

22. und 23. März. *„Der Orkan wütet weiter – Wilson und Bowers konnten sich nicht hinauswagen – morgen ist die letzte Möglichkeit – kein Brennstoff mehr und nur noch auf einen Tag Nahrung – das Ende ist da. Wir haben beschlossen, eines natürlichen Todes zu sterben – wir wollen mit unseren Sachen oder auch ohne sie zum Depot marschieren und auf unserer Spur zusammenbrechen . . .“*

29. März. *„Seit dem 21. hat es unaufhörlich aus Südwest gestürmt. Jeden Tag waren wir bereit, nach unserem nur noch 20 Kilometer entfernten Depot zu marschieren, aber draußen vor der Zelttür ist die ganze Landschaft ein wirbelndes Schneegestöber. Wir können jetzt nicht mehr auf Besserung hoffen. Auch wir werden bis zum Ende aushalten, der Tod kann nicht mehr fern sein. Es ist ein Jammer, aber ich glaube nicht, daß ich noch weiterschreiben kann . . .“*

„Um Gottes Willen – sorgt für unsere Hinterbliebenen!“

R. Scott.

Aus der Marschgeschwindigkeit der zurückgekehrten Abteilung hatte man im Hauptquartier der Engländer berechnet, daß die Polgruppe zwischen dem 3. und 10. März im „Eintonnenlager“ eintreffen müsse. Dort erwartete sie die von allen so unterschätzte Hundeabteilung, nun die einzige Zugkraft der Expedition. Am 10. März mußte die Abteilung wegen Futtermangels zurück.

Der Orkan, der Scotts Untergang besiegelte, ließ alle folgenden Hilfsversuche zusammenbrechen. Der eisige, todbringende Hauch dieses kalten Kontinents trieb die Menschen zurück in das Winterquartier bei Kap Evans. Wer draußen blieb, war verloren, das stand unabänderlich fest.

Acht Monate später, am 11. November 1912, entdeckte die Entsatzabteilung 22 Kilometer südlich des „Eintonnenlagers“ das Unglückszelt. Dr. Wilson und Bowers lagen in ihren geschlossenen Schlafsäcken. Scott hatte die Klappe seines Schlafsackes zurückgeworfen, seinen Rock geöffnet und so den Tod erwartet. Unter seinem Kopf fanden sich die erschütternden Dokumente des Unterganges.

Am 19. Januar 1913 verließ die „Terra Nova“ mit den Überlebenden die unheilvollen Gestade der Antarktis. Nach der Jubelbotschaft Amundsens erfuhr die Welt nun den tragischen Ausgang dieses heroischen Wettlaufs über 2600 Kilometer.

WENN ES DEM ZÄHEN NORWEGER glückte, am Südpol der erste zu sein – am Nordpol war es daneben gegangen, zweimal sogar. 1909 war ihm Peary zuvorgekommen und 1926...

Freilich hieß die Alternative nun nicht mehr Grönländerhund gegen Shetlandpony, sondern Flugzeug contra Luftschiff.

Während der Vorbereitungen für den Start Amundsens mit dem Luftschiff „Norge“ kam ein Amerikaner namens Richard E. Byrd nach Spitzbergen, packte, indes der Norweger und sein Geldgeber Ellsworth auf das aus Rom kommende Luftschiff warteten, sein Flugzeug aus der Kiste, machte einige Probeflüge und startete, wie wir bereits wissen, am 9. März nach Norden. Zwei Stunden später hatte der Amerikaner erreicht, worum sich sein Landsmann siebzehn Jahre zuvor zwei Monate lang hatte schinden müssen. Nachdem Byrd zur Ehrung Pearys ein Amulett, das der Forscher 1909 getragen hatte, über dem Nordpol abgeworfen hatte, landete das Flugzeug nach abermals zwei Stunden wieder in der Kingsbai (dem Kongsfjord) auf Spitzbergen.

Der erfolgsgewohnte Norweger konnte nur noch mit saurer Miene gratulieren. Im Gespräch fiel die unvermeidliche Frage: „Nun, Byrd, was kommt jetzt dran?“

Ohne lange zu überlegen und halb im Scherz antwortete dieser: „Der Südpol!“

Amundsen war nicht sonderlich überrascht. Für ihn, der sein ganzes Leben zwischen Arktis und Antarktis hin und her pendelte, war dies eine folgerichtige Konsequenz.

Der Südpol... Amundsens Gedanken sprangen über Tausende von Meilen hinweg zum anderen Ende der Welt. Die Walfischbucht – der endlose Gletscher – das Polplateau – das war ein schwieriges Stück Arbeit gewesen damals, fast mehr als Menschenkraft und eiserner Wille zu leisten vermochten. Wie wenig wußte man heute noch von dem tückischsten aller Erdteile! Wenige einsame Spuren im unendlichen Raum – winzige Steinchen im gewaltigen Mosaik der antarktischen Landschaft.

Nun würde es nicht mehr so schwer sein! Wenn überhaupt, so konnte der 289



Richard E. Byrd

eisige Kontinent mit seinen Hochebenen, Gebirgsmassiven und Riesengletschern nur mit Hilfe des Flugzeuges erschlossen werden. Das ungefähr sagte der Norweger dem jungen Amerikaner, und seitdem ließ diesen der Gedanke, den er so leichterhand beschworen hatte, nicht wieder los.

Dreieinhalb Jahre sind vergangen. Über der Walfischbucht dehnt sich ein ungewöhnlich heiterer Himmel. Wo Amundsen einst seine Schlitten für die Polreise bepakte, steht ein Metallvogel blitzend in der Sonne. Ringsum wimmelt es wie in einem Ameisenhaufen. Da klettern Mechaniker herum, über eine lange Eimerkette werden die Tanks gefüllt. Der weitgeöffnete Einstieg frißt wahllos Kisten, Säcke und Packen; kurzum, kaum einer der zweiundachtzig Männer, die zu diesem Zeitpunkt den antarktischen Kontinent bewohnen, fehlt bei diesem wichtigen Geschäft.

Commander Byrd, schon in seiner Pelzkombination, verfolgt, abseits stehend, aufmerksam das emsige Getriebe rund um das Flugzeug. „Kein Vollblut vor dem Rennen wurde je besser geflegt als meine Floyd Bennet!“ Er muß lächeln bei diesem Vergleich, doch es war so. Wie viele Abende des langen Polarwinters hatte er allein mit den Kameraden über der schwierigen Aufgabe zugebracht, die günstigste Lösung zwischen den Ansprüchen eines Polarfluges und der Leistungsfähigkeit der Maschine zu finden. Lange wollte die Rechnung nicht aufgehen. Amundsen hatte die Paßhöhe bei 3200 Metern gefunden, so hoch und einiges mehr mußte das Flugzeug mit seiner schweren Last hinauf, wollte man nicht am Buckel des Heiberg-Gletschers zerschellen.

Das erforderte äußerste Beschränkung in der Ausrüstung; doch hierbei gab es eine Grenze. Man mußte Lebensmittel für mindestens zwei Monate mitnehmen, um für den Fall einer Notlandung selbst vom äußersten Punkt der Reise per Schlitten das Depot am Fuße des Liv-Gletschers erreichen zu können. Für eine Flugzeit von rund zwölf Stunden wurden 3540 Liter Benzin benötigt, auch daran ließ sich nichts einsparen.

Schließlich waren auf dem Papier alle Probleme gelöst. Die Tatsachen müßten beweisen, ob die Berechnungen richtig waren.

An jenem Morgen des 28. November 1929 war der Hauptwetterwart mit der Meldung ins Lesezimmer gestürzt: „Jetzt ist es Zeit, diese Gelegenheit kehrt vielleicht nie wieder!“ Daraufhin hatte Byrd schnell entschlossen das Zeichen zum Start gegeben.

Um 15.29 Uhr hebt sich die schwere Maschine unter dem Donnergedröhn ihrer drei Motoren von der Eisplatte. Bernd Balchen schwenkt auf den Kurs ein, es ist derselbe, den sein Landsmann Amundsen vor achtzehn Jahren gezogen war. Mühelos überspringt das Flugzeug Hindernisse, die jenem so unsägliche Schwierigkeiten bereiteten. Byrd hockt vor dem Kartentisch, June bemüht sich, die erste Funkverbindung mit der Bodenstation herzustellen, während McKinley mit seiner Kamera zwischen Backbord und Steuerbord hin und her pendelt, um möglichst eine lückenlose Serie von Meßbildern auf die Platte zu bannen. Am Nordhorizont verschwimmen mit den drei Funktürmen die letzten vertrauten Wahrzeichen „Little Americas“, der Forscherstadt im ewigen Eis. Voraus dehnt sich endlos das Niemandsland.

Den Flug über die allmählich ansteigende Rossplatte bewältigen die Motoren ohne besondere Anstrengung. Welch ein großartiges Gebilde der Natur, diese Eisplatte! 750 Kilometer ist sie breit; ihre Stärke hatte man in der Umgebung Klein-Amerikas mit 75 bis 90 Metern vermessen. Darunter dehnt sich 500 Meter tief das Meer.

Zwei dunkle Punkte heben sich von der Eisfläche ab. Es sind die Zelte des an den Gletscherfuß vorgeschobenen Forscherlagers. Langsam gleitet der Postfahlschirm abwärts. Ameisen gleich, laufen die Kameraden darauf zu. Die „Bennet“ wippt einen Gruß. Die vier an Bord tauschen einen verständnisvollen Blick – der Lärm der Motoren verschluckt jedes Wort.

Jetzt wird es Ernst. Voraus schiebt sich blaugrün der Strom des Gletschers in die Höhe. Die „Bennet“ sammelt Kraft. Jetzt heißt es steigen, steigen! Balchen hat June wieder abgelöst. Hinter dem Piloten hockt Byrd, eine wichtige Entscheidung ist zu treffen. Wird man Amundsens Weg folgen und den Axel-Heiberg-Gletscher überqueren, oder wird man den Weg über den benachbarten Liv-Gletscher wählen? Der eine ist durch die Beschreibung des Norwegers bekannt, vom anderen weiß man nicht, wie hoch sich der Paß hinaufreckt und ob die Gipfel, die ihn begrenzen, einen Weg zum Durchschlupf freigeben werden? Völliges Neuland! Das gibt den Ausschlag. Die „Bennet“ nimmt den Kurs ins Unbekannte.

Während McKinley mit der Besessenheit eines Jägers, der seltenes Wild vor der Flinte hat, seinen Kameraverschluß klicken läßt, leert June die Reservebehälter in den Haupttank. Die nutzlosen Fässer purzeln durch die Falltür nach unten. Oben recken schwarz und drohend gigantische Bergpfiler ihre Spitzen aus dem erstarrten Strom, links die Nansen-Gruppe, rechts die wuchtigen Marmorflanken des Fisher-Berges. Irgendwo dazwischen muß der Buckel liegen, der den Weg zum Polarplateau freigibt.

Der Höhenmesser zeigt 2900 Meter – das reicht nicht. Schon machen sich die

Fallwinde bemerkbar. Immer wieder drücken sie die Nase des Flugzeuges nach unten. Balchen scheint mit der Maschine zu verwachsen. Mal links, mal rechts abweichend, spürt er förmlich die Zonen ruhiger Luft. Im Höhendunst verschwimmend, zeichnet sich voraus der Paß ab. Er ist, wie erwartet, eng. Noch hat die Maschine nicht die erforderliche Höhe, trotz aller Bemühungen Balchens will sie nicht mehr steigen – die Last ist zu groß, die Luft zu dünn in dieser Höhe.

So rast die Maschine auf den verderbenbringenden Schlund zu – noch ist er breit genug, um zu wenden; dann wäre alles umsonst gewesen! In den nächsten Sekunden muß man sich entscheiden. June legt die Hand an den Auslaß des Hauptbenzinbehälters und sieht Byrd fragend an. Der nickt sein Einverständnis. Ein Hebeldruck – und 2500 Liter Benzin, weit mehr als die im letzten Moment zugeladene Reserve, ergießen sich über den Gletscher, dessen waschbrettartige Oberfläche bedrohlich nahegekommen ist. Ein schweres Opfer – es kann die vier Männer in höchste Gefahr bringen; denn schon steht fest, daß der Rückflug nicht ohne Zwischenlandung am Gletscherdepot bewältigt werden kann – und doch ist es zu klein.

Balchen fuchelt mit den Armen, ruft: „Über Bord, über Bord – 100 Kilogramm!“ Jetzt gibt es kein Zurück mehr. Der Paß ist zu eng zum Wenden. McKinley schleift einen Sack zur Luke. Byrd überlegt sekundenschnell: Noch mehr Brennstoff oder Lebensmittel? Benzin ablassen, das hieße auf den Pol zu verzichten; der Abwurf von Lebensmitteln aber könnte bei einer Notlandung weit schlimmere Folgen haben. Gleichviel – der Sack wirbelt hinab. Die Maschine macht zitternd einen kleinen Sprung nach oben, um sogleich von noch stärkeren Faustschlägen der Fallwinde betrommelt zu werden.

Vier Augenpaare starren auf die Linie, die mit unheimlicher Geschwindigkeit näherkommt. Wird die Maschine dagegenrasen?

Balchen versucht alle Tricks, um wenigstens 20 Meter Bewegungsfreiheit zu gewinnen, doch es gelingt nicht.

„Mehr, noch ein Sack!“ schreit er nach hinten.

McKinley hat bereits den größten der Säcke gepackt, dessen Inhalt vier Männer einen Monat lang am Leben erhalten kann. Knallend zerburst das unersetzliche Gut auf dem Gletscher. Die Maschine macht einen Freudensprung. Balchen jubelt. Unter ihm rast der Paß hinweg. Der Einsatz war hoch – das Spiel zunächst gewonnen. Vor ihnen dehnt sich das Plateau in endlosem Weiß – 500 Kilometer bis zum Pol, gute drei Stunden.

Jetzt erst haben die Flieger Zeit, die großartig-schaurige Landschaft zu bewundern. Wie ein erstarrter See liegt das Firnbecken, umkränzt von den zerrissenen Flanken gewaltiger Bergketten. Dahinter reißen sich nach Osten und Südosten die Gipfel und Grate mächtiger Gebirgsmassive aneinander, die noch niemand zu Gesicht bekam.

McKinley hat seinen großen Tag. Wohin er das Auge seiner Kamera wendet, überall findet er Neuland. Er nutzt die Chance seines Lebens: Er, der Bildreporter des zwanzigsten Jahrhunderts, wird einen Bericht aus der Eiszeit mit nach Hause bringen, die rund um den Südpol ihr letztes gewaltiges Reservoir hat.

Während die Maschine in 3300 Meter Höhe über das leicht nach Süden abfallende Plateau dem Pol entgegenrast, ist Byrd mit seinen eigenen Gedanken beschäftigt. Über diese Gebiete zogen einst Shackleton, Scott und Amundsen, Monat um Monat, im wesentlichen ohne andere Waffen als außergewöhnliche Tatkraft und unbändige Energie, froh, an einem Tag 30 Kilometer voranzukommen – schneckenlangsam im Vergleich mit seiner „Bennet“, die diese Strecke im Bruchteil einer Stunde überspringt. Dafür ist sie trotz ihrer Schnelligkeit verwundbarer als die Männer, die nur sich selbst ins Treffen zu führen hatten. Ein Staubkörnchen im Vergaser könnte sie zur Notlandung zwingen – und dann . . .

Byrd hat diesen Gedanken kaum zu Ende gedacht, da stottert der Steuerbordmotor – den Männern verschlägt es den Atem. Balchen, der im Vorgefühl des Erfolges eben noch laut gesungen hat, setzt zum Gleitflug an, fieberhaft nach einem geeigneten Landeplatz auf der zerfurchten Eisfläche suchend. Glücklicherweise kann June den Motor mit wenigen Handgriffen in Ordnung bringen. Die Spannung löst sich, die Mienen werden wieder heiter, und jeder wendet sich seiner Tätigkeit zu. Byrds Besteck ergibt eine Polentfernung von 103 Kilometern, noch eine gute halbe Stunde Zeit, ausreichend für einen kleinen Imbiß, der aus gefrorenen Butterbrot und heißem Kaffee besteht.

In Polrichtung braut sich dunkles Gewölk zusammen, die Sicht wird schlechter. Ein Sturm liegt in der Luft. Der Rückflug wird ein Wettrennen mit dem Wetter sein. Wer zuerst die Berge erreicht, ist Sieger.

Wenig später ist der Ort erreicht, wo Amundsens Zelt stand und vierunddreißig Tage später Scotts Hoffnungen zerrannen. Kein Merkmal im endlosen Weiß deutete darauf hin, daß hier einst Menschen weilten. Achtundzwanzig Jahre haben einen starken Teppich aus Eis und Schnee darüber gewebt. Durch die Falltür senkt sich die Ehrenflagge, beschwert mit einem Stein von Floyd Bennets Grabe, der mit Byrd zum Nordpol geflogen war.

Hier, wo die Zeit den Schlaf der Ewigkeit zu schlafen scheint, sind die Minuten für den Eindringling gezählt. Nun heißt es, vor dem Sturm zu flüchten, der sie, schwarze Wolken vor sich herschiebend, mit mächtigem Atem zu überholen droht. Das Glück scheint ihnen hold. Balchen findet nach einigen Stunden eine steife Förderbrise, und die „Bennet“ rast mit 200 Stundenkilometern über das Plateau . . .

Die Motoren brummen im Baß ihr Lied: Heimwärts, heimwärts! Fern am Horizont taucht der Nansen-Berg auf. Weitere Gipfel stecken ihre Nase aus dem Dunstschleier, Byrd kann sie mit Amundsens Karte genau bestimmen. Welch ein unschätzbarer Vorteil in dieser Situation! Endlich kommt die Paßhöhe in Sicht. Schon ballt sich über den Berggipfeln ein dunkler Wolkenvorhang zusammen. Das Wetter ist nicht abzuschütteln.

„Vollgas, Balchen – Vollgas! Wir müssen durch, bevor der Nebelvorhang fällt!“

Das Flugzeug wird von einer Bö erfasst und alles durcheinandergeworfen. Der erste Prankenschlag des Sturmes; doch bevor sie der zweite treffen kann, fliegt die Maschine wie ein Pfeil durch das schmale Tor den zerklüfteten Heiberg-Gletscher hinab. Sie sind buchstäblich in letzter Sekunde entkommen.

Der Flug über das Plateau hat genau 145 Minuten gedauert. Am Gletscherdepot muß der Benzinvorrat ergänzt werden, eine willkommene Gelegenheit, die erstarrten Glieder in Bewegung zu bringen. Dann nimmt die „Bennet“ die restlichen 650 Kilometer unter ihre Flügel.

Am 29. November, kurz nach 10 Uhr landen die vier völlig erschöpften, aber glücklichen Flieger wieder in „Little America“. Die Reise zum Pol hatte 19 Stunden gedauert – Amundsen war fast ebenso viele Wochen unterwegs gewesen.

AUCH FÜR DIE ANTARKTIS war nun die Zeit der abenteuerlichen Unternehmungen endgültig dahin. Das technische Zeitalter revolutionierte die Forschungsmethoden, gab den Wissenschaftlern ständig bessere Waffen in die Hand, um die unbezwungenen Bastionen des Südkontinents zu erstürmen.

Die Zielsetzung erweiterte sich. Es ging nun nicht mehr allein darum, die geographischen Kenntnisse zu vervollkommen; man nahm jetzt an, daß tief unter dem Eis verborgen riesige Rohstofflager ruhen. Das Südpolarland wurde zum Objekt wirtschaftlicher Überlegungen. Steinbeile gegen Bernstein, Myrrhen, Elfenbein und Negerklaven, Goldrausch der Kolumbuszeit – lang, lang ist es her. Trotzdem waren die Antriebskräfte die gleichen geblieben, doch das Gesetz, das die Menschen seit Jahrtausenden in die Ferne trieb, war noch zwingender geworden.

Die Zauberformeln des Kapitalismus heißen Eisen, Kohle, Kupfer, Öl und Uranerz – Zauberformeln, die Reichtum und größere Macht verheißen.

Trotzdem war man wenig geneigt, Kapital in ein so unsicheres Geschäft zu investieren. Richard E. Byrd, der sich schon die Mittel für seine erste Antarktisexpedition buchstäblich zusammenbetteln mußte, sollte das auch bei der Vorbereitung seiner zweiten und dritten Expedition, die ihn 1933 und 1939 wieder in die Antarktis führten, zu spüren bekommen. Im Ergebnis aller seiner zahlreichen nutzlosen Versuche, in den Vereinigten Staaten Geld aufzutreiben, prägte er den Satz: „Die Wissenschaft muß zur Geschäftsfrau werden.“ Und er traf damit den Nagel auf den Kopf.

Trotz dieser Widerwärtigkeiten wurden im Verlauf beider Unternehmungen gute Ergebnisse erzielt. Mit Flugzeug, Schlitten und Schlepper wurden 725 000 Quadratkilometer Land durch Einsicht oder Peilung in großen Zügen neu erschlossen, ein Gebiet also, in dem man bequem das ganze Deutschland zweimal unterbringen könnte. Welch eine gewaltige Leistung allein aus diesen Zahlen spricht, können wir ermessen, wenn wir uns vergleichsweise der Sahara-reise Barths erinnern, deren geographisches Ergebnis der Sichtweite zu beiden Seiten des Weges entsprang.

Im Jahre 1946 entsandten die USA unter dem Kommando von Admiral Byrd dreizehn Schiffe in die Antarktis. Das waren jedoch keine alten Kästen vom Schläge der „Jean Ruppert“ oder der „Bolling“, die sich Byrd für seine ersten Reisen vom Schiffsfriedhof holen mußte, sondern Kriegsschiffe, Flugzeugträger und Eisbrecher, ausgerüstet mit dem reichhaltigen Arsenal moderner Instru-

mente vom Radargerät bis zur Radiosonde. Die Besatzung umfaßte ein kleines Heer von 4000 Mann, darunter 400 Wissenschaftler und Assistenten. Abgesehen von diesem massiven Aufgebot, deutete schon der Name „High-Jump-Operation“ darauf hin, daß neben der wissenschaftlichen Zielsetzung ein militärisches Manöver großen Stils gestartet wurde.

Der zweite Weltkrieg hatte eine erhebliche Verlagerung der politischen Kräfteverhältnisse in der Welt zur Folge gehabt; man denke nur daran, daß die europäischen volksdemokratischen Staaten und China, bis dahin Halbkolonie der kapitalistischen Großmächte, den Weg zum Sozialismus einschlugen. Auf der Suche nach neuen Stützpunkten war der eisige Kontinent für die USA in den Blickpunkt der strategischen Überlegungen gerückt. Man nahm die Gelegenheit wahr, umfangreiche Erfahrungen für militärische Operationen unter polaren Bedingungen zu sammeln. Unter diesen Aspekten schien die Antarktisforschung für die USA zu einer „sinnvollen“ Angelegenheit geworden zu sein, für die es sich lohnte, Gelder zur Verfügung zu stellen.

Die Operation erfolgte gleichzeitig von drei Seiten. Die Hauptmacht unter Byrd wählte ihren Standort wieder an der Walfischbucht, dem klassischen Einfallstor Antarktikas. Die zweite Gruppe umrundete, ostwärts fahrend, das Wilkes-Land, während die dritte, westlich steuernd, zum Königin-Maud-Land vordrang, so daß außer einer Lücke von kaum tausend Kilometern der gesamte Kontinent umschifft wurde. An jeder geeigneten Stelle der Küste stiegen Flugzeuge auf, die zum Teil ins Innere vorstießen. Byrds Gruppe konzentrierte ihren Hauptstoß gegen den Pol, der bei grimmiger Kälte von minus 40 Grad am 16. Februar 1947 mit zwei Maschinen abermals überflogen wurde.

Abgesehen von einer Unmenge Erfahrungen militärisch strategischer Art, die in die Geheimarchive des Pentagon wanderten, wurden umfangreiche wissenschaftliche Ergebnisse erzielt. Insgesamt wurden rund 2,4 Millionen Quadratkilometer unbekannten Gebietes überflogen und fotografiert, ein Sechstel des Kontinents, der mit etwa 14 Millionen Quadratkilometern fast so groß ist wie Europa und Australien zusammen. Unbekannte Gebirgskzüge wurden entdeckt und ein Viertel der Küstenlinie neu vermessen. Die Karte, die all diese Ergebnisse zusammenfaßt, gibt erstmals ein ungefähres Bild von der Gestalt des antarktischen Kontinents, der seine Konturen unter einem 3000 Meter starken Eispanzer wie einen Schatz verborgen hält.

*

Fremde Pfade – unbekannte Meere. Aus dem Dunkel der Geschichte ersteht aus nebelhaften Umrissen vor uns die Gestalt jenes steinzeitlichen „Händlers“, der trotz steter Furcht vor bösen Ungeheuern und Dämonen in die Bereiche fremder Horden zieht.

– Weiter führt die Spur über Necho, Hanno und Alexander, die im geheiligten Tempel das Blutopfer befragen, ob ihren Unternehmungen Glück beschieden sei.

– Hipparch, Eratosthenes, Ptolemäus. Die antike Wissenschaft erklimmt 295

einen Gipfelpunkt. Kühn ziehen die Wikinger hinaus aufs Meer, haben nichts als den Leidarstein und die Sterne als Wegweiser zu neuen Ufern.

– Edrisi, Ibn Battuta; arabische Gelehrte hellen die geistige Nacht des hohen Mittelalters auf.

– Vasco da Gama, Kolumbus, Magalhães, am Großmast ihrer Karavellen das Christenkreuz, in der Linken das Horoskop, in der Rechten den Jakobsstab – so suchen und finden sie, oft Tod und Undank erntend, neue Wege in das Glück und Reichtum verheißende Dorado.

– Allmählich wird es in den Köpfen heller. Die dumpfe Mystik der Blutopfer und Horoskope wird durch ein ständig verfeinertes Arsenal messender, zählender, registrierender Instrumente ersetzt. Die Konturen unseres Planeten zeichnen sich schärfer ab und ergeben ein fast lückenloses Bild. Aber auch im Zeitalter spezialisierter Wissenschaft blieb die Erdforschung lange das Werk einzelner, die ihre Gesundheit, ihr Leben und ihr Vermögen in die Waagschale warfen, um Unerkanntes zu erforschen.

Diese Zeit, so scheint es uns, ist endgültig vorüber. Nachdem das Forschungsfeld oftmals umgeackert wurde, hängen die Früchte neuer Erkenntnisse gleichsam in den höchsten Wipfeln. Sie zu erreichen kann nicht mehr der Initiative von Einzelgängern oder kleinen Gruppen überlassen bleiben, es ist die Aufgabe von Nationen, ja der gesamten Menschheit. Diese Erkenntnis bricht sich Bahn. Wir sind nicht am Ende, sondern stehen vielmehr mitten in einer neuen umwälzenden Epoche der Forschungsgeschichte.

Im Herbst 1954 faßten in Brüssel Wissenschaftler aus 40 Ländern den Beschluß, während des dritten internationalen Poljahres im weltweiten Maßstab zusammenzuarbeiten. Nach sorgfältiger Vorbereitung nahmen am 1. Juli 1957, dem Beginn des Internationalen Geophysikalischen Jahres, rund 20 000 Wissenschaftler aus 64 Ländern, auch aus der Deutschen Demokratischen Republik, ihre Arbeit auf. Vom Nordpol zum Südpol ist die Erde über alle Breiten hinweg mit einem Netz von Beobachtungsstationen überzogen. Unser alter Planet wird auf Herz und Nieren untersucht. Diese Forschungen erstrecken sich nicht nur auf die Erdoberfläche, sondern auch auf das Erdinnere, die Ozeane und die Lufthülle. Allein für die Strahlenforschung in den hohen Luftschichten der Ionosphäre sind 200 Stationen verantwortlich. 140 Schiffsexpeditionen durchkämmen die Ozeane.

Nach wie vor geben die Polargebiete dem forschenden Geist die härtesten Nüsse zu knacken. Hierin konzentriert sich die Hauptmacht. Im Nordpolargebiet sind die driftenden Stationen der Sowjetunion und der Vereinigten Staaten in den großen Plan einbezogen, während Antarktika, von elf Nationen mit Forschungsexpeditionen besetzt, sein volkreichstes Jahr erlebt. Mit über 2500 Wissenschaftlern und Polarkennern stellt die Sowjetunion das stärkste Angebot. Eine große Expedition entsandten die USA, auch England, Frankreich, Belgien und Japan sind beteiligt. Über den gesamten Südkontinent verteilt, auf das modernste gerüstet, lassen diese wissenschaftlichen Unternehmungen auch künftig vielfältige Forschungsergebnisse erwarten.

panzer verwahrten Geheimnisse nicht im ersten Ansturm preisgeben würde. Auf einer internationalen Konferenz wurde 1958 in Moskau beschlossen, die begonnenen Arbeiten zunächst für einen Zeitraum von 5 Jahren fortzuführen und weitere Forschungsstationen beiderseits des 60. Breitengrades zu errichten.

Im Dezember 1959 kam es in Washington zu einer wichtigen Vereinbarung der „Internationalen Geophysikalischen Cooperation“. In dem 14 Punkte umfassenden „Antarktis-Vertrag“ wurde vor allem dem unseligen Prioritätsstreit um die Landverteilung in Antarktika ein Ende gesetzt. Zugleich wurde der Kontinent internationalisiert und militärische Operationen aller Art verboten. Damit waren einer weiteren friedlichen Durchforschung des sechsten Erdteiles alle Wege geebnet.

Seit dem Jahre 1956 entsandte die Sowjetunion im Winterhalbjahr 1972/73 bereits die 18. Großexpedition nach Mirny, dem sowjetischen Hauptstützpunkt in der Ostantarktis.

Glaubte man zunächst, daß zwischen Ross- und Weddellmeer kein Zusammenhang besteht, der Kontinent also höchstwahrscheinlich von einer durchgehenden Landmasse gebildet wird, so zeigte sich zu Beginn des Internationalen Geophysikalischen Jahres, daß diese Annahme zweifelhaft ist. Während eine britische Expedition, die unter Leitung von Vivian Fuchs Antarktika auf dem Wege über den Pol durchquerte, angab, auf ihrem ganzen Weg keinen Punkt gefunden zu haben, an dem das unter dem Eis liegende Land unter das Niveau des Meeresspiegels absinkt, konnten sowjetische Wissenschaftler bei Lotungen im Innern der Antarktis vielfach kein Land unter der starken Eisdecke ausmachen.

Erst neueste wissenschaftliche Forschungen konnten den größten Teil Antarktikas, das Gebiet Ostantarktikas, eindeutig als Kontinent ausweisen, während die feste Erdoberfläche Westantarktikas tatsächlich mit Tiefen bis zu 2000 Metern und mehr unter dem Meeresniveau liegt, so daß sich die aus dem dortigen Inlandeis hervorragenden Berge auf eine Insellandschaft gründen.

Bevor noch daran gedacht werden kann, die enormen Rohstoffquellen Antarktikas nutzbar zu machen, wird jetzt schon der Gewinn offenbar, den die Menschheit aus den nunmehr zwanzigjährigen wissenschaftlichen Bemühungen um den „Riesenkühlschrank“ unseres Planeten verbuchen kann.

Bedeutungsvoll sind die Erkenntnisse auf klimatologischem Gebiet; wissen wir doch nun, daß 30 Millionen Quadratkilometer Eis, die den Kontinent überlagern, auch das Wettergeschehen auf der Nordhalbkugel unserer Erde beeinflussen. Die Erforschung der höheren Luftschichten findet ihren Niederschlag in der Verbesserung des Funkverkehrs. Dies sind wiederum Voraussetzungen für einen künftigen Luftverkehr. Die Zeit ist nicht mehr fern, wo auch Antarktika, wie heute bereits die Nordpolarregion, als kürzeste Trasse zwischen den Südkontinenten für den zivilen Luftverkehr genutzt werden wird.

Dies sind nur einige wenige Aspekte der Antarktisforschung; sie allein schon würden genügen, den materiellen und menschlichen Aufwand der beteiligten Länder zu rechtfertigen. Viele andere Probleme, die einer Lösung harren, stehen gleichgewichtig daneben.

Wir stehen am Beginn eines neuen, des sozialistischen Zeitalters. Die neue Gesellschaftsordnung ermöglicht das, was der Kapitalismus nicht vermochte: Atomkraft und Elektronengehirne revolutionieren Wissenschaft und Technik in nie gekanntem Umfange zum Nutzen der Menschheit und nicht für den Profit weniger.

Noch vermögen wir die Auswirkungen dieses Neuen auf die Erschließung unserer Erde und all ihrer Schätze im einzelnen nicht zu überschauen, doch soviel ist sicher, daß seine Nutzung die Menschheit erstmals von der Sorge um die Zukunft befreien wird.

Es ist denkbar, daß sich auf Gebieten, die heute vom Polareis bedeckt sind, tätiges Leben entfaltet, daß die mächtigen Trockengebiete unserer Erde einst fruchtbar gemacht werden, wie wir dies am Beispiel der Sowjetunion in unseren Tagen erleben.

Fremde Pfade – unbekannte Meere . . . der Mensch hat sich in einem jahrtausendelangen Prozeß, erst unsicher tastend, von vielen Rückschlägen gehemmt, in immer kühneren Zügen den Erdball erobert. Nun gilt es, der gigantischen Kräfte, die in dem Schoße unseres Planeten gewachsen sind, Herr zu bleiben, um die Erde, entsprechend den friedlichen Bedürfnissen der ganzen Menschheit, sinnvoll gestaltend zu verändern.

REGISTER

DER

ENTDECKER

UND

FORSCHER

Alexander der Große (356–323 v. u. Z.) 37 ff.
Almagro, Diego de (um 1475–1538) 140
Amundsen, Roald (1872–1928) 256, 263, 266, 279 ff., 293
Avienus, Rufius Festus (etwa 4. Jhd. u. Z.) 26 ff.

Baker, Sir Samuel White (1821–1893) 224
Balboa, Vasco Nuñez de (um 1475–1517) 128 f., 151
Banks, Joseph (1743–1820) 195, 204
Barents, William (um 1550–1597) 254
Barth, Heinrich (1821–1865) 189 ff., 222, 223
Behaim, Martin (1459–1507) 102
Bellingshausen, Faddei Faddejewitsch von (1778–1852) 272
Bering, Vitus (1680–1741) 254 f.
Beurmann, Moritz von (1835–1863) 220, 222
Borchgrevink, Carsten (1864–1934) 276 f.
Bruce, James (1730–1794) 224
Bruce, William Speirs (1867–1921) 277
Burke, Robert O'Hara (1821–1861) 184
Burton, Sir Richard Francis (1821–1890) 224, 226
Byrd, Richard Evelyn (1888–1957) 262, 289 ff.

Cabral, Pedro Alvarez (um 1460 – etwa 1526) 107
Caillié, René (1799–1838) 190, 194, 198 ff., 216
Cano, Sebastian del (um 1520) 149 ff.
Cão, Diogo (gest. um 1486) 98 ff.
Carpini, Giovanni da Plano (geb. um 1182) 74
Clapperton, Hugh (1788–1827) 198
Cook, Frederick Albert (1865–1940) 261, 279
Cook, James (1728–1779) 158 ff., 194, 255, 271 f.
Cortereal, João Vaz (um 1570) 98
Cortés, Hernando (1485–1547) 131 ff.
Covilhão, Pedro de (um 1447 – nach 1520) 102

Davis, John (um 1550–1605) 255
De Long (1844–1881) 243 f.
Deshnjow, Semjon Iwanowitsch (um 1605–1673) 254
Dias, Bartolomäus (um 1450–1500) 102 ff.
Drake, Francis (um 1545–1596) 156
Drygalski, Erich von (1865–1949) 277
Dumont d'Urville, Jules Sebastian César (1790–1842) 273 f.

Eckener, Hugo (1868–1954) 263
Edrisi (Idrisi), Abu Abdallah Muhammad (1100–1166) 87 f.,
194
Ellsworth, Lincoln (1880–1951) 166, 263, 289
Eratosthenes (um 276 – um 194 v. u. Z.) 43 f.
Eriksson, Leif (um 1000 u. Z.) 54, 61 ff.
Eyre, Edward John (1815–1901) 176

Forrest, Alexander (1849–1901) 185 f.
Forster, Georg (1754–1794) 161, 165, 168, 170
Forster, Johann Reinhold (1729–1798) 161, 165, 170
Franklin, Sir John (1786–1847) 256
Frobisher, Sir Martin (um 1535–1594) 255

Gama, Vasco da (1469–1524) 105 ff.
Giles, Ernst (1835–1897) 185
Gregory, Augustus Charles (1819–1925) 184

Hanno (um 530 v. u. Z.) 28 ff., 94, 192
Heinrich der Seefahrer (1394–1460) 92 f., 97
Hekataios von Milet (um 500 v. u. Z.) 37
Herodot (um 484–425 v. u. Z.) 22 ff., 32 f., 37, 45, 189
Hipparch von Nizäa (um 190–125 v. u. Z.) 35 f., 43 f.
Hojeda, Alonzo de (um 1470–1515) 128
Hornemann, Friedrich Konrad (1772–1801) 190, 196 ff.
Hudson, Henry (um 1550–1611) 255, 257
Humboldt, Alexander von (1769–1859) 33, 140, 220, 273

Ibn Battuta, Abu Abdallah Mohammad (1304–1377) 88, 194, 214

Jermak, Timofejewitsch (gest. 1584) 254

Kolumbus, Christoph (1451–1506) 46, 114 ff., 141, 242, 243
Krusenstern, Iwan Fjodorowitsch (1770–1846) 272

Laing, Alexander Gordon (1793–1826) 194, 202, 216 f.
Leichhardt, Ludwig (1813–1848) 172 ff.
León, Juan Ponce de (um 1460–1521) 127
Lindsay, David (1856–1922) 186
Livingstone, David (1813–1873) 224 ff., 243

MacClure, Sir Robert John Le Mesurier (1807–1873) 256
Magalhães, Fernão de (um 1480–1521) 141 ff., 169
Mercator, Gerhard (1512–1594) 163, 170
Mitchell, Sir Thomas (1792–1855) 175 f., 182
Montecorvino, Giovanni de (1267 – um 1328) 75

Nachtigal, Gustav (1834–1885) 220 ff.
Nansen, Fridtjof (1861–1930) 36, 243 ff., 257, 263, 264
Necho (609–594 v. u. Z.) 192
Nobile, Umberto (geb. 1885) 263
Nordenskiöld, Adolf Erik (1832–1901) 244
Nordenskiöld, Otto (1869–1928) 277 f.

Papanin, Iwan Dimitrijewitsch (geb. 1894) 264, 266
Park, Mungo (1771–1806) 189 f., 1^o6
Parry, Sir William Edward (1790–1855) 255, 256

Payer, Julius (1842–1915) 256
 Peary, Robert Edwin (1856–1920) 257 ff., 263 f., 279, 289
 Pigafetta, Antonio (um 1490 – um 1522) 143 ff.
 Pinzón, Martín Alonso (1460 – um 1524) 116, 123
 Pizarro, Francisco (1478–1541) 139
 Polo, Marco (1254–1324) 77 ff.
 Pordenone, Odoric de (um 1286–1331) 74
 Prshewalski, Nikolai Michailowitsch (1839–1888) 79
 Ptolemäus, Claudius (um 90–160 u. Z.) 18, 24, 44 f., 170, 224
 Pytheas aus Massilia (um 370 – um 320 v. u. Z.) 34 ff., 45

 Regiomontanus (Johannes Müller) (1436–1476) 102
 Ritter, Carl (1779–1859) 191, 204
 Rohlfs, Gerhard (1831–1896) 220, 223
 Ross, Sir James Clarke (1800–1862) 255, 256, 273, 275 f.
 Ross, Sir John (1777–1856) 255
 Rubruk, Wilhelm von (um 1220 – um 1270) 75

 Samoilowitsch, Rudolf Lasarewitsch (1881–1940) 263
 Schweinfurth, Georg (1836–1925) 193, 223 f.
 Scott, Robert Falcon (1868–1912) 278 ff., 293
 Seneca, Lucius Annaeus (um 4 v. u. Z. – 65 u. Z.) 47 f.
 Shackleton, Sir Ernest Henry (1874–1922) 278 f., 293
 Somow, Michail Michailowitsch (geb. 1908) 271
 Speke, John Hanning (1827–1864) 224, 226
 Stanley, Sir Henry Morton (1841–1904) 225 ff., 243
 Steller, Georg Wilhelm (1709–1746) 254
 Stuart, John MacDouall (1815–1866) 185
 Sturt, Sir Charles (1795–1869) 175

 Tasman, Abel Janszoon (um 1610–1659) 157 f.
 Toscanelli, Paolo dal Pozzo (1397–1482) 98, 114
 Tschkalow, Waleri Pawlowitsch (1904–1938) 265 ff.

 Vespucci, Amerigo (1451–1512) 126
 Vogel, Eduard (1829–1856) 218 f., 222

 Warburton, Peter Egerton (1813–1889) 185.
 Wegener, Alfred (1880–1930) 245
 Wilkes, Charles (1798–1877) 274 f.
 Wrangel, Ferdinand Petrowitsch (1796–1870) 256

BIBLIO- GRAPHIE

Andree, Julius
Bergbau in der Vorzeit
Leipzig 1922

Andree, Richard
Der Kampf um den Nordpol
Bielefeld und Leipzig 1880

Barth, Heinrich
Reisen und Entdeckungen in Nord- und Zentralafrika
Gotha 1857/58, Band 1–4

Becker, Werner
Vom alten Bild der Welt
Leipzig 1969

Behrmann, Walter
Die Entschleierung der Erde
Frankfurt/M. 1948

Berg, L. S.
Die Entdeckung Kamtschatkas und die Expedition Berings
Moskau 1946

Berg, L. S.
Die Geschichte der russischen geographischen Entdeckungen
Leipzig 1954

Byrd, R. E.
Himmelwärts
Leipzig 1929

Byrd, R. E.
Flieger über dem sechsten Erdteil
Leipzig 1931

Byrd, R. E.
Mit Flugzeug, Schlitten und Schlepper
Leipzig 1936

Carcopino, Jerome
Das Alltagsleben im alten Rom
Wiesbaden 1950

Forster, Georg
Reise um die Welt 1772–1775
Berlin 1778 bis 1780, 2. Aufl. 1784, Neuauflage Berlin 1958 ff.
(in Georg Forster-Werke in vier Bänden. Hrsg. von Gerhard
Steiner, 1. Band)

Förster, Hans Albert
Der Hobe Pol
Leipzig 1956

Frobenius, Leo
Die Kulturgeschichte Afrikas
Zürich, London, Köln 1954

Günther, Siegmund
Columbus und die Erweiterung des Weltbildes
Hamburg 1892

Günther, Siegmund
Entdeckungsgeschichte und Fortschritte der wissenschaftlichen Geographie
Berlin 1902

Günther, Siegmund
Das Zeitalter der Entdeckungen
Leipzig 1905

Hassert, Kurt
Australien und Neuseeland
Stuttgart 1924

Herrmann, Paul
Sieben vorbei und acht verweht
Hamburg 1954

Herrmann, Paul
Zeigt mir Adams Testament
Hamburg 1956

Hennig, Richard
Terrae incognitae
4 Bde., 12. Auflage Leyden 1944–1956

Hennig, Richard
Columbus und seine Tat
Bremen 1940

Herodot
Das Geschichtswerk
Herausgeber J. Werner und W. Hofmann. Berlin und Weimar
1967

Heyerdahl, Thor
Kon Tiki
Berlin 1949 und 1972

Heyerdahl, Thor

Aku-Aku

Berlin 1958

Hümmerich, Franz

Vasco da Gama und die Entdeckung des Seewegs nach Ostindien

München 1898

Iljin-Segal

Wie der Mensch zum Riesen wurde

Berlin 1949, 2 Bände

Kirkpatrick, Frederick

Die spanischen Konquistadoren

Bern, Leipzig, Wien 1935

Koelliker, Oscar

Die erste Umseglung der Erde durch F. Magellan

München und Leipzig 1908

Krämer, Walter

Die Entdeckung und Erforschung der Erde

5. Aufl. Leipzig 1971

Krämer, Walter

Wunder der Welt

Leipzig, Jena, Berlin 1972

Krämer, Walter

Geheimnis der Ferne

Leipzig, Jena, Berlin 1974

Krämer, Walter

Neue Horizonte

Leipzig, Jena, Berlin 1973

Leichhardt, Ludwig

Briefe an seine Angehörigen

Hamburg 1881

Leichhardt, Ludwig

Ins Innere Australiens

Leipzig 1951

Nansen, Fridtjof

In Nacht und Eis

Leipzig 1897, 3 Bände

Nansen, Fridtjof
Rußland und die Welt
Berlin 1922

Peary, Robert E.
Die Entdeckung des Nordpols
Berlin 1910

Peschel, Oskar
Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen
Stuttgart und Augsburg 1858

Peisson, Edouard
Roald Amundsen
Weimar 1954

Plischke, Hans
Entdeckungsgeschichte vom Altertum bis zur Neuzeit
Leipzig 1933

Plischke, Hans
Die Völker Europas und das Zeitalter der Entdeckungen
Göttingen 1943

Polo, Marco
Am Hofe des Großkhans
Leipzig 1951

Prestage, Edgar
Die portugiesischen Entdecker
Leipzig 1936

Rackwitz, Erich
Versunkene Welten – ferne Gestade
Leipzig, Jena, Berlin 1971

Rackwitz, Erich
Reisen und Abenteuer im Zeppelin
Berlin 1960

Rackwitz, Erich
Das große Wagnis
Berlin 1957

Rein, Adolf
Die europäische Ausbreitung über die Erde
Potsdam 1931

Schaal, Hans
Vom Tauschhandel zum Welthandel
Leipzig 1931

Schiffers, Heinrich
Im Banne der Sahara
Hattingen/Ruhr 1950

Schiffers, Heinrich
Wilder Erdteil Afrika
Bonn 1954

Scott, Robert F.
Letzte Fahrt, Scotts Tagebuch
Leipzig 1948

Shackleton, Ernest H.
21 Meilen vom Südpol
Berlin o. J.

Spirin, J.
Die Eroberung des Nordpols
Leipzig 1955

Stanley, Henry Morton
Wie ich Livingstone fand
Leipzig 1891

Wodopjanow, Michail
Der Pol
Berlin 1953

BILD-

NACHWEIS

Archiv

nach S. 64 (3, 4, 6); nach S. 112 (4, 6); nach S. 192 (1)

Hans Albert Förster: Der Hohe Pol. Leipzig 1956

nach S. 256 (3)

Geographisches Institut der Akademie der Wissenschaften der DDR, Leipzig

nach S. 64 (5); nach S. 112 (2); nach S. 192 (2, 3, 4, 5)

Paul Herrmann: Sieben vorbei und acht verweht. Hamburg 1954

nach S. 64 (1, 2); nach S. 112 (3, 5)

Landesmuseum für Vor- und Frühgeschichte, Schleswig

nach S. 64 (7)

Robert E. Peary: Die Entdeckung des Nordpols. Berlin 1910

nach S. 256 (5)

Zentralbild

nach S. 64 (8); nach S. 112 (1, 7, 8, 9); nach S. 192 (6, 7);

nach S. 256 (1, 2, 4, 6, 7, 8)

INHALTS-

VER-

ZEICHNIS

Frühe Fährten

9

Steinzeitliche Tragödie · Händler als Pfadfinder der Geographie · Kaurimuscheln gegen Bernstein · Salzmillionäre · Die schweigsamen Phönizier · Das goldige Geheimnis der Pharaonentochter · Suezkanal vor 3200 Jahren · Das Necho-Orakel und die Umseglung Afrikas · Gibraltar und die Strategie Karthagos · Admiral Himilko spinnt Seemannsgarn · Hannos Götterwagen · Herodot, der erste Globetrotter · Pythas entdeckt die „Deutschen“ · Alexanders Entdeckungen und Irrtümer · Ptolemäus, der erste Stubengelehrte · Ein Centurio sucht die Nilquellen

Neues Land in Ost und West

49

Hier irrten die Wikinger · die Islandflucht der Eremiten · Der Thingspruch zu Thornes und die Entdeckung Grönlands · Wider Willen über den Atlantik · Navigation über den Daumen gepeilt · Leif Erikson, der erste Bostoner · Wo findet man Vinland? · Der geheimnisvolle Runenstein · Der letzte Grönland-Normanne · Der Vatikan sucht Verbündete · Nicolo und Maffeo gegen Mohammed · Der Kaufmann von Venedig als Gouverneur in Manzi · Erster Blick hinter die tibetanische Barriere · Ein Gefangener schreibt seine Memoiren · Das arabische Zeitalter und die Geographie · Gedankenfreiheit in Palermo · Rogers und Edrisis silberne Weltkarte

Zu neuen Ufern

89

Reis und Zitronen, aber keine Gewürze für Europa · Heinrich, der Seefahrer · Die Legende um Kap Bojador · Eine Standpauke für Gil Eannes · Führt der Senegal zum Nil? · Schwere Arbeit – wenig Brot · War Cortereal in Amerika? · Diogo Cão findet das Kongoreich · Der Erdapfel des Martin Behaim · Endlich das Südkap · Am Strand der Tränen · Der Papst teilt den Erdball · Schiffe ohne Hafen · Da Gama – der richtige Weg nach dem richtigen Indien · Im „Blauen Anker“ von Palos · Meuterei auf der „Santa Maria“ · Hier irrte Kolumbus · Der „Don Quichotte des Ozeans“ · Warum „Amerika“? · Götter, Götzen, Konquistadoren · Steinbeile gegen Bombarden · 36 000 Menschenschädel für eine Pyramide · „Noche Triste“ – doch Siege für Cortés · Der verschwundene Montezuma-Schatz · Rund um den Erdball · An-

309

tonio Pigafettas Schiffstagebuch · Das endlose „Mar pacifico“ · Das Massaker von Zubu · Wo der Pfeffer wächst · Die Erde wurde größer

Auf der Suche nach dem Südland 151

Vater Adams Testament · Korsaren, Flibustier, Freibeuter · Ein Job für die Pfeffersäcke · Hier irrte Abel Tasman · Cooks Order: Es ist das Südland zu suchen · Vitamine gegen Skorbut · Erstmals jenseits des südlichen Polarkreises · Alle Tage Sauerkohl · Drei Nägel für einen Menschenkopf · Gibt es Land hinter den Eisbergen? · Die Steinmänner der Osterinsel · Der unauffindbare Golf von San Sebastiano · Landkarten statt Gold · Menschenfracht für den fünften Kontinent · Leichhardt: „Nähre Dich redlich, ja, bleibe im Lande, nein!“ · Wo Seen und Flüsse verschwinden · Trainingsmarsch über 5200 Kilometer · Schlangen, Eidechsen und Wurzeln, australische Delikatessen · Vorstoß ins Unbekannte · Im Busch verschollen · Der australische Robinson

Geheimnisvolles Afrika 187

Auf den Spuren zweier Globetrotter · Unter den Linden anno 1849 · Woher kannte Homer die Pygmäen? · Das Geheimnis der Okapi · Fließt der Niger verkehrt? · Konrad Hornemann – Pfarrer oder Afrikaforscher? · Tausend Gefahren für Europäer · Cailliés Amoklauf nach Timbuktu · Die „Königin der Sahara“ – ein armseliges Nest · Heinrich Barth: Forschung wichtiger als Geschäft · Römische Ruinen in der Wüste · Schwarzhandel mit Negerklaven · Die sprechenden Felsen von Tel-Issarghen · Eine fruchtbare Welt ertrank im Sand · Verhängnisvoller Ausflug zur „Geisterburg“ · Der falsche Messias · Ibn Battuta wußte mehr von Afrika · Kabalen um Abd el Kerim · Mit dem Harmonium durch die Wüste · Ein Todeskandidat wird zum Entdecker · Schweinfurth fand die Hofzwerge der Pharaonen · Rätselraten um die Nilquellen · Ein Reportagejob für Stanley: „Finden Sie Livingstone!“ · Neunzehntausend Sklaven jährlich über den Njassa · Motse oa Carimo: die Götterstäbe der Viktoria-Fälle · Afrikageschäft wichtiger als Forschung

Zum Ende der Welt 239

Vom warmen Norden und dem kalten Süden · Das harte Gesetz der Arktis · „Fram“, die „Santa Maria“ der Neuzeit · Wie kam die „Jeanette“ nach Grönland? · Unheimliche Verbündete für einen tollkühnen Plan · 450 Kilo-

meter vom Nordpol · Wenn die Welt aus den Fugen geht · Robinson war besser dran · Schwimme oder stirb. Nansen! · Aus den Annalen der Arktis · 274 Jahre verschollen · Großangriff auf Sibirien · Sir Franklins Tragödie · Die Nordmeerroute ist frei! · Endlich am Gipfel der Erde · Der größte Bluff der Entdeckungsgeschichte · Rote Sterne über dem Nordpol · Ritt auf der Eisscholle · Nonstopflug Moskau–Pol–USA · Auf der Suche nach dem Sechsten Erdteil · Die letzte Trophäe der Geographie · Die Finte des zähen Norwegers · Schach auf unbekanntem Feld · Wettlauf zum Südpol · Triumph und Tragödie am Ende der Welt · Byrd: „Die Wissenschaft muß zur Geschäftsfrau werden!“ · Die Schatzkammer unter ewigem Eis · „High-Jump-Operation“ · Strategie um einen schwerverdaulichen Eisbrocken · Unser Planet im Kreuzverhör der internationalen Wissenschaft · Nach der Eroberung – nun sinnvolle Veränderung unserer Erde