Knaus
K

Simon Winchester

DER ATLANTIK

Biographie eines Ozeans

Aus dem Englischen
von Michael Müller

Knaus

Die Originalausgabe erschien unter dem Titel »Atlantic. Great Sea Battles, Heroic Discoveries, Titanic Storms, and a Vast Ocean of a Million Stories« 2010 bei HarperCollins, New York

Verlagsgruppe Random House FSC-DEU-0100
Das für dieses Buch verwendete FSC®-zertifizierte Papier
EOS liefert Salzer Papier, St. Pölten, Austria.

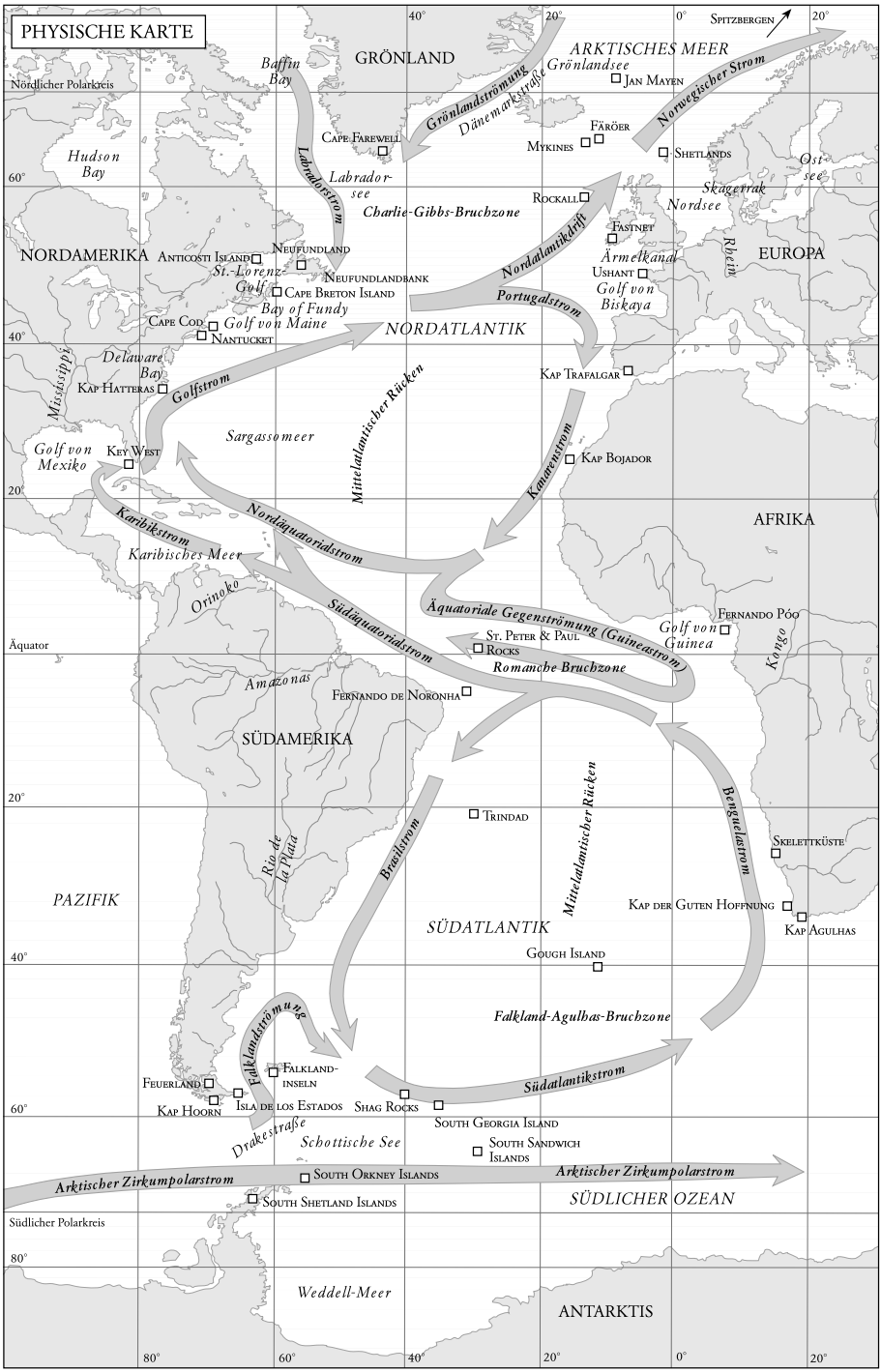
1. Auflage
Copyright © 2010 by Simon Winchester
Copyright © der deutschsprachigen Ausgabe 2012
beim Albrecht Knaus Verlag, München,
in der Verlagsgruppe Random House GmbH
Gesetzt aus der Stempel Garamond von Uhl + Massopust, Aalen
Druck und Einband: GGP Media GmbH, Pößneck
Printed in Germany
ISBN 978-3-8135-0431-6

www.knaus-verlag.de

Dieses Buch ist Setsuko gewidmet
sowie Angus Campbell Macintyre,
Erster Maat auf dem südafrikanischen
Hochseeschlepper *Sir Charles Elliott*,
der 1942 bei dem Versuch, Schiffbrüchige zu retten,
ums Leben kam, und dessen sterbliche Überreste
irgendwo auf dem Grund des
Atlantischen Ozeans ruhen.

Die Menschheit könnte ebenso gut eine Reise
zum Mond ins Auge fassen wie den Versuch,
den stürmischen Nordatlantik mit
dampfgetriebenen Schiffen zu bezwingen.

Dionysius Lardner,
irischer Physiker und Mathematiker, 1838


PHYSISCHE KARTE
GRÖNLAND
ARKTISCHES MEER
Spitzbergen
Grönlandsee
Jan Mayen
Norwegischer Strom
Grönlandströmung
Dänemarkstraße
Baffin Bay
Nördlicher Polarkreis
Cape Farewell
Labradorstrom
Hudson Bay
Labradorsee
Charlie-Gibbs-Bruchzone
Färöer
Mykines
Shetlands
Ostsee
Skagerrak
Nordsee
Rockall
Fastnet
Ärmelkanal
Ushant
Golf von Biskaya
Rhein
EUROPA
NORDAMERIKA
Anticosti Island
Neufundland
St.-Lorenz-Golf
Neufundlandbank
Cape Breton Island
Bay of Fundy
Nordatlantikdrift
Portugalstrom
Cape Cod
Golf von Maine
Nantucket
NORDATLANTIK
Delaware Bay
Kap Hatteras
Mississippi
Golfstrom
Kap Trafalgar
Mittelatlantischer Rücken
Sargassomeer
Golf von Mexiko
Key West
Kanarenstrom
Kap Bojador
Karibikstrom
Nordäquatorialstrom
AFRIKA
Karibisches Meer
Orinoko
Äquatoriale Gegenströmung (Guineastrom)
Südäquatorialstrom
Golf von Guinea
Fernando Póo
St. Peter & Paul Rocks
Äquator
Romanche Bruchzone
Kongo
Amazonas
Fernando de Noronha
SÜDAMERIKA
Trindad
Benguelastrom
Skelettküste
Rio de la Plata
Brasilstrom
Mittelatlantischer Rücken
PAZIFIK
Kap der Guten Hoffnung
Kap Agulhas
SÜDATLANTIK
Gough Island
Falkland-Agulhas-Bruchzone
Falklandströmung
Falkland-inseln
Feuerland
Kap Hoorn
Isla de los Estados
Shag Rocks
Südatlantikstrom
South Georgia Island
Drakestraße
Schottische See
South Sandwich Islands
Arktischer Zirkumpolarstrom
South Orkney Islands
Arktischer Zirkumpolarstrom
South Shetland Islands
SÜDLICHER OZEAN
Südlicher Polarkreis
Weddell-Meer
ANTARKTIS
40°
20°
0°
20°
60°
40°
20°
Äquator
20°
40°
60°
80°
80°
60°
40°
20°
0°
20°

POLITISCHE KARTE
Nördlicher Polarkreis
Baffin Bay
Grönland
Labrador-see
Hudson Bay
Kanada
St. John's
St. Pierre & Miquelon
Portland
Boston
New York
Philadelphia
Baltimore
Vereinigte Staaten Von amerika
Norfolk
Charleston
Savannah
Hamilton
Bermuda
New Orleans
Golf von Mexiko
Miami
Havanna
Bahamas
Kuba
Dominikanische Republik
Mexiko
Haiti
Port-au-Prince
Santo Domingo
Kleine Antillen
Belize
Honduras
Guatem.
El Salvador
Nicaragua
Trinidad & Tobago
Costa rica
Venezuela
Guyana
Suriname
Franz.-Guyana
Panama
Kolumbien
Äquator
Ecuador
Belém
Brasilien
Recife
Salvador
Peru
Bolivien
Paraguay
Rio de Janeiro
Chile
Pazifik
Uruguay
Montevideo
Buenos Aires
Argentinien
Falkland-inseln
Ushuaia
South Georgia Island
South Sandwich Islands
South Orkney Islands
South Shetland Islands
Südlicher Polarkreis
Weddell-Meer
Antarktis
Die offizielle, 2002 vom International Hydrographic Bureau in Monaco festgesetzte Grenze des Atlantiks
Arktisches Meer
Grönlandsee
Island
Jan Mayen
Spitzbergen
Lofoten
Norwegen
Reykjavík
Färöer
Tórshavn
Bergen
Stockholm
Finn-Land
Schweden
Gross-Britannien
Glasgow
Dänemark
Irland
Galway
London
Nieder-Lande
Belg.
Deutsch-Land
Paris
Frankreich
Nordatlantik
Portugal
Madrid
Italien
Azoren
Lissabon
Spanien
Cádiz
Gibraltar
Tunesien
Madeira
Casablanca
Essaouira
Marokko
Kanaren
Las Palmas
Algerien
Libyen
Mauretanien
Mali
Kapverden
Senegal
Dakar
Gambia
Burkina Faso
Guinea-Bissau
Guinea
Nigeria
Sierra leone
Monrovia
Liberia
Ghana
Benin
Lagos
Togo
Kamerun
Elfenbeinküste
Äquatorial-Guinea
Gabun
Kongo
Ascension
Luanda
Angola
Jamestown
Sankt Helena
Namibia
Windhoek
Walvis Bay
Südafrika
Kapstadt
Südatlantik
Tristan da Cunha
Gough Island
Südlicher Ozean
20°
40°
60°
80°
0°

Inhalt

Vorwort: Ausfahrt aus Liverpool 13

Prolog: Die Bühne wird gerichtet 45

1 Von den Purpurinseln Mogador 69
2 Alle Tiefen und Untiefen in ihm 123
3 Oh, seine Pracht und Macht 177
4 Meer des Mitleids 239
5 Die auf großen Gewässern ihrem Gewerbe nachgehen 309
6 Wandel und Verfall überall 369
7 Die Sturmwelle treibt alles vor sich her 437

Epilog: Sinkt der Schatten nieder, legt sich Dämmer über die See 483

ANHANG

Bibliografie 505
Bildnachweis 521
Register 523

Vorwort

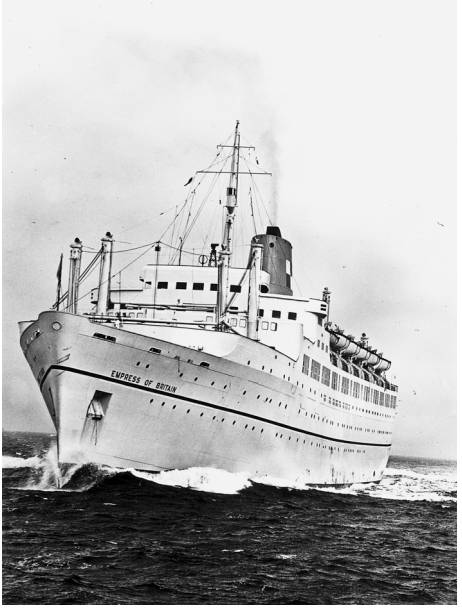
Ausfahrt aus Liverpool

Ein kleiner Zwischenfall, der sich tief in mein Gedächtnis eingeprägt hat, war dafür verantwortlich, dass mein Gefühl für die Romantik des Meeres erwachte, die auch das vorliegende Buch heraufbeschwört. Es geschah am 5. Mai 1963, einem Sonntag: Der Morgen dämmerte kühl und klar herauf; ich war gerade achtzehn Jahre alt und befand mich ohne Begleitung an Bord eines großen Ozeandampfers, der *Empress of Britain*, auf der Überfahrt nach Nordamerika. An einem entlegenen Fleck des Nordatlantiks östlich der vor Neufundland gelegenen Grand Banks stoppten unsere Maschinen ganz unerwartet, und wir trieben geräuschlos über einem kleinen unterseeischen Plateau, nur wenige Meilen von den ersten Ausläufern des amerikanischen Kontinents entfernt, einem Gebiet, das Ozeanografen und Fischern als Flemish Cap bekannt ist.

Genau dort ereignete sich etwas recht Sonderbares.

Wir waren fünf Tagesreisen von Liverpool entfernt. Unsere Fahrt hatte am vergangenen Dienstag begonnen, einem böigen Tag, an dem jähe Windstöße das Wasser des Mersey peitschten, so dass filigrane Gischtgespinste aufstiegen. Unter solchen Umständen hatte ich zum ersten Mal das Schiff zu Gesicht bekommen, auf dem ich meine persönliche Jungfernfahrt über den Atlantik antreten sollte.

Es waren die Bordwände des großen Dampfers, die bei mir den stärksten Eindruck hinterließen, hoch und blendend weiß – die *Empress of Britain* und ihre beiden ebenfalls im Dienst der Canadian Pacific Line stehenden Schwesternschiffe waren zusammen als die *White Empresses* bekannt –, ragten sie am Ende einer jener Straßen auf, die zu den Kaianlagen von Liverpool führen. Die *Empress of Britain* war sicher am Pier Head, direkt neben dem alten Prince's



Die *Empress of Britain*, ein Ozeandampfer von 26 500 Tonnen, das dritte auf diesen Namen getaufte Schiff, wurde 1955 in Anwesenheit von Königin Elizabeth II. auf einer Werft am Clyde vom Stapel gelassen. Sie war eines der drei »Arbeitspferde« der Canadian Pacific Line, die kollektiv als *White Empresses* bekannt waren, und beförderte, bis 1963 die Konkurrenz durch Flugzeuge ihren Betrieb unrentabel machte, Passagiere von Liverpool nach Montreal und in umgekehrter Richtung.

Dock, festgemacht; ein Dutzend Hanftaue, dick wie der Arm eines Mannes, sorgten dafür, dass sie, über das stürmische Wetter erhaben, vollkommen still dalag. Hektisch vorgenommene letzte Vorbereitungen und der vom Wind weggefetzte Rauch, der aus ihrem Schornstein aufstieg, zeigten aber an, dass sie schon an ihren Leinen zerrte. Mit ihrem sechsundzwanzigtausendfünfhundert Tonnen verdrängenden Rumpf aus fest vernietetem Clydeside-Stahl machte die *Empress* sich bereit für die dreitausend Meilen lange Reise nach Westen, über den Atlantik hinweg nach Kanada, und ich hielt ein Ticket für die Fahrt in der Hand.

Ich hatte sechs Monate gebraucht, um so viel zu verdienen, dass ich es bezahlen konnte. Ich muss damals einen Sklavenlohn bekommen haben, denn die Passage kostete nicht mehr als hundert Dollar, vorausgesetzt, dass ich bereit war, mich mit einer von vier Kojen in einer tageslichtlosen Kabine auf einem Deck so weit unterhalb der Wasserlinie zu begnügen, dass man beinahe das Bilgewasser schwappen hören konnte. Doch auch wenn es nur ein Ticket für eine der Billigklassen war – eine Stufe über einer Passage auf dem Zwischendeck –, hatte man in den Geschäftsräumen der Canadian Pacific Line in der Nähe des Trafalgar Square, wo erleuchtete Modelle berühmter Ozeandampfer aus vergangenen Zeiten die Fenster schmückten und man sich, von Teakholz, Marmor und feierlicher Stille umgeben, mehr wie in einer Kathedrale vorkam als in einem Büro, sogar diese bescheidenste aller Transaktionen feierlich und mit Umsicht abgewickelt.

Vielleicht hat die Zeit alles ein wenig verklärt, und die Erinnerung trügt mich, aber ich bilde mir ein, dass der in einen Smoking gekleidete Angestellte mit einem Pincenez auf der Nase und dem Emblem der Gesellschaft, das Fichten, Eisbären und Biber zeigte, auf dem Revers, der mein Erspartes entgegennahm, das Ticket handschriftlich ausstellte und zu diesem Zweck seine Feder in ein Tintenfass tauchte und das Geschriebene mit einer Rolle rosafarbenen Löschpapiers trocknete. *Liverpool to Montreal, Voyage No. 115*, hatte auf dem Papierstreifen gestanden, und ich weiß noch genau, dass ich in der Zeit danach diesen kostbaren Talisman immer wieder in der Hand hin und her gewendet, die Gravuren, den Tiefdruck und die Wasserzeichen studiert hatte. Er war mir in einer rot-weißen Hülle aus dicker und steifer Pappe ausgehändigt worden, in der sich eine Tasche für Gepäckanhänger mit gewachsten Befestigungsschnüren, *Auf-der-Reise-nicht-benötigt*-Aufklebern, Einwanderungsformularen, Zollrichtlinien und Mitteilungen befand, die vage erahnen ließen, wie sich der Tagesablauf auf See gestalten würde – *11 Uhr vormittags: Bouillon auf dem Bootsdeck* war eine von denen, die sich mir am tiefsten eingeprägt haben.

Ich glaube, dass ich eine ziemlich ungesunde emotionale Bindung

an das Ticket entwickelte, da es für so viel stand – Freiheit, die Neue Welt, Abenteuer, den Atlantischen Ozean. Und als ich es an jenem Frühlingsnachmittag dem oben an der Gangway stehenden Zahlmeister hinhielt und dieser es mit nur vorgetäuschter Gelassenheit entgegennahm, muss ich ein betrübtes Gesicht gemacht haben, denn er lächelte plötzlich und gab es mir zurück. »Ihr erstes Mal?«, fragte er freundlich. »Na, behalten Sie es. Es ist ein großartiger Ozean – und Sie fahren auf einer *White Empress* über ihn. Nichts könnte fabelhafter sein! Sie sollten dieses Souvenir an ihre erste Überfahrt aufheben.«

Als die Zeit zum Ablegen gekommen war, sank die blasse Sonne, die sich zwischenzeitlich gezeigt hatte, bereits wieder langsam am Horizont nieder. Wie aufs Stichwort erscholl die bekannte Aufforderung: *All ashore who's going ashore!* Alle von Bord, die nicht mitfahren. Aus dem Lautsprecher dröhnte ein *Ease springs!*, was in der Seemannssprache »Leinen los« bedeutet; vom Ufer hörte man Rufe, auf der Brückennock und dem Vorderdeck krächzten Sprechfunkgeräte – und eine nach der anderen platschten die schweren mit Eisendraht ummantelten Schlaufen der Trossen in die Lücke zwischen Pier und Rumpf. Die Fläche öligen Wassers begann breiter zu werden, und die tropfenden Taue wurden langsam mithilfe von Winden, die unter der Last stöhnten, eingeholt. Zwei Hafenschlepper, die schon einige Jahre auf dem Buckel hatten, tauchten auf; prustend und schnaubend bugsierten sie uns in den Gezeitenstrom, wo sie uns dann in Fahrtrichtung drehten, indem sie so lange gegen unseren Rumpf stupsten, bis unser Bug nach Nordwesten wies.

Die berühmte George Clock, eine der beiden Turmuhren auf dem Liver Building, schlug fünf. Von der Höhe des Decks herab konnte ich meinen Vater, der gerade einen Blick auf seine Armbanduhr warf, auf dem Kai sehen. Er und meine Mutter deuteten zu mir hoch – erleichtert, weil sie mich endlich in der Schar der Passagiere, die sich an der Heckreling drängten, ausgemacht hatten. Sie begannen mir zuzuwinken, und genau in diesem Augenblick ertönten zum Abschied drei Stöße aus unserem Signalhorn, die sich an den Kaimauern und den dahinterliegenden Gebäuden brachen und vielfach zurückge-

worfen wurden. Die Decks der *Empress* begannen zu vibrieren und zu dröhnen, als die Maschinen anliefen und die Schrauben anfingen, das Wasser am Heck aufzuwühlen.

Ich sah auf meine eigene Uhr. Sie zeigte neun Minuten nach der vollen Stunde an: Das war der genaue Zeitpunkt, zu dem die Reise offiziell ihren Anfang nahm. Die Schlepper tuckerten von uns fort. Die *Empress of Britain* lief endlich aus eigener Kraft voran; von den Pollern gelöst und den Schleppern befreit, frei auch von der Küste und von England, begann sie entschieden und unaufhaltsam loszudampfen, auf den weiten und tiefen Ozean zu und in ein verheißungsvolles Morgen hinein. Auf den Gesichtern einiger Passagiere, vermutlich Auswanderer, die sich in Kanada niederlassen wollten, zeichnete sich ein Anflug von Trauer ab, und ihnen standen Tränen in den Augen, während sie zum Land hinüberwinkten. Ich war aufgeregt, besorgt, nervös. Mit dem Blick verfolgte ich meine Eltern, als sie sich mit gesenkten Köpfen auf den Rückmarsch zu unserem winzig aussehenden hellbraunen Ford Prefect machten.

Die Dunkelheit senkte sich rasch herab, und bald verschwammen die Lichter von Liverpool und Birkenhead hinter unserem Heck zu einem orangefarbenen Schimmer wie von einem verglimmenden Feuer. Bei dem berühmten Feuerschiff, dem *Bar Light Vessel*, irgendwo in der Höhe von Crosby am Nordufer der Merseymündung, kam das Lotsenboot längsseits, und ein Mann mittleren Alters in einem braunen Pullover und mit einer fleckigen weißen Mütze auf dem Kopf kletterte gewandt auf dessen Achterdeck hinunter. Er winkte zu uns hoch, und falls er noch etwas wie »Habt acht auf euch! Gute Überfahrt!« rief, wurden seine Worte von der kräftigen Brise fortgerissen. In weniger als einer Stunde, dachte ich, würden er und seine Frau dösend vor dem Fernseher sitzen, während die Katze sich vor dem Kaminfeuer zusammengerollt hatte.

Nachdem das Lotsenboot aus unserem Kielwasser verschwunden war, fuhren wir unsere Maschinen hoch, und bald trieben die Turbinen uns hurtig voran; wir machten zwanzig Knoten, vielleicht sogar mehr, und die wenigen noch aus dem Himmel niederfallenden Regentropfen schmerzten im Gesicht wie Nadelstiche. Bald rauschten

wir geradezu über das Meer, unbekümmert um das von dem Sturm, der, wie es im letzten Licht der untergehenden Sonne schien, dabei war, sich zu legen, aufgewühlte Wasser. Ich harrte auf dem Vorderdeck aus, um nach anderen Schiffen Ausschau zu halten. Eine Flotte Fleetwood-Trawler strebte zu ihrem Heimathafen zurück, ein, zwei Frachter liefen uns entgegen, und dann kam etwas in Sicht, das der Silhouette nach ein Kriegsschiff sein konnte; ein Zerstörer vielleicht, der ebenfalls nach Norden fuhr, aber schneller als wir und ganz geräuschlos.

In *Ocean Passages for the World*, dieser Bibel für alle Fahrensleute, die das Meer überqueren wollen, werden oft scheinbar exzentrische Vorschläge in Bezug auf die Planung einer Route gemacht. Jede Seekarte zeigt, dass Montreal sich auf einem Breitengrad acht Grad südlich von Liverpool befindet; man würde daher annehmen, ein Schiff, das von der Merseymündung aus dorthin gelangen wollte, würde am besten einen Kurs Richtung Süden steuern, an der walisischen Küste vorbeilaufen, dann den St. George's Channel, der die Irische See mit dem Atlantik verbindet, passieren und – Cork und den Leuchtturm auf Fastnet Rock* in gebührender Entfernung an Steuerbord liegen lassend – in den Ozean einfahren, um dann direkten Kurs auf die Trichtermündung des Sankt-Lorenz-Stroms zu nehmen. Doch die Bibel mit dem blauen Rücken sagt etwas ganz anderes: Für Schiffe, die – wie damals in meinem Fall die *Empress of Britain* – im Frühjahr von Liverpool aus zu einem kanadischen Hafen aufbrechen, sei es in navigatorischer Hinsicht ratsamer, nicht die südliche Spitze Irlands anzusteuern, sondern die nördliche und, erst nachdem sie die Küste Donegals in der Nähe von Bloody Foreland hinter sich gelassen hätten, den Schwenk nach Süden, Richtung Kanada, einzuleiten.

---

* Diese felsige kleine Insel mit dem Leuchtturm darauf, die heute vor allem dafür bekannt ist, dass sie den Wendepunkt für eine gefährliche jährlich von Südengland aus veranstaltete Regatta markiert, wird von Menschen mit Hang zur Sentimentalität »Ireland's teardrop« genannt, weil sie das letzte Stück Heimat war, das Emigranten, die auf dem Weg nach Ellis Island im Hafen von New York waren, zu Gesicht bekamen.

Irische Emigranten auf dem Weg zu einem der nordamerikanischen Häfen warfen melancholische Blicke auf Fastnet Rock mit seinem Leuchtturm und verfolgten mit, wie diese südwestlichste Spitze ihres Heimatlandes langsam hinter dem Horizont versank. Aufgrund ihrer Assoziation mit einem bitter-süßen Abschiednehmen wurde diese kleine Insel auch »Irlands Träne« genannt.

»Obwohl man dort häufig in schweres Wetter gerät«, heißt es in den sehr spezifischen und detaillierten Ratschlägen, die *Ocean Passages* für Segler bereithält, »trifft man dort im Allgemeinen auf günstigere Winde und wird auf dem letzten Teil der Strecke von den Strömungen aus der Arktis unterstützt.«

Wir waren ein großes, höchst modernes Schiff mit stählernem Rumpf und genügend Pferdestärken, um solche Bagatellen wie Winde, Stürme und Strömungen aus der Arktis ignorieren zu können. Unser Fahrplan sah aber die Aufnahme weiterer Passagiere und zusätzlichen Frachtguts bei Greenock am Clyde vor – deswegen befanden wir uns an jenem Abend nicht auf dem Weg nach Süden, sondern nach Norden, aus der Mündung des Mersey heraus und in die Irische See hinein. Gegen Mitternacht sahen wir das Leuchtfeuer bei Calf of Man aufzucken und noch später auf der Steuerbordseite von Galloway her Lichter flimmern, während backbord die abweisenden Basaltklippen von County Antrim aufragten.

Als es – bei wieder einsetzendem Regen und kräftigem Wind – zu dämmern begann, passierten wir Ailsa Craig, ein winziges Inselchen aus feingekörntem, gesprenkeltem Granit, aus dem die besten Curling-Steine gefertigt werden. Wir fuhren an der Ostküste der Insel Arran entlang – auf dem Gipfel von Goat Fell lag noch ein Rest von Schnee –, und um elf, dem Zeitpunkt, zu dem uns die »Bouillon auf dem Bootsdeck« in Aussicht gestellt worden war (an jenem Tag wurde aber keine ausgeschenkt), gingen wir in der Höhe von Greenock vor Anker. Eine Flottille kleiner Boote brachte eine Handvoll neuer Passagiere heran – zwei von ihnen waren an Masern erkrankte Kinder, und es gab eine leichte Verzögerung wegen irgendwelcher Quarantänebestimmungen, bis unser Kapitän, ein offensichtlich gutherziger Mann namens Thorburn, sich entschied, sie mitzunehmen –, und um die Mittagszeit herum waren wir wieder unterwegs und fuhren den Clyde Richtung See hinunter. Als wir erneut Salzwasser unter dem Kiel hatten, fielen wir nach Steuerbord ab und steuerten nach Westen, um die notorisch rauen Gewässer nördlich von Rathlin Island sicher zu umschiffen.

Jetzt endlich hielten wir aufs offene Meer zu, und der Wellengang begann kontinuierlich und merklich stärker zu werden. Große Wogen krachten bald gegen den Bug, Monsterwellenberge, von den Frühlingsstürmen, die in den Regionen um die Britischen Inseln unaufhörlich bliesen, aufgetürmt.

Zum Abendessen erschienen nicht sehr viele Passagiere, was angesichts des Stampfens und Schaukelns der *Empress* nicht verwunderte. Die wenigen von uns, die sich an jenem Abend trotz des peitschenden Regens an Deck trauten, konnten durch die dahinjagenden niedrigen Wolken hindurch die winzige Insel Inishtrahull drei Meilen backbord von uns erkennen, und zwischen ihr und uns die kleine Inselgruppe der Tor Rocks, beides Irlands nördlichste Territorien. Inishtrahull, die »Insel des leeren Strands«, markiert den Ausgangs- oder Endpunkt mancher Nordatlantiküberquerung. Durchs Fernglas konnte man verschwommen ein Häuflein verfallener Häuser und Reihen lückenhafter, alter Steinmauern ausmachen, und dann auch die schmale, an einen Stift erinnernde Silhouette des berühmten Leucht-

turms, dessen Lichtstrahl bereits durch die sich verdichtende Finsternis blinzelte und von dem seit fast zwei Jahrhunderten Tausende von Schiffen verabschiedet oder willkommen geheißen worden waren.

Von diesem Ort an lag nur noch die offene See vor uns, weit, unendlich und namenlos. Unsere Route sollte uns in einem großen sanften Bogen über fast zweitausend Meilen hinweg zu einem Punkt führen, der schon das noch weiter voraus liegende Territorium der Neuen Welt erahnen ließ – zu den berüchtigten, sich nur wenig unter der Wasseroberfläche entlangziehenden Felsenbänken der Virgin Rocks vor der Küste von Neufundland. Diese Untiefen waren mir noch aus der englischen Literatur bekannt: Kipling hatte in seinem Roman *Captains Courageous (Fischerjungs)* über die Fischer geschrieben, die dort ihrem Gewerbe nachgingen. »Legionen von Kabeljauen strichen da unten feierlich über die lederartigen Tangbüschel hin«, hieß es in seinem Buch, und auch, dass die großen Fischschwärme für gewöhnlich in dem flachen Wasser gut sichtbar waren.

Wenn alles nach Plan lief und wir unsere Reisegeschwindigkeit von zwanzig Knoten beibehielten – die unsere Maschinen problemlos schafften –, würden wir in der Nacht des Montags die Virgin Rocks erreichen, bald danach den Leuchtturm auf Cap Race am südlichen Zipfel Neufundlands zu Gesicht bekommen und dann, nachdem wir uns vorsichtig den Sankt-Lorenz-Strom hinaufgeschlängelt hatten, am Dienstag so zeitig in den Hafen von Montreal einlaufen, dass wir zum Abendessen schon wieder festen Boden unter den Füßen haben würden.

Und so sollte es dann auch ablaufen. Für die Männer auf der Brücke war die »Reise 115« im Grunde nur eine weitere routinemäßige Überfahrt. Für mich, den kleinen Novizen in Sachen Ozeanreise, war sie zunächst einmal aus dem einfachen Grund denkwürdig, dass sie über diese riesige Wasserfläche hinwegführte. Wir erlebten unterwegs einiges Spektakuläre, auch Stürme, das für mich persönlich nervenaufreibend war. Wir hatten fast die gesamte Zeit über die See ganz für uns allein und begegneten nur einem einzigen anderen Schiff, obwohl wir uns auf einem gebräuchlichen Seeweg befanden, und ein beklemmendes Gefühl von Einsamkeit machte mir mehr als nur ein

bisschen zu schaffen. Als wir dann über die Virgin Rocks hinwegfuhren, herrschte Dunkelheit, so dass ich die Kabeljauschwärme nicht zu Gesicht bekam. Doch es ereignete sich nichts wirklich erschütternd Ungewöhnliches – bis zu jener schon erwähnten Unterbrechung unserer Fahrt, jenem kurzen Augenblick, der mir vielleicht lebhafter in Erinnerung geblieben ist, als er es eigentlich verdiente. Es geschah, als wir mit gestoppten Maschinen in den flachen atlantischen Gewässern bei Flemish Cap lagen.

Der Morgen hatte gerade eben gedämmert, und es war bitterkalt. Da wir uns zu Beginn des Frühjahrs in Gewässern befanden, in denen einst die *Titanic* unterwegs gewesen war und die arktischen Eisflächen gefährlich nahe lagen, hielten die Männer der Besatzung immer wachsam Ausschau nach Eisbergen oder großen Eisschollen. Bislang hatten sie nichts Derartiges entdeckt; und was die für die Schiffsführung zuständigen Offiziere betraf, war es eine vollkommen normale Fahrt gewesen. Wir waren auch nicht in einen jener Nebel geraten, für die dieser Teil des Ozeans gefürchtet ist, in dessen Nähe die Labradorströmung und der Golfstrom sachte und unsichtbar aufeinandertreffen und das Sichvermischen von tropisch-warmen und arktisch-kalten Wassermassen dazu führen kann, dass sich die Luft darüber zu einer grauen Suppe verdichtet, die sich erst nach Tagen wieder auflöst. An jenem besonderen Tag war das aber nicht so, und mehr als ein Mensch sollte Grund haben, dafür dankbar zu sein.

Ich war aus irgendeinem Anlass in aller Frühe aufgestanden und, bis zu den Ohren dick eingemummelt, schon vor dem Frühstück ins Freie gegangen, wo ich auf dem Bootsdeck hin und her schlenderte. Es schien alles im Lot zu sein: Wir preschten in einem respektablen Tempo voran, hinter uns war es schon hell, vor uns breitete sich noch Dunkelheit aus. Plötzlich jedoch begannen Glocken zu läuten, und Matrosen schwärmten die Niedergänge herauf und eilten über das Deck. Die Schrauben hörten auf, sich zu drehen; die *Empress* verlor an Fahrt, und binnen kürzester Zeit wurde es ganz still. Erst trieben wir noch ein Stück weiter, dann kamen wir zu einem Halt. An die Stelle des ruhigen und stetigen Gleitens Richtung Westen trat ein

schwerfälliges, plumpes Rollen. Der Sturm der vergangenen Nacht hatte sich jetzt fast ganz erschöpft, doch eine steife Brise pfiff noch von Westen her durch die Antennen und Kranarme über unseren Köpfen. Es würde nicht lange dauern, dachte ich, bis der Wind uns wieder in die Richtung zurückdrängen würde, aus der wir gekommen waren.

Hier, am äußeren Rand des amerikanischen Kontinentalschelfs, schienen die Wasseroberfläche und der Himmel darüber wie leer gefegt zu sein, kein Vogel und auch kein anderes Lebewesen war zu sehen. Die See war aber recht rau, und während sich eine Art Lähmung über das ganze Schiff gesenkt zu haben schien, ging es um uns herum sehr lebhaft zu; die Wellen peitschten genau wie der Wind heftig gegen den Rumpf.

Nach ein paar Augenblicken wurde direkt voraus ein Geräusch laut, zunächst nur ein niederfrequentiges Surren, dann ein Summen, bis man schließlich erkannte, dass es sich um das Brummen eines Motors handelte – eines Flugzeugmotors. Ich konnte die wachhabenden Offiziere oben auf der Brückennock sehen, die alle wie ein Mann ihre Ferngläser nach Westen richteten, von wo das Geräusch kam, und angespannt in den immer noch halb dunklen Himmel spähten. Bald erklang ein Schrei: Einer von ihnen hatte das Flugzeug ausgemacht. Ein paar Minuten später sahen wir alle es: zunächst nur ein einziges stecknadelkopfgroßes Licht, aus dem dann zwei wurden, bis man schließlich die Silhouette einer Propellermaschine erkannte, deren Nase in der fahlen Sonne matt aufleuchtete. Als sie näher herangekommen war, ließ sie sich schnell herabsinken, eine große Maschine, hinter deren beiden dröhnenden Motoren Rauchfahnen herzogen, als sie über uns eine Schleife flog und mit den Tragflächen wackelte. Die runden Kokarden der Royal Canadian Air Force waren deutlich auf dem Rumpf zu erkennen.

Dann folgten die Ereignisse einander sehr rasch. Vom hinteren Teil des Bootsdecks drang das Kreischen von rostigen Drehzapfen und Hebebäumen herüber, und anschließend hörte man ein lautes Klatschen, als die Motorbarkasse der *Empress* zu Wasser gelassen wurde. Das Boot brauste sofort auf den Ozean hinaus, stoppte dann und

blieb ungefähr eine Meile von uns entfernt auf den Wogen dümpelnd liegen. Sobald es diese Position erreicht hatte, schoss das Flugzeug heran, beschrieb einen Bogen, öffnete die Landeklappen und verlangsamte seine Geschwindigkeit, um direkt über der kleinen Barkasse hinwegzugleiten. Dabei warf es etwas ab, das an einem kleinen orangefarbenen Fallschirm befestigt auf die Wasseroberfläche niedersank. Ein Matrose fischte es mit einem Bootshaken aus den Wogen, und nachdem der Bootssteurer mit einem Daumen-nach-oben-Zeichen in Richtung Flugzeug signalisiert hatte, dass alles glattgegangen war, warf er den Motor wieder an und begann zu uns zurückzukehren. Das Flugzeug stieg wieder in den Himmel auf, wackelte zum Abschied erneut mit den Tragflächen und machte sich auf den Rückflug zu seinem weit entfernten Stützpunkt. Es schrumpfte rasch zu einem winzigen Punkt und war nach wenigen Augenblicken ganz verschwunden.

Die Motorbarkasse wurde an Deck gehievt, das Päckchen, das, wie sich herausstellte, lebenswichtige Medikamente für eine Passagierin, die auf der Krankenstation lag, enthielt, übergeben, und nach weniger als einer Stunde waren unsere Maschinen erneut zu pulsierendem Leben erwacht und wir wieder auf unserem ursprünglichen Kurs unterwegs.

Ein trivialer Vorfall mitten auf dem Ozean, der unsere Ankunft im Hafen von Montreal, in den wir, wie geplant, zwei Tage später einliefen, nur unwesentlich verzögerte. Und doch ein Ereignis, an das ich häufig denken muss. An jene plötzliche Stille, die Leere, die enorme Tiefe unter und die grenzenlose Höhe über uns, derer man sich plötzlich bewusst wurde, an das uns umgebende uniforme Grau, an die sehr offenkundige und potenziell bedrohliche Macht der hohen Wogen und des Winds sowie an die Tatsache, dass wir schwachen Menschen es geschafft hatten, mittels unsichtbarer Radiowellen und Morsesignale von irgendeinem fernen Punkt aus Hilfe herbeizuholen. An alledem war etwas Unheimliches gewesen. Später kam ich zu der Überzeugung, dass es eine Art Omen gewesen sein muss, dass dieses kleine Drama sich auf meiner allerersten Ozeanreise abgespielt hatte.

Der Logbucheintrag des Kapitäns zu den letzten Etappen von »Reise 115« lautete ganz lakonisch: »Bei Three Rivers Lotsen ausgetauscht. Anhaltend schönes Wetter den ganzen Sankt-Lorenz-Strom hinauf. Um 18 Uhr 31 Glockenturm passiert. Mithilfe von zwei Schleppern zum Liegeplatz geschwenkt. Bei Gebäude No. 8 um 18 Uhr 53 festgemacht. Maschinen gestoppt.« Wir hatten den Ozean in sieben Tagen, sechs Stunden und sieben Minuten überquert und waren damit trotz unseres Rendezvous mitten auf dem Meer mit einer Verspätung von gerade mal vierundfünfzig Minuten an unserem Ziel angelangt. Die Züge der englischen Eisenbahngesellschaft verkehrten zu jener Zeit in der Regel auch nicht viel pünktlicher.

Aus reinem Zufall waren während jener sieben Tage, die wir damals an Bord verbrachten, ohne dass wir es wussten, unsichtbare Kräfte am Werk – und zwar mit einschneidenden Folgen: Dies waren die finsteren Kräfte der »Rentabilität«. Wie sich herausstellte, würde die *Empress of Britain* in ihrem Leben nur noch weitere acht fahrplanmäßige Atlantiküberquerungen absolvieren. Bloße sechs Monate später, im Oktober, wurde bekanntgegeben, dass das sieben Jahre alte Flaggschiff der Gesellschaft, das erst 1955, von der Queen getauft und von Fanfarenstößen begleitet, vom Stapel gelaufen war, aus dem Atlantikdienst zurückgezogen und verkauft werden würde. Der neue Eigner, eine griechische Reederei mit Sitz in Piräus, würde stattdessen mit ihm Urlauber gemächlich in der Karibik herumschippern; die Tage der rasanten Fahrten über den Atlantik waren für die *Empress* vorbei.

Große Passagierschiffe hatten plötzlich aufgehört, wirtschaftlich zu sein. Die britische BOAC und die amerikanische Pan Am hatten fünf Jahre zuvor, 1958 also, regelmäßige Linienflüge zwischen Heathrow in England und Idlewild in den USA aufgenommen. Zunächst hatten die Maschinen noch in Gander auf Neufundland Zwischenlandungen zum Betanken einlegen müssen, doch dann waren sie immer effizienter geworden, und man hatte mit Flugzeugen beider Gesellschaften den Ozean nonstop überqueren können. Es hatte nicht lange gedauert, bis viele andere Luftfahrtunternehmen den

gleichen Service anboten. Eines nach dem anderen waren die großen Passagierschiffe aus dem Transatlantikverkehr abgezogen worden, und diejenigen, die nicht abgewrackt wurden, hatten stattdessen angefangen, als Kreuzfahrtschiffe Dienst zu tun, und mit dazu beigetragen, etwas zu etablieren, das schnell zu einem ganz neuen Erwerbszweig auf dem Gebiet der kommerziellen Schifffahrt werden würde.*

Im Rückblick kann man also etwas Symbolisches darin sehen, dass ich sechs Monate später auf dem Luftweg aus Nordamerika in die Heimat zurückkehrte, und zwar genau in der Woche, in der die von dem Communiqué der Gesellschaft wie betäubte Mannschaft ihre letzte Reise mit ihrem vielgeliebten Ocean-Liner absolvierte. Hätte ich von dieser merkwürdigen Koinzidenz gewusst, dann hätte ich vielleicht nach unten geschaut, um einen Blick auf sie zu erhaschen, wie sie zum letzten Mal auf dem Weg nach Osten, in den Heimathafen, eine schäumende weiße Furche durch das Wasser pflügte. Doch war mein Flug so schon reich an aufregenden Erlebnissen. Ich saß nämlich an Bord einer Lockheed Constellation, einer viermotorigen Propellermaschine mit dreifachem Seitenleitwerk, die ursprünglich als Langstreckenbomber entworfen worden war und dann als Truppentransporter fungiert hatte. In meinem Fall wurde das Flugzeug von einem zwielichtigen Charterunternehmen namens Capitol Airways mit Sitz in Nashville, Tennessee, eingesetzt. Wir starteten in New York, landeten vier Stunden später in Gander und flogen von dort nach Shannon im Westen Irlands weiter. Wie der Pilot nach der Landung beichtete, hatten wir es gerade noch bis dorthin geschafft, weil der Treibstoff bedrohlich zur Neige gegangen war. Wir setzten dann den Flug Richtung London fort, wo man uns aber aus

---

* Mein erster Ocean-Liner hatte noch eine ganze Weile »eine Handbreit Wasser unter dem Kiel«. Er erlebte mehrere Wiedergeburten unter anderen Namen (als *Queen Anna Maria*, *Carnivale*, *Fiesta Marina*, *Olympic* und *Topaz*) und wurde von unterschiedlichen Eignern zu unterschiedlichen Zwecken eingesetzt. Japanische Eigner setzten die ehemalige *Empress of Britain* als schwimmenden »Friedensbotschafter« ein, bevor sie sie schließlich 2008 zum Abwracken nach Mumbai schleppen ließen – dreiundfünfzig Jahre nachdem sie am Clyde vom Stapel gelassen und von der Queen getauft worden war.

technischen und juristischen Gründen keine Landeerlaubnis erteilen wollte, so dass wir nach Brüssel umgeleitet wurden. Dort rannte ich gereizt herum, bis es mir schließlich gelang, einen Platz auf einer Maschine nach Manchester zu ergattern, von wo aus ich dann mit dem Zug die letzte Etappe bis nach Hause zurücklegte.

Fast ein halbes Jahrhundert ist vergangen, seitdem ich diese beiden Atlantiküberquerungen absolvierte – an die fünfzig Jahre, in denen ich mindestens fünfhundertmal den Sprung über dieses besondere Gewässer gemacht habe. Und ich bin auch von vielen anderen, sowohl am Nord- als auch am Südatlantik gelegenen Häfen zu Überquerungen des Ozeans auf ganz anderen als der Ost-West-Route aufgebrochen und habe überdies Expeditionen zu den verschiedenen Inseln unternommen, die auf seiner gewaltigen Fläche verstreut liegen. Doch kommt es mir so vor, dass die Geschichte dieser Route, welche die wichtigsten britischen Häfen mit ihren Entsprechungen im östlichen Kanada oder in den Vereinigten Staaten verbindet, einen Aspekt, von dem dieses Buch handelt, in seinen wesentlichen Grundzügen hervortreten lässt: die Entwicklung in der Haltung des Menschen zu diesem gewaltigen Gewässer und seinem Verhältnis zu ihm.

Sogar während der Spanne meines eigenen Lebens hat dieses Verhältnis sich geändert – und zwar tiefgehend.

In den frühen Sechzigern war eine Atlantiküberquerung per Schiff noch etwas vergleichsweise Seltenes. Eine kleine Schar von Besitzlosen legte, wie Millionen zuvor, als Auswanderer nur die Strecke in Richtung Westen zurück; größer aber war die Zahl der reichen Müßiggänger, die, ohne einen Gedanken an die Kosten oder die Zeit, die man dafür aufwenden musste, zu verschwenden, hin und zurück fuhren. Eine Handvoll Geschäftsleute, nicht wenige Politiker und Diplomaten reisten ebenfalls nach Nordamerika, doch die Mehrheit von ihnen bevorzugte von Propellern angetriebenen Flugzeuge statt von Schrauben angetriebene Schiffe, denn sie befanden sich in dringenden Angelegenheiten unterwegs – oder meinten dies zumindest. Für die meisten, die die Reise absolvierten, verband sich damit immer noch ein Abenteuer – das oft angsteinflößend, aufregend oder

denkwürdig war, vielleicht auch mit einer Prise Romantik gewürzt oder von den Leiden der Seekrankheit geprägt. Eines aber war sie ganz gewiss nicht: Routine.

Das gilt heute kaum noch. Eine Zeit lang war es auch ein Erlebnis, den Ozean auf dem Luftweg zu überqueren – jedoch nicht sehr lange. Es muss zum Beispiel ziemlich aufregend gewesen sein, mit einem der Flugboote von Pan Am vom Solent bis zum Hudson zu fliegen und *en route* in den Hafenbecken längst vergessener Zwischenstationen mit merkwürdigen Namen wie Foynes, Botwood und Shediac zu wassern. Es muss einem wie der Inbegriff stilvollen Reisens vorgekommen sein, sich auf einem Stratocruiser mit seinen zwei übereinanderliegenden Decks auf einer Liege auszustrecken, während die Wellen geräuschlos unter einem entlangglitten. Es war sicher ein denkwürdiges Erlebnis – und angesichts der hohen Absturzrate der Maschine auch ein tollkühnes Wagnis –, sich einer der ersten Maschinen vom Typ Comet der BOAC anzuvertrauen oder auch einer der alten Dreckschleudern vom Typ Boeing 707, als Pan Am und TWA anfingen, Nonstopflüge mit ihnen durchzuführen. Ich erinnere mich noch genau, wie ich bei einem der frühen Testflüge der Concorde dabei sein konnte und von kindlichem Erstaunen darüber gepackt wurde, wie schnell diese Flugzeuge waren, als man uns, nachdem ich das Feuilleton der *New York Times* gerade erst zur Hälfte gelesen hatte, mitteilte, dass wir uns über dem Bristol Channel befänden, unsere Fluggeschwindigkeit reduzieren und binnen kurzem in London landen würden. Für eine kurze Zeitspanne haftete Flügen über den großen Ozean hinweg etwas beinahe ebenso Romantisches und unvergesslich Eindrucksvolles an wie Seereisen. Doch das änderte sich bald.

Für mich wurde das durch einen kleinen semantischen Wandel angezeigt. Von irgendeinem Zeitpunkt in den Achtzigern an ließen die Piloten der Maschinen, die zwischen Heathrow und Kennedy Airport verkehrten, in die Ankündigung, mit der sie ihre Gäste an Bord willkommen hießen, nahezu beiläufig eine Bemerkung der Art einfließen wie: »Unsere Route wird uns heute über Island hinwegführen«, und zwar mit einer leichten Betonung des Wortes »heute«, als

wäre der gestrige Flug mehr oder weniger genauso vonstatten gegangen, abgesehen davon, dass er über Grönland oder die Färöer geführt hatte. Oder sie ließen ihre Passagiere wissen, dass die Route von Flug 177 – oder welches auch immer die Flugnummer war – »aufgrund starken Gegenwinds ein wenig weiter nördlich verläuft als gewöhnlich und wir den nordamerikanischen Kontinent in der Höhe von Labrador erreichen und dann über den US-Bundesstaat Maine hinweg Richtung Süden fliegen werden«.

Mir schien das bedauerlich zu sein. Es war so, als würde man uns aus dem Cockpit mitteilen, dass nichts Spannendes mehr an der Sache war, sondern der heutige Flug ziemlich genau wie der gestrige oder der davor ablaufen würde, und dass die Überquerung dessen, was als »der große Teich«* bekannt geworden war (ein Terminus, mit dem der Ozean zu einem nahezu bedeutungslosen Gewässer herabgewürdigt wurde), unweigerlich so ablaufen würde, wie man es zu dieser bestimmten Jahreszeit erwarten könne: routinemäßig, mit anderen Worten.

Und wir Passagiere bekamen so gut wie nichts von dem Flug mit. Wenn wir uns mit Büchern und Wolldecken ein behagliches Nest bereitet, den fremden Reisegenossen an unserer Seite mit den obligatorischen freundlichen Worten oder Lauten bedacht, einen Blick auf die Speisekarte geworfen und uns flüchtig gefragt hatten, ob es wohl noch zu früh wäre, einen Drink zu bestellen, ließen wir uns zurücksinken und bekamen kaum etwas von dem Start mit, der uns zwanzig Jahre zuvor vielleicht noch fasziniert hätte. Und Ähnliches galt auch für die Landung sechs oder sieben Stunden später. Vielleicht verspürte man dann etwas mehr Neugier, denn die Heimat war nahe, und man wollte noch in der Luft eine Ahnung von ihr aufschnappen, vielleicht sogar einen Blick auf sie erhaschen. Im Großen und Ganzen machte es aber keinen Unterschied, ob wir sechs Meilen unter uns die Wälder von Labrador oder die auf Anticosti Island

* Obwohl der Ausdruck einem modern vorkommt, wurde er tatsächlich schon 1612 benutzt, und in viktorianischen Zeiten sprachen Seeleute mit bewusstem Understatement davon, »den Teich überquert« zu haben.

sahen oder ob unser erster Kontakt mit Nordamerika bei Cape Breton Island oder Sandy Hook oder Cape Cod stattfand. Alles, was uns wirklich interessierte, war, ob wir planmäßig ankommen und die Zollformalitäten nicht zu zeitraubend sein würden, so dass wir möglichst schnell wieder festen Boden unter den Füßen haben und anfangen konnten, das zu tun, um dessentwillen wir die Reise angetreten hatten. Die graugrüne, immer gleich aussehende Weite des Ozeans, die wir gezwungenermaßen zu überqueren gehabt hatten, war eigentlich ohne jede Bedeutung.

So verhielt es sich auch für mich jahrelang – bis zu einem noch nicht lange zurückliegenden Sommernachmittag, als ich auf einer Triple Seven von British Airways ohne Reisegefährten, ohne mich mit jemandem unterhalten zu können und zutiefst gelangweilt, unbequem in einen Fenstersitz auf der rechten Seite gequetscht, wieder einmal nach New York unterwegs war. Der Lunch war schon längst serviert worden, ich hatte die Zeitung ausgelesen und auch das einzige Buch, das ich dabeihatte. Das allgemeine Unterhaltungsprogramm war kaum zu ertragen. Wir hatten noch drei Stunden vor uns, und ich flüchtete mich in Tagträume. Ich schaute müßig durch die Plexiglasscheibe. Es war vollkommen wolkenlos, und mehrere Meilen unter uns erstreckte sich die See, von einem genauso tiefen Blau wie der Himmel, nicht ganz glatt, sondern leicht gekräuselt, stumpf glänzend wie matte Aluminiumfolie oder Zinn oder auch gehämmerter Stahl; sie schien unter der Tragfläche hindurch langsam Zentimeter für Zentimeter nach hinten zu rücken.

Ich hatte vielleicht schon fünfzehn Minuten auf die blaue Wasserfläche hinuntergestarrt, als es mir plötzlich so vorkam, als würde sich die Farbe der Oberfläche ganz leicht verändern; zuerst schien sie um einiges blasser zu werden und dann innerhalb von höchstens ein, zwei Augenblicken – das heißt: Meilen – in ein helles Aquamarin umzuschlagen. Etwas Ähnliches hatte ich nur selten aus einer solchen Höhe zu Gesicht bekommen: Ich nahm an, dass dieser Farbwechsel, wenn er wirklich stattgefunden und ich ihn mir nicht nur eingebildet hatte, etwas mit dem Winkel zu tun haben musste, in

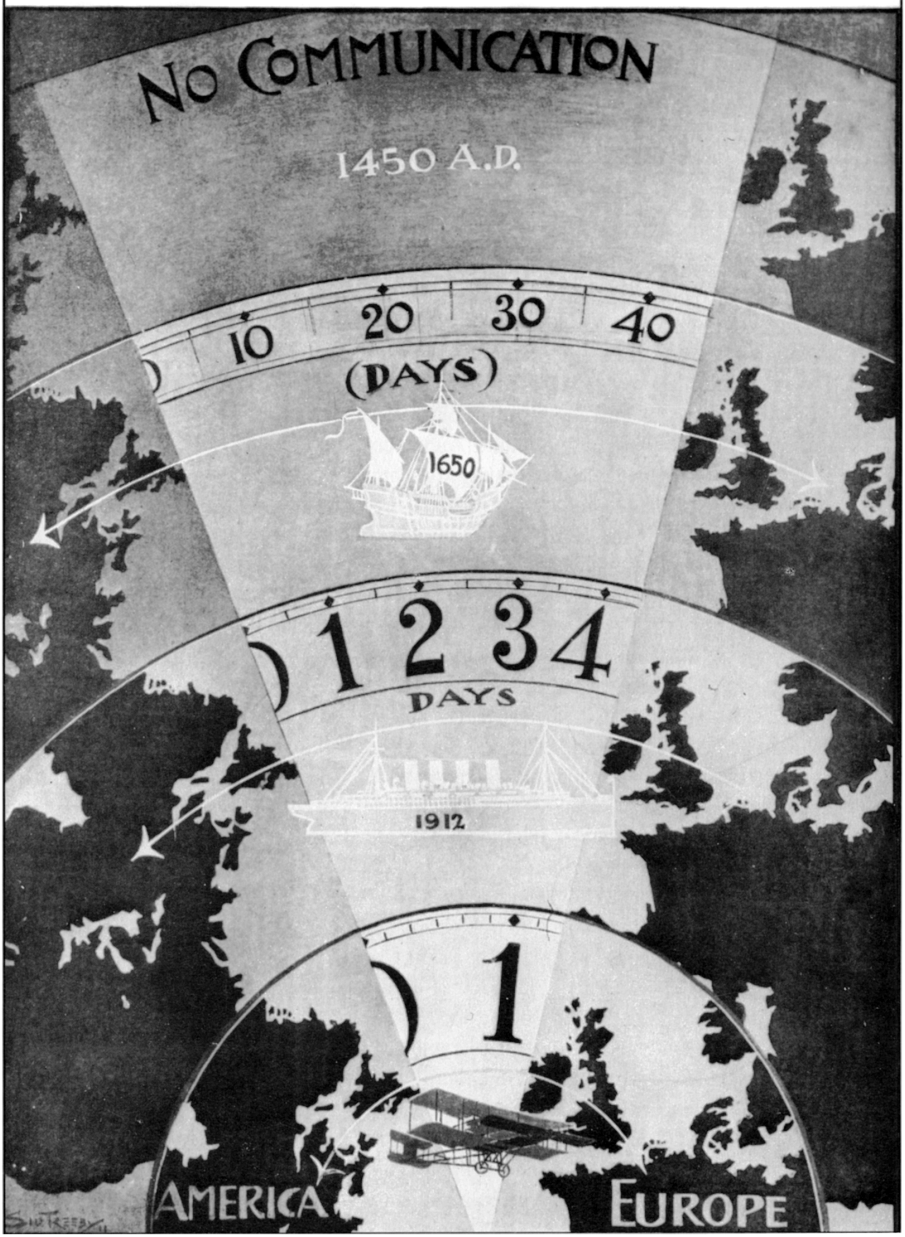
dem die Strahlen der Sonne auf die Wellen fielen, denn da ich einen Mittagsflug genommen hatte, stand diese höher am Himmel als gewöhnlich.

Ich warf einen Blick auf die Karte mit den Flugrouten, die in der Tasche auf der Rückseite des Sitzes vor mir steckte; sie war in großem Maßstab gehalten und ungenau, doch konnte ich mit ihrer Hilfe unsere Position ermitteln und fand so die offenkundige Erklärung für den Farbwechsel: Wir hatten den Rand des Kontinentalschelfs erreicht. Der abgrundtiefe Ozean, über den wir hinweggeglitten waren, seitdem wir die den Westrand des europäischen Schelfs anzeigende Porcupine Bank hinter uns gelassen hatten – die man für gewöhnlich eine halbe Flugstunde nach Überfliegen der irischen Küste erreicht –, war jetzt wieder flacher geworden; der Meeresboden war angestiegen, um die ersten, noch unterseeischen Ausläufer des amerikanischen Festlands zu bilden.

Doch ein paar Augenblicke später wurde, was mir noch ungewöhnlicher vorkam, das Wasser wieder dunkelblau, allerdings diesmal nur für eine ganz kurze Zeitspanne, bevor es sich erneut aufhellte. Es war, als wäre das Flugzeug über einen tiefen Fluss im Ozean hinweggeglitten, über eine Kluft zwischen zwei im Wasser verborgenen Hochebenen. Ich spähte unter der Tragfläche hindurch so weit in die Ferne, wie es eben ging: Von der Stelle an, an welcher die Ebene wieder begann, schien sie sich ohne Unterbrechung nach Westen fortzusetzen. Und dann erinnerte ich mich an etwas, das ich über die Meeresgeografie dieses Teils des Nordatlantiks in Erfahrung gebracht hatte. Mich hatte schon seit Langem alles interessiert, was mit dem Golfstrom zusammenhing, und ich entsann mich, dass er ganz in der Nähe verlief. Was mir jetzt wieder ins Gedächtnis kam, ließ mich zu dem Schluss gelangen, dass die zusammenhängende Ebene, die sich vor uns unter der Wasseroberfläche abzeichnete, nichts anderes als den Beginn der Grand Banks von Neufundland darstellte. Die dunkelblaue in sie eingeschnittene Rinne war als Flemish Pass bekannt. Und der erste grünlich-blaue Fleck, den ich erspäht hatte, war, wie mir plötzlich bewusst wurde, genau jener Ort, an dem wir viele Jahre zuvor auf das kanadische Rettungsflugzeug

IF ONLY WE COULD FLY THE ATLANTIC!

ONE WAY BY WHICH THE ICEBERG DANGER WOULD BE AVOIDED



gewartet hatten – jene mir noch so lebendig in Erinnerung gebliebenen Untiefen, die Flemish Cap genannt wurden.

Fast ein halbes Jahrhundert war vergangen, seit ich Flemish Cap zum ersten Mal gesehen und gebannt das Herannahen der Maschine der Canadian Air Force mitverfolgt hatte. Es mag auch daran gelegen haben, dass ich noch jung und leichter zu beeindrucken gewesen war, doch ich hatte jede Einzelheit dieses kurzen, für mich so faszinierenden Zwischenfalls gierig in mich aufgesogen. Und später, nachdem unser Schiff weiter Richtung Westen gelaufen war, hatte ich weitere Details erfahren, solche, die das Ganze für mich auch noch mit einem bedeutenden historischen Ereignis verknüpft hatten. Ein freundlicher Deckoffizier der *Empress* erzählte mir, dass die Hilferufe, die wir in der Nacht zuvor abgesetzt hatten, von einem Stützpunkt der US-Küstenwache in einer kleinen Hafenstadt namens Argentia aufgefangen worden waren. In der Schule hatten sie uns beigebracht, dass es genau dort, in den Gewässern vor Argentia, 1941 an Bord des Schlachtschiffs *Prince of Wales* zu dem Treffen zwischen Winston Churchill und Franklin D. Roosevelt gekommen war, bei dem die beiden Staatsoberhäupter die Atlantik-Charta verabschiedet hatten, die das Nachkriegsgeschehen so nachhaltig beeinflusst hatte. Dass wir beigedreht mitten auf dem Ozean gelegen hatten und doch über Funk mit einem Ort verbunden gewesen waren, der in der Ge-

◁ »Ach, wenn wir doch über den Atlantik hinwegfliegen könnten«, lautet die Überschrift über diesem am 27. April 1912, zwei Wochen nach dem Untergang der *Titanic*, erschienenen Schaubild. Die Gefahr einer Kollision mit einem Eisberg würde dann eliminiert werden und die Reisezeit sich drastisch reduzieren. Die Grafik verdeutlicht die Fortschritte in der »Kommunikation« zwischen Europa und Amerika. Während Mitte des 15. Jahrhunderts überhaupt keine Verbindung bestand, brauchte man im 17. Jahrhundert 40 bis 50 Tage, um die gewaltige Entfernung zu überbrücken; mit dem Aufkommen der Dampfschifffahrt schmolz diese Zeit dann schließlich auf zirka vier Tage zusammen. Der Wunsch, auf dem Luftweg in einem einzigen Tag von einem Kontinent auf den anderen gelangen zu können, sollte sich schon in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts erfüllen.

schichte eine so große Rolle gespielt hatte, machte den ganzen Zwischenfall noch denkwürdiger für mich und trug mit dazu bei, dass er sich unauslöschlich in mein Gedächtnis einbrannte.

Jetzt aber war derselbe Ort im Ozean, flüchtig von einem in großer Höhe über ihn hinwegfliegenden Flugzeug aus wahrgenommen, zu einer Fläche grünlich-blassen, ungleichmäßig gefärbten Wassers geworden, die eigentlich nur Ungemach bereitete, indem sie nämlich die Reise zum Bestimmungsort verlängerte. Wie traurig, dachte ich, dass ein von mir so lebhaft erinnerter Ort sich so rasch in wenig mehr als einen Abschnitt der Gesamtstrecke verwandelt hatte und man ihn nur unter dem Aspekt der zum Ziel zurückzulegenden Entfernung betrachtete.

Doch halt! Hatte nicht die Welt im Allgemeinen begonnen, den gesamten Ozean unter diesem Aspekt zu sehen? Assoziierten die meisten Menschen mit dem Ozean heutzutage nicht einfach nur eine zu überbrückende große Entfernung? Nahmen wir ihn nicht jetzt alle für etwas ganz Gewöhnliches, Normales, dieses Gewässer, das noch bis in die – relativ gesehen – jüngste Zeit hinein, vor allenfalls fünfhundert Jahren, von Seeleuten, die den Versuch, es zu überqueren, noch nicht gewagt hatten, mit einer Mischung aus Ehrfurcht, Schrecken und Staunen betrachtet worden war? Hatte nicht ein Meer, das einst wie eine scheinbar unüberwindliche Barriere zu anderen Territorien und Ländern – Japan, Ostindien, den Gewürzinseln, dem Orient – erschienen war, sich nicht im Eiltempo in einen praktischen Transportweg zu den Reichtümern und Wundern der Neuen Welt verwandelt? Hatte unsere Einstellung zu diesem Ozean sich nicht radikal geändert? War an die Stelle des Eingeschüchtertseins durch das Unbekannte und Beängstigende nicht die Gleichgültigkeit getreten, die wir gegenüber dem Gewöhnlichen und Vertrauten an den Tag legen?

Und war dieser Wechsel unserer Einstellung zum Atlantik nicht gleichzeitig in irgendeiner Weise an das ständige Anwachsen seiner Bedeutung gekoppelt gewesen, hatte aber gewissermaßen in einem umgekehrt proportionalen Verhältnis dazu gestanden? Denn es stimmte

doch, er war über die Jahrhunderte hinweg zu wenig mehr als einer Brücke, einem Verbindungsweg geworden, hatte sich aber auch zu einem Drehpunkt des wichtigen Geschehens in der modernen Welt entwickelt, zu einem Zentrum, um das herum sich Macht und Einfluss lange Zeit verteilt hatten. Wenn das Mittelmeer der Binnensee der klassischen Zivilisation gewesen war, war der Atlantik nach und nach an seine Stelle getreten und der Binnensee der westlichen Zivilisation geworden. Der Geograf und Geografiehistoriker Donald W. Meinig äußerte sich 1986 zu dieser allgemein wahrgenommenen neuen Rolle des Atlantiks; dieser Ozean, meinte er, sei insofern unvergleichlich, als die alten Stätten der Kultur in seinem Osten lägen, er eine lang gestreckte, Expansion zulassende Grenze im Westen besitze und eine lange zusammenhängende afrikanische Küste. Der Atlantik liegt quasi wie zentriert zwischen den Blöcken der Macht und des kulturellen Einflusses, die die moderne Welt geprägt haben. Er ist eine Entität, welche diese Blöcke verbindet und auf eine nicht genau zu benennende und bestimmende Weise auch definiert.

Es war Walter Lippmann, der im Jahr 1917 als Erster die Vorstellung von einer Atlantischen Gemeinschaft in Umlauf brachte. In einem berühmten Essay in der Zeitschrift *The New Republic* definierte er diese Gemeinschaft als den Kern »jenes Geflechts tiefgehender Interessen, das die westliche Welt miteinander verknüpft«. Heute erkennen wir die Existenz dieser Gemeinschaft, und wenn wir auch nicht genau verstehen, was sie ausmacht, oder sicher sind, wer uneingeschränkt, als Vollmitglied gewissermaßen, zu ihr gehört, ist es doch klar, dass es sich – trotz der Ansprüche, die Indien, China und Japan bald geltend machen werden – um eine Gruppe von Ländern und Zivilisationen handelt, der es, zumindest vorläufig noch, gelingt, das wesentliche Geschehen auf unserem Planeten zu steuern.

Diese Gemeinschaft – was auch immer man unter diesem Terminus verstand oder versteht – schloss zunächst einfach nur die nördlichen Länder an den Ufern des Atlantiks ein, das heißt zum einen die westeuropäischen Staaten, zum anderen die USA und Kanada. In jüngerer Zeit sind sowohl Lateinamerika als auch jener Flickenteppich von Ländern an der west- und zentralafrikanischen Atlan-

tikküste in die so immer bunter werdende Mischung einbezogen worden. Die Einwohner von Brasilien und Botswana, Guyana und Liberia, Uruguay und Mauretanien sind heutzutage genauso unbestritten Mitglieder der Atlantischen Gemeinschaft, wie es bereits seit einer langen Reihe von Jahren die Menschen jener Länder gewesen sind, die in viel offenkundigerer oder augenfälligerer Weise in Beziehung zum Atlantik stehen: Länder wie Island und Grönland, Mexiko, Portugal, Irland, Frankreich und Großbritannien. Tatsächlich ist die Gemeinschaft sogar noch sehr viel größer und umfassender, wie mir im Folgenden hoffentlich nachzuweisen gelingt.

Und doch widerfährt dem Meer, das diese Millionen von Menschen und Hunderte von Kulturen und Zivilisationen verbindet, diesem S-förmigen Gewässer mit einer Gesamtfläche von mehr als hundertsechs Millionen Quadratkilometern, das man in der westlichen Hemisphäre gewöhnlich Atlantischer Ozean nennt und das auf der östlichen Halbkugel als Great Western Sea bekannt ist, die Schmach, ignoriert zu werden. Man kann von diesem Ozean mit Fug und Recht sagen, dass viele Menschen ihn sehenden Auges übersehen: Er ist ganz offenkundig da, wird aber in vielfacher Beziehung überhaupt nicht bemerkt.

Dabei ist er unbestreitbar äußerst evident. »Selbst wenn wir eine Satellitenstation im All aufhängen«, schrieb der amerikanische Historiker Leonard Outhwaite 1957, als der erste Sputnik auf seine Bahn gebracht wurde, »oder wenn wir auf dem Mond landen, wird der Atlantische Ozean immer noch das Zentrum unserer Welt bilden.«

Nicht alle Gewässer sind so erkennbar lebendig wie der Atlantik. Einige große Binnenseen, die in topografischer Hinsicht wichtig und in seefahrerischer anspruchsvoll sind oder auch in der Geschichte eine entscheidende Rolle gespielt haben, wirken trotz allem merkwürdig erstarrt und jeder wahrnehmbaren Vitalität beraubt. Vom Schwarzen Meer zum Beispiel geht etwas Moribundes, Lebloses aus; auch das in einen Dunst aus ockerfarbenem Wüstensand gehüllte Rote Meer scheint sich ständig an der Schwelle zwischen Leben und Tod zu befinden; sogar das Korallenmeer und das Japanische Meer

erwecken beide, schön und friedvoll, wie sie sind, den Eindruck, jeden wahren ozeanischen Lebens beraubt zu sein, und kommen einem seltsam matt und kraftlos vor.

Doch der Atlantik ist mit Sicherheit eine mit Leben erfüllte Entität – und zwar mit einem ungestümen. Er ist ständig in Bewegung. Er bringt alle erdenklichen Arten von Geräuschen hervor – pausenlos brüllt, donnert, braust, schäumt, plätschert er. Man könnte meinen, er versuche, Atem zu schöpfen – weit draußen drängt sich dieses Gefühl vielleicht nicht so sehr auf, doch dort, wo er auf Land trifft und seine Wellen einen Kiesstrand hinaufspülen und wieder zurückrinnen, dort scheint er das regelmäßige Ein- und Ausatmen eines Lebewesens nachzuahmen. Es wimmelt in ihm auch von symbiotischen Existenzen, von unvorstellbaren Mengen monströser Wesen, winzigen wie riesigen, die wie in einer Art maritimer Harmonie in seinen Tiefen zusammenhausen und das Gefühl erzeugen, dass die gewaltige Wassermasse zu vibrieren, ja zu pulsieren scheint. Und dieser Ozean besitzt auch eine Psyche: Er gibt wechselnde Stimmungen zu erkennen. Manchmal ist er verdrießlich und mürrisch, bisweilen gibt er sich durchtrieben und neckisch, immer aber ist er nachdenklich und sich seiner Kraft bewusst.

Er besitzt auch eine ziemlich genau berechenbare Lebensspanne. Geologen glauben, dass der Atlantische Ozean, wenn es mit ihm vorbei sein wird, insgesamt für zirka 370 Millionen Jahre existiert haben wird. Es ist ungefähr 190 Millionen Jahre her, dass sich sein Bett auftat und nach und nach mit Wasser füllte, bis er wahrhaft ozeanische Dimensionen angenommen hatte. Jetzt ist er gesetzt und genießt ein ziemlich ruhiges mittleres Alter; er befindet sich in einer Phase, in der er jedes Jahr ein wenig breiter wird und in seiner mittleren Region hin und wieder ein paar Vulkane zu speien beginnen, er aber von keinen allzu drastischen geologischen Konvulsionen geschüttelt wird. Diese werden ihn aber in der Zukunft ereilen.

Es wird nicht mehr allzu lange dauern, bis der Atlantik seine Konturen und Abmessungen verändern wird, und zwar dramatisch. Er wird nach und nach schmaler werden, dann nämlich, wenn die ihn umgebenden Kontinente anfangen werden zu beben und in unter-

schiedliche Richtungen davonzugleiten; seine Küsten werden sich einander annähern und am Ende wieder so zusammengeschweißt sein, wie sie es schon einmal waren. Aus dem Meer wird dabei nach und nach das Wasser hinausgepresst werden, und es wird, Schätzungen von Zukunftsforschern zufolge, nach weiteren 180 Millionen Jahren ganz verschwunden sein.

Alles in allem ist das aber keine kurze Lebensspanne. Nehmen wir einmal an, dass die Gesamtexistenz der Welt, vom Hadaikum, als sich allmählich eine feste Erdkruste zu bilden begann, bis zum heutigen Holozän mit seinen kühlen Wiesen, an die 4,6 Milliarden Jahre umfasst. Bei einer Schlussabrechnung würde also die Existenzzeit des Atlantiks als selbständigem Gewässer mit 370 Millionen Jahren rund acht Prozent der Zeit entsprechen, in der unser Planet bis dahin existiert haben wird. Die meisten anderen Ozeane der Welt, die sich gebildet haben und wieder vergangen sind, haben nur für wesentlich kürzere Zeiträume bestanden. Was Langlebigkeit betrifft, wird der Atlantik vermutlich in einer Art ewiger Bestenliste mit an der Spitze stehen, den Rang eines Oldtimers erreichen oder möglicherweise sogar zu einem verehrungswürdigen Rekordbrecher werden.

Es ist daher sowohl möglich als auch vernünftig, die Geschichte des Atlantischen Ozeans in Form einer Biographie zu erzählen. Er ist ein lebender Organismus, seine geologische Geschichte lässt sich in Phasen wie Geburt, Heranwachsen und Evolution zu seiner gegenwärtigen, »mittelalterlichen« Gestalt und Größe gliedern, und sie wird mit einem ziemlich genau vorherzubestimmenden Finale enden, das sich aus Schrumpfung, Verfall und Tod zusammensetzt. Auf das Wesentliche reduziert, ist es eine relativ einfache Geschichte, die Biographie einer lebendigen Entität, deren Anfang sich erschließen lässt, deren mittlere Lebensphase vor uns liegt und über deren Ende sich relativ zuverlässige Vermutungen anstellen lassen.

Doch würde eine solche Geschichte noch viel mehr einschließen müssen, denn wir dürfen an ihr alles das nicht außer Acht lassen, was die Menschheit betrifft.

Menschen haben seit Urzeiten an den Rändern des Atlantiks und auf seinen Inseln gelebt, sie haben ihn später in allen Richtun-

gen überquert, ihn ausgeplündert, auf ihm gekämpft, sich seiner bemächtigt, ihn kartografiert und ihm Gewalt angetan, und durch das alles haben sie ihm zentrale Bedeutung für die Entwicklung unseres eigenen Lebens verliehen. Auch das ist eine Geschichte – eine, die sich nicht nur stark von jener der Entstehung und des Vergehens des Ozeans unterscheidet, sondern darüber hinaus viel kürzer ist, – für uns als Menschen jedoch ungleich wichtiger.

Es gab keine Menschen, als der Ozean sich bildete. Es wird keine geben, wenn er zu existieren aufhört. Für eine exakt bestimmbare Periode jedoch, die fast genau mit der mittleren Lebensperiode des Atlantiks selbst zusammenfällt, waren wir Menschen zugegen, traten wir auf den Plan, entwickelten uns und – jedenfalls denken wir das gern – griffen sofort verändernd in alles ein. Nur indem man auch diese zweite Geschichte erzählt – die in der ersten wie ein Sandkörnchen in einer großen Muschel eingebettet liegt –, können wir einen wirklich erschöpfenden, vollständigen Bericht über das Leben des Atlantischen Ozeans ablegen. Die Geschichte vom physischen Sichauftun und Wiedervergehen des Ozeans bildet dann den Kontext, den Rahmen für die Geschichte von der intimen Beziehung des Menschen zu ihm, von seiner engen Verstrickung mit ihm.

Diese zweite Geschichte nahm ihren Anfang, als die ersten Menschen sich an den Ufern des Atlantiks niederließen. Der Mensch begann höchstwahrscheinlich erstmals in Südafrika ans Meer zu drängen, und zwar geschah dies wohl – was ein Glücksfall für die vorliegende Darstellung ist – an den dortigen Atlantikküsten. Was sich von jenem Augenblick an ereignete, ist so kompliziert und multidimensional, wie man es sich überhaupt nur vorstellen kann: Die Geschichte vom Menschen und dem Meer wird zu einer Saga von vielen Völkern und Individuen, von unterschiedlichen Sprachen und Bräuchen, von einem komplexen Geflecht aus Handlungen und Ereignissen, Errungenschaften und Entdeckungen, Irrtümern und Streitigkeiten. Es ist eine verwickelte Geschichte und nicht einfach zu erzählen. Ein schlichter chronologischer Aufbau mag sich für die Darstellung des Entstehens des Ozeans selbst eignen – doch für die Darstellung der so vielfältigen und unterschiedlichen menschlichen

Erfahrungen mit und von ihm lässt sich kein so simples Strukturprinzip finden.

Denn wie sollte man die Eindrücke und Erlebnisse, sagen wir, eines liberianischen Fischers mit denen eines Matrosen auf einem vor Island patrouillierenden Atomunterseeboot verknüpfen? Oder das Leben eines Bergmanns in den Amethystminen an den Küsten Namibias in irgendeine Beziehung zu dem des amerikanischen Regisseurs von *Die Männer von Aran*, einem Dokumentarfilm über die gleichnamige Inselgruppe von 1934, setzen? Wie sollte man über den Kapitän einer Boeing von British Airways und den Kommandanten eines Eispatrouillenschiffs vor der Küste der Insel South Georgia schreiben? Wie sollte man irgendeine Ordnung in diese merkwürdige und so bunte Vielfalt bringen? Wie sollte man das alles auf sinnvolle Weise miteinander verknüpft und überschaubar darstellen?

Das blieb lange Zeit eine unbeantwortete Frage für mich. Ich wollte unbedingt die Geschichte des Ozeans schreiben. Doch welches war die geeignete Struktur für eine solche Darstellung? Was dieses Problem betraf, schwamm ich sozusagen, trieb ich hilflos auf hoher See.

An jenem Tag jedoch, als ich aus dem Flugzeug auf die Wogen hinunterstarrte, kam mir der rettende Einfall: Wenn der Ozean ein eigenes Leben besitzt, könnte dann nicht auch der Beziehung des Menschen zu ihm so etwas wie ein Leben innewohnen? Schließlich zeigen Fossilien und Grabungsfunde, dass auch diese Beziehung auf eine bestimmte Geburtsstunde zurückzuführen ist. Sie wird vermutlich auch eine Todesstunde haben – sogar der eingefleischteste Optimist wird zugeben müssen, dass ein Ende der menschlichen Existenz abzusehen ist, dass es in ein paar tausend, vielleicht auch zehntausend Jahren vorbei sein wird mit uns – und es damit auch diesen Aspekt der Geschichte des Atlantiks nicht mehr geben wird.

Also: Biographie, das heißt die Entwicklung dieser menschlichen Beziehung mit dem Atlantik von ihren Anfängen an zu ermitteln und sie in den Kontext des viel überschaubareren Lebens des Ozeans zu platzieren – das war möglicherweise ein gangbarer Weg. Doch dann

waren da die Details, entmutigend viele. Die menschliche Geschichte stellt sich als eine solche Flut von Fakten, Ereignissen und Personen dar, dass es sich als nahezu unmöglich erweisen könnte, gegen sie anzuschwimmen und den Kopf über Wasser zu halten.

Am Ende wurde mir aus heiterem Himmel ein Rettungsring zugeworfen, und zwar von ganz unerwarteter Seite – der Helfer in der Not war nämlich jemand, den man absolut nicht mit dem Meer in Verbindung brachte: William Shakespeare.

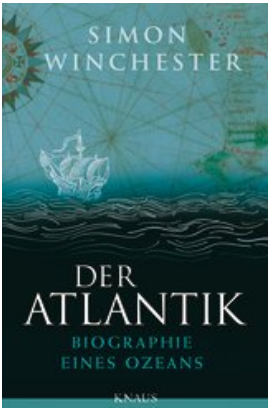
Viele Jahre lange hatte ich auf öden Flugreisen immer eine schon recht zerfledderte Ausgabe von *Seven Ages* dabeigehabt, einer Lyrikanthologie, die in den frühen neunziger Jahren von dem ehemaligen britischen Außenminister David Owen zusammengestellt worden war. Er hatte die von ihm ausgewählten Gedichte in sieben separate Abschnitte gegliedert, von denen jeder einen der sieben Lebensabschnitte des Menschen repräsentieren sollte, die Jacques in dem bekannten Monolog »All the world is but a stage…« (»Die ganze Welt ist eine Bühne…«) in Shakespeares *As you like it* (*Wie es euch gefällt*) auflistet. Als ich die Sammlung eines Tages wieder in die Hand nahm, wurde mir klar, dass genau diese Struktur sich auch dazu anbot, den »menschlichen Aspekt« der Geschichte des Atlantiks darzustellen. Es war genau der geeignete Aufbau für das Buch, das ich zu schreiben vorhatte. Mit seiner Hilfe könnte ich alle Themen, die ich behandeln wollte, in Akteure verwandeln, die einer nach dem anderen die Gelegenheit erhalten würden, ihre Rollen, von der des kleinen Kindes bis hin zu der des Greises, zu spielen.

Hier sind die einzelnen, jeweils einen Lebensabschnitt repräsentierenden »Rollen«, die Jacques in seiner berühmten Rede aufführt:

> Den Anfang macht:
>
> … das Kind,
> Das in der Wärtrin Armen greint und sprudelt.

KNAUS

UNVERKÄUFLICHE LESEPROBE



Simon Winchester

Der Atlantik
Biographie eines Ozeans

DEUTSCHE ERSTAUSGABE

Gebundenes Buch mit Schutzumschlag, 528 Seiten, 15,0 x 22,7 cm
ISBN: 978-3-8135-0431-6

Knaus

Erscheinungstermin: Oktober 2012

Faszination Atlantik – die große Erzählung über ein Stück ungezähmte Natur

Der Atlantik bedeckt ein Fünftel der Erdoberfläche und zieht die Menschen seit Jahrtausenden in seinen Bann. Er steckt voller verblüffender Geschichten und Anekdoten und ist das eigentliche Zentrum unserer westlichen Kultur. Simon Winchesters große, opulente Kultur- und Naturgeschichte des Atlantiks macht die Faszination für diesen »wildesten aller Ozeane« erlebbar.

Seit er als Kind im Ozeandampfer zum ersten Mal den Atlantik überquert hat, fühlt sich Bestsellerautor Simon Winchester von dieser riesigen Wassermasse magisch angezogen. Immer wieder führten ihn seine Reisen kreuz und quer über den Atlantik; er recherchierte Fakten, sammelte Geschichten und Anekdoten. In seinem neuen Buch breitet er diese Schätze vor dem Leser aus. Spannend und kenntnisreich erzählt er, wie der Atlantik vor über 190 Millionen Jahren entstand und wie seit Urzeiten die Menschen sich mit diesem wildesten aller Meere messen. Fast scheint es, als hätten sie in jüngster Zeit den Kampf gewonnen – doch Simon Winchester ermahnt uns zu einem respektvollen Umgang mit diesem nach wie vor unberechenbaren Riesen.