

# Der alte Mann und das Eis

Als Erster den Nordpol betreten! Das war der große Traum der Abenteurer zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Keiner verfolgt ihn so besessen wie der Norweger **Roald Amundsen**

## Das ideale Schiff für die Arktis

Mit dem legendären Polarschiff „Fram“ (deutsch: „Vorwärts“) startet Roald Amundsen (Foto linke Seite) 1910 eine Expedition zum Nordpol. Das Schiff ist so gebaut, dass es im Packeis treiben kann, ohne durch den enormen Druck des Eises Schaden zu nehmen. Kein Holzschiff fährt jemals in nördlicheren Breiten als die „Fram“

### Von Carsten Jasner

**A**m 12. Mai 1926 gleitet ein silbrig glänzendes, über hundert Meter langes Luftschiff mit der Aufschrift „Norge“ auf den nördlichsten Punkt der Erde zu. In der Gondel sitzen hinter ihren Atemwolken 16 Männer. Auf ein Zeichen des Navigators öffnen sie die Fenster und werfen allerlei Fahnen hinaus. Ein schlanker, weißhaariger Herr mit Hakennase notiert in sein Tagebuch: „2.20 in der Frühe, und wir sind am Nordpol. Werfen unsere Flaggen ab. Die norwegische wehte schön, der Stock drang senkrecht in den Schnee ein. Das Eis war in viele kleine Schollen aufgebrochen. Wir waren in 200 Meter Höhe. -11 Grad Celsius.“

Es ist der Moment, in dem vermutlich die ersten Menschen den Nordpol erreichen – laut Definition der nördliche Schnittpunkt der Erdachse mit der Erdoberfläche, bei einer geografischen Breite von 90 Grad. Doch heute gedenkt kaum einer dieser historischen Leistung. Warum?

Vielleicht, weil es einige Verwirrung gibt, wer überhaupt als Erster den Nordpol erreicht hat. Bereits 1908 behauptet der amerikanische Arzt Frederick Cook, er sei dort gewesen. 1909 verkündet sein Landsmann Robert Peary, Cook sei ein notorischer Lügner; ihm, Peary, gebühre die Ehre. Einen Beweis für seine Behauptung kann keiner von beiden vorlegen. Heute geht man davon aus, dass Cook und Peary zähe Burschen waren, die weite Teile der Arktis erkundeten – aber niemals bis zum Nordpol vordrangen.

Entscheidender für den geringen Nachhall der „Norge“-Expedition ist wohl die damalige Stimmung in der Gondel. Sie entspricht den Minusgraden auf dem Thermometer: frostig.

Schlechte Laune verbreitet vor allem der Herr aus Norwegen mit dem kantigen Gesicht und dem überheblichen Blick. Erstaunlicherweise, denn immerhin könnte er hier einen grandiosen Doppelsieg feiern: 15 Jahre zuvor hat er bereits den Südpol erobert – Roald Amundsen, eine Legende!

**D**och er ist verstimmt, weil, was er in seinem Tagebucheintrag dezent verschweigt, unter ihm nicht nur die norwegische Fahne „schön weht“, sondern ebenso die amerikanische und die italienische. Letztere sogar in besonders großem Format; die majestätische weiße Weite scheint sogar grün-weiß-rot gesprenkelt, als die Italiener zu allem Überfluss jede Menge Wimpel hinterherkippen.

Der Flug der „Norge“ ist ein internationales Projekt. Die Italiener steuern das Luftschiff und Know-how bei, die Amerikaner Geld und die Norweger Polarerfahrung und einen Helden. Im Grunde keine schlechte Arbeitsteilung; nach den Gemetzeln des Ersten Weltkriegs könnte die „Norge“ ein hoffnungsfrohes Zeichen für eine gemeinschaftliche, friedliche Erkundung der Naturwunder dieser Welt setzen. Könnte.

Doch Mitte der 1920er-Jahre berauscht man sich in Italien am Faschismus Mussolinis, während die Norweger sich als wiedererwachendes „Herrenvolk“ südländischen „Zigeunern“ überlegen fühlen. In der Gondel wechseln die Männer kaum ein Wort miteinander. Nicht nur, weil sie sich sprachlich nicht richtig verständigen können, sie wissen auch nicht, worüber sie sich unterhalten sollten. Den tüftelnden, quirligen Technikern und Mechanikern stehen raubeinige, wortkarge Polarbären gegenüber. Dazwischen der Amerika-

## Ein Getriebener

Schon als Kind verschlingt Roald Amundsen Berichte von Polarforschern. Später wird er selbst Kapitän. Ab 1903 macht er sich auf die Suche nach der Nordwestpassage – 1906 kommt er in San Francisco an. Das Foto zeigt ihn 1909 in seinem Haus in Kristiania

## Amundsen sah sich als königlicher Eroberer und Nachfolger von James Cook

ner Lincoln Ellsworth, der am wenigsten „stört“. Er hat einen erfreulich zurückhaltenden, fast schon bescheidenen Charakter.

Die „Norge“ markiert eine Zäsur in der Geschichte der Erderkundung. Mit ihr erschließt sich einer der letzten großen weißen Flecken auf der Weltkarte dem menschlichen Auge. Zugleich begründet sie eine Ära internationaler, hochtechnisierter Expeditionsteams, in denen Spezialisten die Natur im Detail erforschen. Und sie steht am Ende einer jahrhundertalten Epoche der tollkühnen Entdeckungen.

Kolumbus, Vasco da Gama, James Cook – für schillernde Gestalten, gelungsbewusste Egomane, wie diese wäre in der Gondel kein Platz gewesen. Das waren keine Teamplayer, sondern Menschen, die sich als königliche Eroberer, als Alleinherrscher ihrer Mannschaft verstanden. Wie Roald Amundsen.

Er ist der Letzte in dieser Abenteuer-Galerie. Zwei Jahre nach dieser Expedition sollte er noch einmal die ultimative Gelegenheit bekommen, den Helden zu spielen. Doch in den drei Tagen in dem fliegenden Zeppelin „Norge“, zwischen Spitzbergen und Alaska,

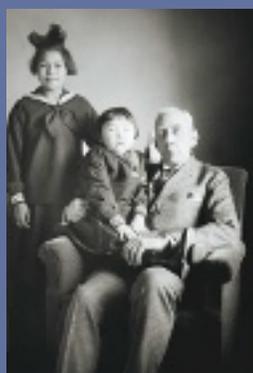
bekommt er zu spüren, dass seine Zeit vorbei ist. Obwohl keiner das Projekt so vorangetrieben hat wie er. Amundsen ist ein widersprüchlicher Mann, knorrig, mit Ecken und Kanten. Durchtrainiert und zäh, verantwortungsbewusst, kompetent und charismatisch, zugleich ein Egozentriker, Selbstvermarkter, Manipulator und Schwindler. Einer der ganz großen Lieferanten jener tragischen Geschichten, die die Menschen faszinieren und aufwühlen.

Er ist ein Besessener. Roald, altnordisch für „der Ruhmvolle“, 1872 geboren, verschlingt als Kind Berichte von Polarreisenden. Die Schule interessiert ihn nicht, lieber wandert er durch die Berge um Kristiania (heute Oslo). Er erkundet einen norwegischen Gletscher nach dem anderen, „spielt“ dabei die Strapazen seiner Idole John Franklin und Fridtjof Nansen nach, die die Pole erforschen wollten. Um das Handwerk des Welterkundens von der Pike auf zu lernen, bricht er mit 22 Jahren seine Studienversuche ab und reist zwei Jahre lang als Matrose um die Welt. 1895 legt er sein Steuermannspatent ab.

Führungsqualitäten beweist er während seiner ersten Antarktis-Expedition (1896–1899) auf der „Belgica“. Eingeschlossen im Packeis, erweist sich der Kapitän als unfähig. Amundsen, der Zweite Offizier, übernimmt das Kommando. Er freundet sich mit dem Schiffsarzt Frederick Cook an, der später behaupten wird, er habe den Nordpol erreicht. Durch Cook jedenfalls erhält der junge Amundsen wertvolle Anregungen und Informationen über die Polarforschung. So ist es wichtig, dass die Expeditionsteilnehmer regelmäßig Robbenfleisch zu sich nehmen, um nicht an Skorbut zu erkranken.

Um die Jahrtausendwende bildet sich Amundsen in Hamburg weiter. Er sucht den damals hochangesehenen Physiker und Polarforscher Georg von Neumayer auf und lässt sich von ihm in dem Spezialgebiet der „geomagnetischen Messtechniken“ unterweisen,





## Schlimme Desaster

Nach Expeditionen zwischen 1918 und 1921 ist Amundsen bankrott. Ein amerikanischer Millionär finanziert ihm Wasserflugzeuge, mit denen er 1925 nach Spitzbergen fliegt. Dort stecken der Entdecker (links) und sein Team im Eis fest (oben). Erst nach drei Wochen können sie halbverhungert zurückkehren. Zuvor hat der damals 49-Jährige unverheiratete Amundsen zwei Mädchen aus dem Volk der Tschuktschen adoptiert. Zunächst kümmert er sich liebevoll um sie, doch dann schickt er sie wieder in ihre nordsibirische Heimat zurück

also Messungen, die sich mit dem Magnetfeld der Erde beschäftigen.

1903 startet er mit sechs Mann zur Nordwestpassage. Über vierhundert Jahre haben sich alle seefahrenden Nationen vergeblich an der Fahrt durch den eisigen Insel-Irrgarten im nördlichen Kanada und Alaska versucht. Amundsen gelingt sie. Während zweier Überwinterungen lernt er Überlebens-techniken der Inuit, der Ureinwohner dieser Region. Sie verhelfen ihm zu seinem nächsten Ziel.

Das sollte eigentlich der Nordpol sein. Doch abgeschreckt von den angeblichen Pol-Bezwinger Cooks und Pearys, ändert Amundsen seine Pläne. Einzig seinem Bruder Leon, der ihre Geschäfte führt, teilt er sein wahres Vorhaben mit. Die Weltöffentlichkeit, sogar die eigene Expeditionsmannschaft, denkt, es gehe zum Nordpol, als sie im August 1910 auf der „Fram“ in See stechen. Den südlichen Kurs erklärt Amundsen mit einer Route um Südamerika herauf zum Nordpazi-

fik. Erst auf hoher See weiht er die Besatzung ein, stellt ihr frei, bei nächster Gelegenheit an Land zu gehen. Doch alle wollen dem berühmten Recken folgen zum eigentlichen Ziel: dem Südpol.

**M**it diesem „Handstreich“, wie Amundsen später schreibt, eröffnet er ein Wettrennen gegen den Briten Robert Falcon Scott. Der allerdings erst im Oktober davon erfährt – durch ein Telegramm von seinem Rivalen persönlich. Scotts Tour gerät zur Katastrophe: Einer seiner Motorschlitten versinkt beim Ausladen im Meer, die anderen beiden gehen unterwegs kaputt. Den Ponys zerschneiden Eissplitter die Beine, die Hunde schickt Scott wieder zurück, da, wie er mal geäußert hat, „in antarktischen Regionen nichts über den ehrlichen Gebrauch der Beine geht“. Zudem verlieren die Fellschlafsäcke ihre Haare – Scott hat sich schlechtes Material andrehen lassen.

Amundsen dagegen macht alles richtig. Mit vier geübten Skifahrern,

guten Fellen und Hundeschlitten erreicht er nach acht Wochen, am 14. Dezember 1911, den Südpol, einen ganzen Monat vor Scott.

Verglichen mit dessen Mörder-tour, auf der Scott mit vier Begleitern im März 1912 ums Leben kommt, wirkt Amundsens Trip wie ein sportlicher Ausflug. Die Etappen verlaufen nach Plan, die Männer bekommen ausreichend Schlaf und Essen. Ihre vielleicht schwerste Prüfung: als Amundsen befiehlt, von 42 Huskys zwei Dutzend in Proviant zu verwandeln. Amundsen schreibt: „Wir hatten abgemacht, dass wir vor nichts zurückschrecken wollten, um unser Ziel zu erreichen.“

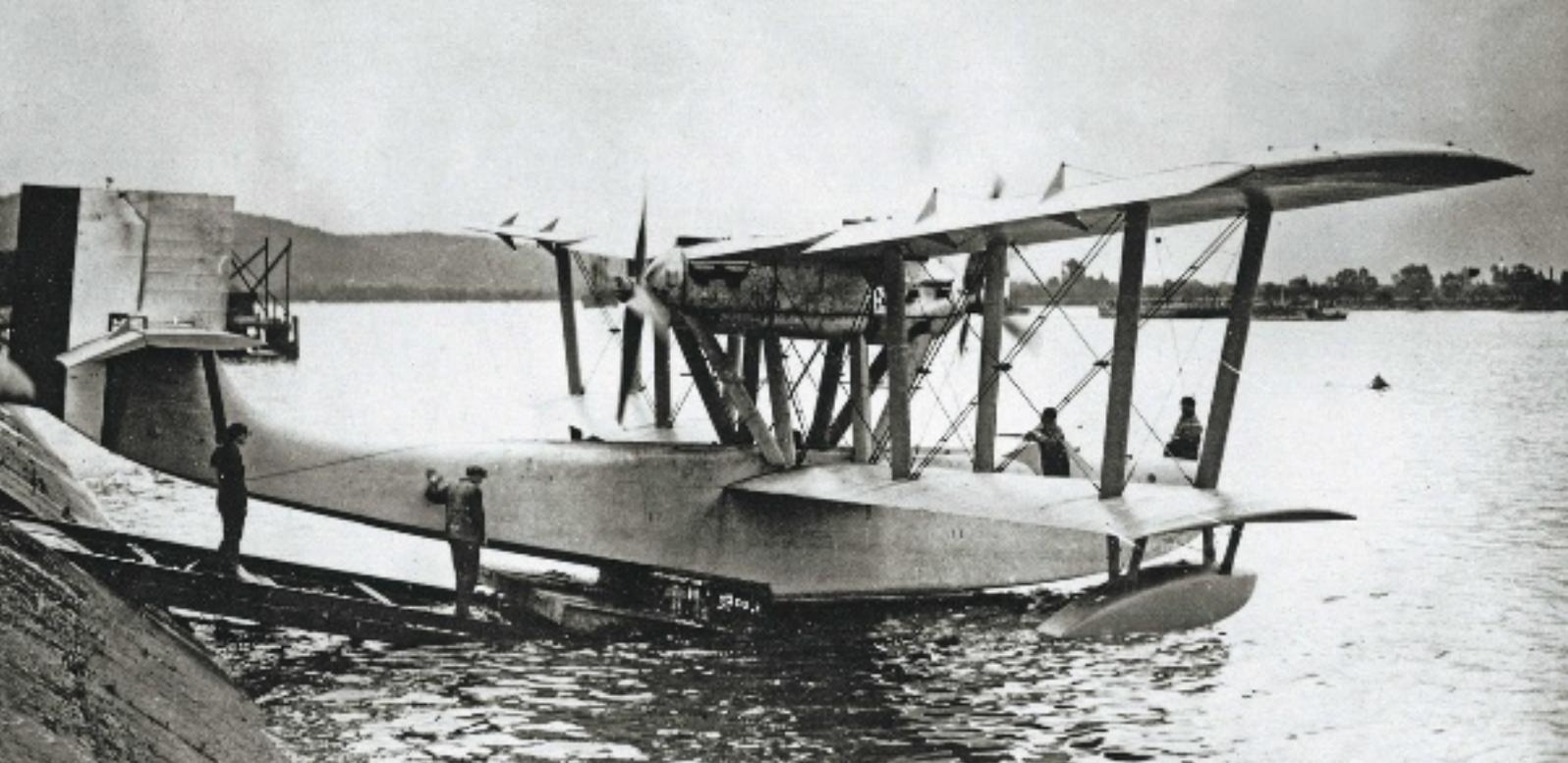
Diese Haltung wird unterschiedlich bewertet. Seine Landsleute in Norwegen empfangen ihn bei seiner Rückkehr 1912 jubelnd; die Welt- presse lobt seine Leistung, äußert sich aber kritisch über seinen Charakter; die Briten machen ihn für Scotts Tod verantwortlich.

Jetzt sollte aber endlich der Nordpol dran sein. Der Rastlose will einen



## Das Siegerteam

Wie Kinohelden lassen sich die Nordpolüberflieger von 1926 mit dem Luftschiff „Norge“ ablichten. Oben von links auf den Regiestühlen: der Norweger Roald Amundsen, der Amerikaner Lincoln Ellsworth und der Italiener Umberto Nobile. Der macht sich im Mai 1928 mit dem Luftschiff Italia nochmals auf den Weg zum Nordpol (Foto rechts). Auf dem Rückflug stürzt er ab. Amundsen bricht mit seiner Latham 25 (unten) auf, um den Rivalen zu suchen. Nobile wird von einem schwedischen Piloten gerettet, Amundsen ist seither verschollen



## Als Amundsen in der Arktis ausrutscht, zerfleischt ein Eisbär seinen Rücken

neuen, schnelleren Weg nehmen: Am 11. Juni 1914 erwirbt er den ersten in Norwegen ausgestellten Flugschein. Doch der Erste Weltkrieg durchkreuzt alle zivilen Flugpläne, wieder muss Amundsen umdisponieren. Über mehrere Jahre will er sich nun auf seinem Schiff „Maud“ von der Polarströmung durchs Eis zum nördlichsten Punkt treiben lassen. Das hat bereits Fridtjof Nansen versucht, und ähnlich wie dieser scheitert auch Amundsen. Unerwartet viel Treibeis ist nicht die einzige böse Überraschung: Amundsen stürzt auf dem Eis und zieht sich einen komplizierten Schulterbruch zu. Ein Eisbär greift den verletzten Amundsen an und zerfleischt seinen Rücken. Teile der Mannschaft rebellieren zudem und verlassen das Schiff.

Die Niederlagen auf dieser Expedition zwischen 1918 und 1921 bringen den Zielstrebigsten aus der Spur. Er geht vorzeitig von Bord, mit ihm zwei Mädchen aus dem Volk der nordsibirischen Tschuktschen, fünf und zehn Jahre alt, die er, inzwischen 49, adoptiert und anfangs liebevoll-großväterlich umsorgt. In Seattle lässt sich Amundsen mit einem windigen Geschäftsmann ein – denn er plant eine neue Expedition: mit dem Schiff nach Norden, dann weiter per Flugzeug.

Mit der Zeit, die ihm davonläuft, und der zunehmenden Ungewissheit über den Erfolg seines Projektes entwickelt sich der Patriarch zum Diktator: Aufsässige, ehemalige Mitarbeiter bekommen seinen Hass zu spüren, frisch angeheuerte betrachtet er als Sklaven – der neue Pilot habe „ohne die geringste Grimasse jede Arbeit zu übernehmen, und sei es Hundescheiße schaufeln u. ä. dieser Art“, so Amundsen in einem Brief an seinen Bruder Leon. Am Ende sind drei „Aeroplane“ Schrott, bevor es überhaupt losgeht. Amundsen ist bankrott. Er schiebt seinem Bruder die Schuld in die Schuhe und überwirft sich mit ihm. Inkognito, mit angeklebtem Bart und Brille, pflegt er seine zweite heimliche Affäre mit einer verheirateten Frau und

beginnt eine dritte. Seine Adoptivtöchter schickt er zurück nach Sibirien.

Daheim in Norwegen gilt er jetzt als Hochstapler. Auf Vorträgen in den USA aber wird er gefeiert. Dort erscheint plötzlich wie eine gute Fee ein Millionärssohn und finanziert ihm seinen nächsten Wunsch: zwei Dornier-Wal-Wasserflugzeuge. Im Mai 1925 heben sie vor der Küste Spitzbergens ab, darin Amundsen und fünf weitere Männer. Sie landen aber zu früh, noch vor dem 88. Breitengrad, und stecken fest im gefährlich sich bewegenden Eis. Drei Wochen planieren sie eine dramatisch kurze Startbahn, dann kehren sie halb verhungert und zusammengepfercht in dem einen noch funktionsfähigen Flugzeug heim. Niemand rechnete mehr mit ihnen – und so werden sie stürmisch begrüßt, es folgt eine Audienz beim König, Norwegen hat ihn wieder lieb.

**S**tets hat Amundsen, der dem Tod so oft von der Schippe gesprungen ist, einen „Plan B“ in der Tasche gehabt, für den Fall, dass auf einer Expedition etwas außer Kontrolle gerät. Bei seinem Nordpol-Projekt aber gibt es keinerlei Sicherheitsvorkehrungen, der Abenteurer setzt das Leben seiner Kameraden leichtfertig aufs Spiel – vielleicht, weil immer mehr Piloten ankündigen, den Pol aus der Luft erobern zu wollen. Vielleicht auch, weil er Angst bekommt, jemand könnte ihm sein Lebensziel wegnehmen, verfällt er in Hektik. Aus dem souveränen, kontrollierten Expeditionsleiter wird im Alter ein kopfloser Hasardeur.

Bei der Dornier-Wal-Aktion muss ihm zudem klar geworden sein: Ich bin nicht mehr der wichtigste Mann. Amundsen ist abhängig von einem amerikanischen Erben, der sich die Teilnahme an den Expeditionen erkaufte. Und von Piloten wie dem nervenstarken Marineoffizier, der am 88. Breitengrad die Maschine vom Eis gezogen hat. Ohne den einen wäre er gar nicht so weit gekommen, ohne den anderen wäre er in der Kälte gestorben.



### 124 Jahre Polarforschung

**1845–1848:** Der britische Polarforscher Sir John Franklin versucht die Nordwestpassage durch den kanadisch-arktischen Archipel zu durchsegeln, um einen kürzeren Seeweg von Europa nach Asien zu finden. Die Expedition scheitert, Franklin und seine 128 Männer kommen ums Leben.

**1868–1874:** Deutschland sendet mehrere Expeditionen aus, bei denen die Forscher so weit wie möglich zum Nordpol vorstoßen sollen. 1972 dringen Carl Weyprecht und Julius Payer bis zum Franz-Joseph-Land vor, das ungefähr auf dem 80. Breitengrad liegt.

**1893–1896:** An Bord des Spezialschiffes „Fram“ fährt der Norweger Fridtjof Nansen vor die Neusibirischen Inseln und lässt es im Packeis einfrieren. Mit Hilfe der Eisdrift will er sich zum Nordpol tragen lassen. Weil das zu lange dauert, steigt Nansen nach 15 Monaten mit einem Begleiter aus und versucht es zu Fuß.



Sie erreichen aber nur den 86. Breitengrad – immerhin ein neuer Nordrekord.

**1903–1906:** Dem Norweger Roald Amundsen gelingt die erste Durchquerung der Nordwestpassage. Am 19. Oktober 1906 läuft er mit seinem kleinen Schiff und nur sechs Mann Besatzung in San Francisco ein und wird als Held gefeiert.



## Piloten unter sich

In den USA hat Amundsen viele Anhänger. Das Bild zeigt ihn dort 1922 beim Übungsflug mit einer neuen Maschine. Rechts der norwegische Pilot Oskar Omdal, der auf einigen Expeditionen dabei ist



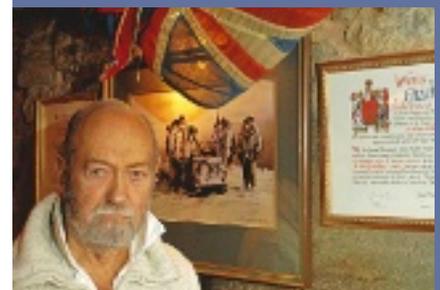
**1909:** Nach mehreren gescheiterten Anläufen erreicht der Amerikaner

Robert E. Peary angeblich am 6. April 1909 den Nordpol und hisst dort die US-Flagge. Er kann später jedoch nicht beweisen, dass er wirklich bis zum nördlichsten Punkt gelangt ist. Seine Leistung bleibt bis heute umstritten.

**1911:** Nach Pearys vermeintlichem Erfolg lässt Roald Amundsen seine Pläne für eine Nordpolexpedition fallen und liefert sich stattdessen gegen Robert F. Scott ein Wettrennen zum Südpol, den er am 14. Dezember als Erster erreicht.

**1926:** An Bord des Luftschiffs „Norge“ überfliegt Roald Amundsen zusammen mit den beiden Flugpionieren Umberto Nobile und Lincoln Ellsworth den Nordpol. Erst mit dieser Überfliegung ist wissenschaftlich einwandfrei gesichert, dass Menschen bis zum nördlichsten Punkt der Erde gelangt sind.

**1968–1969:** Der britische Polarforscher Walter William Herbert bricht mit drei Gefährten, vier Hundeschlitten und 40 Huskys Richtung Nordpol auf. Die Männer werden regelmäßig aus der Luft versorgt. Nach zwölf Monaten erreichen sie am 6. April 1969 ihr Ziel. Sie gelten damit als die ersten Menschen, die nachweislich zu Fuß bis zum Nordpol vorgedrungen sind.



## Nobile ist sein ärgster Feind. Um ritterlich zu wirken, will Amundsen ihn trotzdem retten

So steigen die beiden im Mai 1926 auch in die Gondel des Luftschiffes „Norge“, wobei der italienische Ingenieur und Oberst Umberto Nobile die zentrale Rolle spielt. Der Italiener hat alles berechnet, er lenkt den Zeppelin, die Mechaniker sind seine Männer. Den Norwegern bleibt eigentlich nur zu hoffen, dass das Ding aufs Eis stürzt. Dann könnten sie ihre Ski auspacken und zeigen, wie wahre Männer sich in polaren Regionen fortbewegen. So aber tun sie, was ein entsprechendes Foto von Amundsen zeigt: die Hände in den Schoß legen.

**D**er Polarfuchs empfindet später seinen Sieg als doppelte Niederlage: Nicht er, sondern die Ingenieurskunst hat das Werk vollbracht. Und sein lang gehegter Traum, dass in den Weiten der Arktis, auf dem Weg nach Alaska, noch eine unbekannte Insel auftauchen könnte, versinkt im riesigen Polarmeer. Zu gern hätte er der Welt ein „Roald-Amundsen-Land“ präsentiert.

Amundsen zieht sich nach der Expedition schließlich in seine einsame Holzvilla am Bunnefjord zurück, zwanzig Kilometer südlich von Oslo. Trotzig rechnet er in seinen Memoiren mit Gott und der Welt ab. Freunde erklären ihn für verrückt. Als griesgrämiger Alter wäre er verschieden, wenn nicht Umberto Nobile 1928 noch einmal zum Nordpol geflogen wäre. „Oh, wenn Sie

nur wüssten, wie großartig es dort oben ist!“, diktiert Amundsen in diesen Tagen einem Reporter in den Block. „Da würde ich gern sterben, ich würde mir nur wünschen, dass der Tod auf ritterliche Weise käme, dass er mich bei der Erfüllung einer großen Aufgabe schnell und ohne Leiden holte.“ Auch sein letzter Wunsch sollte – einigermaßen – in Erfüllung gehen.

Als Nobile am 25. Mai 1928 nördlich von Spitzbergen mit seinem Luftschiff Italia abstürzt, wetteifern etliche Nationen um dessen Rettung. Aus Frankreich meldet sich überraschend ein Kaufmann bei Amundsen: ob er ihm ein Flugzeug organisieren sollte? Amundsen sagt zu. Eigentlich hatte er ja Nobile öffentlich zum ärgsten Feind erklärt – gerade deshalb aber würde eine Rettung äußerst ritterlich wirken und Amundsen mal wieder als Held glänzen. Am 18. Juni 1928 startet er um vier Uhr nachmittags mit fünf Männern in einem Wasserflugzeug Richtung Spitzbergen.

Eine Woche darauf wird Nobile von einem Schweden gerettet, Amundsen und seine Männer tauchen nie wieder auf. Erst findet man einen abgebrochenen, zweieinhalb Monate später einen improvisierten Schwimmer ihres Flugboots. Techniker vermuten, dass das Flugzeug abgestürzt und hart auf dem Eis aufgeschlagen ist. Die Leiche von Amundsen wird nie gefunden. Er bleibt verschollen im ewigen Eis. ●