

Schiff & Zeit

PANORAMA **maritim**

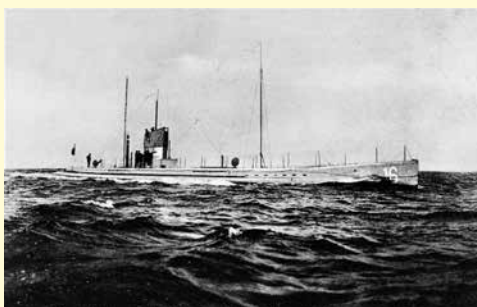


Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.



Die FRAM

Teil 1 - Nansen und der Norden



Die Teufelsfahrt von U16



Holländerflöße -
als schwimmende Dörfer den
Rhein hinab fahren



Schiffsgaststätte LIBELLE
Schiffe zweckentfremdet (5)

Nordwärts – Südwärts – Vorwärts

Die FRAM

Teil 1 - Nansen und der Norden

Von Matt Müller

Als Colin Archer 1862 nach Norwegen zurückkehrte, ahnte niemand, dass der 30jährige einmal zu den bedeutendsten Schiffbauern des Landes zählen würde – Archer selbst schon gar nicht. Der Mann, der zuvor als Goldgräber in Kalifornien und als Rinder- und Schafzüchter in Australien sein Glück versucht hatte, schätzte seine eigenen Fähigkeiten bescheiden ein. Überliefert ist seine Aussage:

„Für den Beruf, den ich jetzt ausübe, bringe ich eher schlechte Voraussetzungen mit!“

Die Geschichte belehrte ihn eines Besseren. Als Archer am 3. Februar 1921 in seinem Heimatort Larvik starb, hatte er mehr als 200 Schiffe, 70 Yachten und 60 Lotsenboote gebaut – und vor allem Standards für Stabilität und Sicherheit gesetzt, die bis heute nachwirken. Aber besonders mit einem Schiff ist sein Name untrennbar verbunden – dem Schiff, das die Polarforschung grundlegend veränderte: die FRAM.

Ein Goldgräber als Architekt und ein Sportler als Tüftler

Die FRAM wurde 1890 von Fridtjof Nansen in Auftrag gegeben. Dieser hatte sich zu diesem Zeitpunkt bereits als Wissenschaftler, Sportler und Abenteurer einen Namen gemacht. Geprägt hatte ihn eine strenge Pflichtenziehung durch den Vater, war er zudem mit dem außergewöhnli-

chen sportlichen Talent der Mutter gesegnet. Daraus folgte das hohe Verantwortungsbewusstsein einer Führungspersönlichkeit und das große Durchhaltevermögen eines Leistungssportlers – zwei Charakterzüge, die zum späteren Zeitpunkt nichts weniger ausmachten als der Unterschied zwischen Leben und Tod. Nach dem Abitur studierte er akribisch Zoologie, die sportlichen Erfolge hatte er bereits als Jugendlicher. So stellte er unter anderem einen norwegischen Rekord im Schlittschuhlaufen auf und gewann zwölfmal die nationale Meisterschaft im Skilanglauf.

Doch Nansen wollte mehr als Medaillen. Begeistert von den Entdeckungsreisen seiner Zeit beschloss er schon im ersten Studienjahr, selbst eine Expedition zu wagen – der Schritt weg vom ruhigen Leben eines Wissenschaftlers hin zum riskanten Weg des Polarforschers.

Seine Neugier speiste sich aus Geschichte: Einer seiner Vorfahren, Hans Nansen, Bürgermeister von Kopenhagen, erkundete einst die Handelsrouten ins Weiße Meer. Nansen selbst forschte fünf Monate auf dem Robbenfänger VIKING in den Gewässern Grönlands und lieferte wegweisende Beobachtungen zur Schichtung von Meeresströmungen. Für die Teilnahme verpflichtete er sich sogar zur Robbenjagd – und gewann Ansehen bei Mannschaft und Kapitän. Als die VIKING jedoch im Packeis festsaß, wurde ihm eine Anlandung

verwehrt. Zurück in Norwegen organisierte er sofort eine eigene Expedition, die zum Ziel hatte, das Innere der größten Insel der Welt zu erkunden.

Tausend Kilometer Einsamkeit – Die Grönlandquerung 1888

Im Vorfeld der geplanten Grönlanddurchquerung erntete Nansen Widerstand: Presse und frühere Expeditionsleiter hielten seine Ansätze für riskant. Er setzte auf eine kleine, hochleistungsfähige Sechsermannschaft, die mit hervorragenden Skiläufern besetzt sein musste. Er verzichtete zudem auf massiven Materialeinsatz und optimierte stattdessen die Schlitten mit maximaler Gleitfähigkeit. Die bereits zugesagten Mittel reichten nicht; beeinflusst von der öffentlichen Kritik verweigerte dann auch noch das norwegische Parlament die Finanzierung. Wissenschaftliche Zeitungen taxierten das Verhältnis von Scheitern zu Erfolg auf 10:1 – die Unternehmung drohte zu sterben, bevor sie begann.

Dann schloss überraschenderweise Augustin Gamél, ein Geschäftsmann, die Finanzierungslücke mit einer Spende und sicherte die Durchführung. Nun galt es für Nansen noch die passenden Teilnehmer zu finden. Trotz düsterer Prognosen aus der negativen Presse erhielt Nansen zahlreiche Bewerbungen; darunter auch Otto Sverdrup, der sich als unerschütterlicher Vertrauter und später lebenslanger Freund erweisen sollte.



Abb. 1: Nansen Plan (rot) und Umsetzung (blau und grün)
(Nansen Karte - digitale Replik erstellt mit OpenStreetMap durch Dr. Blohfeld)

Am 3. Juni 1888 verließ Nansen Norwegen an Bord der JASON – ohne den Ausgang seiner Disputation abzuwarten. Am 17. Juli trennten die JASON noch rund 20 km von der Ostküste Grönlands und

dem geplanten Startpunkt nahe des 66. Breitengrades. Dichte Eisschollen verhinderten jeden Vorstoß der JASON und so verstaute die sechs Männer ihre Ausrüstung in zwei Beibooten, stachen gut gelaunt in die Kanäle zwischen dem Eis – und wurden auf halber Strecke zwischen JASON und Grönland vom Wetter und der Eis Drift überrascht. Als der Sturm sich nach Tagen legte, stellten sie fest, dass sie auf dem Eis um fast 450 km oder 4 Breitengrade nach Süden verdriftet waren.

Was folgte, war eine Lektion in Zähigkeit: 250 km Marsch ging es zurück entlang der Küste nordwärts, um einen geeigneten Startpunkt zu erreichen. Am 64. Breitengrad entschied die Mannschaft dann die Querung in Ost-West-Richtung zu beginnen.

Der Minimalismus ihrer Ausrüstung wurde zur Tugend: leichte Schlitten, klare Rollen, kompromisslose Disziplin. Tausend Kilometer Einsamkeit war keine Metapher – sie war die tägliche Erfahrung eines Teams, das sich gegen Eis, Wind und Stille behauptete.

Lausche auf die Weite – Nansens Blick ins Unendliche

Anders als manche modernen Expeditionen verzauberte Nansen das Eis. Seine Gedanken fassen ein Staunen, das über die Forschung hinausgeht:

„Hast du das große Schweigen erlebt? Hast du gewagt, das Unbekannte aufzusuchen? Unbekannte Wege begangen, die weißen Flecke der Karte gekreuzt? Hast du entbehrt, gedürstet, gesiegt? Bist du aufgegangen in der Größe des Alls? Hast du Gott in seiner unendlichen Größe gesehen, den Text gehört, den die Natur dir predigt? Dann lausche auf die Weite, sie ruft dich zurück.“

Diese Worte beschreiben die psychologische Dimension des Forschens: Eine innere Expedition, die aus Entbehrung Sinn und aus Gefahr Erhabenheit schafft. Was diese Haltung am Ende des 19. Jahrhunderts bedeutet, wird erst viele Generationen später deutlich.

Echo der Extreme – „1.000 Kilometer Einsamkeit“ anno 2018

130 Jahre später wiederholten die Extremkletterer und Arktisexperten Stefan Glowacz, Thomas Ulrich und Philipp Hans die Grönlandquerung – diesmal von West nach Ost. Ebenfalls unter dem Titel „1.000 Kilometer Einsamkeit“ berichtete die Zeitschrift Stern über die Expedition: trotz modernster Ausrüstung und Lenkdrachen bleibt die Arktis lebensfeindlich und Glowacz zeichnet ein gegenteiliges Bild zu Nansen:



Abb. 2: Kurz nach dem Verlassen der JASON zurück auf dem Weg gen Norden
(F. Nansen 01.08.1888)



Abb. 3: aus dem Artikel des Sterns (13.01.2019) © Thomas Ulrichs



Abb. 4: aus dem Artikel des Spiegels (28.09.2018) © Thomas Ulrich

„Wir verlassen eine unwirkliche Landschaft wie auf einen fremden Planeten und doch ist es die lebensfeindlichste auf dieser Erde.“

Und er ist sicher: Hierher will er nicht zurück.

Die Linie zwischen Nansen und der Gegenwart verläuft scharf: Auch wenn die moderne Technik einiges erleichtert, bleibt die reine Existenz trotzdem äußerst fragil – die unendliche Weite, die Nansen so faszinierte, zwingt Respekt ab.

Liebe, Leben, Vermächtnis – Eva Sars und Odd Nansen

Bevor Nansen seine nächste Expedition plante, heiratete er 1889 Eva Sars, die er – natürlich - beim Skifahren kennengelernt hatte. Berühmt als Skeptiker der Institution Ehe, führte er eine glückliche Partnerschaft; fünf Kinder folgten: Liv (1893), Kåre (1897), Irmelin (1900), Odd (1901), Asmund (1903).

Besonders Odd Nansen prägte das Vermächtnis seines Vaters: 1936 gründete Odd Nansen die Nansenhilfe für Flüchtlinge und Staatenlose. 1942 von den Nationalsozialisten verhaftet und nach Sachsenhausen deportiert, schrieb er trotz Verbots Tagebücher. Nach dem Krieg führten ihre Veröffentlichung zu einem Wiedertreffen mit einem ehemals Mithäftling, der 10jährig in Nansen einen Fixpunkt findet, der ihn nach eigenen Aussagen am Leben hielt. Die Geschichte löst eine der größten norwegischen Hilfssammlungen für Holocaust-Überlebende aus. 1946 zählte Odd zu den Mitbegründern von UNICEF – ein humanitäres Echo auf die ethische Haltung seines Vaters – eine weitere Charaktereigenschaft, auf die der Polarforscher Nansen bei der Organisation und Umsetzung seiner Expedition großen Wert legte.

Die Idee zur Polarforschung: Drift im Eis – Die Geburt der FRAM

Am 18. Februar 1890, nur wenig mehr als ein Jahr nach der allen Erwartungen zum Trotz erfolgreichen Grönlandquerung, legte Nansen der Norwegischen Geographischen Gesellschaft seinen neuen Plan vor: ein speziell gebautes Forschungsschiff, eine kleine Crew, mit Kurs in der Nord-Ost-Passage in den internationalen Gewässern nördlich von Russland. Dort soll der bewusste Einschluss im Packeis genutzt werden, um mit der Eisdrift Richtung Grönland über den Nordpol zu reisen. Das Prestige der ersten Menschen am Pol würden dann auf ewig mit Norwegen verbunden sein.

Auslöser für diese Idee war das Schicksal der USS JEANNETTE: Wrackteile und Habseligkeiten wurden 1884 an der Ostküste Grönlands gefunden, obwohl das Schiff



Abb. 5: Geplante Route der Eisdrift während der Fram-Expedition unter der Leitung von Fridtjof Nansen



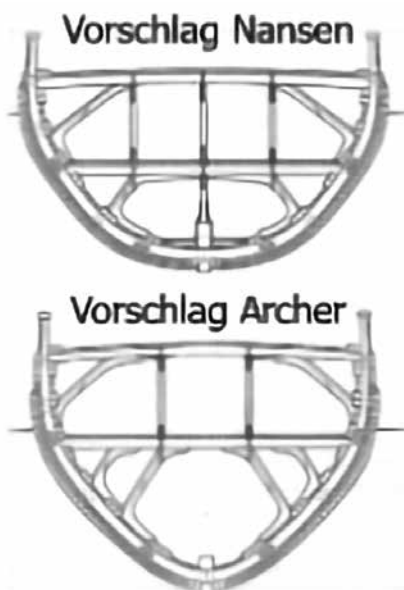
Abb. 6: Drift der Wrackteile von dem Ort der Havarie (Lenadelta in Russland) und dem Fund der Wrackteile (Ostküste Grönland)

nahe der Herald-Inseln an der Lena Mündung, 2.900 km entfernt, gesunken war – dort wo auch Nansen den Beginn seiner Reise auf dem Packeis plante. Der Beweis der Drift war da.

Wieder war die Debatte über die geplante Expedition heftig: Die Wissenschaft war skeptisch, die Wirtschaft der Idee zugeneigt, da sie sich neue Handelswege erhoffte und die norwegische Gesellschaft im Allgemeinen gespalten. Am 30. Juni 1890 jedoch bewilligte das norwegische Parlament nach langer Beratung mit knapper Mehrheit die Expedition.

Von der FRAM zur POLARSTERN

Auch hier wurde Nansen in der Moderne neu interpretiert. Während der MOSAiC Expedition 2019/2020 ließen sich rund 300 Wissenschaftler aus 20 Ländern auf dem Forschungsschiff POLARSTERN gezielt im arktischen Winter einfrieren. Der alte Gedanke der FRAM wurde zur Großforschung: Mit einer aufwendigen Logistik, angewandeter Sensorik und dem dazugehörigen Supercomputern sollten Klimaprozesse in nie dagewesener Auflösung gemessen, ausgewertet und erklärbar gemacht



werden. Auch wenn auch hier Ziel und Inhalt der FRAM und der POLARSTERN Expedition sehr unterschiedlich waren. Beide waren Meilensteine ihrer jeweiligen Zeiten – allerdings mit derselben Grundidee: Weite, Kälte und Zeit sind die besten Lehrer.

Die drei Männer der FRAM

Es war aber bereits der 6. März 1890, als Fridtjof Nansen einen Brief schrieb, der Geschichte machen wird. Der 29jährige Forscher wand sich an den 68jährigen Schiffbauer Colin Archer – ohne die Finanzierungsbewilligung des norwegischen Parlaments abzuwarten. Der Inhalt:

„(...) die Konstruktion eines Schiffes, das ich für meine geplante Nordpolexpedition bauen lassen will.“

Dem Schreiben lag eine Zeichnung bei. Nansens Vision war kühn: Ein Schiff, das nicht wie andere vom Packeis zerdrückt, sondern durch seine spezielle Form nach oben aus dem Eis gedrückt wird. Ein Überlebenskünstler aus Holz und Stahl. Archer antwortete knapp, aber bedeutungsvoll:

„(...) Sie scheint besonders gut und sorgfältig erdacht und ausgeführt zu sein.“

Was folgte, war ein akribischer Austausch – selbst über drei Zen-

timeter Eisbeplankung wurde verhandelt. Das besondere Schiff entstand zuerst in Gedanken, dann auf dem Reißbrett und schließlich in Archers Werft in Larvik. Erst im Dezember 1890 trafen sich die beiden Männer persönlich. Im Sommer 1891 stieß der dritte im Bunde dazu: Otto Sverdrup, der erfahrene Seemann, mit dem Nansen seit der Grönlandexpedition freundschaftlich verbunden war, sollte das Schiff als Kapitän führen und deswegen schon während des Baus sein Wissen einbringen.

Bis 1892 entstanden zahlreiche Entwürfe, drei Modelle wurden gebaut. Das erste Modell war im April 1891 fertig. Jeder Strich, jede Kurve folgte einem Prinzip: Überleben im Eis.

Die Taufe – „Vorwärts“ ins Unbekannte

Am 26. Oktober 1892 war es so weit: Eva Nansen taufte das Schiff an einem kalten, wolkenlosen Tag in Larvik auf den Namen **FRAM** – „Vorwärts“. Hunderte Zuschauer drängten sich auf der Werft, als das Banner gehisst wurde. Niemand ahnte zu diesem Zeitpunkt, dass dieses Schiff Expeditionen ermöglichen wird, die die Welt veränderten.

Nach den letzten Werftarbeiten wurde die FRAM nach Kristiana (dem heutigen Oslo) überführt.

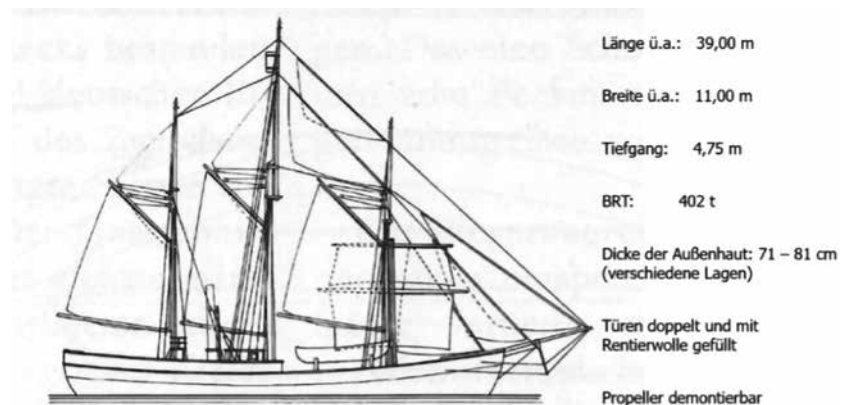


Abb. 7: Querschnitt durch den Rumpf der FRAM am Bug (oben) und am Heck (unten)

Abb. 8: technischer Entwurf mit technischen Daten der FRAM

Dort begann die Endausrüstung – und die Gestaltung des Innenlebens. Auch bei diesem wurden nichts dem Zufall überlassen: Nansen, Colin und Sverdrup waren sich einig, dass dieser den Geist der Expedition widerspiegeln sollte.

Ein Zuhause im Eis

Denn die FRAM war nicht nur ein technisches Wunder, sondern auch ein sozialer Raum. Im Zentrum des Schiffes lag der Gemeinschaftsraum – das Herz des Bordlebens. Hier sollten Mahlzeiten stattfinden, eine Spielorgel mit hunderten Melodien für Unterhaltung sorgen, gepolsterte Sitzbänke für Entspannung genutzt werden. Elektrisches Licht für die langen Polarnächte und: Alle Teilnehmer waren gleichgestellt – ein demokratischer Gedanke mitten im Eis.

An den Wänden hing passend eine Kopie des Gemäldes „Die Nordlichtschwester“ von Gerhard Munthe. Farben und Kunst sollten so als Symbole an Heimat und Nationalstolz erinnern, denn das Abenteuer war auf fünf Jahre angelegt – und jede Geste zählt.

13 Männer – eine Mannschaft, ein Abenteuer: Die erste FRAM-Expedition

Im Juni 1893 war es so weit. In der Nacht leuchtete der Schein der Johannisfeuer, Trommeln hallten über die norwegische Küste. Vor der Werft lag die FRAM – bereit die Reise ins Unbekannte. An Bord: 13 Norweger, eine eingeschworene Gemeinschaft, die sich auf Jahre der Einsamkeit im Eis vorbereitet hat.

Nun 12 Norweger und Lars Petterson, der sich als Norweger ausgab – bis seine wahre Identität aufflog und er die schwedischen Farben vertreten durfte. Nicht dabei: ein junger Mann namens Roald Amundsen. Mit 20 Jahren hatte er sich beworben, doch seine Mutter verhinderte die Teilnahme. Der

Älteste an Bord ist der 40-jährige Chefingenieur Anton Amundsen, der gerade zum siebten Mal Vater geworden war. Später wurde er Schriftsteller – und dank seiner Aufzeichnungen kennen wir heute die intimsten Details dieser Expedition. Ob ihn die Geburt seines jüngsten Sprösslings zur Teilnahme bewegte, ist jedoch nicht überliefert.

Ein Abschied voller Emotionen

Nach dem Ablegen übernahm Colin Archer persönlich das Ruder und steuerte die FRAM bis Svenner Fyr, einen Leuchtturm vor der Bucht von Kristiana. Nansen notierte in sein Tagebuch:

„Ich glaube, in den Augen des alten, prächtigen Mannes glitzerten Tränen, als er im Boot stand und ein Hoch für uns und für die FRAM ausbrachte. Dass er an die FRAM glaubte, das weiß ich. Wir schossen Salut aus den Kanonen der FRAM. Eine würdigere Einweihung war nicht möglich ...“

Doch schon bald zeigten sich die Schattenseite der revolutionären Bauform: Die FRAM rollte schwer und die Seekrankheit macht keinen Unterschied zwischen Rang und Namen. Nansen schreibt lakonisch:

„Die Seekrankheit hat entschieden etwas Demokratisches an sich. Sie lässt alle sich gleich aufführen, ein Genieren gibt es nicht mehr.“

Und zur Geschwindigkeit:

„(...) sie beeilte sich langsam (...)“

Ins ewige Eis – und in die Stille

Die ursprüngliche Route sollte die FRAM über das Kap Horn und von dort in die Beringstraße führen. Gedacht war dies als eine PR-Tour, um Geldquellen zu erschließen. Doch wieder waren es zwei Freunde Nansens, die die Finanzierungslücke schlossen und einen direkten Aufbruch ins Eis

ermöglichten. Inzwischen hatte sich die Stimmung zugunsten der Expedition gedreht und auf ihrer Passage entlang der norwegischen Küste wurde das Schiff und seine Mannschaft allerorten begeistert empfangen. Das letztes Fest findet in Vardø statt und sehr früh am Morgen des 22. Juli 1893 ging die letzte Passagierin – Eva Nansen – von Bord und kurz darauf und ohne großes Aufsehen verschwand die FRAM am Horizont und die große Stille umfing sie.

Mit Kurs ostwärts wurde Nowaja Semlja passiert, als das erste Eis auftauchte. Nansen notierte begeistert:

„Es ist ein Vergnügen, sie in schwierigem Eis voranzubringen, sie dreht und wendet sich wie ein Kloß auf einem Teller.“

Am 10. September 1893 erreichte die Mannschaft Kap Tscheljuskin, die nördlichste Spitze des asiatischen Festlands und Nansen schrieb:

„Dies ist die schönste Segeltour, die ich erlebt habe, nach Norden – ständig nach Norden, alles, was Segel und Dampf hergeben.“

Kurz danach auf dem 79. Breitengrad war es so weit: auch wenn es so geplant war, war es ebenso gnadenlos: Die Fram wurde vom Packeis eingeschlossen und mit ihr die 13 Männer. Ab diesem Zeitpunkt war man der Natur und den Naturgewalten ausgeliefert: Die Drift im Eis konnte beginnen – das lange Warten darauf hatte ein Ende.

Leben im Eis – Müßiggang ist der Feind

Ohne Aufgabe musste sich die Mannschaft anderweitig beschäftigen. Doch die Crew war darauf vorbereitet: Sie baute eine Holzschuh- und Nagelfabrik, errichtete eine Windmühle für die Stromversorgung und führte meteorologische Messungen durch. Dr. Blessing untersuchte die Män-

ner regelmäßig, bestimmte Blutwerte – und übernahm, nachdem es kaum noch Forschungsthemen in der Humanmedizin gab, später auch die tierärztliche Betreuung der 56 Polarhunde. Für diese entstanden Iglus als Hundehütten, und sie erhielten täglichen Auslauf und mussten eine „Hundeschule“ für Gehorsam absolvieren. In Wahrheit jedoch diente dieses Training weniger den Hunden als der Ablenkung der Männer.

Doch die Langeweile blieb ein Gegner. Nach einem halben Jahr hielt Nansen am 26. März 1894 fest:

„... wir liegen still, keine Drift. Wie lange soll diese andauern, wenn das so weiter geht, sind wir in siebeneinhalb Jahren zu Hause ...“

Als Lösung dagegen wurden Rituale eingeführt. Anfangs feiert man nur Weihnachten und Silvester. Später jeden Geburtstag, selbst den der FRAM und nahen Angehörigen, jeden Namenstag, den norwegischen Nationalfeiertag, den Beginn und das Ende der Polarnacht, Muttertag, sogar das Überschreiten eines neuen Breitengrads. Aus Männern wird eine Gemeinschaft – und aus der Gemeinschaft eine Legende.

Zum Erfolg braucht es einen neuen Plan – Nansens Wagnis im Eis

Nach einem nahezu ereignislosen Winter brachte auch der Sommer

1894 keine Erlösung. Die FRAM lag tief im Packeis, die Drift war quälend langsam und kaum vorhanden. Für Fridtjof Nansen wurde klar: weiteres Warten bedeutet Scheitern. In der Stille des arktischen Winters reifte ein kühner Gedanke – den Nordpol zu Fuß zu erreichen.

Zunächst behielt er den Plan für sich. Doch am Jahrestag des Eiseinschlusses, dem 28. September 1894, ordnete er scheinbar harmlose Neuerungen an: Skitraining für alle. Jeder Mann musste ein Kajak bauen, Beobachtungen beim Skilaufen dokumentieren und Verbesserungen für die Schuh- und Nagelfabrik liefern. Hundewochen wurden eingeführt, bei denen jeweils ein Hund auf ein Mannschaftsmitglied geprägt wurde. Das Bootziehen soll Muskeln trainieren. Alle erhielten eine medizinische Grundausbildung und nautische Lektionen schärften den Verstand. Hinter all dem steckte ein System: Nansen prüfte seine Männer, wählte Kandidaten aus, kalkulierte Proviant und Rückweg.

Am 16. November 1894 brachte er sein Schweigen. Zuerst zog er Kapitän Sverdrup und den Schiffsarzt ins Vertrauen kurz darauf die Mannschaft:

„Beim Erreichen des 84. Breitengrads werde ich die FRAM verlassen – mit einem Begleiter, auf Skiern und mit Hundeschlitten, 660 Kilometer bis zum Pol.“

Die Nachricht wirkte wie ein Funke im Eis. Plötzlich hatte das Warten ein Ziel. Ein Wettstreit entbrannte, reihenweise Bestleistungen folgten. Längere Märsche, schwerere Schlitten, akribische Berechnungen. Die Männer waren wieder hungrig – nach Erfolg, nach Veränderung, nach Bewegung.

Die Stunde der Wahrheit

Zu Neujahr 1895 brachte die Natur selbst Bewegung: Eispressungen. Die Drift beschleunigte sich, aber damit wuchs auch die Gefahr. Innerhalb von Minuten türmten sich Eismassen über die Reling. Die Männer kämpften, hackten, schaufelten, um die FRAM von überbordeten Eis zu befreien – und erlebten, wie sich die Bauweise der



Abb. 9 (links) | Abb. 10 (rechts): Die FRAM nach unterschiedlichen nächtlichen Eispressungen, die als Folge der Drift entstehen.

FRAM bewährte. Sie blieb dort standhaft, wo andere Schiffe schon längst zerborsten wären.

Doch Nansen wusste: Die Zeit drängte. Am 17. Februar 1895 schrieb er einen Abschiedsbrief an Eva und ernannte Sverdrup zum Expeditionsleiter. Am 14. März 1895 passierte die FRAM den 84. Breitengrad. Der Moment war gekommen.

Abschied von der FRAM – 660 Kilometer Hoffnung

Nansens Wahl als Begleiter fiel auf Hjalmar Johansen, einen der besten Turner seiner Zeit. Besonnen, stark, verlässlich. Gemeinsam planten sie den Pol in 50 Tagen zu erreichen – was ca. 13 Kilometer pro Tag entsprach. Motiviert und voller Zuversicht starteten sie 22. März 1895 und ließen die schützende Nähe zur FRAM zurück. Trotz -40 °C schafften sie bereits 120 Kilometer in der ersten Woche, 15 Kilometer pro Tag. Die Euphorie lag in der Luft und nährte konstant ihre Motivation.

Dann der Rückschlag: Nach einer weiteren Woche zeigten die Berechnung und der Vergleich auf der Karte eine bittere Wahrheit – sie waren dem Pol kaum merklich nähergekommen. Die stärker gewordene südliche Eis Drift arbeitete gegen sie und hatte jeden mühsam erkämpften Kilometer zunichte gemacht. Johansen schrieb verzweifelt:

„Es wird schlimmer und schlimmer ... Gott weiß, was aus uns wird.“

Nach 3,5 Wochen, am 08. April 1895, erreichten sie den 86. Breitengrad (530 km zum Nordpol) und waren damit dem Pol nur insgesamt 130 km nähergekommen, obwohl sie knapp 350 km zurückgelegt hatten. Die Drift hatte 220 km ihres Weges „aufgefressen“. Die täglichen Berechnungen, in die die Gendrift inzwischen mit ein-

floss zeigte bald das Szenario, dass sie womöglich den Nordpol erreichen würden, jedoch die Hoffnung auf Rückkehr bedrohlich schnell schwand. Auch wenn Ihnen nur der Trost blieb, dass niemals zuvor ein Mensch weiter im Norden gewesen war, gaben ihr Unterfangen an diesem Tag auf und machten sich auf dem Rückweg. Eine Entscheidung, die, wie sie schnell merken sollten, nicht hätte später getroffen werden dürfen.

Kampf ums Überleben

Als würde die Natur ihren Sieg über die beiden Abenteurer feiern wollen, schlug das Wetter am Tag nach der Aufgabe um. Es folgten wochenlang Stürme und Temperaturen unter -30 °C, die sie zum großen Teil im Zelt aussitzen mussten und ihren Rückzug verzögerten. Flauten die Winde ab, erschwerte anhaltender dichter Nebel die Navigation. Bald lebten von 28 Hunden nur noch 12, da die Männer Tiere töten mussten, um die anderen zu füttern – und manchmal auch sich selbst. Ohne dass sie entscheidende Kilometer vorankamen, schwanden neben den Vorräten auch die Hoffnung. Das Tauwetter, was Anfang Juni über der Arktis hereinbrach, brachte keinen Segen, sondern Schneematsch, und der stockende Rückweg wurde nochmals quälend verlangsamt.

Doch was beide Männer ausmachte war die Fähigkeit, sofort, nachdem sie mit ihrer Reise nach Norden gescheitert waren, umschalten konnten auf die neue Herausforderung und die hieß nichts anderes als „Überleben“.

Die Arktis fordert ihren Tribut.

Am 12 Juni stürzt sich urplötzlich ein Eisbär auf Johansen, Nansen riss im Reflex das Gewehr hoch, drückte ab und der Bär sackte leblos zusammen, noch während die weiße Schneewüste der Arktis den Knall des Schusses verschluckte.

Das Glück über die Abwehr des Angriffes jedoch wehrt nur kurz, denn im entstandenen Chaos rutschten die beiden Kajaks ins offene Wasser. Wiederum entschieden Sekunden: Johansen fasste sich ein Herz und sprang in den Booten ins eiskalte Wasser hinterher. Ihm gelang es die Boote zu greifen und somit ihre letzte Hoffnung zu retten. In dieser Nacht, während sie ihre durchnässte Ausrüstung trockneten, erkennen beide: Dieser Kampf ums Überleben wird Ihnen alles abverlangen.

Am nächsten Morgen ertönt das Rufen eines Eisbärjungens und weckte die beiden Männer in ihrem Zelt. Der vergangene Tag hat auch das Leben des kleinen Bären verändert. Schweren Herzens töteten sie auch das Junge – ein Akt der Notwendigkeit, da es ohne Mutter kaum eine Überlebenschance gehabt hätte. Das Fleisch sichert Vorräte und rettet die letzten vier Hunde.

Franz-Josef-Land – Hoffnung in Sicht

Einen Monat später waren beide am Ende ihrer Kräfte und auch am Ende ihrer Ausrüstung. Um sich selbst zu entlasten und die letzten Reserven zu schonen, warfen sie bald nach der Begegnung mit dem Eisbären ihre Ausrüstung über Bord - sogar Munition, längst unbrauchbar durch Nässe. Mit jedem Verlust wuchs die Furcht: „Wird das reichen?“

Am 24. Juli erschien am Horizont ein Schimmer von Hoffnung: Land. Nach mehr als zwei Jahren in der Eiswüste hörten sie am 5. August 1895 das Donnern der Brandung. Zwei Tage später betraten sie festen Boden. Ein Blick in die Karte verriet – diese Insel war eine noch namenlose und unbekannt. Dieser Teil des Franz-Josef-Land-Archipels war zu diesem Zeitpunkt noch unerforscht. Nansen taufte das neu entdeckte Eiland kurzer Hand Eva-Lin, nach seiner Frau.

Das letzte Opfer – der bitterste Moment

Auf der Rückseite der Insel lag eine weitere am Horizont – getrennt durch das offene Wasser des arktischen Sommers. Die Schlitten der Männer werden zu Kajaks umfunktioniert, jeweils Platz für sich – und auch nur für sich. Während des Umbaus wurde Ihnen bewusst, dass die beiden verbliebenen, auf sie selbst geprägten Hunde, die neugierig um sie herumlaufen, zurückbleiben werden müssen. Schweren Herzens erschießen sie den Hund des anderen, keiner von beiden brachte es übers Herz den eigenen tierischen Gefährten zu töten.

Es ist der bitterste Moment der Reise – ein Opfer, das die Grausamkeit der Arktis besiegelt, die in dieser Hinsicht noch eine kräftezerrende Überraschung für die beiden Polarforscher bereithielt. Am 16. August 1895 gelang Fridtjof Nansen endlich, was ihm seit Tagen nicht aus dem Kopf ging: eine bekannte Landmarke zu finden, die ihrer Fahrt im umgebauten Kajak Richtung Süden ein Ziel gibt. Nach endlosen Stunden auf dem eisigen Meer machte er Kap Felder aus. Plötzlich gab es den Hoffnungsschimmer in der weißen Ödnis. Von nun an wussten Nansen Johansen wie sie den Hafen Eira Harbour ansteuern mussten, wo sich eine Versorgungsstation befand, die seit der britischen Arktisexpedition von Benjamin Smith 1882 sporadisch von Spitzbergen aus angefahren wurde.

Doch wie gewonnen so zerronnen – ein auch für arktische Verhältnisse extrem früh und heftig einsetzender Winter Ende August 1895 erstickte jede Hoffnung im Keim, noch im gleichen Jahr in die Zivilisation zurückzukehren. In einer geschützten Bucht werden die Männer auf ihrer plötzlich notwendigen Suche nach einem Unterschlupf fündig.

Als die eisigen Stürme etwas nachließen, gruben sie eine Höhle in den Schnee, befestigten die Wände mit Geröll und spannten eine Wallrosshaut als Dach. Aus Knochen bauten sie sich einen Kamin, denn sie hatten gelernt, dass sie bis zum nächsten Frühling hier festsäßen. Komfort? Fehlanzeige aber das Überleben war gesichert. Sie nennen ihre Unterkunft schlicht „Das Loch“.

Die Monate der Polarnacht brachten nicht nur Kälte, sondern auch lähmende Langeweile. Nansen und Johansen schrieben schweigend Tagebuch, lasen sich immer wieder aus Nansens Segelalmanach vor und studierten akribisch ihre Navigationstabellen. Die Zeit zu bestimmen, wurde zur Herausforderung, denn ohne Tageslicht blieb nur der Blick auf die mitgeführten Uhren. Weihnachten feierten sie mit der letzten Schokolade aus den Schlittenrationen – ein Fest, das Johansen in seinem Tagebuch mit kindlicher Freude beschreibt:

„Zur Feier des Tages freuten wir uns über das Weihnachtsfest und unsere Augen müssen gegläntzt haben wie zu seiner Zeit, als wir als Kinder das erste Mal Schokolade zu diesem Anlass überreicht bekamen.“

Bis Silvester hielten die beiden an einer förmlichen Distanz fest: das Jahr 1895 ging für „Professor Nansen“ und „Herr Johansen“ zu Ende und mit dem Jahreswechsel, nach fast 300 Tagen gemeinsamer Strapazen, bot Nansen seinem jüngeren Begleiter das „Du“ an – ein kleiner Akt, der die Größe ihrer gemeinsamen Leistung widerspiegelt.

Dem Tod näher als dem Leben

Der Winter 1895/1896 begann nicht nur früh, sondern war auch ein besonders langer und hielt die beiden Polarforscher länger gefangen, als sie je erwartet hätten. Erst am 19. Mai 1896 konnten sie „das Loch“ verlassen und den Weg nach

Süden antreten. Wochen zuvor hatten sie aus einem ausgemusterten Schlafsack zusätzliche Hosen und Jacken genäht – ein improvisierter Schutz gegen die gnadenlose Kälte.

Zwei Wochen folgten sie der Küstenlinie, doch wieder erkannten sie keine bekannte Landmarke. Der Verdacht wuchs: Befanden sie sich erneut auf einem bislang unerfassten Teil zwischen Spitzbergen und Franz-Joseph-Land. Immer wieder zwang sie das Wetter zum Stillstand. Dann der Schock: In einem unachtsamen Moment trieb eines der beiden Kajaks mit einem Großteil der Ausrüstung ab. Dieses Mal ist es Nansen, der nicht zögerte, sich Uhr und Kleidung entledigte und hinterher sprang ins eiskalte Wasser. Unterkühlt, kraftlos und erschöpft erreichte er mit dem Kajak das Ufer – ein Überlebenskampf auf Messers Schneide.

Kaum erholt, lauerte die nächste Gefahr in Form eines Walrosses, das die beiden angriff. Mit den Paddeln schlugen sie verzweifelt auf das Tier ein und entkamen knapp schlimmeren Verletzungen. Am Tag darauf folgt der nächste Angriff. Wieder konnten sie das Tier in die Flucht schlagen doch Nansens Ka-



Abb. 11: Fridtjof Nansen

Sie wollen mehr lesen? Dann nehmen Sie doch mit dem DGSM-Geschäftsführer

10

Herrn Hesse unter geschaeftsfuehrer@schiffahrtsgeschichte.de Kontakt auf

Er schickt Ihnen gerne ein Exemplar zu