

Roald Amundsen

Die  
Nordwestpassage

Meine Polarfahrt auf der Gjøa

1903 – 1907

Herausgegeben von Detlef Brennecke

Mit 25 Abbildungen



EDITION ERDMANN

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der  
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im  
Internet über  
<http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Es ist nicht gestattet, Texte dieses Buches zu scannen, in PCs oder auf  
CDs zu speichern oder mit Computern zu verändern oder einzeln oder  
zusammen mit anderen Bildvorlagen zu manipulieren, es sei denn mit  
schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Alle Rechte vorbehalten

Copyright © by marixverlag GmbH, Wiesbaden 2012  
Der Text wurde behutsam revidiert  
nach der Edition Erdmann Ausgabe Stuttgart und Wien 2001  
Lektorat: Dietmar Urmes, Bottrop  
Covergestaltung: Nicole Ehlers, marixverlag GmbH  
Bildnachweis: Ankunft in Nome (Alaska, USA),  
Foto aus der Edition Erdmann Ausgabe 2001  
Satz und Bearbeitung: Medienservice Feiß, Burgwitz  
Der Titel wurde in der Adobe Garamond gesetzt.  
Gesamtherstellung:  
Bercker Graphischer Betrieb GmbH & Co.KG, Kevelaer  
Printed in Germany

ISBN: 978-3-86539-826-0

[www.marixverlag.de](http://www.marixverlag.de)

# INHALT

Vorwort des Herausgebers . . . . .	7
Roald Amundsen – Die Nordwestpassage . . . . .	25
Erstes Kapitel Dem Eismeer entgegen . . . . .	27
Zweites Kapitel In jungfräulichem Fahrwasser . . . . .	61
Drittes Kapitel Der erste Winter . . . . .	91
Viertes Kapitel Sommer . . . . .	125
Fünftes Kapitel Der zweite Winter . . . . .	159
Sechstes Kapitel Abschied vom Gjöahavn . . . . .	191
Siebtes Kapitel Die Nordwestpassage . . . . .	221
Achtes Kapitel Der dritte Winter . . . . .	253
Neuntes Kapitel Schluss . . . . .	285
Editorische Notiz . . . . .	315
Weiterführende Literatur . . . . .	317

VORWORT DES HERAUSGEBERS

»Der Traum meiner Kindheit«

## ROALD AMUNDSENS FAHRT DURCH DIE NORDWESTPASSAGE

(1903–1907)

### *Prolog*

Die Szene war so pittoresk, dass sie mehrfach aufgezeichnet wurde. Darum ist sie unvergesslich:

Nachdem der Konquistador Vasco Núñez de Balboa auf seinen Streifzügen entlang der östlichen Gestade der Neuen Welt aus Gebärden von Indios entnommen hatte, dass auch im Westen des »Mundus Novus« ein Ozean liege, machte er sich im Spätsommer 1513 mit hundertneunzig Soldaten und sechshundert Trägern zu einem Marsch über den Isthmus von Panama auf. Eine *via dolorosa*! Die Desperados litten unter der dumpfen Hitze des Regenwaldes, sie wurden von unsichtbaren Feinden mit Giftpfeilen beschossen, ihr Mundvorrat verschimmelte und viele starben an Fieber. Bis nach vier Wochen plötzlich das Dickicht des Dschungels vor den Überlebenden aufriss und sie das verheißene Meer erblickten! Kurz zögerte Balboa noch. Er ließ zunächst ein Holzkreuz errichten, ein paar Steinkegel auftürmen und die Initialen seines Königs, Fernando, in die Bäume ritzen. Ein Trommelwirbel! Und er schritt gravitatisch zum Ufer. In der Linken trug er das Banner Kastiliens, in der Rechten seinen Degen. So watete er am 29. September 1513 bis zur Hüfte in die Dünung hinaus, richtete seine Augen erst gen

Himmel, dann zum Horizont, hob zuletzt seine Waffe und tat, derweil die Compañeros ergriffen ihre Knie beugten, feierlichst kund und zu wissen, er nehme hiermit die von ihm entdeckte See, die er »Mar del Sur« nenne, »Südsee«, und alle ihre Eilande namens der spanischen Krone vom Nordpol bis zum Südpol in Besitz.



### *Die Nordwestpassage<sup>1</sup>*

Seit den Tagen des Balboa steht fest, dass Cristóbal Colón alias Christoph Kolumbus 1492 mit seinen Karavellen weder in Cathay noch in Zipangu – also in China oder in Japan – eingetroffen war. Indien lag »plus ultra«, weiter draußen, und war, wie diverse Kosmografen meinten, nicht anders denn über die arktischen Archipele zu erreichen.

Daher schwärmten sie – egal ob Forscher oder Freibeuter – aus, um ihrerseits ans Ziel des Genuesen zu gelangen ... und mussten doch allesamt vor heimtückischen Untiefen oder abweisenden Packeisbarrieren beidrehen: der Italiener Sebastiano Caboto 1517 im Foxebecken, sein Landsmann Giovanni da Verrazzano 1523 in der Hudson-Straße, der Portugiese Esteban Gómez 1525 unter dem Saum Neufundlands, der Franzose Jacques Cartier 1534 im Sankt-Lorenz-Golf, die Engländer Martin Frobisher 1576 vor der Cumberland-Halbinsel, Henry Hudson 1610 in der Hudson Bay und William Baffin 1616 im Lancaster-Sund.

---

1 Die folgenden Abschnitte orientieren sich im Wesentlichen an dem Kapitel »Die Nordwestpassage« in meiner Biografie über Roald Amundsen (Reinbek bei Hamburg, 1995) [Anmerkung des Herausgebers].

Nein, die Nordwestpassage blieb ein Traum, ein Trug, ein brillantes Theorem!

So lenkte die dauerhafte Fruchtlosigkeit der älteren Piloten die Abenteuerlust der jüngeren für eine Weile auf andere Regionen, obschon das Parlament in London unterdessen eine Belohnung von zwanzigtausend Pfund Sterling für jenen Sailor ausgesetzt hatte, der den Durchschlupf fände. Nachdem dann überdies James Cook – von der Beringstraße aus in westöstlicher Richtung – vergebens nach jener Schneise gefahndet hatte, erschien sie ein für alle Mal als Illusion. Am 15. August 1778 notierte der Post Captain Seiner Majestät ins Logbuch der »Resolution«: »Eine halbe Stunde nach zwei kamen wir bei 22 Faden tiefem Wasser [...] auf eine Breite von 70° 41', wobei wir nicht in der Lage waren, uns auch nur ein Geringes weiter vorzutasten, war doch das Eis zur Gänze undurchdringlich und reichte vor uns von einem Horizont zum anderen, so weit wir sehen konnten.«

Anyway! Durch seine Siege in den Napoleonischen Kriegen wurde England am Anfang des 19. Jahrhunderts einmal mehr zur beherrschenden Seemacht, und ein furioser Slogan wie James Thomsons »Rule, Britannia! Britannia, rule the waves« (1740) – oder später John Everett Millais' »It can be done, and England should do it« (1874) – feuerte manchen Heißsporn neuerlich an, die Route vom Atlantik in den Pazifik zu erschließen.

John Ross ... David Buchan ... William Edward Parry ... John Franklin – sie alle stachen 1818 in See und irrten im maritimen Labyrinth vor Kanada umher, erlitten Verluste an Material und Mannschaften, scheiterten, aber gaben nicht auf und wiederholten ihre martialischen Attacken. Dass Robert John Le Mesurier McClure, der 1850 eine Expedition Richard Collinsons begleitete, mit der

»Investigator« auf dem Kurs von James Cook um Alaska herumgesteuert war und – während sein Schiff in der Prince-of-Wales-Straße festsaß – bei einem Schlittenausflug gewährte, wie dieser Kanal in den Melville-Sund mündete, der bereits von Osten her befahren worden war ..., dass also McClure wenigstens die Möglichkeit jenes Transits als Erster bestätigen konnte, brachte ihm zwar die Hälfte des ausgelobten Preisgeldes ein, wird aber in seiner Publikumswirkung bis heute – bis zu Sten Nadolnys Roman *Die Entdeckung der Langsamkeit* (1983) – überlagert vom Untergang John Franklins und seiner Kameraden drei Jahre zuvor, jener epochalen Katastrophe.

Nicht bloß die geheimnisvollen Umstände seines Verderbens und nicht allein die penelopegleiche Anhänglichkeit seiner Gattin, die mehrere der rund vierzig Suchmannschaften selbst alimentierte, sondern gerade auch die Vieldeutigkeit der von diesen gesammelten Überreste, Anhaltspunkte und Gerüchte schufen rund um den Kommandanten der »Erebus« und »Terror« eine magische Aura, in der er als Phantom weiterlebte, als Leitfigur und Verführer.

Seine Zugkraft wirkte bis nach Norwegen hinüber.



Dort war in dem Weiler Hvidsten am Sannesund, rund siebenzig Kilometer südöstlich von Kristiania (wie Oslo damals hieß), dem Skipper Jens Amundsen am 16. Juli 1872 von seiner Frau Gustava ein viertes Kind geschenkt worden, ein Sohn, der die Namen »Roald Engebret Gravning« erhielt und damit wie ein Recke aus altnordischen Sagas daherkam. Denn »Roald« bedeutet ungefähr »der Ruhmvolle« und machte, was die Zukunft der Welterkundung zeigen

## ERSTES KAPITEL

### DEM EISMEER ENTGEGEN

Der Einzige, der bei unserer Abreise Zeichen von Rührung kundgab, war der Himmel, aber der tat es auch mit allem Nachdruck. Als wir in der Nacht vom sechzehnten auf den siebzehnten Juni den Anker lichteten, regnete es in Strömen. Sonst war die Nacht still und dunkel, und nur unsere Nächsten waren auf das Schiff gekommenen, uns Lebewohl zu sagen.

Aber trotz Regens und Dunkelheit und trotz des letzten Abschieds war die Stimmung auf der Gjõa heiter und froh. Die Interimszeit der letzten Wochen, ohne eigentliche Arbeit, hatte uns alle ermüdet. Für meine persönlichen Gefühle kann ich keinen Ausdruck finden, und möchte es auch nicht. Die Anstrengungen der letzten Zeit, um alles vollends in Ordnung zu bringen, die Unruhe, dass wir immer und immer noch nicht abfahren konnten, und meine verzweifelten Anstrengungen, die fehlenden Gelder zusammenzubringen – dies alles hatte mich stark mitgenommen und mir Leib und Seele angegriffen.

Aber nun war es überstanden, und niemand könnte die unsägliche Erleichterung beschreiben, die uns überkam, als die Jacht vom Ufer wegglitt.

Außer den sieben Teilnehmern an der Expedition waren nur noch meine drei Brüder an Bord, die uns zum Kristiania-Fjord hinaus das Geleit gaben. Es war still und ruhig auf der Gjõa, die ganze Navigation wurde vorläufig von einem Schleppdampfer besorgt, den wir vor dem Bug hatten. Die Wache war dem Steuermann überlassen sowie unseren sechs Hunden. Diese Hunde hatten schon bei der



zweiten Expedition der »Fram«, die sie mit nach Hause gebracht hatte, gute Dienste geleistet. Arme Tiere! Es wäre besser gewesen, man hätte sie in Eis und Schnee zurückgelassen, anstatt sie dahin zu schleppen, wo sie sich, besonders in diesem Frühling, der so ungewöhnlich warm war, sehr übel befanden. Da standen sie nebeneinander angebunden und sahen in dem Regen jammerwürdig aus – denn Regen ist das Schlimmste, was man einem Polarhund bieten kann. Schon auf der Herreise hatten sie eine Seefahrt in Regen- und Nebelwetter durchmachen müssen, und jetzt war ihnen auf der Rückkehr eine zweite beschieden. Aber nun ging es ja auch wieder dahin, wo die armen Schelme daheim waren!

Um sechs Uhr morgens erreichten wir den Hafen von Horten, wo wir zweihundert Kilogramm Schießbaumwolle einnahmen. Sprengstoff kann bei einer Polarexpedition von großem Nutzen sein, und ich würde es als einen entschiedenen Fehler betrachten, wollte man ohne solchen ausziehen, selbst wenn es geschieht – wie das bei uns der Fall war –, dass man keine Verwendung dafür bekommt.

Um elf Uhr vormittags waren wir bei Färder. Das Wetter hatte sich gebessert und der Regen aufgehört. Als wir eben die Bugsiertrosse losmachen wollten, riss diese von selbst ab und ersparte uns dadurch die Arbeit. Mit vollen Segeln fuhr die Gjøa nun bei dem Wind südwärts und senkte ihre Flagge zu einem letzten Gruß an die Lieben daheim. Lange verfolgten wir das Bugsierboot mit dem Fernrohr, lange schlangen wir unsere Mützen und beantworteten die erst mit dem Boot in weiter Ferne verschwindenden Grüße.

Nun waren wir also allein und jetzt begann die Expedition im Ernst.

Schwer beladen, wie die Gjøa war, ging es nicht sehr schnell vorwärts. Da alles zum Voraus seeklar gemacht

worden war, konnten wir sogleich unseren festen Dienst antreten. Die Wache wurde bestimmt und die Freiwache zog sich zurück. Wie herrlich war es! Kein Umtrieb, keine widerwärtigen Gläubiger, keine langweiligen Menschen mit schlechten Prophezeiungen oder zum Mindesten mit spöttischen Gesichtern ... Nur wir sieben vergnügten, zufriedenen Menschen, die da waren, wo sie sein wollten, und nun in froher Hoffnung und festem Glauben der Zukunft entgegensteuerten. Der Welt, die so lange düster und traurig vor mir gelegen hatte, sah ich jetzt wieder mit Mut und Lust entgegen.

Der Leuchtturm von Lister war das Letzte, was wir vom Festland sahen. In der Nordsee jagten ein paar Windstöße daher, die für die nicht Seefesten unter uns weniger behaglich waren. Die Hunde waren jetzt losgebunden und liefen frei umher. An den Tagen, wo die See hochgeht und die Gjöö schlingert – denn das kommt vor –, laufen sie von einem zum anderen und studieren unsere Mienen. Die ihnen zugemessene tägliche Kost – ein getrockneter Fisch und ein Liter Wasser – befriedigt ihren Appetit durchaus nicht, und sie versuchen es daher auf alle mögliche Weise, sich eine Extramahlzeit zu ergattern. Alle miteinander sind alte Bekannte, und sie kommen ziemlich gut miteinander aus, wenigstens was den männlichen Bestand anbetrifft. Bei den beiden Damen – Karli und Silla – hält dies schwerer. Karli ist die Ältere von den beiden, und sie verlangt unbedingten Gehorsam, wovon sich Silla, die ja auch schon eine erwachsene Dame ist, sehr schwer findet. Die beiden liegen sich daher gar nicht selten in den Haaren. Ola, der als Oberhaupt anerkannt wird, sucht diese Art Kämpfe so viel wie möglich zu verhindern. Es ist ein unbezahlbarer Anblick, wenn der alte Ola – klug, wie ich nur wenige Hunde gesehen habe – mit diesen zwei Hündinnen, einer

auf jeder Seite, umherspringt und einen Kampf zwischen ihnen zu verhindern sucht.

Das tägliche Leben geht bald seinen gewiesenen Weg, und jeder von den Teilnehmern macht den Eindruck, als passe er gerade für den ihm zuerteilten Posten ausgezeichnet. Wir haben eine kleine Republik auf der Gjõa eingerichtet. Es gibt da keine strengen Gesetze, denn ich weiß selbst, wie unangenehm eine solche strenge Disziplin anmutet in dem Augenblick, wo man sich auf offener See befindet. Man kann sehr gut seine Arbeit leisten, auch wenn die Rute der Disziplin nicht immer drohend geschwungen ist.

Meinen eigenen Erfahrungen gemäß hatte ich beschlossen, so weit wie möglich an Bord Freiheit walten zu lassen – jeder sollte das Gefühl bekommen, dass er in seinem eignen Bereich unabhängig sei. Dadurch entsteht – bei vernünftigen Leuten – von selbst eine freiwillige Disziplin, die einen viel größeren Wert hat als die erzwungene. Dabei bekommt jeder Einzelne das Bewusstsein, ein Mensch zu sein, mit dem man als mit einem denkenden Wesen rechnet, und nicht nur wie mit einer Maschine, die aufgezogen wird. Die Arbeitslust wird vervielfacht, und damit die Arbeit selbst. Ich möchte das auf der Gjõa angewendete System jedermann empfehlen.

Meine Gefährten schienen dieses Vorgehen auch sehr zu schätzen, und die Überfahrt auf der Gjõa glich viel eher einer Ferienreise von Kameraden als der Einleitung zu einem ernststen, jahrelangen Kampf.

Am fünfundzwanzigsten Juni fuhren wir zwischen Fair Isle und den Orkney-Inseln hinaus in den Atlantischen Ozean.

Und nun hätten sie uns sehen sollen – die vielen, die uns hier schon den Untergang prophezeit hatten! Mit vollen Segeln und einer frischen Brise aus Südost ging es mit Win-

deseile westwärts. Sie tanzte auf den Wogenkämmen – die Gjöa –, sie wetteiferte an Schnelle mit den Möwen!

Übrigens zeigte sich merkwürdig wenig Leben in unserem Fahrwasser. Wir sahen weder Vogel noch Fisch, von Schiffen überhaupt nicht zu reden. Seitdem wir bei Lister gepeilt hatten, war nur einmal ein Vollschiß in der Ferne aufgetaucht.

Der Motor war uns mehrere Mal sehr nützlich. Ich hatte bestimmt, dass er in Gang gesetzt werden solle, sobald der Wind so abflaute, dass wir weniger als zwei Knoten in der Stunde zurücklegten.

Übrigens mussten wir sehr auf einen sparsamen Verbrauch des Petroleums bedacht sein, da wir ja nicht wissen konnten, wie lange die Reise dauern würde.

Es war jetzt alles in Ordnung gekommen und ging seinen ruhigen Gang. Der ganze Tag war in vier sechsstündige Wachen eingeteilt, immer drei Mann auf jeder Wache. Der Dienst war unter allen gleichmäßig verteilt. Wenn der Motor im Gang war, blieben die Maschinisten meistens im Maschinenraum. Doch waren sie jederzeit bereit, uns Deckleuten, wenn es nottat, hilfreiche Hand zu leisten. Den alten Streit zwischen Deck- und Maschinenleuten gab es auf der Gjöa nicht. Wir arbeiteten alle für ein gemeinsames Ziel und nahmen willig und gerne an allem teil. Gewöhnlich waren zwei Mann auf Deck und wir teilten uns gleichmäßig in die Führung des Steuers.

Ende Juli stellte sich unter den Hunden eine Krankheit ein. Augenscheinlich wurde ihr Verstand zuerst angegriffen; sie wanderten teilnahmslos auf dem Verdeck umher und sahen und hörten nicht. Das Futter schmeckte ihnen nicht oder sie fraßen auch gar nichts. Nachdem dies ein paar Tage gedauert hatte, wurden sie im Hinterteil gelähmt und konnten sich nur noch mit großer Mühe weiterschleppen.

Schließlich stellten sich Krämpfe ein und dann erlösten wir sie vollends mit einer Kugel. Auf diese Weise verloren wir zwei prächtige Tiere – Karli und Josef –, übrigens zur großen Freude von Silla, die nun die einzige Henne im Korb war.

Unsere Fahrt wurde die ganze Zeit so viel wie möglich nach dem Großkreis geführt. Das Wetter war bisher günstig und unsere Fahrt tadellos gewesen. Am fünften Juli hatten wir einen kleinen Sturm aus Südsüdost. Wir hatten gereffte Segel und durchschnitten das Wasser mit einer Geschwindigkeit von zehn Meilen. Der große Luvbaum war gut abgefiert und Stopper aufgesetzt. Es regnete sacht, als ich mich am Abend in meine Koje legte. Nachts um ein Uhr sprang der Wind nach Osten um, dadurch stürzte das Großsegel herab. Der Baumstopper zerbrach und der Luvbaum flog mit furchtbarer Kraft daher. Dies hätte ernsthafte Folgen haben können, aber in dem Augenblick, wo der Stopper brach, zerbrach bei allem Unglück zum guten Glück auch der Karveelnagel, wodurch der Piekfall festgemacht wurde, und zwar mit dem Erfolg, dass der Piek sich von selbst bog und den Stoß dämpfte, der uns sonst unseren Baum hätte kosten können. Dies war ein verhältnismäßig billiges Lehr-geld. Von da an waren wir bei Nacht vorsichtiger.

Unsere vier überlebenden Hunde begannen indes, sich sichtbar zu langweilen. Im Anfang konnten sie Wind und Wetter studieren und damit die Zeit totschiagen; aber jetzt wirkten die meteorologischen Zerstreuungen nicht mehr zerstreuend, und deshalb suchten ihre Gedanken sich ein neues Feld. Müßiggang ist aller Laster Anfang, sagt das Sprichwort, und dieser Ausspruch passt ebenso gut für Tiere wie für Menschen. »Lurven« und »Bismarck«, die bis dahin »Ola« ganz ergeben und untertänig gewesen waren, fingen jetzt an, sich zu widersetzen und den Gehorsam zu