

Roald Amundsen:
NORDWESTPASSAGE
Meine Polarfahrt auf der Gjøa
1903 - 1907

Der Expeditionsbericht des berühmten norwegischen Polarforschers Roald Amundsen in einer sehr schön gestalteten und gebundenen Ausgabe mit Leineneinband und Schutzumschlag aus dem Marixverlag, basierend auf der **EDITION ERDMANN Ausgabe Stuttgart und Wien 2001**.

Diese Ausgabe ist bei Amazon erhältlich.



Foto 1:
Roald Amundsen

Roald Engelbregt Gravning Amundsen wurde am 16. Juli 1872 in Borge/Norwegen als jüngster von insgesamt 4 Söhnen des wohlhabenden Kapitäns und Schiffseigners Jens Ingebrigt Amundsen geboren. Kurz nach seiner Geburt übersiedelte die Familie nach Kristiania (heute Oslo), wo sein Vater eine gut bezahlte Stelle im Handelsministerium bekleidete. Roalds Interesse galt bereits von Jugend an mehr den Berichten über Polarreisen als dem trockenen Schulstoff. Sein Abitur bestand er gerade einmal mit der Note 4. Als 16-jähriger unternahm er eine mehrtägige Wanderung durch die Berge, um sich probeweise ähnlichen Strapazen auszusetzen, wie es die Polarfahrer in ihren Reiseberichten schilderten. Nach dem Abitur, sein Vater war bereits gestorben, begann er ein Medizinstudium, brach es aber bereits nach

kurzer Zeit ab, um sich der Polarforschung zu widmen. Nach dem Tode seiner Mutter im Jahre 1893 schrieb er, dass er mit großer Erleichterung die Universität verließ, um sich dem Traum seines Lebens zu widmen.

Amundsen nahm dann an einer Polarexpedition teil und erwarb sich hier erste Erfahrungen, aber auch Anerkennung: Der norwegische Polarforscher Fridtjof Nansen wurde auf Amundsen aufmerksam, der ihn künftig unterstützte.

Amundsen erwarb 1895 sein Steuermannspatent. Zu diesem Zeitpunkt hatte er als Seemann große Teile der Welt bereist, eine Fahrradtour durch Westeuropa gemacht, seinen Wehrdienst abgeleistet und zahlreiche Gletscher in Norwegen bestiegen. Unter anderem reiste er auch nach Deutschland und ließ sich in Hamburg

in *geomagnetischen Messtechniken* unterweisen.

1903 schließlich trat er mit der Gjøa seine Fahrt zur Erkundung der Nordwestpassage an. Diese Fahrt sollte 3 Jahre dauern und begründete seinen Ruhm als Polarforscher. In späteren Zeiten bezwang Amundsen als erster den Südpol, indem er in einem Wettlauf zum Südpol am 14.12.1911 dem unglücklichen Briten Robert Falcon Scott zuvorkam. Die Scott - Expedition kam auf dem Rückweg in der Antarktis um.

In den Jahren darauf durchquerte Amundsen auch die Nordostpassage und widmete sich in den 20'ger Jahren zunehmend der Polarfliegerei.

1926 wagte er zusammen mit dem Italiener Umberto Nobile die Überquerung der Arktis in

einem Luftschiff.

Amundsen brach am 18. Juni 1928 zu einem Rettungsflug auf, welcher der Rettung Nobiles galt, der in der Arktis mit seinem Luftschiff abgestürzt war.

Von diesem Flug kehrte er nie zurück. Weder das Flugzeugwrack noch seine Leiche konnten gefunden werden.

Roald Amundsen gilt als der erfolgreichste Polarforscher aller Zeiten und wird in Norwegen als Nationalheld verehrt.

Bild 2:
Amundsen (vorn links) mit seiner Crew auf der Gjoa

*

Doch bevor wir uns mit Amundsens Reisebericht befassen, ja uns in unserer Phantasie mit ihm noch einmal auf seine abenteuerliche Reise an Bord der Gjøa begeben, sind noch einige Vorbereitungen zu treffen. Denn die echte Gjøa liegt



Bild 3:
Die Gjøa heute
(Bildquelle: Internet)

ja heute im norwegischen Schiffahrtsmuseum in Oslo und ich fürchte, sie ist nach all den Jahren nicht mehr so ganz seetüchtig. Also bauen wir uns einfach unsere eigene Gjøa, mit der wir dann auf unsere imaginäre Reise gehen.

Denn das ist ja das Wunderbare an der menschlichen Phantasie:

Mit ihrer Hilfe geht auch das! Nebenbei lernen wir noch etwas dabei und können uns eine Vorstellung von der Leistung machen, die diese Männer damals vollbrachten. Außerdem, so scheint es mir, wäre es hilfreich und auch durchaus spannend, etwas mehr über die Hintergründe und die Vorgeschichte dieser Polarexpedition zu erfahren. Der Leser erwarte also in diesem Fall von mir keine der üblichen Rezensionen, sondern dies hier ist deutlich mehr:

Das Projekt hat mich, einige Unterbrechungen eingerechnet, über einen Zeitraum von etwa 2 Jahren beschäftigt! Wie bereits angedeutet, müssen wir unsere Gjóa ja erst bauen.

Also:

Am Anfang steht das Baubrett!

LOGBUCH

ZEIT: 31.05.2013:

Ort: 7° 4' 42" östlicher Länge, 51° 31' 36.48" nördlicher Breite
(mein Wohnzimmer)

Ereignis: Die Gjóa wird auf Kiel gelegt



Am Anfang steht das Baubrett: Die Spanten werden rechtwinklig in den Kiel eingeklebt. Sie bestimmen die Form des Rumpfes (Foto des Verfassers)

*

Mit der Gjóa durch die Nordwestpassage



**Bild 4:
Die Gjoa unter Segeln**



Bild 5:
**...und vor Anker in Gjoa-Haven auf einer zeitgenössischen
Originalaufnahme**

Das Vorhaben:

110 Jahre sind vergangen, seit der Norweger Roald Amundsen mit seinem Schiff Gjøa und seiner kleinen Crew, bestehend aus den 6 Männern [Godfred Hansen](#), [Helmer Hanssen](#), [Anton Lund](#), Peder Ristvedt, Gustav Juel Wiik und Adolf Henrik Lindstrøm aufbrach, um die berühmterberühmte Northwestpassage zu bezwingen. Forscher waren zu jener Zeit fast immer Abenteurer, die im Dienste der Wissenschaft und zur Befriedigung ihres unbändigen Wissensdurstes teils unvorstellbare Strapazen und Lebensgefahren auf sich nahmen.

In der Geschichte der Menschheit gab es zahlreiche Taten, die es wert sind, darüber zu berichten.

Und große Namen.

Einer davon ist Roald Amundsen!



**Foto 6:
Roald Amundsen um 1907**

*

Logbuch:

Zeit:

29.06.2013

Die Werft meldet:



Das Deck ist aufgenagelt und verleimt, die erste Planke sitzt am Rumpf. Sie bestehen aus Edelholz und müssen, um sie der Rumpfform anpassen zu können, unter Umständen zuvor gewässert werden. Alternativ können sie unter Zuhilfenahme von Wasserdampf geschmeidig gemacht werden. Sie werden dann geleimt und zusätzlich aufgenagelt. Die Nägel werden später herausgezogen und die Nagellöcher schließen sich, wenn das Holz erneut befeuchtet wird.

(Foto: Der Verfasser)

Zeit:
20.07.2013

Werftbericht:



**Fertiggestellt: Rumpfbeplankung und Schanzkleid.
Die Beplankung muss ausgiebig verschliffen werden.
(Foto: Der Verfasser)**

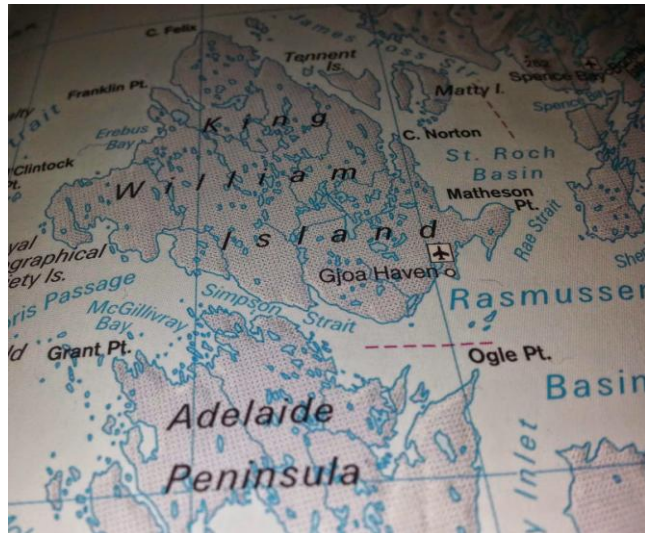
*

Die Vorgeschichte:

Das Vorhaben war riskant und erforderte Mut.
Der Brite Sir John Franklin war bereits kolossal daran
gescheitert:

Mitsamt seiner Schiffe Erebus und Terror und der
kompletten Crew von 129
Seelen verschwand er 1847 spurlos bei dem
gleichen Versuch:

Nicht ein einziger Teilnehmer seiner Expedition
wurde jemals wieder lebend gesehen.



Bildquelle: Der Verfasser

Die Franklin-Expedition scheiterte im Eis am [King William Island](#), jener Insel also, an welcher Amundsen rund 50 Jahre später für 2 Jahre sein Lager in einer Bucht, die er Gjøa-Haven taufte, aufschlug.



Bild 7:
Sir John Franklin auf einer Daguerreotypie

aus dem Jahre 1845. Zum Zeitpunkt der Aufnahme soll er unter einer starken Erkältung gelitten haben

Sir John Franklin war im Jahre 1845 bereits in seinem 59. Jahr und damit eigentlich zu alt für die zu erwartenden Strapazen. Er galt aber als erfahrener Polarfahrer, seine erste Polarfahrt hatte er bereits 1817 absolviert. Deshalb gab ihm die britische Admiralität als Expeditionsleiter gegenüber anderen, jüngeren Konkurrenten, den Vorzug. Franklin wurde von Zeitgenossen als äußerst angenehme Persönlichkeit beschrieben und erfreute sich offenbar großer Beliebtheit bei seinen Offizieren und Mannschaften:

Laut Marinefeldwebel David Bryant von der Erebus war es "eine Freude, mit ihm zusammen zu sein". (Zitat aus: John Harris, auf letzter Fahrt).

Zudem hatte er auf mehreren Polarfahrten bewiesen, dass er ein fähiger Expeditionsleiter war. Man erzählt sich die Geschichte, dass seine Frau, Lady Franklin, die englische Nationalflagge, den Union Jack, genäht habe. Die Flagge sollte bei der Entdeckung der Nordwestpassage gehisst werden.

Als sie ihm die Flagge an einem kalten Tag übergeworfen hatte, schauderte er. "So wird 's mit einem Leichnam gemacht." sagte er... (aus: John Harris, Auf letzter Fahrt, Titel der Originalausgabe: Without Trace, Methuen-Verlag).

Heute weiß man, dass Franklin versuchte hatte, King William Island westlich zu umsegeln. Dies erwies sich als schwerer Fehler.



Bild 8:

Her Majesty Ship (HMS) Terror in der Arktis

In der [Victoria Strait](#) gerieten seine Schiffe Erebus und Terror ins Packeis und wurden vom Eis eingeschlossen. Franklin starb, wie wir heute aus einer letzten Nachricht der verschollenen Offiziere Crozier und Fitzjames wissen, bereits am 11. Juni 1847 aus ungeklärter Ursache im Alter von 61 Jahren. Sein Grab wurde bis heute nicht gefunden. Als die Versorgungslage prekär wurde, gab man die Schiffe schließlich am 22. April 1848 auf. Bei dem Versuch, sich zu Fuß über das Eis zu retten, gingen dann alle Männer nach und nach zugrunde.



Bild 9:
Fundstücke der Erebus und Terror der Franklin Expedition, 1857 gefunden von
Leopold McClintock



Bild 10:
Gräber der Franklin - Expedition auf [Beechey Island](#)

(Foto: Ansgar Walk, 1997)

Die Männer litten zusätzlich zu den enormen Strapazen an Bleivergiftungen, welche auf verseuchte Nahrungsmittel aus bleiverlöteten Konservendosen zurückzuführen waren. Die toxische Wirkung von Blei führt beim Menschen u.a. zu geistiger Verwirrung und zu Wahnvorstellungen.

Todeszeitpunkt (1846) sowie die Grablage auf *Beechey Island*, weit entfernt von der *Victoria*

Strait, lassen nur den Schluss zu, dass der dort begrabene John *Torrington* und die übrigen dort begrabenen Crewmitglieder in einem Winterlager der Franklin-Expedition auf *Beechey Island*, ca. ein Jahr vor der eigentlichen Katastrophe, die sich in der viel weiter süd-westlich gelegenen *Victoria Strait* ereignete, gestorben waren.

Vermutliche Todesursache: Entkräftung, Kälte, Mangelernährung mit Vitamin C - Mangel und Bleivergiftung. Zu diesem Zeitpunkt hatte man offenbar noch die



Bild 11:
Francis Leopold McClintock
1875

Mittel (und die Kraft), die Männer in hölzernen Särgen in der Erde beizusetzen.

Weitere Aufklärung über das Schicksal der Franklin-Expedition brachte schließlich eine Expedition unter der Führung von

Francis Leopold McClintock.

Dieser stieß 1859 mit Schlittenhunden bis zur King William Insel vor:"1859 schließlich drang er mit Schlittenfahrten, bei denen er seine zahlenmäßig schwache Besatzung durch Schlittenhunde ergänzen ließ, nach Süden zur King-William-Insel durch. Hier traf er auf die endgültigen Hinweise, die Franklins Schicksal dokumentierten – ein zum Schlitten umfunktioniertes Boot mit zwei Leichen an Bord, sowie in einem Steinmann zwei Nachrichten auf dem Papier eines gängigen Admiralitätsbericht. Diese besagten, dass Franklin zunächst einen Winter auf der Beechey-Insel, und dann zwei Winter vom Eis umschlossen vom Nordwesten der King-William-Insel verbracht hatte. Franklin selbst sei dort am 11. Juni 1847 gestorben, und seine Mannschaft habe unter der Führung der beiden ranghöchsten Offiziere Francis Crozier und James Fitzjames den Versuch unternommen, nach Süden entlang des Back Rivers vorzustoßen, wo man auf eine Siedlung der Hudson's Bay Company zu stoßen hoffte. Bei diesem Unterfangen sind wohl alle Männer umgekommen, wie das Beiboot als letzte Ruhestätte zweier Expeditionsangehöriger dokumentierte. Auf seinen Schlittenfahrten erreichte er ebenfalls als zweiter nach James Clark Ross den magnetischen Nordpol und dokumentierte dessen damalige genaue Lage."

(Quelle: Wikipedia)

Die Suchexpedition des Kapitäns McClintock fand also das letzte Lebenszeichen, welches zwei Männer der Franklin-Expedition, *Crozier und Fitzjames*, im April 1848 in einem Steinmal auf King William Island deponiert hatten.



Bild 12:
Francis Crozier,
Kapitän der HMS
Terror

Es handelte sich um einen Bogen, der in mehreren Sprachen den aufgedruckten Hinweis trug:

"Wer diesen Zettel findet, wird hierdurch ersucht denselben an den Secretair des Admirals in London einzusenden, mit gefälliger angabe an welchen Ort und zu welcher zeit er gefunden worden ist." (Orthografie dem Original entsprechend wiedergegeben).

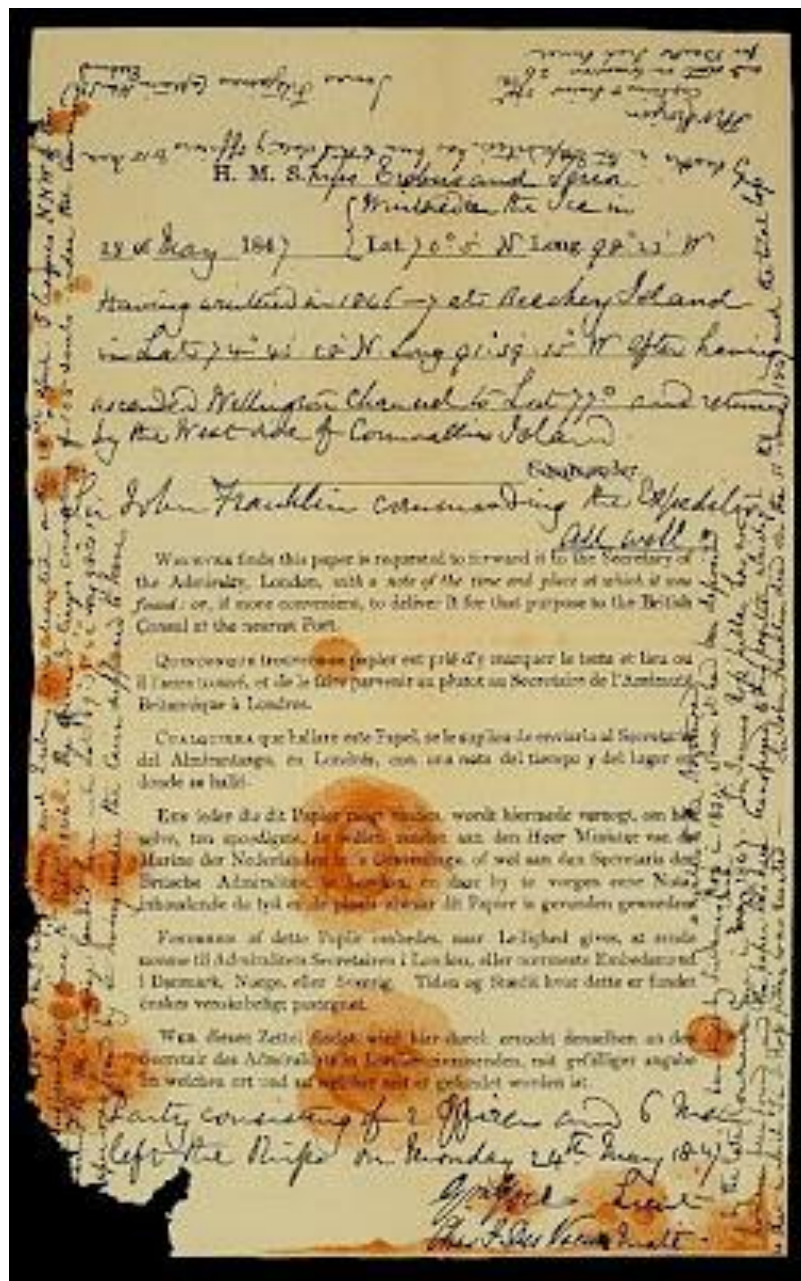


Bild 13:
Die letzte Nachricht von Crozier

**und Fitzjames, die von McClintock 1859 auf King William Island
gefunden wurde**

Die Handschriftlichen Eintragungen auf dem
Papier lauten wie folgt:

28. Mai, die Schiffe Ihrer Majestät Erebus und
Terror überwinterten im Eis bei 70 Grad 5
Minuten nördlicher Breite und 98 Grad 23
Minuten westlicher Länge; den Winter
1846/47 (sicherlich ein Fehler; es müsste heißen
1845/46) verbrachten sie an der Beechey-Insel
bei 74 Grad 42 Minuten 28 Sekunden nördlicher
Breite und 91 Grad 39 Minuten 15 Sekunden
westlicher Länge, nachdem sie den
Wellingtonkanal bis zum 77. Breitengrad
hinaufgefahren und auf der Westseite der
Cornwallisinsel zurückgekehrt waren.

Sir John Franklin als Expeditionsleiter.

Alles in Ordnung. Gruppe bestand aus zwei
Offizieren sowie sechs Matrosen und verließ die
Schiffe am Montag, dem 24. Mai 1847.

*Gm. Gore, Leut. und Chas. F. des Voeux,
Steuermann*

Ein zweiter Eintrag lautet:

25. April 1848, die Schiffe Ihrer Majestät Erebus
und Terror wurden am 22. April verlassen, 5
Meilen nordwestlich von hier, nachdem sie seit

dem 12. September 1846 festsaßen. Unter dem Kommando von Kapitän F.R.M. Crozier landeten die Offiziere und Mannschaften, insgesamt 105 Seelen, hier bei 69 Grad 37 Minuten 42 Sekunden nördlicher Breite und 98 Grad 41 Minuten westlicher Länge. Sir John Franklin starb am 11. Juni 1847, des weiteren verlor die Expedition bis zu diesem Datum durch Todesfälle neun Offiziere und fünfzehn Mann.

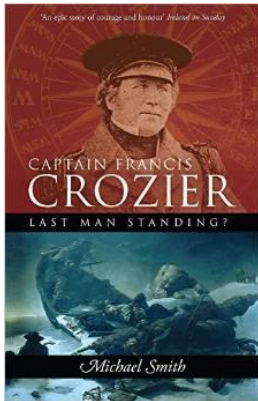
F.R.M. Crozier, Kapitän und Erster Offizier, und James Fitzjames, Kapitän der H.M.S. Erebus.
Brechen morgen, den 26., zu Backs Fish River auf!.

Es gab noch eine dritte Nachricht auf dem Papier. Sie lautete:

Dieses Schriftstück fand Leutnant Irving unter einem Steinmal, von dem man annahm, Sir James Ross habe 1831 aufgebaut, 4 Meilen nördlich von hier, wo es der verstorbene Fregattenkapitän Gore im Juni 1847 niedergelegt hatte. Aber es war nicht das von [Sir James Ross](#) erbaute Steinmal, und man verlegte das Papier an diesen Ort, der ebenjener ist, an dem Sir James Ross ' Steinmal errichtet wurde.

Die Spuren und Leichen der Franklin-Crew fanden sich noch Jahrzehnte auf der King-William-Insel. Zahlreiche [Inuit](#) wurden später mit Kleidungs- und Ausrüstungsgegenständen angetroffen, die eindeutig der Franklin-Expedition entstammten. Selbst das Schach- bzw. Damebrett, welches

Lady Franklin für die Expedition gestiftet hatte, wurde im Inneren der Insel aufgefunden, dazu auch Geschirr und Trinkbecher von der Terror und der Erebus. Bei einem Ausflug zur Erforschung der Insel fanden auch Amundsens Leute mehr als 50 Jahre später noch zwei Skelette. Nach Berichten der Inuit sollen Jahre nach der Katastrophe noch vier weiße Männer auf der Insel gesehen worden sein. Ob diese Meldungen der Wahrheit entsprachen oder einfach der Phantasie der Eskimos entstammten, ließ sich nie klären.



Wer mehr darüber lesen möchte, dem sei das Taschenbuch **"Captain Francis Crozier. Last man Standing?"** von Michael Smith empfohlen (in englischer Sprache, bei Amazon erhältlich).

Die Wracks von HMS Erebus und HMS Terror sind bis heute (Mitte 2014) nicht gefunden worden.

In Memoriam of the lost Officers, Sailors and
Marines of HMS Erebus und HMS Terror

*

Eilmeldung

September 2014:

HMS Erebus oder HMS Terror gefunden!

Mehr als 160 Jahre nach der legendären Polarexpedition von Sir John Franklin ist eines der damals verschollenen Schiffe gefunden worden. Es sei noch unklar, ob es sich bei dem Wrack um die "HMS Erebus" oder die "HMS Terror" handele, sagte der kanadische Premierminister Stephen Harper bei der Bekanntgabe der Entdeckung am Dienstag. Die beiden Schiffe waren bei der Suche Franklins nach der damals sagenumwobenen Nordwestpassage verschwunden...

"Ein Fund der Franklin-Schiffe ist für Meeresarchäologen eine Sensation. In den 1980er Jahren waren bereits die Leichen von drei Crew-Mitgliedern geborgen worden. Unter anderem wurden die vollständig erhaltenen sterblichen Überreste des 20-jährigen John Torrington in einem mit Eis gefüllten Sarg gefunden. Experten gehen davon aus, dass die Seeleute die beiden im Eis steckenden Schiffe aufgaben und letztlich vergeblich versuchten, sich aus der Gegend um King William Island in Sicherheit zu bringen. Alle Expeditionsteilnehmer starben".

Quelle: Die Welt

*

Die Nordwestpassage...



Bild 14

... ist die knapp 5800 Kilometer lange Seeroute, die nördlich des amerikanischen Kontinents Atlantik und Pazifik miteinander verbindet. Dieser Seeweg führt u.a durch das Nordpolarmeer und durch den [kanadisch-arktischen Archipel](#). Im Gegensatz zu Franklin umfuhr Amundsen die [King-William-Insel](#) östlich und vermied die [Victoria Strait](#) westlich der Insel, in der die Franklin-Expedition gescheitert war.

*

Logbuch:

Zeit:
10.08.2013

Eilmeldung der Werft:

Es gibt weitere Baufortschritte!



Bugreling, Nagelbänke und Scheuerleisten sind montiert.
(Foto: Der Verfasser)



Nunmehr können die Decksaufbauten folgen
(Foto: Der Verfasser)

*

Zurück zur Nordwestpassage:

Die nachfolgende Darstellung verdeutlicht den Vorteil, den die Nordwestpassage gegenüber der bisher üblichen Route, die durch den Panama -

Kanal führte, besaß: Der Seeweg nach Westen verkürzte sich erheblich.

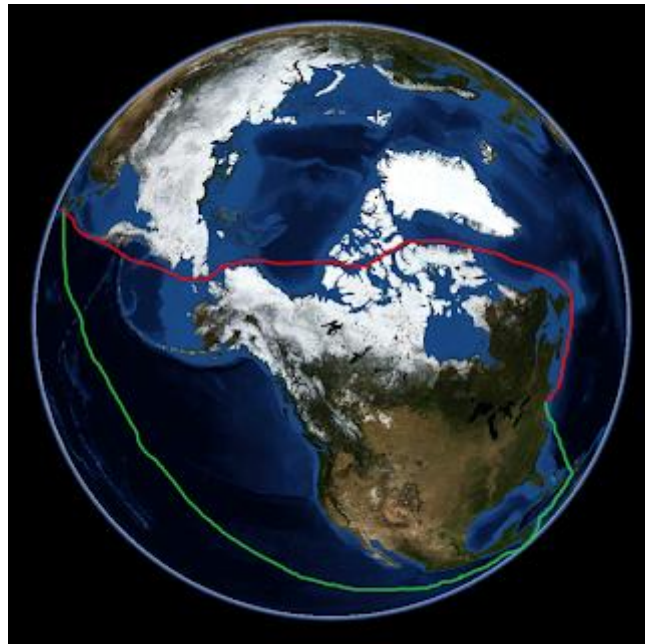


Bild 15:
Die Nordwestpassage (rot) verkürzte den Weg nach Westen (Darstellung: NASA)

*

Die Gjøa...

war bereits 1872, im Geburtsjahr Amundsens also, in der norwegischen Rosendahl-Werft im Hardanger Fjord vom Stapel gelaufen. Sie war ein als Schoner getakelter Einmaster mit einer Länge von 21,3 Metern (70 Fuß). Ihr Name geht auf die Valküren-Mythen der Wikinger zurück. Das Schiff wurde vor seiner Verwendung als Forschungsschiff im Heringsfang eingesetzt. Amundsen kaufte das kleine, 47 Tonnen schwere Schiff im Jahr 1900 und ließ es umbauen sowie für seine Nordpolarexpedition ausrüsten. Hierbei

erhielt das Schiff neben strukturellen Verstärkungen als "Flautenschieber" eine von einem Verbrennungsmotor angetriebene Schiffsschraube.

*

Logbuch:



Ruderanlage und Schiffsdiesel samt Schraube im Modell...



Bild 16:
... und im Original



**Klüverbaum, Bugsprit mit Takelage, auch die
Anker sind schon montiert**



Der Mast ist aufgerichtet, die Decksaufbauten sind fertig



Davids, Klüverbaum mit Bugspriet, Ankerwinde
(Alle Modellfotos: Der Verfasser)

Eilmeldung

Zeit:
02. Oktober 2014

Im arktischen Eis aufgefundenenes Schiffswrack wurde

durch

**kanadische Wissenschaftler identifiziert:
Es ist die HMS Erebus!**

"Kanadische Wissenschaftler haben das vor wenigen Wochen im arktischen Eis entdeckte Schiffswrack als zur legendären Polar-Expedition von John Franklin zugehörig identifiziert. Es handele es sich um die "HMS Erebus", teilte Premierminister Stephen Harper dem kanadischen Parlament mit. An der gescheiterten Expedition vor rund 170 Jahren waren insgesamt zwei Schiffe beteiligt, neben der "HMS Erebus" die "HMS Terror". Von beiden Schiffen fehlte bislang jede Spur.

Der britische Konteradmiral Franklin war mit den Dampfschiffen am 19. Mai 1845 von England in See gestochen, um die damals sagemwobene Nordwestpassage zu finden, die Atlantik und Pazifik verbindet. Letztmals von Europäern gesichtet wurden die beiden Schiffe, die als die Prunkstücke der britischen Marine galten, im August 1846 von der Besatzung zweier Walfangschiffe in der Baffin Bay zwischen Grönland und dem Arktischen Archipel. Erst 14 Jahre später wurde klar, dass die beiden Schiffe im Eis stecken geblieben und ihre Besatzungen umgekommen waren.

Das Wrack der "HMS Erebus" wurde am 7. September in der Meerenge Victoria Strait vor

der King-William-Insel entdeckt. Dass Harper kurz darauf den archäologischen Sensationsfund höchstpersönlich verkündete, hat auch einen aktuellen politischen Grund. Der Premier hob hervor, dass die Franklin-Expedition "die Grundlage für Kanadas staatliche Souveränität" in der Arktis gelegt habe".

Quelle: Internet

Den gesamten Artikel finden Sie [hier](#)

[Die Bergung der Schiffsglocke der HMS Erebus](#):

Quelle: Youtube

Logbuch

Zeit:

18.01.2015

Die Takelage entsteht



Die alte Dame wird "aufgetakelt"
(Foto des Verfassers)

Die Gjøa ist ein zuverlässiges, seetüchtiges Expeditionsschiff. Sie misst in der Länge gut 21 und in der Breite etwa 5,80 Meter. Das ist wenig Raum für sieben Männer und sechs Hunde, wenn man bedenkt, dass die Gjøa für viele Monate ihr Zuhause sein wird.

Logbuch

Zeit:
18.01.2015

Werftbericht:

In der Segelmacherei werden die Segel produziert:



Hier entsteht das Untermarssegel

Das fertig genähte Besansegel wird angeschlagen! Die Gjöa nähert sich langsam der Fertigstellung. Aber bevor der Stapellauf stattfinden kann, hat der Segelmacher noch einiges an Arbeit zu erledigen!



Das Modell verfügt über eine naturgetreue Takelage!

Auch komfortabel ist sie nicht. Für die Erledigung menschlicher Bedürfnisse stehen bugwärts zwei hölzerne Toilettenhäuschen zur Verfügung.



Die Segel entstanden auf einer eigens angeschafften elektrischen Nähmaschine!

An Deck bist du Wind und Wetter ausgesetzt, bei hohem Seegang überspülen Brecher das Deck. Ein Segelschiff wie die Gjøa zu fahren, ist harte Arbeit: Ruderpinne, Taue und nasse Segel lassen unsere Hände bald rau und schwierig werden.



**Das Obermarssegel ist angeschlagen und wird mit dem
"laufenden Gut" versehen**

Unsere Muskeln schmerzen von der harten
Decksarbeit, wenn wir Segel setzen oder reffen
und dabei den Elementen, Sonne, Sturm, Regen
und eisiger Luft trotzen, welche die Haut unserer
Gesichter gerben.



Ein Blick in die Werft. Für Landratten wird ´s jetzt unübersichtlich wegen der vielen Tauenden...

Nach der Wache folgt die Freiwache und wir fallen nach einer kargen Mahlzeit müde und frierend in unsere Kojen. Doch auch unter Deck bietet dieses Schiff kaum Bequemlichkeit. Den größten Raum unter Deck beanspruchen der Laderaum und der Maschinenraum mit dem Schiffsdiesel und dem Treibstofftank..



Detail mit "Eselshaupt", Rahe und Obermarssegel

Der Laderaum ist vollgestopft mit Petroleumfässern, Lebensmitteln, wissenschaftlichen Geräten, Kleidung, und allem, was man auf einer mehrjährigen Expedition in lebensfeindliche Polargegenden benötigt...

Zeit:

24.01.2015

Das große Untermarssegel wird nun angeschlagen und mit dem "laufenden Gut" versehen:



Eine kleine Messe, eine Kombüse und zwei Kajüten mit den Schlafkojen stehen der Crew unter Deck zur Verfügung. Die Besegelung ist naturgetreu.



Die sog. [Wanten](#) sind Teil des "[Stehenden Gutes](#)" und dienen sowohl zur Abstützung des Mastes als auch zum Erklettern der [Takelage](#) bis hoch zum [Mastkorb](#). Der Mastkorb, auch Krähenest oder Eistonne genannt, dient als Ausguck. Auf der Gjøa wird er häufig benutzt werden, um Untiefen rechtzeitig zu erkennen. Alternativ oder ggf. auch gleichzeitig wird in unsicheren Gewässern oder bei Nebel die [Fadentiefe](#) durch einen Mann am Bug ausgelotet: 1 nautischer Faden (fm) = 1,8288 Meter.



Wie nötig dies war, zeigte sich, als die Gjøa nahe der Insel [Matty](#) auf ein Riff lief und um ein Haar verloren gegangen wäre. Zu retten war sie nur durch das Überbordwerfen dutzender Kisten mit Ausrüstung und Hundefutter, um sie leichter zu machen. So konnte sie bei Einsetzen der Flut mit viel Glück ohne größere Schäden frei kommen.



Die Feuchtigkeit unter Deck lässt schon nach kurzer Zeit das eingelagerte Brot schimmeln. Es muss an Deck mühsam getrocknet werden. Dann schneiden die Männer den Schimmel ab und lagern das Brot wieder ein; aber fortan wird es regelmäßig gelüftet. Bei Temperaturen im Winter von bis zu 60 Grad Celsius unter Null gefror alle Feuchtigkeit unter Deck und alles war mit Eis überzogen. In Gjøa-Hafen, wo die Gjøa zwei Winter verbrachte, häuften die Männer Schneeberge um das Schiff herum auf, weil dies die größte Kälte abhielt...
Es ist nun Zeit, an Bord der Gjøa zu gehen und unsere imaginäre Entdeckungs-reise zusammen mit Roald Amundsen und seiner Crew anzutreten. Denken wir uns also zurück in das

Jahr 1903:

Es ist eine dunkle Nacht vom 16. auf den 17. Juni, als die Gjøa den Anker lichtet und in strömenden Regen aus dem Kristiania - Fjord strebt.

Christiania bzw. Kristiania, so hieß bis 1924 auch die norwegische Hauptstadt Oslo, die dem Fjord ihren Namen gab. An Bord herrscht trotz des Abschieds heitere Stimmung. Vorbei sind endlich die angestregten letzten Wochen vor dem Aufbruch, die vom steten Bemühen um die Vervollständigung der Ausrüstung und vor allem um die Beschaffung noch fehlender Gelder für die Expedition beherrscht waren.

Fröstelnd ziehen wir die Jacken enger um den Körper, und während der Regen rauschend auf das Deck prasselt, nimmt die Gjøa im Schlepptau eines vorausfahrenden Schleppdampfers, der die Navigation besorgt und dessen Navigationslichter aus dem Dunkel zu uns herüberleuchten, Kurs auf den Ausgang des Fjords.

Die Wache an Deck bleibt in den nächsten Stunden dem Steuermann überlassen, der mit den sechs Hunden Roald Amundsens auf Deck bleibt, während alle übrigen, die Freiwache also, sich unter Deck zurückzieht.

Um 06:00 Uhr morgens erreicht unsere Gjøa das norwegische [Horten](#), wo sie 200 kg Schießbaumwolle an Bord nimmt, denn, so verrät uns Amundsen, Sprengstoff sollte bei Polarexpeditionen zur Ausrüstung gehören (auch wenn sich später erweisen sollte, dieser während der Gjøa-Expedition

nicht benötigt werden sollte).

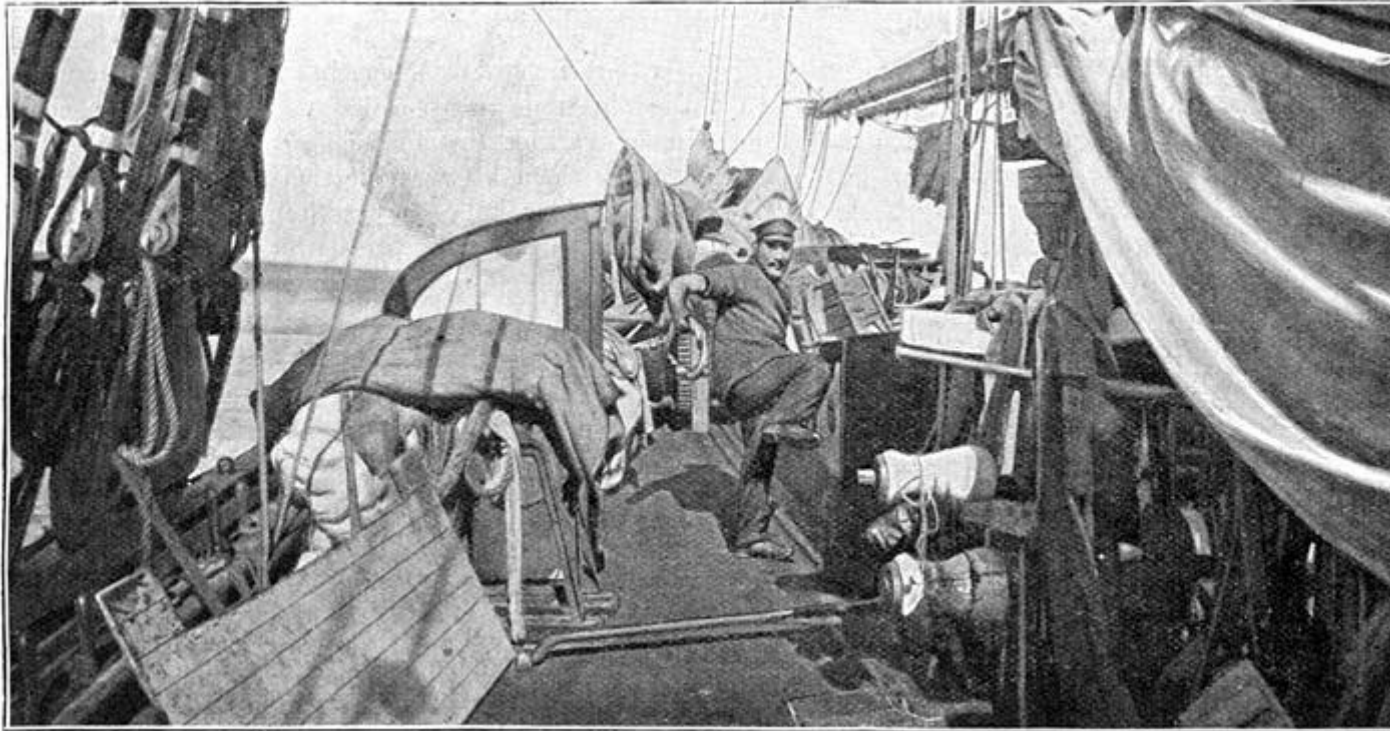


Bild 17

Bereits am nächsten Tag lichtet unsere wackere Gjøa bereits wieder den Anker und gleitet, noch einige Zeit von einem Bugsierschiff eskortiert, bei diesigem Wetter aus dem Hafen von Horten, um, zunächst noch Südkurs steuernd, durch das Skagerrak die Südspitze der skandinavischen Halbinsel zu umsegeln, anschließend auf westlichen Kurs in Richtung auf die Orkney [Orkney - Inseln](#) zu halten. Am 25. Juni 1903 passieren wir die Orkneys und fahren hinaus in den Atlantischen Ozean mit Kurs auf die Südspitze Grönlands. Noch im [Skagerrak](#) waren die Masten des Bugsierschiffs am Horizont aus unserer Sicht verschwunden und seitdem ist die Gjøa allein unterwegs: Jetzt hat das Abenteuer wirklich begonnen! Die Stimmung an Bord ist gut. Amundsen schildert, die Überfahrt auf der Gjøa hätte viel eher einer Ferienreise von Kameraden als der Einleitung zu einem ernsten, jahrelangen Kampf geglichen. Als wir [Kap Farvel](#) an der Südspitze Grönlands umsegeln, und schicken uns an, nun an der Westküste Grönlands entlang nach Norden zu segeln. In der nächsten Zeit regnet es ergiebig und wir fangen das Regenwasser auf. Wir benützen es als Trinkwasser für die Hunde und für uns zum waschen. Für gewöhnlich wuschen wir uns mit Seewasser. Man konnte es mit der Sauberkeit da nicht

so genau nehmen...Am 09. Juli 1903, wir sind jetzt seit unserer Abfahrt aus Horten 21 Tage auf See, entdecken wir die ersten schmalen Eisstreifen und bald darauf hatten wir das Packeis mächtig und fest vor uns.

Bild 18:



Am 24. Juli, einem schönen Sommertag, stehen wir in der [Baffin Bay](#) etwa 30 Seemeilen vor der Insel [Disko](#) mit ihrem weithin sichtbaren Tafelberg und dem vorgelagerten dänischen Stützpunkt [Godhavn](#), wo 1903 etwa 100 Seelen wohnen. Wir nehmen die für uns eingelagerte Fracht auf, hauptsächlich Kajaks, Schlitten, Ski und zwanzig Fass Petroleum, welche der königlich-dänische Grönlandhandel hier für uns deponiert hat. Am 07. August fuhren wir an Itivdliarsuk vorüber, welches der nördlichste von zivilisierten Menschen bewohnte Ort ist. Nach einem weiteren Stop, an dem wir aus einem für uns angelegten Depot erneut Petroleum und schwere Kisten laden, waren wir nun schwer beladen. Das Deck der Gjøa lag auf der Wasserlinie und die Kisten reichten beinahe bis unter den Großbaum.

Beechey Island:

Wir gehen in der [Erebus Bay](#) vor Anker. Nun sind wir also dort, wo die Franklin-Expedition ihr Winterlager 1845/46 aufgeschlagen hatte:

Dies war John Franklins letzter sicherer Winterhafen gewesen. Die dunklen Umrisse einiger Grabkreuze drinnen im Land legen Zeugnis davon ab.

Amundsen und seine Getreuen nehmen nun magnetische Messungen zur Bestimmung des magnetischen Nordpols vor und erkunden nebenbei die Umgebung mit wissenschaftlichem

Interesse. Es werden auch Gesteinsproben untersucht und zahlreiche Versteinerungen im Bauch der Gjøa verstaut. Diese naturwissenschaftliche und ethnologische Sammlung von Gegenständen der Inuit wird bis zum Ende der gefährvollen Reise systematisch erweitert und sorgfältig in Listen eingetragen. Empfindliche Stücke werden gar in Dosen aufbewahrt, die sorgfältig verlötet und beschriftet werden. Dieses Vorgehen und die zahlreichen magnetischen Messungen sowie die meteorologischen und selbst astronomischen Beobachtungen beweisen, dass Amundsen und seine Männer nicht nur Entdecker sondern auch Wissenschaftler waren. Bislang nicht erkundete Gegenden wurden zudem sorgfältig kartografiert, wozu oft tage- oder wochenlange Exkursionen erforderlich waren.

Am 14. September 1903, nach gefährvoller Fahrt vorbei an Riffen und Untiefen, die ihr fast zum Verhängnis wurden, läuft die Gjøa in einen kleinen natürlichen Hafen ein, in dessen Schutz Amundsen die harten Wintermonate überdauern möchte. Die natürliche Bucht, deren enge Zufahrt das Treibeis am Eindringen hindert, erhält den Namen Gjøa-Hafen. Zu diesem Zeitpunkt ahnt noch niemand, dass die Gjøa hier für 2 Jahre vor Anker liegen soll, da die Eisverhältnisse des nächste Sommer eine Weiterfahrt unmöglich machen sollten und die Besatzung der Gjøa zwingen würde, ein weiteres Mal in Gjøa-Hafen zu überwintern. Zunächst aber machen Amundsen und seine Mannschaft (und wir mit ihnen) sich/uns daran, in der Bucht ein Winterlager aufzuschlagen. Es gibt viel zu tun: Viele Tonnen der Ladung müssen an Land geschafft, Unterkünfte und wissenschaftliche Beobachtungsstationen errichtet werden. Das Löschen der Ladung wird durch die Errichtung einer "Luftbahn" erleichtert. Diese besteht aus einem Drahtseil, das zwischen der Gjøa und dem Ufer gespannt, als Seilbahn funktioniert. Eile tut not, denn der unbarmherzige Polarwinter naht, mit meterhohem Schnee, Eis und Kälte bis zu minus 60 Grad. Nebenher müssen die Männer Jagdexpeditionen unternehmen, um genug Fleischvorräte für den Winter zu erlangen. Unterstützt werden sie hierbei von den eingeborenen Inuit, die sich sehr bald als freundlich und hilfsbereit erweisen. Sie versorgen die Expedition fortan bis Fisch und Elchfleisch, welches sie gegen Gebrauchsgegenstände eintauschen. So

werden z.B. in einem Fall Unmengen frischer Fische gegen eine einzige Nähnadel! eingetauscht. Die Aufbewahrung der Nahrungsmittel bereitet hingegen keine Probleme, denn die Umgebung ist ja ein einziger riesiger Eisschrank. Kurze Zeit später setzt Schneefall ein und dieser markiert den Beginn des Polarwinters. Über die zugefrorene Bucht ist die Gjøa ab nun trockenen Fußes vom Ufer aus erreichbar. Das Schiff selbst wird winterfest gemacht und mit Segeltuchplanen abgedeckt. Um den Rumpf herum wird Schnee aufgeschichtet, der gegen die grimmige Kälte isoliert.

Gemeinsam mit den Eskimos, von denen Amundsens Männer viele Überlebenstechniken erlernen, werden mit Schlitten und auf Skiern wochenlange Expeditionen durchgeführt. Die Männer erstellen Landkarten, nehmen magnetische und astronomische Beobachtungen und Messungen vor und widmen sich nebenher der Jagd. So entwickeln sich im Laufe der Zeit zahlreiche Freundschaften zwischen einzelnen Inuit und Amundsens Männern, so dass sich schließlich "Manni", ein junger Eskimo entschließt, die Männer auf der Gjøa in ihre Heimat zu begleiten. Leider hatte das Schicksal aber anderes mit ihm vor: Manni sollte niemals norwegischen Boden betreten, denn er ertrank während der Heimreise vor den Augen der Gjøa-Besatzung bei einem tragischen Unfall, als sein Kajak beim Fischen voll Wasser schlug.



Bild 19:
Die "Main-Street" von Gjøa Hafen heute

Abschied von Gjøa - Hafen

Am Morgen des dreizehnten August 1905 lichtete die Gjøa ihre Anker und verließ Gjøa-Hafen auf Nimmerwiedersehen, um die gefährvolle Durchquerung der Nordwestpassage zu vollenden. Am 27. August 1905 frühmorgens sichtete die Mannschaft der Gjøa einen amerikanischen Walfänger. Die Nordwestpassage war vollendet! Wenige Tage später erreichte die Gjøa die Insel Herschel, wo sie einen weiteren Winter verbringen sollte.

Hier ertrank der Eskimo Manni, als sein Boot kenterte.

Diesen Winter sollte auch ein weiteres Crew-Mitglied nicht überleben: Gustav Juel Wiik starb an einer plötzlichen schweren Erkrankung mit nur 28 Jahren. Er wurde am "Kings Point" auf der Insel Herschel begraben.



Fotos 20 und 21:

Gustav Juel Wiik wurde auf Herschel Island begraben

Epilog:

Nach drei Überwinterungen im arktischen Frost erreichte die Gjøa den Ort *Nome* in Alaska am 31. August 1906. Sie segelte von dort nach [San Francisco](#), wo ihrer Besatzung – und vor allem ihrem Kapitän – am 19. Oktober ein Heldenempfang gewährt wurde. Amundsen verkaufte das Schiff und es stand

von 1909 bis 1972 im "Golden Park" in San Francisco. 1972 kaufte es die norwegische Regierung. Seither ist es im Frammuseum in Oslo zu besichtigen.

Amundsen erreichte später in einem Wettlauf auf Leben und Tod als erster Mensch den Südpol vor dem Engländer Scott, der dabei mit allen seinen Expeditionsmitgliedern den Tod fand.

Der Polarforschertod ereilte auch Amundsen:

Er ist seit 1928 bei dem Versuch, den verunglückten italienischen Polarforscher Umberto Nobile zu retten, im Eis verschollen.

Copyright: R. Fröhlich

Bildquellen:

Foto 1: Wikimedia Commons,

http://www.popsci.com/sites/popsci.com/files/styles/large_1x_/public/import/2013/images/2012/12/roald.jpg?itok=O4T51k9Y

Foto 2: http://www.aerenlund.dk/helte/images/amundsens_besetning.jpg

Foto 3: Die Gjøa am Fram Museum in Oslo, 17 June 2009,

<https://commons.wikimedia.org/wiki/User:Islandmen>

Foto 4: Gjøa <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gj%C3%B8a.jpg>

Foto 5: El Gjøa invernando en [KingPoint](#)

[https://es.wikipedia.org/wiki/Gj%C3%B8a#/media/File:%22Gj%C3%B8a%22_innefrosset_ved_King_Point,_1905_06_\(7248439178\).jpg](https://es.wikipedia.org/wiki/Gj%C3%B8a#/media/File:%22Gj%C3%B8a%22_innefrosset_ved_King_Point,_1905_06_(7248439178).jpg)

Foto 6: Portrait von Roald Amundsen,

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Portrett_av_Roald_Amundsen.jpg

Foto 7:

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:John_Franklin_1845.JPG

Foto 8:

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:HMSTerrorThrownUpByIce.jpg?uselang=de>

Foto 9:

https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:John_Franklin%27s_lost_expedition?uselang=de#/media/File:Franklin_exp.jpg

Foto 10: „BeecheyIsland Graves“ von Russell A. Potter (User:Cleveland96 at English Wikipedia) - Transferred from en.wikipedia; transferred to Commons by User:OppositeLock. Lizenziert unter Copyrighted free use über Wikimedia Commons - https://commons.wikimedia.org/wiki/File:BeecheyIsland_Graves.jpg#/media/File:BeecheyIsland_Graves.jpg

Foto 11: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sir_Leopold_Mc_Clintock_BNF_Gallica_reduc.jpg?uselang=de

Foto 12: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:FrancisCrozier.jpg>

Foto

13: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Franklinexpeditionnote.jpg?uselang=de>

Foto 14:

http://images.google.de/imgres?imgurl=https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d0/Northwest_passage.jpg&imgrefurl=https://de.wikipedia.org/wiki/Nordwestpassage&h=960&w=2560&tbnid=0ldMF3ct0F464M:&tbnh=90&tbnw=240&docid=mUnqWLGCSsOA0M&usg=__Kac-WvgL1uYspYgiwyPd4wB4w1E=&sa=X&ved=0ahUKEwj19lv5rJPKAhUI3SwKHYh6DwMQ9QEILTAB

Foto 15:

http://images.google.de/imgres?imgurl=https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d0/Northwest_passage.jpg&imgrefurl=https://de.wikipedia.org/wiki/Nordwestpassage&h=960&w=2560&tbnid=0ldMF3ct0F464M:&tbnh=90&tbnw=240&docid=mUnqWLGCSsOA0M&usg=__Kac-WvgL1uYspYgiwyPd4wB4w1E=&sa=X&ved=0ahUKEwj19lv5rJPKAhUI3SwKHYh6DwMQ9QEILTAB

Foto 16:

http://images.google.de/imgres?imgurl=https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d0/Northwest_passage.jpg&imgrefurl=https://de.wikipedia.org/wiki/Nordwestpassage&h=960&w=2560&tbnid=0ldMF3ct0F464M:&tbnh=90&tbnw=240&docid=mUnqWLGCSsOA0M&usg=__Kac-WvgL1uYspYgiwyPd4wB4w1E=&sa=X&ved=0ahUKEwj19lv5rJPKAhUI3SwKHYh6DwMQ9QEILTAB

Foto 17: <http://eremita.di.uminho.pt/gutenberg/2/1/8/7/21878/21878-h/21878-h.htm>, Verwendung ist frei

Foto 18:

https://de.wikipedia.org/wiki/Baffin_Bay#/media/File:Iceberg_at_Baffin_Bay.jpg

Foto 19:

<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/6/6a/Gjoa.JPG/1024px-Gjoa.JPG>

Foto

20/21: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/6/6a/Gjoa.JPG/1024px-Gjoa.JPG>

Alle übrigen Fotos vom Verfasser