

**Amundsen, Bezwinger beider Pole**  
Roald Amundsen. Die Biographie von Tor Bomann-Larsen  
Eine Rezension von W. Half

Eine Biographie soll dem Leser eine Person näher bringen, das Leben, den Geist und das Besondere an dieser Person. Bei dem Verfassen des Buches „Amundsen, Bezwinger beider Pole“ von Tor Bomann-Larsen, ist ungeheuer viel Material zusammengeführt worden. So wird dem Leser die Person Roald Amundsen unmittelbar vermittelt. Man lernt ihn kennen, den Herrn Amundsen, obwohl er selber wenig der Nachwelt hinterlassen hat. Jedoch das Buch präsentiert mit dieser tiefgründigen Biographie nicht nur den Menschen R.A., sondern auch ein Stück Zeitgeschichte, ein Stück Kultur aus unserer jungen Vergangenheit. Mitunter mag das Zeitraster, durch die zwischengeschobenen Einflechtungen des Verfassers, wenn er den oft unübersichtlichen Wege des R.A. exakt folgt, verwirrend erscheinen. Die Biographie handelt sich jedoch an einer brillanten Recherche. Exakt aufgereiht werden die Daten, Fakten, Hintergründe sowie die menschlichen und zwischenmenschlichen Beziehungen um die Eroberung der polaren Räume.

Die aufkommende Kritik an dem Menschen Roald Amundsen mag besonders in der Zeit 1920–26 berechtigt scheinen. Das aufgezeigte Verhalten wird in der damaligen Zeit ungewöhnlich gewesen sein. Heute ist es Alltag, dass der Abenteuerismus immer auf den Ertrag durch Vorträge und den Verkauf von Literatur ausgerichtet ist. Auch dass einmal an der Wahrheit vorbei agiert wird, ist nun kein ungewöhnlicher Schritt. Das so oft zitierte Fair-play ist besonders in jüngster Zeit durch den Kampf der Medien um Hörer-, Leser- und Zuschauerzahlen auf der Strecke geblieben. Warum sollte man es in der Zeit vor 80 Jahren verurteilen. Ob R.A. wirklich der Machtmensch und Egoist, getrieben von Haß, Neid und Ehrgeiz war, mag der Leser selber entscheiden.

Die Polarreisenden gestehen, dass nicht nur wissenschaftliche Motive und auch nicht nur persönlicher Ehrgeiz ihre Schritte begleitete. Sie suchen die Einsamkeit, das Abenteuer in der bisher unbetretenen Welt, die Einmaligkeit der letzten weißen Flecken auf dieser Erde. So sind es auch nicht die ganz alltäglichen Menschen. Sie müssen schon ein besonderes Empfinden und Drang in diese Räume besitzen. Dass R.A. ein besonderer Typ in diesem Sinne war, kann wohl mit Bestimmtheit angenommen werden.

Bezieht sich der Verfasser Tor Bomann-Larsen eingangs etwas kleinlich, auf die Wikinger, die junge Geschichte Norwegens, verliert sich auf der Strecke von 680 Seiten diese Bemerkung. Jeder Staat, jede Gesellschaft braucht Persönlichkeiten an denen die Generationen sich aus- und aufrichteten, die als Vorbild herangezogen werden können. Leider sind es manchmal auch die falschen Ideale, was man erst meistens erst zu spät feststellt. Letztlich stand das Norwegische Volk in vielen Jahren hinter ihm.

Nach der Geburt wächst Roald Amundsen in einem Umfeld zwischen Kapitänen, Werften und Schiffen auf. Kann man da erwarten, dass er dem Wunsch der Mutter folgt und Medizin studiert? Nach einer Einschreibung als Medizinstudent nimmt er, wenn überhaupt, halbherzig an den Vorlesungen teil. Mit dem Tod der Mutter wird er von dem Zwang des Studiums befreit und widmet sich ausschließlich der Polarforschung. Ausgelöst wurde dieser Gedanke durch die Rückkehr von Fridtjof Nansen, nach dessen Grönlanddurchquerung, die er in Kristiania, dem späteren Oslo im Mai 1898 erlebt. Da gab es keine andere Entscheidung, die Polarforschung ist seine Blickrichtung für die Zukunft, obwohl die Forschung im Wesentlichen bei ihm auf der Strecke blieb.

Roald Amundsen trifft Nansen erstmals auf der Belgica, die am 16.8.1897 zu einer Antarktis-Expedition startet. Roald Amundsen, mit 25 bereits Steuermann, ist mit von der Partie. Am 30.1.1898 betritt er erstmals die Antarktis und es bleibt nicht bei diesem 1. Schritt. Während dieser Reise lernt er Dr. Cook kennen, einen späteren Nordpol-Bezwinger, der noch mehrmals in seinem Leben auftaucht. Das Ziel der Expedition, den magnetischen Südpol zu erreichen, hat die Expedition der Belgica allerdings verfehlt. Was gibt es noch zu entdecken?

Durch Studien in der Seewarte Hamburg und dem Marine- Observatorium Wilhelmshaven macht R.A. macht sich mit dem Magnetismus der Erde vertraut. In der Partnerschaft zu F. Nansen bleibt das Verhältnis Schüler zu Lehrer. Herzlichkeit kommt nicht auf. Nansen ist Förderer und Unterstützer. Seine Autorität gegenüber R.A., ist unbestritten.

R.A. rüstet sich für die Durchquerung der NW-Passage, einer lang gesuchten Durchfahrt des polaren Seegebietes zwischen Grönland und Alaska. Mit der Gjøa, einem eigentlich kleinen Kutter, will er die Strecke durchfahren. Nach Geldspenden, Werbung, unterstützt von Nansen, Vorträgen über seinen Plan, schafft er es tatsächlich und startet am 17. Juni 1903. Er ist der Chef der Mannschaft, was er wiederholt deutlich herausstellt. Tatsächlich gelingt ihm die Durchfahrung. In der Liegezeit der Gjøa bei King-Williams-Land werden Karten gezeichnet. Die Wissenschaft steht bei Amundsen in tiefer Dankesschuld.<sup>1</sup> Er hat unzählige Beiträge zur Wetter- und Meereskunde, zur Erkenntnis des Erdmagnetismus und zum Verständnis der Polarlichterscheinungen beigebracht. Er ist der Held und wird in Norwegen als solcher gefeiert.

Jedoch – bevor er nach Norwegen zurückkehrt, reist er durch die USA, hält Vorträge und genießt seine Ehrungen. Die

---

<sup>1</sup> Das Rätsel der Nordwest-Passage, Kurt Lütgen Deutscher Bücherbund 1967

Mannschaft der Gjøa scheint vergessen, ist sie doch an seinem „Nimbus“, an seinem Glorienschein, beteiligt. Hier zeigen sich erste Anzeichen seines später ausgeprägten Geltungsbedürfnisses. Aber – schauen wir auf die heutige Abenteuer touristik. Es gibt Parallelen. Eine menschliche Situation sei hier noch angefügt die in dem Buch nicht aufgeführt ist. <sup>2</sup>Einem schiffbrüchigen deutschen Walfänger, der 1906 längere Zeit bei den Eskimos lebte, hat er mit zahlreichen Lebensmittelspenden wieder auf die Beine geholfen. <sup>3</sup>Die Eskimos in King Williams Bucht nennen ihn Amukjenna oder Isomati Angi, was soviel wie Großer Häuptling bedeutet. Das deutet auf menschliche Nähe und Anerkennung. Mit der Sprache der Inuit befasst er sich intensiv. Auch diese Seite sollte beleuchtet werden.

Sein nächstes Ziel ist der Nordpol, der noch unbegangen, unerreicht auf die Entdeckung wartet, aber Dr. Cook kommt ihm im April 1908 zuvor. Dann will Captain Peary 1909 am Pol gewesen sein. Das war doch seine Tour. Bleibt ihm nur noch der wissenschaftliche Anteil zur Erforschung des Polarbeckens?. Das ist eigentlich nicht sein Ding.

1909 versucht Ernest Shackleton den Südpol zu erreichen. Er scheitert. 180 km fehlten ihm. In Amundsens Kopf gärt nun ein neuer Plan. Er erfährt, dass Captain Robert Scott auf dem Weg in den Süden ist. Wohin? Zum Südpol. Es ist August 1910. Nur der Bruder Leon erfährt, dass der Plan „Nordpol mit der Fram und dem Einstieg durch die Beringstraße“ unterbrochen wird, denn den Südpol kann man im Vorbeifahren mitnehmen. Die Welt glaubt, dass der NW-Passagenbezwinger weiter auf der Reise zum Nordpol ist. Am 2. Oktober 1910 informiert R.A. seine Mannschaft auf Madeira, dass es zum Südpol geht. Letztlich war seine Ausrüstung bereits in Kristiania für diesen Weg geplant. Eine Lüge wird gelüftet. Fridtjof Nansen, der Norweg. König und die Öffentlichkeit sind mehr als überrascht, säuerlich verstimmt. Der Storting hat Geld bewilligt, Sammlungen werden durchgeführt, aber alles für den Nordpol. Ist es heute nicht normal, alltäglich, dass man auch im Konkurrenzkampf, um das Ansehen, um Profil, um in der Medienlandschaft vorne zu stehen, manche Lüge als gegeben hinnimmt?

Der Sieg um den Südpol wird zu einem Duell, zum Polsnobismus. Von einer wissenschaftlichen Forschung weit entfernt, gilt es für R.A. nur der erste am Südpol zu sein. Das Renomierprojekt Nordpol ist durch Cook und Peary erledigt. R.A. wächst über sich hinaus. Bald nach der Landung und der Einrichtung von Framheim, dem Landungsort, zeigen sich offen die Führungsschwächen von R.A. Es kommt zu mehreren Auseinandersetzungen mit der Mannschaft. Nach einer Testfahrt mit den Schlitten, kehrt R.A. als erster zurück. Hjalmar Johansen bleibt draußen und rettet den nicht mehr gehfähigen Kristian Prestrud. Als Führer hätte R.A. die moralische und menschlich Pflicht gehabt, K. Prestrup zu retten, bzw. als letzter die Mannschaft zu führen. Johansen kritisiert den „Chef“ vor der Crew und ist damit erledigt. Schwächen aufzeigen war nicht angesagt. Selbstbewusstsein gilt nur für R.A.

Der Start am 20.10.1911 zum Pol und die anschließenden Wochen sind eine Aneinanderreihung von menschlichen Schwächen. Am 14.12. wird der Pol erreicht und der Rückmarsch am 18.12. angetreten. Am 26. Januar 1912. ist die Mannschaft wieder zurück Da muss Johansen ein Schweigegelübde ablegen, um nichts über die Probleme in die Welt zu tragen. Es sollte alles ganz leicht aussehen.

Es ist nicht so leicht gewesen sein. Aber man darf anfügen, dass die Expedition von Amundsen fachlich ausgezeichnet vorbereitet war, während Scott seine erste Expedition im Eis zum Südpol durchführte. <sup>4</sup>Vorbereitung, Ausrüstung und das Können der Mannschaft war in keiner Weise ausreichend. Scott kam wenige Wochen später zum Südpol. Auf dem Rückweg scheiterte die Mannschaft. Am 29. März 1913 starb er und seine Leute. Sie werden am 30 Oktober 1912 gefunden.

Dann erfährt die Welt von dem Erfolg der Expedition. Alle Lügen und Heimlichkeiten sind vergessen. Für den jungen Staat Norwegen ist Großes geleistet worden. Die Fram segelt nach Hobart und Johansen verlässt das Schiff. Hat er selbst gekündigt oder ist er hinausgeworfen worden? R.A. geht von Bord und verkauft Vorträge in Neuseeland. Er ist wieder der Mittelpunkt, der Held, der Wikinger. Inkognito reist er über Südamerika nach Norwegen und hält Vorträge. Er bereitet sein Buch „*Der Weg zum Südpol*“ vor. Es ist aber nur ein Textskelett. Den Hauptteil des Textes erbringt ein Schriftsteller in Norwegen. Verlegerverträge mit Gyldendahl und Dybwads werden geschlossen. Weitere Vorträge werden gebucht. Da scheint er sich, in dem Wahn der Größte zu sein, zu steigern.

Nansen fordert ihn auf, nun den zweiten Teil der geplanten Reise anzutreten, denn letztlich sind der Nordpol und die wissenschaftliche Arbeit in dem Polarbecken noch offen. Es war nun allerdings für den Polbezwinger bedeutender, durch die Welt zu reisen und vor den Menschen von den Strapazen und von den ungeheuren Anstrengungen zu berichten. Natürlich sind da auch finanzielle Erwartungen im Auge. Ist es heute anders?

Der 1. Weltkrieg ist nun der Grund, dass man keine weiteren Reisen planen kann. F. Nansen mahnt aber stetig, dass der

---

<sup>2</sup> Unter Eskimos und Walfischfängern, Kurt Faber, S. 216 Verlag R. Lutz Stuttgart, 1916

<sup>3</sup> Das Rätsel der Nordwest-Passage, Kurt Lütgen Deutscher Bücherbund 1967

<sup>4</sup> Arktis Antarktis Kunsthalle der Bundesrepublik Deutschland Bonn 1998

Nordpol noch offen sei. Der wissenschaftliche Hintergrund muss geschaffen werden. R.A. ist ohne Beschäftigung. Er lässt sein Kapital arbeiten. Im März 1916 steht der Nordpol wieder auf dem Programm. Wie weit eine Beziehung, zu der verheirateten Kiss Bennet aus London hier einen Einfluss den wiedererwachten Drang zum Pol hatte, ist die Frage?. Mitunter sind die Frauen Ausgangspunkt für besondere Leistungen der Männer. „Er wird zum Nordpol gehen und auf der Spitze des Eisberges wartet die Prinzessin“ lt. seinem Tagebuch.

Als Fahrzeug für die Nordpolreise wäre die Fram zu nutzen gewesen, aber der einstige Stolz der Nation wird von Amundsen als Wrack bezeichnet. Er gibt ein eigenes Schiff in Auftrag. Bruder Leon steuert die Vermögensverhältnisse von R.A. der inzwischen in den USA weilt. Das Anwesen Bunnefjord soll verkauft werden, denn seine finanzielle Unabhängigkeit ist zwischenzeitlich etwas angegriffen. Aber das Anwesen ist einfach nicht zu verkaufen. Um für sein Vaterland als Soldat aktiv zu werden, beginnt er mit Flugschulungen. Er möchte die deutschen Zeppeline perforieren.

Um die nun geplante Nordpolexpedition zu finanzieren, ersucht er den Storting 200.000 Kronen locker zu machen. Allein seine Vorträge erbringen nicht die notwendige Liquidität. Innerhalb von 2 Wochen ist das Geld auf seinem Konto. Die Wege sind geebnet. Am 7.6. 1917 wird sein neues Schiff, mit freudiger Zustimmung der Königin auf den Namen „Maud“, mit Eis getauft. Die Reise soll nun 1918 stattfinden. Jedoch noch schweigen nicht die Waffen. Als norwegischer Seemann fühlt er sich berufen, in das Geschehen einzugreifen und knallt Wilhelm II. seine ihm verliehenen Orden auf den Tisch. Die NW-Passage war Grund der Dekoration durch Kaiser Wilhelm. Orden sind für R.A. ein realer Wert. Orden bedeuten Auszeichnung, Anerkennung Ruhm und Ehre, während Nansen sie als Auswuchs menschlicher Schwäche betrachtet. Dem Wunsch von R.A. bei der Royal Navy einzutreten und gegen Deutschland zu kämpfen, wird nicht entsprochen. Was wollte er nun, als Flieger gegen Deutschland, als Mariner bei der Navy oder als Propagandist für sich auftreten? Die heroischen Initiativen sind höchst undurchsichtig. Alles scheint mehr auf Populismus ausgerichtet zu sein.

Inzwischen ist die Planung mit der Maud soweit gediehen, dass man zwei Flugzeuge mit an Bord nehmen will, um die letzten Meilen vom Standort der Maud zum Pol per Flugzeug zurücklegen zu können. Die Idee wird jedoch zunächst auf Eis gelegt.

Die Maud verlässt am 24. Juni 1918 Kristiania. Die Reise geht nun östlich, um den Seeweg der NO-Passage zu durchfahren. Zwar war dieser Seeweg von Nordenskjöld mit der Vega bereits durchfahren, jedoch nun konnte man sagen, dass der Polarfahrer R.A auch den gesamten polaren Raum „umfahren“ hat. Am 9. September passiert die Maud Kap Tscheljuskin. Wenige Tage später kommt der Griff des Eises und nichts geht mehr. Nach einem Jahr im Eis eingeschlossen, wird eine Postsendung vorbereitet, die auf dem Weg über das Eis zum Land gebracht werden muss. Mitglieder der Besatzung, die er gerne loswerden möchte, werden auf die Reise zur nächsten Telegrafestation geschickt. Aber sie kommen nie an. In der Postsendung ist das Manuskript zu dem Buch „Die NO-Passage“, ein Plan, wie mit den Einnahmen des Buches verfahren werden soll, sowie sein Testament. Auch ein umfassender Bericht über seine Unfälle, Verletzungen und Gesundheit sind beigefügt. Irgendetwas stimmte nicht mit ihm, aber was? R.A. ist 46 Jahre alt.

Er entlässt zwei Besatzungsmitglieder, Rønne und Tønnes. Sie bekommen noch einen heftigen Negativeintrag in das Führungszeugnis, dass alle Welt auch erfahre, welch schwache Person man vor sich habe. Das ist nicht normal und ist nur unter dem Gesichtspunkt der Schadenszuführung zu sehen. Am 1.12.1919 marschieren Wisting und Hannsen von der Maud in Richtung Nome, wieder mit einer Postsendung und dem Besatzungsmitglied Tønnesen. Rønne hatte Gnade gefunden und bleibt auf dem Schiff.

Am 4.12. 1919 erfährt die Maudbesatzung von dem Ende des 1. Weltkrieges. Nach 6 Monaten kommen Hannsen und Wisting von dem Landgang zurück. R.A. wird mitgeteilt, dass zwei weitere abgemusterte Besatzungsmitglieder nicht in Nome angekommen sind. In einem besonderen Schreiben verfasst, konstruierte R.A. eine Aussage als Begründung für das Ausbleiben der ehemaligen Mannschaftsmitglieder. Er machte sich Sorgen, dass sie eventuell eine Verdienstmedaille vom König erhalten könnten, wenn sie in Norwegen eintreffen. Tatsächlich findet man jedoch durch einen Suchtrupp, zunächst einen verbrannten Leichnam. Eine russische Expedition machte im Sommer 1922 einen weiteren Leichenfund. Es ließ sich durch die Postsäcke und dem Ehering der Leiche nachweisen, dass es das zweite Besatzungsmitglied war. Während der Zeit auf der Maud ergeben sich erhebliche Probleme in dem Zusammenleben der wenigen Personen. Berücksichtigt man, dass sie inzwischen 2 Jahre an Bord sind, mag es eventuell verständlich erscheinen. Jedoch lässt sich feststellen, dass die Streitigkeiten vom „Chef“ verursacht werden. Keine andere Meinung gilt.

1920 verlässt R.A. die Maud. Er hat zahlreiche, höchst private Dinge zu erledigen. Seine wieder dünne finanzielle Decke soll durch das Buch aufgefrischt werden. Seine schriftstellerische Fähigkeit ist sehr begrenzt. Sein Manuskript soll deshalb durch den Romanschriftsteller Vilhelm Krag redigiert werden. Heute nennt man eine entsprechende Person Ghostwriter und es ist eine anerkannte Arbeit. So findet sich auch auf dieser Ebene eine inzwischen übliche Parallelität. Interessant ist an seiner literarischen Arbeit, dass sich eine Widmung auf einer leeren Seite befindet. Für das

Geburtstagskind 10. Februar 1919. Ein Rätsel für die Nation und die Welt. Was hat es mit der NO-Passage zu tun?. Aber – am 10. Febr. hatte Fr. Kiss Bennet in London Geburtstag. Die Expedition der Maud war sozusagen das Brautgeschenk. Was eine Frau zu bewegen vermag, ist höchst erstaunlich. So ging von Nome auch ein Transport von kostbaren Fellen und Federn nach London.

Ein kurzer Aufenthalt in Nome und es geht mit der Maud wieder in See. Allerdings fährt R.A. mit einer Minibesatzung von vier Personen. Der fehlende Anteil hat abgemustert oder war von R. A. abgemustert worden. Nach wenigen Tagen ist die Ausfahrt durch das Eis wieder gestoppt und es steht die dritte Überwinterung im Eis bevor. Er übernimmt in dieser Zeit zwei Eskimokinder an Bord und betrachtet sie als adoptiert. Es ist die kleine Kakonita, 4 Jahre und später Camilla, 12 Jahre. Sie lieben ihren Opa.

Wieder verlässt er das Schiff und reist per Schlitten nach Nome. Es müssen neue finanzielle Eckpunkte gesetzt werden. Am 17. Juni 1921 trifft er dort ein. Seine beiden Eskimokinder sind bei ihm. Dort trifft er neue Bekanntschaften, denn es muss der finanzielle Background wieder stabilisiert werden. Tatsächlich bewilligt das norweg. Parlament weitere 500.000 Kronen

Die Maud bedarf einer dringenden Überholung in Seattle. Während dieser Zeit reift in ihm ein neuer Plan. Die Fliegerei ist inzwischen weiterentwickelt worden und eine Überfliegung oder eine entsprechende Expedition liegt in der Luft. Die Maud hat für diesen Plan die beste Position. Was lag da näher, die Maud als Basis für einen Flug auszubauen? Folgerichtig bestellt er zwei Flugzeuge nebst Piloten. Dass die wissenschaftliche Fakultät personell an Bord nicht erhöht wurde, ist von ihm nicht zu erwarten. Am 5. Januar verlässt R.A. Seattle und reist über New York. mit seinen Kindern unter dem Namen Engelbregt Garving nach London. London war ein besonderes Ziel und so lässt sich auch erklären dass der Besuch ausschließlich der Eisprinzessin gilt. Kurz darauf erscheint er in Norwegen, während die Maud mit kleiner Mannschaft in Seattle liegt. Die Rückkehr nach Kristiania geschieht natürlich auch unter dem Namen E. Graving. Bei der Rückfahrt nach Seattle ist es jedoch nicht zu verheimlichen wer dort auf der Brücke steht. „Mit entblößtem Haupt nimmt er die Huldigungen der Menschenmenge in Kristiania entgegen“. Es war der 17. März 1922. Vergessen ist, dass er 10 Jahre vorher den König, die stillen Helfer und die Nation, belogen hat, denn die vor ihm liegende Nordpolexpedition war damals der Südpol geworden.

Nach seinem Eintreffen in Seattle kommen die Flugzeuge, der Pilot und ein wissenschaftlicher Mitarbeiter an Bord. Am 3 Juni 1922 verlässt die Maud schwer beladen mit zwei Flugzeugen Seattle. Der Chef kommt später mit einem Fährschiff. Dort begegnet er einer Dame, Bess Magids, eine Sache die Folgen haben wird. Nach 14 Tagen ist die Mannschaft wieder komplett. Nun folgt eine Planung die eigentlich keine ist, denn es gibt täglich neue Entscheidungen über den Weg zum Pol. „Alles wird Gloria gehen“ verkündet R.A. Es muss noch einmal ein Hafen angelaufen werden und dieser Hafen ist „Deering“. Welch Zufall, die dortige Handelsniederlassung wird von Magids Brothers geführt, die Dame, die er auf der Anreise mit dem Fährschiff kennen lernte. Er feiert dort seinen 50 Geburtstag. Befeiert wurde jedoch mehr Fr. Bess Magids. Zu Ehren der Dame wird ein Flugzeug an Land gebracht und eine Piste angelegt. Der Pilot muss die Curtiss in den Himmel bringen. Das bringt den kanadischen Leutnant aber um seinen Job, denn er soll der Dame des Hauses anschließend sehr nahe, zu nahe, gekommen sein. Es gibt mehrere Norweger an Bord, die auch einen Flugschein besitzen, so auch R.A. Ist dieses Verhalten verwerflich? Menschlich vielleicht verständlich, aber es beweist die sehr enge Sichtweite von R.A. Als der große Entdecker oder Eroberer, als der er betrachtet wurde, hätte er über derartige emotionale Verwicklungen stehen sollen. Letztlich wartete in London ja noch seine „Eisprinzessin“.

Im Juni 1922 kommt die Meldung von der Maud. Der Flug zum Pol muss auf den Sommer 1923 verschoben werden. Eis, und Nebel sind die Ursache. Er verlässt die Maud. Er lässt sie allein in eine ungewisse Zukunft. Die Maud ist nun nicht mehr seine Basis.

Ein Landeplatz südlich von Point Barrow wird eingerichtet und soll die neue Basis für den nächsten Polflug werden. Allerdings ist der Platz auch in der erreichbaren Nähe von Deering . Dort lebt Fr. Magids. So ist in den Tagebüchern festgehalten, dass er nur einmal dort war. Fr. Magids bestätigt später, dass sie R.A. dort mehrmals getroffen hat. Nun- da er auch noch Kontakte in London hat, ist es ebenso verständlich, dass der mehrmalige Besuch der Umwelt, der Nachwelt, vorenthalten wird.

Im Januar 1923 stellt er fest, dass er sich wieder einmal finanziell dem Abgrund nähert. Grund waren sein „Freund Hammer“ in Seattle, der ihn verschiedentlich hinters Licht geführt hatte. Außerdem ist die Expedition mit einem ausgelagerten Fliegerlager auch in den Kosten ausgeufert. Durch Grundstücksverkäufe im fernen Norwegen rettet er die Expedition. So ist den Zeilen des Verfasser Tor Bomann-Larsen zu entnehmen, dass R.A. in Finanzdingen regelmäßig in einer Amplitude sich dem tiefsten Pkt nähert. Durch halsbrecherische Transaktionen, Spenden, Verkäufe und Vorträge spült er sich wieder nach oben.

Der Start zum Polflug wird auf den 20. Juni 1923 festgelegt. Der 11. Mai ist jedoch der zunächst entscheidende Tag. Der Probeflug wird angesetzt. Die Junkers hebt ab, dreht einige Runden, setzt zur Landung an und – bricht dabei den linken Ski und - Bruch. Die Maschine und Pilot sind aber okay. Der zunächst wieder abgesetzte Polflug wird nach der Reparatur des Fahrwerks doch wieder geplant. In seinem Tagebuch findet man den Vermerk: „Was würdet ihr alle sagen, wenn wir aufgaben?“ Er sah es wohl als eine auch moralische Verpflichtung, nach all den Aufwendungen, Unterstützungen von Spendern, den Flug nun nach 5 Jahren Vorbereitung zu vollziehen.

Drüben in Europa macht man sich auf Spitzbergen mit privaten Organisationen und der norweg. Marine bereit, die Polflieger zu empfangen. R.A. war ein Mann von solcher Dimension, dass man die Heimkehr sichern muss. Das Telegramm mit der zwischenzeitlichen Absage traf die Vorbereitungen. Der neue Start oder Test ergab wieder Bruch an den Skiern.

Das setzt dem weiteren Plan nun ein Ende. Sein Gönner Mr. Hammer, der vor einem halben Jahr mit Schuldforderungen auf R.A. zukam, plant nun mit 3 neuen Junkersmaschinen, den Start zu versuchen. Sie beschließen einen neuen Start für das nächste Jahr und zwar von Spitzbergen nach Alaska. R.A. reist indessen über Chicago nach London. Eine kurze Stipvisite bei seiner Eisprinzessin und weiter geht es über Kopenhagen nach Kristiania. Als E. Gravin die Reise angetreten, wird er allerdings erkannt. Trotzdem entkommt er der Presse und kann unerkannt sein Heim in Svartskog betreten. Als ein Deserteur wird er bezeichnet. Das Kapitel in dem Buch beginnt mit dem „verbrecherischen Optimist“. Wie weit man ihn so bezeichnen kann, möchte ich in Frage stellen denn das Umfeld, die Norwegische Regierung mit den Finanzen, das Volk hat ihn letztlich dahin gebracht, dass er sich seiner Sache sicher war. Zu diesem Zeitpunkt fühlte sich das norweg. Volk allerdings bis auf die Knochen blamiert.

Im fernen Seattle organisiert Freund Hammer weiter, um den Flug zu sichern. Für R.A. ist eine Audienz beim König und weitere Unterstützung wieder ein Lichtstreif am dunklen Horizont. Negative Presseberichte schüttelt er ab. Inzwischen gibt es neue Verbindungen zu den Dornierwerken, die sich bereit erklären 2 Flugboote zu bauen, die den „Flug quer rüber“ schaffen. Hammer besorgt das Geld in den USA.

Da sich die Reise über den Pol nun wieder möglich erschien, hätte man erwarten können, dass sich in diesen noch unbekanntem Gefilden Landflächen befinden, die noch nicht im Besitz eines Staates sind. Schon begann man sich zwischen Norwegen und den USA auf diplomatischen Ebenen über diese Möglichkeiten zu streiten. War noch Platz für einen neuen Kolumbus? Letztlich ist diese Überlegung heute, nach fast 80 Jahren, aktuell. Auf Grund der globalen Klimaveränderung beginnt man, sich bei den Seerechten am Pol, neu zu orientieren.

Im fernen Seattle wirkt und bittet Mr. Hammer. Man scheint finanziell wieder einmal am Ende zu sein. Ein erfolgversprechender Termin platzt wegen finanzieller Engpässe. Der Verkauf der Grundstücke und Häuser in Norwegen ist aus verschiedenen Gründen unmöglich geworden. Der Bruder Leon, der als Geschäftsführer der Expeditionen auftritt, überwirft sich mit R.A. und es scheint, dass R.A. Bankrott ist, auch wenn im fernen Alaska immer noch die Maud durch das Eismeer treibt. Er meldet schließlich seinen Konkurs an.

Aber er ist nicht der verschüchterte Bankrotteur. Er reist 1. Klasse zurück in die USA. Freund Hammer ist weiterhin aktiv. Er ist am organisieren und sammelt Geld. Den Plan des Fluges hat R.A. auch noch nicht aufgegeben. Am 8. Okt. 1924 tritt die große Wende ein. Ihm wird in den USA der Betrag von 90.000 \$ von Lincoln Ellsworth, Sohn eines Multimillionärs, angeboten. Die Bedingung des Vaters ist, das Geld für R.A. und der Sohn fliegt mit und hört mit dem Rauchen auf. Weiter fordert er, mit der Schenkung des Geldes, dass der Sohn sich aus der Expedition zurückzieht. Nach einigen Unwägbarkeiten liegen die Dollarnoten auf dem Tisch. Letztlich steigen aber die Gesamtkosten der Expedition und den Rest sollen nun die Landsleute und der Verkauf seiner Liegenschaften in Norwegen beisteuern.

In den USA begibt er sich im Januar 1925 wieder auf Tournee mit seinem Lichtbilderkasten. Volle Säle und Begeisterung erbringen letztlich aber einen geringen Betrag, gemessen an den zu erwartenden Mehrkosten. Am 3. Febr. 1925 reist er zurück, natürlich über London, um seine Eisprinzessin zu treffen.

„Ich verliere alles in der Welt“, schreibt er in sein Tagebuch als er London am 21. Febr. 1925 wieder verlässt. Der Verlust ist die Eisprinzessin. Nun aber seelisch gestärkt mit neuem Selbstbewusstsein, kann er den Polflug wagen. Die Reise führt über Italien, wo die Dornier Flugzeuge fertig montiert werden. Es folgt ein Gespräch in Berlin mit dem norweg. Botschafter und dann ist ein Treffen in Kopenhagen geplant. Es geht um die Reise per Flugzeug. Anschließend ist wieder Norwegen angesagt, Kristiania, diesmal allerdings als Oslo, das inzwischen seinen ursprünglichen Namen dem Polreisenden 25.000 Kronen, um ein Militärfahrzeug zur Sicherung der Flugroute zur Verfügung zu stellen. Mit dem Geld von L. Ellsworth und der Regierung im Rücken ist seine Position wieder gefestigt. Nun gilt es noch, die neue Basis in Spitzbergen zu inspizieren. Die Flugzeuge werden per Schiff dort angeliefert.

Geld verdienen per Diaschau, enge finanzielle Spielräume und eigene Träumereien, sei es das Ziel der Pol oder die spiritistische Verbindung zu seiner Prinzessin, die im Geheimen die Herausforderung darstellte, ist menschlich durchaus verständlich. Was reichlich überzogen wirkt ist der Zeitplan. Man bedenke dass diese Polexpedition immer noch die ursprüngliche Reise von 1912 ist, als er schnell den Südpol mitgenommen hat. Die dazwischen liegenden Jahre sind angefüllt mit Startversuchen, Geldengpässen, der NO-Passage, wieder Engpässe und Besuche in London direkt, postalische Kontakte oder auf ferngeistiger Ebene. Und das Norwegische Volk steht noch hinter ihm.

Der Flug von Spitzbergen mit zwei Maschinen ist so geplant, dass nach dem Erreichen des Pols eine Maschine nach Alaska weiterfliegt, während die andere sich wieder auf den Rückweg begibt. Natürlich war die Maschine mit dem Ziel Alaska, die Maschine von R.A. Bevor die Maschine am 3. Mai starten, beauftragte der norwegische König die Polflieger, eventuell neues Land für die norweg. Krone in Besitz zu nehmen. Das vor annähernd 80 Jahren noch derartige Eroberung oder Landnahme möglich gewesen wäre, ist höchst erstaunlich. Erst am 21. Mai erfolgt der Start. Die Maschinen N24 und N25. sind erheblich überladen, da man bei einer Notlandung einen Rückmarsch per Ski einplant. So ist neben erheblichen Treibstoffmengen auch eine komplette Ausrüstung für diesen Fall an Bord. Nach ca. 8. Std. Flug wollte man die Polposition erreicht haben.

Die Maschine N24, mit R.A., entdeckt <sup>5</sup>im Nebel eine schmale Wasserrinne und setzt zur Landung an, die gerade noch gut geht, jedoch mit Schäden an der Maschine. Aber nach einer Ortsbestimmung stellt man fest, dass die Pos. 87° 43' ist. Folglich nicht am Pol. Wo ist N25 geblieben? R.A. erblickt durch das Glas weit vor Ihnen auf dem Eis die norweg. Flagge. N.25 ist auch auf dem Eis gelandet. Nun gilt es, die Masch. N25 wieder flott zu machen, denn die N24 ist nicht mehr zu reparieren. Die Kräfte werden vereint. Allerdings muss auch N25 repariert werden. Die Distanz zum nächsten Land beträgt 750 km. Es bleibt nur die Möglichkeit des Neustarts mit 6 Personen. „Wir müssen eine Startbahn im Presseis herstellen, mit Messern, Skistöcken, einer Axt und hölzernen Spaten“. Ein neuer Start zum Pol war unmöglich. Wenn ein Start gelingt, bleibt nur der Weg zurück. Alaska ist abgemeldet. Als wissenschaftliches Ergebnis stellen sie fest, dass es auf ihrer Pos. bis zum Boden 3750 Meter beträgt. Bis zum 11. Juni arbeiteten sie und stellen eine 400m Startbahn auf dem Presseis fertig. Zwei Startversuche folgten, aber es gelingt nicht, die Maschine in die Luft zu bekommen. <sup>6</sup> Aus seinem Tagebuch ist zu entnehmen: „Die Südpolexpedition war nichts im Vergleich zu diesem Flug und ich hoffe, dass kein anderer jemals solche Dinge durchmachen muss!“. Endlich, nach neuer Kälte am 15. Juni erfolgte ein neuer Start mit aller Dramatik in dieser Situation. Vor dem Ende der Eisscholle hört das Ruckeln auf und die Maschine ist in der Luft. Ein Jubelschrei geht durch das Flugzeug. Während dieser 3 Wochen erweist sich R.A. als einziger der Crew mit Eiserfahrung, als Polreisender, auch als ruhender Pol. Die Verteilung der Arbeit, die Kürzung der Rationen, das Bewusstsein, wenn wir den Start nicht schaffen, brauchen wir nur zu überlegen, wie wir sterben, ist ihm zu verdanken.

Die Welt wartet auf Nachricht. Der Funk schafft es nicht über die Polkappe. Lautete es zunächst, die schaffen es schon, war nach 3 Wochen die Hoffnung gestorben. Man beginnt mit den Schiffen zu suchen. Aber, die Truppe ist bereits wieder in der Luft.

Nach 8. Std. und 35 Minuten haben die Flieger Wasser unter sich und es folgt die Notwasserung. Die letzten km zum Land werden mit dem Wasserflugzeug auf dem Wasser zurückgelegt. Ein Trawler findet sie. Die Rückreise ist gesichert. R.A. trägt in seinem Tagebuch einen warmen Dank an Gott, der alles so gefügt habe, ein. Die Erinnerung an Gott in dieser Situation. So ließ sich auch in anderen Situationen feststellen, dass, R.A. doch noch an Größeres glaubte. Er war nicht mehr der Mittelpunkt der Welt. Kritisch ist es natürlich, dass diese innere Einkehr nur in Notsituationen stattfindet

Gegen ein Uhr in der Nacht läuft der Trawler mit den Geretteten in der Kingsbay ein. Zunächst unbeachtet. Dann braust ein Jubel auf. Die Welt erfährt von der Heimkehr. Neben zahllosen Telegrammen, melden sich drei Frauen mit einem Glückwunsch. Kiss aus London, eine Verehrerin aus Norwegen und Bess aus Nome. Am 25. Juni verlässt die Mannschaft Kingsbay mit dem Flugboot. R. A. kehrt als Held zurück. Sogar mit seinem eigenen Expeditionsfahrzeug landet er in Oslo. Mit Kanonendonner von der Festung Akkershus, der Hymne und Flaggenparade geht es zum König. Dass der bankrotte Polfahrer den Pol nicht erreicht hat zählt nicht mehr. Sie sind zurück und das nach einem durchaus dramatischen Aufenthalt auf der Pos 87 43'. Er wird gefeiert, auch ohne sein Ziel erreicht zu haben. Welch ein Ansehen wieder.

Diese Situation ist höchst grotesk, denn vor 12 Monaten war er noch in Ungnade beim Volk und Vaterland. Nun war es, wie bei der Rückkehr vom Südpol. Drei Wochen im Eis, ohne Kontakt zur Außenwelt, mit hoher Wahrscheinlichkeit den Tod vor Augen, bedarf es erheblicher Energie das Flugboot wieder flott zu machen, die Kameraden zum Durchhalten zu bewegen und letztlich zu siegen. Ob nun Nordpol oder nicht. Es ist eine ungeheure Leistung von ihm und seiner Mannschaft, wieder in die Welt zurück zu kehren. Die Menschheit ist vergesslich. Was gestern war, ist heute unbedeutend.

Am 25. Juli ergibt sich eine neue Situation. In Oslo erscheint der Luftschiffkonstrukteur Nobile. Es ist eine Einladung

<sup>5</sup> Flüge über den Pol Umberto Nobile VEB Brockhaus Leipzig

<sup>6</sup> Chronik des 20. Jhdt. 1925 Seite 116 Coron Verlag

von R.A. an Nobile. Ein Luftschiff wäre das optimale Gerät um über den Nordpol zu gelangen. Inzwischen beginnt er mit dem Schreiben des Buches *„Mit dem Flugzeug zum 88. Breitengrad“*. Da seine eigene literarische Leistung nicht ausreicht, wird wieder ein Helfer in das Haus geholt. Es ist der Leutnant Riiser-Larsen, der als Pilot mit von der Partie auf dem 88. Breitengrad war. Ein Diavortrag ist in Vorbereitung, so dass die Angelegenheit auch unter das Volk kommt.

Zwischenzeitlich geschieht jedoch noch etwas Bedeutendes. Die Herzensdame aus London beendet die teils spiritistisch, postalische und persönliche Beziehung endgültig. Sie ist noch verheiratet. Nun waren beide Pole erreicht, der Südpol mit dem Ziel, Eindruck bei einer Dame in Oslo zu hinterlassen, der Nordpol, nein der 88. Breitengrad unter dem Zwang der Eisprinzessin aus London zu gefallen. Wartet die Dame in Alaska auf Erfolge? Noch ist er in den Herzen vieler Menschen.

Wenige Tage vor dem Premiereabend des Vortrages vom Flug zum Pol im Nationaltheater in Oslo geht die Meldung um die Welt, dass sein Schiff, die Maud, aus dem Eis freigekommen ist und in Nome angelegt hat. Hat sich die Idee der Poldrift bestätigt oder ist man aus dem Eis ausgebrochen?. Der Nordpol wurde mit der Maud nicht erreicht. Sieben Jahre hat die Fahrt gedauert. Sie war nur noch von Interesse als Masse für das Konkursverfahren. Die Besatzung wird mit einer Schweigepflicht vergattet, um eventuell die Zeilen eines Reiseberichts als Ertrag für das Konkursvermögen einbringen zu können. Eine Feier zur Heimkehr der Besatzung, wird mit einer Laudatio von Fridtjof Nansen begleitet. Er betont die Leistung der Maudbesatzung gegenüber dem beginnenden Zirkus um das Luftschiff Norge.

Um die Reise mit dem Luftschiff zu organisieren, wird ein Treffen mit R.A. in Italien notwendig. Im September werden in Oslo die Verträge zwischen den Italienern und der norwegischen Luftverkehrsvereinigung geschlossen. Nun konnte es losgehen.

Interessant ist aus dieser Zeit, dass seine Vortragsreise in Deutschland nicht so aufgenommen wird wie in den anderen europäischen Ländern. Zum einen hatte er dem Kaiser seine Orden zurückgeliefert und zum anderen ist man entrüstet, dass er seinen Polflug mit einem italienischen und nicht mit einem deutschen Luftschiff durchführen wird. Die mäßig besuchten Vorträge überlässt er dem Piloten Riiser-Larsen.

R.A. reist in die USA. Während man in Spitzbergen die Vorbereitungen für den Luftschiffstart trifft. Ein Hallenbau von ungeheuren Ausmaßen wird notwendig um bei Wind das Luftschiff auch sichern zu können. Ankermaste müssen vorhanden sein.

Während des USA-Aufenthalts trifft R.A. mit Sverdrup, dem Kapitän der Maud, zusammen. Im Waldorf-Astoria, in New-York stellt er seine Alaska-Schönheit Bess Magids vor. Die Vortragsreise in den USA läuft schlecht, aber sein Buch über den Polflug *„Die Jagd nach dem Nordpol“* kommt bei den Lesern gut an und ist blitzschnell verkauft. Zwar stammt auch in diesem Buch nur ein Drittel aus seiner Feder. Mitbeteiligte Autoren bzw. deren Rechte werden nicht berücksichtigt. Auch wenn der Vorgang nicht normal oder fair ist, ähnliche Abläufe gibt es zahllose in der Autorenschaft früherer oder heutiger Reiseschriftsteller.

Am 16. März 1926 ist R.A. wieder in seinem Heimatland. Zwischen der Norwegischen Luftverkehrsvereinigung und Herrn Nobile werden verschiedene Gespräche zur Technik und der angedachten Propaganda geführt. Der Name der Expedition, sowie der Name des Luftschiffs ist von Bedeutung. Welche Fahne, welche Befugnisse für Führer und Mannschaft? Es ergibt sich das typische Kompetenzgerangel, bis hin zu den zu erwartenden sprachlichen Problemen. Die Norwegische Besatzung betrachtet sich als die Führungsmannschaft. Am 26. März soll die feierliche Übergabe des Luftschiffes in Rom sein. Ein zwischenzeitlicher finanzieller Absturz wurde wieder von Lincoln Ellsworth mit 20.000 \$ aufgefangen. Die Hauptrede bei der Übergabe hält Benito Mussolini. Anschließend ist Fahnenwechsel.

Am 21. April trifft R.A. per Schiffsreise in Kingsbay auf Spitzbergen ein. Während das Luftschiff noch in Rom lagert, legte dort ein amerikanisches Schiff, an dass ein Flugzeug an Bord hat. Es gehörte Richard. E. Byrd, sein Ziel, der Nordpol. Am 9. Mai starten Byrd und Bennet, kreisen einige Runden über dem Pol und kehren am gleichen Tag zurück. Sie werden als die Sieger anerkannt, jedoch lässt sich die Tatsache der erreichten Polposition nicht nachweisen.

Unter der Betrachtung Nationalität, Gewicht, Kompetenz und Schulden wird die Mannschaft am 11. Mai für den Flug zusammengestellt. Nobile unterscheidet sich von R.A. besonders durch eine exakte Planung und Vorbereitung. „Nichts dem Zufall überlassen“ ist seine Devise. 16 Personen und nicht mehr, außer seinem Hündchen Titinia.

Mit einem umfassenden internationalen Pressewirbel wird der Flug weltweit angekündigt, der Amundsen-Ellsworth-Nobile Transpolar Flight am 11. Mai 9.55 Uhr klares Wetter, -40,6° „Sie hob schön ab und breitete ihre Flügel aus“. Der

---

<sup>7</sup> Chronik des 20. Jhdt. Coron Verlag Mai 1926 S. 94.

Tagebucheintrag von R.A. Auf dem Thronstuhl des Luftschiffes N1 saß R.A. <sup>8</sup>Er schrieb in seinem Buch S.178 : „An Bord hatte ich natürlich die leichteste Aufgabe von allen. Die anderen kümmerten sich darum das Luftschiff zu führen und es dem richtigen Ziel entgegen zu steuern; meine Funktion war einzig allein die eines Forschers, der das unter ihm liegende Gelände beobachtet, seine geographischen Eigenschaften studiert und von allem darauf achtet, ob Anzeichen eines potentiellen arktischen Kontinents auftauchen“ Die Position des Forschers, die ihm doch sonst nicht zufallen wollte, hier wählte er sie.

Als am 12.Mai 1926 um 2.20 Uhr Riiser Larsen per Sextant 90 ° feststellt, geht das Luftschiff tiefer, es werden die Motoren abgeschaltet. –11°, wir werfen die Flaggen ab. Zunächst die Norwegische, dann die Amerikanische und zuletzt die Italienische. Nun kann der Flug in Richtung Süden, nach Alaska, gehen.

Gab es hier noch neues unbekanntes Land? Durch die Änderung der Flugrichtung und dem Überflug der Polkappe, bricht unmittelbar nach dem Erreichen des Pols, die Funkverbindung ab. Nach Std. hatte R.A festgestellt, dass es nichts zu entdecken gab. Am Morgen das 14 Mai landete das Luftschiff bei Teller, einer Siedlung zwischen Deering und Nome.

Ungeheurer Jubel brandet in Oslo und Rom auf. Hunderttausend Italiener sind auf der Piazza versammelt und der Diktator sendet ein Telegramm an das „Brudervolk“ im Norden. Eine besondere Ehrung erhielt Fr. Riiser Larsen an diesem Abend. Sie ist die Gattin des Piloten, der die Mannschaft nach dem missglückten Polflug von der Pos. 88° 43' ausgeflogen hatte.

Nun ist es endlich vollbracht. 10 Jahre hat die Welt darauf gewartet. Ein Mann hat nun beide Pole erreicht. Ist es kein Grund zur Feier, zur Ehrung? Der letzte unbekannte Bereich der Erde ist aufgeblättert. Für die Presse die gesamte, damals schmale Medienlandschaft, ein ungeheures Ereignis. Wäre es heute nicht ähnlich möglich? Ist nicht vor wenigen Monaten am Nordpol durch ein russisches U-Boot eine Tafel abgelegt worden, um die Rohstoffrechte an diesem Punkt der Erde zu fixieren?

Mit der Landung in Teller bricht die Brüderlichkeit der Völker schnell auseinander. Wer ist nun der Held oder sind es die Helden? „Einem lohnabhängigen Luftschiffführer ist nicht vergönnt, sich die Ehre zuzueignen, die ihm nicht zukommt“. Die markigen Worte des Polreisenden R.A. Dem Italiener sagt er nicht einmal auf Wiedersehen. Dass Benehmen nicht Jedermanns Sache ist, erfährt man täglich. Hier allerdings ist es schmerzlich und ungezogen, denn es war kein einfacher „Spaziergang“. Die Auseinandersetzung der Mannschaft, das Zerbrechen der Crew auf der Suche nach dem Ruhm und Ehre wird höchst peinlich und unharmonisch. Eine bittere Enttäuschung für R.A, aber sicherlich nicht nur für ihn. Während der 16tägigen Rückreise nach Seattle wird zwischen dem italienischen und norwegischen Expeditionsleiter kein Wort gewechselt.

Der norwegischen Mannschaft wird am 12. Juli 1926 in Bergen ein überschäumender Empfang bereitet. Auf vergoldeten Stühlen werden sie an Land getragen. Ein nochmaliger Empfang in Oslo am 15. Juli. An Bord der Stavanger ist die Mannschaft versammelt. Bei der anschließenden Ehrung tritt R.A mit der zerfetzten norweg. Fahne von dem Luftschiff vor das Mikrofon. „ Diese Fahne ist zerfetzt und zerrissen, aber ich kann Ihnen versichern, sie ist rein! Gott halte seine Hand über sie und über das norweg. Volk. Es lebe Norwegen!“ Der Jubel erreicht seinen Höhepunkt, Tränen fließen. Der Triumphzug setzt sich fort bis zum Schloss.

Dieser theatralische Moment ist gut gewählt. Vergessen sind die Südpolreise, 10 Jahre Hadern und Versuche. Die Erwähnung Gottes in dieser Std. ist eine sehr gute schauspielerische Geste. Erleben wir es nicht auch heute, annähernd 90 Jahre später, dass sich in den Präsentationen vor dem Volk und den Medien weltweit selbst zweifelhafte Politiker, Staatslenker, auf Gott berufen? Also wäre R.A auch hier wieder ein Vorkämpfer inzwischen üblicher Handlungsweisen zu sehen. In einer anschließenden Veranstaltung auf der Festung Akkershus wurde die Sache in eine politische Richtung gedrängt. Nicht zuletzt von Professor Fridtjof Nansen wurde eine entsprechende Botschaft für das Nationale und Männliche, für Norwegens Jugend eingeleitet.

Umberto Nobile wurde zum General befördert. In den USA begann ein Pressekrieg zwischen Nobile und Ellsworth. Mussolini griff sogar ein und bezeichnete Umberto Nobile als den eigentlichen Sieger dieses einzigartigen Flugs.

Nun hatte R.A. alles was er wollte, die NW-Passage, den Südpol, die NO-Passage und den Nordpol. Was er noch brauchte, waren die Finanzen um in seiner Konkurrenzsituation wieder Luft zu bekommen. Da sollten ihm die Vorträge und das Buch über den Nordpol helfen. So muss man sich jedoch zu Gemüte führen, dass seine Expedition ein Luftballon war, gefüllt mit norwegischem Nationalismus und faschistischen Ambitionen. War es so? Es kam zum Bruch mit der Luftverkehrsgesellschaft. „*Der erste Flug über das Polarmeer*“ der Titel des neuen Buches, war eher ein Ausstieg denn ein Aufstieg. Riiser Larsen schrieb einen Teil und der Co-Autor L. Ellsworth kam überhaupt nicht zum Zuge. Nobile

---

<sup>8</sup> Flüge über dem Pol Umberto Nobile VEB F.A. Brockhaus Verlag Leipzig

wurde nicht erwähnt. Auf Bestellung eines amerikanischen Verlages wurden seine Memoiren zunächst angemahnt. Um seinem Freund durch Beziehung in den Botschafterdienst zu schleusen verirrte er sich sogar politisch und bündelte mit der kommunistischen Zeitung Norwegens an.

Die Versammlung der internationalen Gesellschaft zur Erforschung der Arktis mit Luftfahrzeugen traf sich im Nov. 1926 in Deutschland. Amundsen, mehrmals eingeladen, nicht zuletzt durch Fridtjof Nansen, verzichtete, da er mit den Deutschen längst gebrochen hatte. Er reiste auf direktem Wege nach Amerika, aber Nobile hatte mit seinem Buch bereits die Amerikaner versorgt. Es begann eine Schlammschlacht zwischen der Norweg. Luftverkehrsvereinigung und den Italienern. Im Waldorf-Astoria schrieb er seine Memoiren zusammen.

Ein anschließender Besuch in Japan brachte ihm wieder hohe Ehrungen entgegen. Sein oft vorgetragener Grund der Reise, alles für Norwegen getan zu haben, brachte ihm eine hohe Anerkennung, denn den Japanern gefiel dieser durchgehende Patriotismus. Sein Zweck war jedoch das Imperium, sein eigenes. Während der Rückreise durch die Sowjetunion machte er einen Stop in Moskau. Dort wurde er von einem Freund Nansens betreut, Vidkun Quisling, ein treuer Nationalist.

Sein Buch: „Mein Leben als Entdecker“ seine Memoiren, erschien am 23. September 1927 zunächst als amerikanische Ausgabe. Das Buch sei der Schlüssel, dass er nicht mehr zurechnungsfähig sei, so jedenfalls lt. dem Verfasser dieses Buches „Amundsen- Bezwingen beider Pole“. Eine starke Behauptung. Aber – letztlich wandten sich auch langjährige Unterstützer von ihm ab. Trotzdem wurde er im Ausland vielfach noch kritiklos zitiert, aber es gab auch Zweifel an seinen Aussagen. Er hatte die Grenzen des Anstandes überschritten.

Eine neue Auslandsreise, zunächst USA, dann Südamerika startet er im Oktober 1927. Er legte sich mit der Geographischen Gesellschaft der USA und GB an. In einer Begegnung mit Frederick Cook, dem man Entdeckung des Nordpols aberkannt hatte, kam es zu kontroversen Aussagen. Streit gab es auch mit Admiral Peary, der von der Geographischen Gesellschaft als Entdecker des Pols betrachtet wurde. Ebenfalls wegen zweifelhaften Aussagen gab es einen weiteren Konflikt mit der Royal Geographie Society in GB. Die geplante Vortragsreise wurde abgesagt R.A. reiste ab. Er hinterließ ein Trümmerfeld seiner Beziehungen. In seiner Heimat ging es so weiter. Was er begann, aussagte, veranlasste, ging daneben. Der norwegische Botschafter in GB, Voigt, plädierte für eine Entmündigung um weiteren Flurschaden durch den Polarhelden zu vermeiden. Das konnte nur Fridtjof Nansen als höchste Instanz einleiten. Er bezeichnete es als eine mentale Störung, eine kranke Nervosität, um nicht ganz auf die Forderung Voigt's einzugehen. Nansen versuchte mit einem Schreiben an alle Verbindungen, die mit R.A. z. Zt. im Streit lagen, die Angelegenheit zu glätten. R.A. habe die Balance verloren. R.A. war nicht nur finanziell, sondern auch moralisch und seelisch bankrott.

Im Dezember 1927 tauchte Bess Magids, die Dame mit dem Schokoladenblick, in Svartskog auf. Einige Monate verbrachte sie in Norwegen auf Uranienborg. Bess Magids, zu dem Zeitpunkt noch verheiratet, reiste in die USA zurück, um letztlich ihre Scheidung vorzubereiten, denn sie wollte wiederkommen. Es gefiel ihr in Norwegen.

General Nobile tauchte in Oslo am 5. Februar 1928 auf. Er wollte mit einem Luftschiff der Italia Erkundungsflüge über das noch immer unerforschte Polarmeer durchführen. Den Besuch Nobiles in Norwegen betrachtete R.A. als Verrat. Er kochte innerlich und versuchte auf allen Kanälen eine Rechtfertigung seines Verhaltens, bzw. die negative Präsentation der Menschen, die sich nun um Nobile oder entsprechender Aktivitäten kümmerten. So setzte er ein Schreiben auf, einen testamentarischen Gruß, dass sein Name nach seinem Tod nicht mehr benutzt werden darf.

Im Mai 1928 wird er aus seiner klösterlichen Stille wieder nach vorn gezerrt. Er wird zum Vors. des neu gegründeten Norwegischen Aero Klubs ernannt. Inzwischen sind andere mit einem Flugzeug. über den Pol geflogen, Die Amerikaner Wilkins und Eilson flogen mit einer „Vega“ der Lockheed Corporation in zwanzig Std. und 20 Minuten von Point Barrow nach Spitzbergen.

Während des Besuchs mit dem Luftschiff Italia hatte die italienische Mannschaft unter Nobile bereits zwei Flüge unternommen. Am 24. Mai, dem dritten Flug der Italia, bricht die Funkverbindung ab. Man rätselt über den Verbleib, aber eine Lösung zeichnet sich nicht ab. So entscheidet man sich, die Experten der Polarforschung Otto Sverdrup, Kapitän der Maud und R.A. um Hilfe zu bitten. Ein Hilfersuchen der italienischen Regierung liegt vor.

Für R.A. ist es eine persönliche Herausforderung. Er soll an der Rettung seines „Feindes“ mitwirken. Ist es nun die ritterliche Tat oder die Genugtuung wieder Anerkennung und Ansehen zu finden?. Es ist erstaunlich, dass der Mann, der gestern noch als geistig verwirrt tituliert werden sollte, den man entmündigen wollte, der soll wieder für Norwegens Ansehen eintreten.

Allerdings – Mussolini wünschte keine große Rettungsaktion unter norwegischer Flagge, letztlich wollte der Diktator

vermeiden, dass R.A. keine Gelegenheit haben sollte Nobile zu retten. Riiser Larsen formulierte, dass Mussolini lieber einen Tod in Glorie wünschte als eine miserable Heimkehr.

Die Norwegische Regierung setzte zwei Flugzeuge ein. Riiser Larsen bekam plötzlich den Auftrag, eine Rettungsaktion zu organisieren. R.A. war brüskiert und reiste ab. Aber er knüpfte Kontakte, denn man kann eventuell doch noch aktiv werden. Inzwischen gab es Funkkontakt mit der verunglückten Mannschaft Nobiles. An der eingeleiteten Rettungsaktion beteiligten sich sechs Nationen.

In der gleichen Zeit war Bess Magids wieder unterwegs an die Ostküste der USA um per Dampfer nach Norwegen zu reisen. Aber der Bräutigam wartete nicht. Es zieht ihn wieder in die Heldenrolle. Aus Frankreich wird ihm Hilfe zugesichert. Eine Latham, ein Flugboot steht zur Verfügung. Für die eventuelle Abwesenheit seiner Person und die zu erwartende Anwesenheit von Bess Magids wurde vorgesorgt. R.A. reiste am 16.6. nach Norden. Das Flugboot lag in Bergen bereit als R.A mit seinen Begleitern eintraf. Per Flugboot gelangte die Truppe nach Tromsø. Dort lagen inzwischen drei weitere Flugboote zur Rettung bereit.

Die Normalität, zusammen zu fliegen, wurde von R.A. abgelehnt. Er wollte allein die Rettung, die Heldentat vollbringen. Die Maschine hob am 18. Juni um vier Uhr ab. Um 18.45 Uhr wurde die letzte Funkmeldung empfangen. Seit dem gilt R.A. mit der Mannschaft der Latham als verschollen. Erwähnenswert wäre noch, dass die Begleiter, die R.A. während der Bahnreise oder auf dem Flugboot trafen, von einem resignierten veränderten R.A. sprachen. Hatte er es gefühlt dass es eine Reise ohne Rückkehr war? Ende August 1928 wurde ein Schwimmer der Latham gefunden. Eine verstärkte Suchaktion von mehreren Schiffen blieb erfolglos. In dieser letzten Situation hatte der oft von R.A. angerufene Gott nicht mehr eingreifen können.

Nobile wurde von einem Schweden gerettet, der mit einer kleinen Fokker auf der Eisscholle neben dem Schiffbrüchigen landete. Merkwürdigerweise ließ sich Nobile als Erster retten. Der Grund ist umstritten. Der Rest der Mannschaft wurde durch den russischen Eisbrecher Krassin geborgen.

Bess Magids traf am 2. Juli in Oslo ein. Ein Mitarbeiter der Dampfschiffsgesellschaft überbrachte ihr die traurige Nachricht. Von den Freunden und Wegbegleitern R.A.'s wurde nun alles daran gesetzt, dass Bess Magids aus dem Rampenlicht der Öffentlichkeit ausgeblendet wurde. Es ließ sich jedoch nicht vermeiden, dass Bess einen großen Anteil des Silberschmucks und Wertgegenstände ausgehändigt wurden. Auch vom Kto. des Polarfahrers erhielt sie einen Anteil. Bei der Rückreise bezahlte sie für Übergewicht 104 Kronen. Der ihr überlassene Silberschmuck liegt inzwischen im Amundsen-Museum in Svartskog. Nach recht abenteuerlichen Wegen und mehreren Ehen war sie für kurze Zeit Demokratin im Repräsentantenhaus. Sie starb 1971 in Seattle.

**Fazit:** Roald Amundsen, einerseits ein Mensch von ungeheuren Zielvorstellungen, die er letztlich auch erreichte, andererseits ein Mensch mit einer unstillbaren Profilsucht. War es seine Einsamkeit die ihn umgab? War es sein Defizit zu seiner eigenen Einsicht? Wenn der Mensch in der Biographie hier aufgeblättert erscheinen mag, hineinsehen können wir nicht. Wie weit die Äußerung des Herrn Botschafter Voigt Gewicht hat oder die Übersetzung die Aussage, die Wirklichkeit widerspiegelt, bleibt unbeantwortet. Es kann auch nicht verheimlicht werden, dass Sigmund Freud sich mit der Person Roald Amundsens befasst hat. Eine außergewöhnliche Person, ohne Zweifel. Trotz aller Widersprüchlichkeit hat man seinem Wirken ein Museum gewidmet. Eine Ehrung die ihm durchaus zusteht.

W. Half