

btb

Am 18. Juni 1928 besteigt Roald Amundsen in Tromsø ein französisches Flugboot, eine Latham 47, mit Ziel Spitzbergen. Der Bezwingen des Südpols und norwegische Nationalheld bricht auf, um den italienischen Polarforscher Umberto Nobile zu retten, mit dem er zwei Jahre zuvor in einer spektakulären Fahrt den Nordpol angefliegen hatte. Nobiles Luftschiff ist bei einer neuerlichen Arktis-

Expedition abgestürzt, seit Tagen treiben er und ein Teil seiner Mannschaft hilflos auf einer Eisscholle. Internationalen Suchtrupps ist es noch nicht gelungen, die Überlebenden der »Italia« zu finden, es ist ein Wettlauf gegen die Zeit.

In einer spektakulären Aktion werden Nobile und ein Teil seiner Mannschaft einige Zeit später tatsächlich gerettet - jedoch nicht von Amundsen. Gegen 18.00 Uhr geht an jenem Tag ein Funkspruch von der Latham 47 ein – es sind die letzten Lebenszeichen Amundsens und der Crew. Bis heute fehlt von ihnen jede Spur. Was ist damals passiert? Warum musste ein Mann sterben, der als besonnen und überaus gründlich galt? Wusste er, welches Risiko er einging?

Basierend auf zum Teil bisher unveröffentlichten Quellen zeichnet die norwegische Polarforscherin und Schriftstellerin Monica Kristensen ein ebenso bewegendes wie scharfsichtiges Porträt Amundsens und erzählt zugleich eine höchst dramatische und unglaubliche Geschichte aus dem ewigen Eis.

MONICA KRISTENSEN, Glaziologin und Schriftstellerin, ist eine der bekanntesten norwegischen Polarforscherinnen und leitete selbst zahlreiche Expeditionen in arktische und antarktische Gebiete. Für ihre wissenschaftlichen Forschungsarbeiten wurde sie vielfach ausgezeichnet u.a. mit der Goldmedaille der Royal Geographical Society.

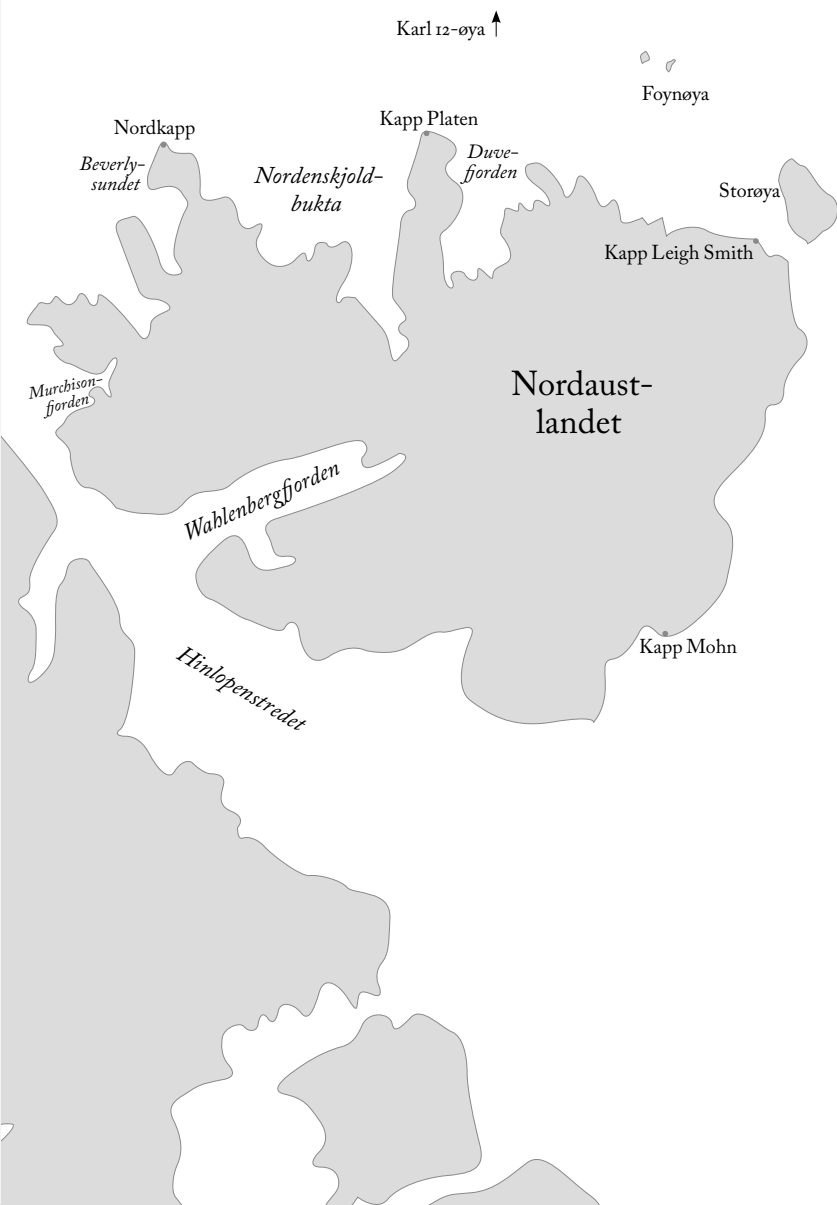
Monica Kristensen

Amundsens letzte Reise

*Aus dem Norwegischen
von Christel Hildebrandt*

btb





Die norwegische Originalausgabe erschien 2017 unter dem Titel
»Amundsens siste reise« bei Forlaget Press, Oslo.

Sollte diese Publikation Links auf Webseiten Dritter enthalten,
so übernehmen wir für deren Inhalte keine Haftung,
da wir uns diese nicht zu eigen machen, sondern lediglich auf
deren Stand zum Zeitpunkt der Erstveröffentlichung verweisen.

Die Autorin wurde unterstützt von Det faglitterære fond.



Penguin Random House Verlagsgruppe FSC® N001967

1. Auflage

Genehmigte Taschenbuchausgabe Oktober 2021

btb Verlag in der Penguin Random House Verlagsgruppe GmbH

Neumarkter Straße 28, 81673 München

Copyright © 2017 by Monica Kristensen

Published by agreement with Copenhagen Literary Agency ApS.

Kopenhagen

Copyright © der deutschsprachigen Ausgabe 2019 by

btb Verlag in der Penguin Random House Verlagsgruppe GmbH

Umschlaggestaltung: semper smile, München

Umschlagmotiv: © Ullstein Bild; Getty Images/Hulton Deutsch;

Shutterstock/smithbaker; Resul Muslu

Satz: Uhl + Massopust, Aalen

Druck und Einband: GGP Media GmbH, Pößneck

MK · Herstellung: sc

Printed in Germany

ISBN 978-3-442-77058-8

www.btb-verlag.de

www.facebook.com/btbverlag

Inhalt

PROLOG	Tromsø, 18. Juni 1928	9
KAPITEL 1	Abreise von Kings Bay	21
KAPITEL 2	Die Havarie	33
KAPITEL 3	Der Held am Nachmittag	49
KAPITEL 4	Besorgniserregende Nachricht	69
KAPITEL 5	Das Zeltlager auf dem Eis	82
KAPITEL 6	Gedemütigt	95
KAPITEL 7	Die Suche auf Spitzbergen	111
KAPITEL 8	Der Passagier	127
KAPITEL 9	Neue Helden	138
KAPITEL 10	Verzweiflung	154
KAPITEL 11	Kontakt	166
KAPITEL 12	Die Falle	180
KAPITEL 13	Latham 47	192
KAPITEL 14	Reichweite	208
KAPITEL 15	Richtung Norden	219
KAPITEL 16	Spitzbergen, 18. Juni 1928	234

KAPITEL 17	Nichts gehört	249
KAPITEL 18	Nichts gesehen	263
KAPITEL 19	Die dritte Fehlentscheidung	275
KAPITEL 20	Die »Krassin«	293
KAPITEL 21	Gerettet	306
KAPITEL 22	Gerüchte und Hoffnung	322
KAPITEL 23	Das Schicksal der Ballongruppe	342
KAPITEL 24	Verschwunden, für tot erklärt	360
KAPITEL 25	Wrackreste	372
KAPITEL 26	Ein Mysterium im Nordpolarmeer	387
KAPITEL 27	Die vielen Gesichter der Trauer	408
KAPITEL 28	Die vierte Dimension der Suche	422
EPILOG	Das Lager am Kap Platen	437
Danksagung		445
Zentrale Namen		448
Anmerkungen		453
Bibliografie		461

Tromsø, 18. Juni 1928

Das Zimmer lag still im Halbdunkel, trotz des grellen, klaren Tageslichts draußen vor den Fenstern. Das Haus, eine prächtige, dreistöckige Villa im Schweizer Stil, lag zentral an der Storgata, die die Stadt Tromsø durchquerte. Hier hatten der weltberühmte Polarforscher Roald Amundsen und der norwegische Pilot Leif Dietrichson frühmorgens am Montag, dem 18. Juni 1928, Zuflucht gesucht. Auf dem Kai wie auch vor dem Haus, dessen Erdgeschoss vollständig von der Apotheke Nordstjernen eingenommen wurde, hatten sich nach und nach Menschengruppen eingefunden, die aufgeregt miteinander diskutierten. Der alte Polarheld war endlich in der Stadt eingetroffen.

Das französische Flugboot Latham 47-II war kurz nach sechs Uhr morgens auf dem Tromsøsund gelandet. Das Flugzeug wurde am Ostufer der Bucht vertäut, beim Lager der Vestlandske Petroleumskompani, und die Besatzung, vier Franzosen und zwei Norweger, wurden in einem Ruderboot an Land gebracht. Gleichzeitig kam ein Wachmann, der von der Gemeinde Tromsø eingestellt worden war, an Bord. Er sollte auf dem Flugboot bleiben, solange die Mannschaft sich in der Stadt ausruhte.

Beide Chefpiloten, René Guilbaud und Leif Dietrichson, waren berühmte Männer in ihrem Metier, bekannt für ihre Pionierleistungen und ihre Tüchtigkeit. Aber trotzdem war es Roald Amundsens Anwesenheit, die die Begeisterung unter

den Menschen weckte und die Schlagzeilen in den Zeitungen beherrschte. Der Fußweg vom Kai, wo sie an Land gegangen waren, bis hoch ins Zentrum von Tromsø war nicht lang, doch selbst in diesen frühen Morgenstunden hatten sich bereits Menschen entlang der Straßen eingefunden, um zumindest einen kurzen Blick auf den berühmten Polarfahrer zu erhaschen.

Roald Amundsen war diese Begeisterung gewohnt, derartige Aufmerksamkeit war seit mehr als zwanzig Jahren Teil seines Lebens. Er lächelte freundlich, versuchte so schnell wie möglich sein Ziel zu erreichen, blieb nicht stehen, um etwaige Fragen zu beantworten. Am Tag zuvor hatte er sich in Bergen interviewen lassen, das musste genügen. In Tromsø war die Zeit knapp, und er wollte nicht gestört werden. Das genaue Ziel der nächsten Etappe seines Flugs Richtung Norden stand noch nicht endgültig fest. Wichtige Entscheidungen mussten getroffen werden.

Aber nicht alle konnten einfach ignoriert werden. Zumindest Helmer Hanssen nicht, Roald Amundsens alter Freund und Teilnehmer an drei seiner größten Expeditionen. Nach mehreren Streitigkeiten zwischen ihnen auf der sieben Jahre dauernden »Maud«-Expedition im Nordpolarmeer hatte es sich gezeigt, dass die früher so enge Freundschaft nur schwer wieder zu kitten war. Jetzt war Helmer Hanssen gekommen, um Roald Amundsen in Tromsø willkommen zu heißen. Ein versöhnlicher, schöner Zug, wie viele meinten. Was Amundsen selbst dachte, war unmöglich zu erkennen. Er blieb stehen und begrüßte den ehemaligen Freund, wechselte einige Worte mit ihm. Doch der Besitzer des stattlichen Hauses in der Storgata, Fritz Gottlieb Zapffe, sorgte entschlossen dafür, dass der Polarfahrer und Leif Dietrichson ins sichere Hausinnere gelangten. Helmer Hanssen wurde nicht eingeladen, ihnen zu folgen.

Die vier Franzosen wurden im alten, ehrwürdigen Grand Hotel einquartiert, nur zwei Häuser von Zapffes Villa entfernt. Dort legten sie sich für ein paar Stunden schlafen. Der Flug von Caudebec in Frankreich war lang gewesen. Das Wetter über der Nordsee hatte sich als schwierig erwiesen, mit Sturm und Hagelschauern auf weiten Teilen der Strecke. In Bergen waren sie zwischengelandet, um Amundsen und Dietrichson an Bord zu nehmen. Kein Mitglied der Besatzung hatte auf dem Weiterflug nach Tromsø viel geschlafen. Und die nächste Strecke nach Spitzbergen sollte eine neue, weitaus größere Herausforderung werden. Von den Franzosen hatte keiner Erfahrungen mit arktischen Verhältnissen. Ihre Erfolge mit der Latham hatten sich weiter im Süden, über dem Mittelmeer, abgespielt.

Zapffe und Amundsen saßen allein im Wohnzimmer und sprachen vertraulich miteinander. Ab und zu wurden sie von Dietrichson unterbrochen, der mit den neuesten Nachrichten hereinplatzte und mit entsprechenden Antworten wieder davoneilte. Er war in Kontakt mit dem Geofysisk Institutt gewesen und berichtete von ungünstigen Wetterverhältnissen, die sich möglicherweise im Laufe des Tages bessern könnten. Amundsen hatte bereits gefrühstückt und ein Bad genommen, schlafen wollte er jedoch nicht. Es sah so aus, als grübelte er über einem Problem, wie abwesend antwortete er auf einen ganzen Schwall von Fragen Dietrichsons.

Die internationale Suche nach dem italienischen Luftschiff »Italia«, das auf seinem Rückweg vom Nordpol verschwunden war, schien zur größten Rettungsaktion zu werden, die jemals in dieser Region stattgefunden hatte. Die Latham war im letzten Moment zur Suche dazugestoßen, aber es war diese Expedition, an die die Menschen in Norwegen die größten

Hoffnungen knüpften. Wenn jemand die Mannschaft des italienischen Luftschiffs finden und retten konnte, dann Roald Amundsen.

Ferne Geräusche waren von der Straße her zu hören. Es schien, als stehe die Zeit still. Aber irgendwo im Haus schlug eine Uhr zur halben Stunde, leise und dunkel.

Der Apotheker machte sich Sorgen. Er hätte seinen verschlossenen Gast so gern mit ein paar freundlichen Worten aufgemuntert. Natürlich freute er sich für Roald Amundsen, dass dieser endlich auf dem Weg nach Spitzbergen war, um nach dem italienischen Luftschiff zu suchen. Aber was konnte Zapffe sagen, das den Polarfahrer nicht in irgendeiner Weise irritieren oder verärgern würde? Am besten, er hielt sich an praktische Details. Ausrüstung und Treibstoff, die an Bord der Latham gebracht werden sollten, Proviant, der verstaubt werden musste. Die Maschine war schwer gewesen, als sie in Bergen aufbrach. Von Tromsø aus würde sie aufgrund des zusätzlichen Flugzeugbenzins, das Dietrichson mit an Bord nehmen wollte, noch schwerer sein.

Fritz Zapffe kannte nur zu gut Roald Amundsens fast unmögliche Forderung nach Loyalität. Im Laufe der Jahre hatte er mitansehen müssen, wie viele der Freunde und Kollegen des alten Polarforschers beiseitegeschoben wurden. Ihm selbst war es gelungen, mehr als fünfundzwanzig Jahre lang Amundsens Freund und Vertrauter zu sein.

1901 war ein junger, unerfahrener Polarfahrer nach Tromsø gekommen, um ein eigenes Schiff zu kaufen und auszurüsten, mit dem er die Nordwestpassage durchfahren wollte. Gerüchte schwirrten durch die Hafenstadt am Europäischen Nordmeer. Und da Fritz Zapffe damals auch als Korrespondent für das Morgenbladet arbeitete, ging er hinunter zum Kai, um den jungen Mann zu treffen. Hier erfuhr er, dass Roald Amundsen

auf der Suche nach einem geeigneten Fahrzeug für seine Expedition war. Der Apotheker war ein bekannter Mann in der Stadt und verfügte über viele Kontakte. Er konnte ihm mehrere Polarschiffe empfehlen, die sich der junge Polarforscher daraufhin anschaute.

Die Wahl fiel auf eine alte, heruntergekommene Yacht, die Amundsen schließlich sehr günstig von dem Polarmeerskipper Hans Christian Johannesen¹ kaufte. Die »Gjøa« war ein ehemaliger Fischkutter mit unerwartet bescheidenen Dimensionen für eine so strapaziöse und langwierige Fahrt. Das Schiff war 70 Fuß lang und 20 Fuß breit, mit einer Ladekapazität von 45 Nettotonnen, gebaut 1872 auf der Rosendal Bootswerft. Dann gab Amundsen der Tromsø Skipsverft den Auftrag, das Schiff umzubauen und zu verstärken. Diese erste Begegnung mit dem drei Jahre älteren Apotheker Zapffe wurde der Beginn einer lebenslangen Freundschaft.

Roald Amundsen, der auf Wunsch seiner Eltern zuerst ein Medizinstudium begonnen hatte, hatte bereits seit Teenagerjahren ein Leben als Entdecker und Forscher geplant und sich darauf vorbereitet. Es war für ihn ganz selbstverständlich gewesen, Rat und Unterstützung bei dem elf Jahre älteren Fridtjof Nansen zu suchen, der nach seiner Expedition mit dem fast ebenso berühmten Polarschiff »Fram« über das Nordpolarmeer bereits als weltberühmter Polarforscher angesehen wurde. Die Beziehung zwischen Amundsen und Nansen glich eher der zwischen Lehrling und Meister. Nansens Hilfe vor der Abreise mit der »Gjøa« 1903 war notwendig gewesen, damit die Expedition überhaupt hatte starten können. Während der Vorbereitungen hatte Amundsen hohe Schulden aufgenommen, und nur Nansens Einfluss war es zu verdanken, dass die Gläubiger nicht das Polarschiff als Pfand beschlagnahmten.

Nach dieser ersten geglückten Fahrt durch die Nordwest-

passage war Zapffe stets im Hintergrund dabei gewesen – als vertrauter Freund, als eifriger Sammler von Geld und kostenlosen Produkten für die Expeditionen, als Planer, Materialverwalter und munterer Mittelpunkt unter den Teilnehmern. Mehr als jeder andere, vielleicht mit Ausnahme von Oscar Wisting, hatte Zapffe Roald Amundsen unterstützt – die ganzen langen Jahre voller Entbehrungen, Enttäuschungen und Widerstand – die nur unterbrochen wurden von kurzen Perioden mit Feiern und Anerkennung nach jeder geglückten Aufgabe.

Peter Wessel Zapffe, der Sohn des Apothekers, der 1928 neunundzwanzig Jahre alt war und sein Leben lang die unerschütterliche Bewunderung seines Vaters für Roald Amundsen miterlebt hatte, schrieb später in einem Essay, dass es zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts vier große Möglichkeiten für Entdeckungen von geographischer Bedeutung in den Polargebieten gab: Die Nordwestpassage, der Südpol, die Nordostpassage und der Nordpol.² Zwanzig Jahre später, 1920, hatte Roald Amundsen als erster Polarforscher drei von ihnen erreicht. Nur der Nordpol fehlte, auch wenn Amundsen in den meisten Zusammenhängen immer wieder betonte, dass es ihm in erster Linie um die Erforschung und Kartierung des Inneren des Nordpolarmeeres ging. Fridtjof Nansens Unterstützung war weiterhin äußerst wichtig für ihn.

Die Zeiten der heroischen Expeditionen mit Fellkleidung, Hundegespannen und langen Jahren der Entbehrungen, Erfrierungen und Leiden waren vorüber. Roald Amundsen ergriff die Möglichkeiten, die sich ihm boten. 1925 führte er zusammen mit einer Mannschaft von fünf Teilnehmern, darunter auch Leif Dietrichson, einen Flug mit zwei Dornier Wal-Flugzeugen von Ny-Ålesund auf Spitzbergen in den Norden durch. Das Ziel war der Nordpol: Sie landeten je-

doch auf 88 Grad nördlicher Breite. Ein neuer Rekord, aber eben nicht der Pol selbst. 1926 erreichte Amundsen endlich sein persönliches Ziel. Auch dieses Mal war er der Erste. Das italienische Luftschiff »Norge«, gelenkt von dem Konstrukteur selbst, Umberto Nobile, erreichte am 12. Mai 1926 um 02.20 Uhr den Polarpunkt.

An diesem Vormittag in Tromsø war es fünfundzwanzig Jahre her, seit Amundsens erste Expedition mit der »Gjøa« mitten in der Nacht vom Kai in Oslo abgelegt hatte. Doch die beiden Freunde redeten nicht viel über dieses Jubiläum. Sie gingen auch nicht die Details der bevorstehenden Expedition mit der Latham durch, bis auf ein paar vorsichtige Fragen von Zapffe, die größtenteils unbeantwortet blieben. All die Jahre hindurch, seit sie sich kennengelernt hatten, bei allen privaten Besuchen und öffentlichen Veranstaltungen, auf allen Expeditionen, an denen der Apotheker Zapffe als Amundsens vertraulicher Mitarbeiter teilgenommen hatte, konnte dieser sich an keine Situation erinnern, in der er den alten Freund so unnahbar und fern erlebt hatte.³

Ole Andreas Krogness, der Leiter des Geofysisk Institut, wurde angerufen, weil Amundsen den neuesten Wetterbericht für die Strecke von Tromsø bis zur Bjørnøya haben wollte.⁴ Neue meteorologische Daten wurden routinemäßig von den Eismeerstationen auf Spitzbergen dreimal täglich telegraphiert – um sieben Uhr morgens, um ein Uhr mittags und um sieben Uhr abends. Bezüglich der »Italia«-Expedition war zwischen den Italienern und dem Institut vereinbart worden, dass die Daten von diversen Stationen entlang der Finnmarkküste und rund um das Nordpolarmeer häufiger eingeholt wurden und dass darüber hinaus für die Gebiete rund um Spitzbergen besondere Warnungen ausgearbeitet wurden. Dieser Dienst blieb weiter aktuell, nachdem das Luftschiff

irgendwo auf dem Meereseis abgestürzt war, wahrscheinlich nordöstlich der arktischen Inseln.

Vielleicht würde es Amundsen und Dietrichson nützen, mit eigenen Augen die frisch gezeichneten Wetterkarten mit den Prognosen über die Wetterentwicklung zwischen Tromsø und Spitzbergen anzuschauen. Aber das Geofysisk Institutt lag im Kirkeveien 60, weit oben am Prestvannet, direkt neben dem alten Friedhof. Der Fußweg dort hinauf war lang und steil. Zunächst einmal mussten sie sich mit den Telefonanrufen begnügen. Krogness konnte berichten, dass seit mehreren Tagen in den Meeresbereichen, die die Latham durchfliegen sollte, Sturm herrschte. Doch jetzt sah es aus, als würde der Wind abflauen. An der Bjørnøya riet herrschte Nebel, doch weiter nördlich waren die Wetterverhältnisse gut, mit ruhigem, klarem Wetter. Der Aufbruch von Tromsø wurde voller Optimismus auf einen Zeitpunkt mitten am Tag festgesetzt.

Zapffes Anruf um viertel nach elf brachte jedoch keine weiteren Informationen, die Grund zur Hoffnung auf einen so frühen Start hätten geben können. Das Institut hatte Nachricht bekommen, dass sich in der Framstraße ein Tiefdruckgebiet entwickelte, wahrscheinlich hatten sie es von der Wetterstation in der Myggbukta auf Ost-Grönland erfahren. Institutsleiter Krogness riet daher dazu, lieber die nächste Hauptmeldung um 13 Uhr abzuwarten.

Doch nicht nur über das Telefon wurden den Bewohnern der Villa in der Storgata 42 Informationen zugetragen. Tromsø brodelte vor Gerüchten. Die Stadt war voll mit Journalisten, die engen Kontakt mit ihren Büros überall im Land hielten. Aus Vadsø war die Nachricht gekommen, dass der italienische Pilot Umberto Maddalena und seine Besatzung an Bord einer Savoia-Marchetti S.55 bereit zum Start seien, um direkt nach Ny-Ålesund zu fliegen. Kaum hatte diese Nach-

richt Roald Amundsen erreicht, da musste sie schon korrigiert werden – Maddalena hatte bereits am Tag zuvor einen Versuch unternommen, war aber aufgrund des Nebels über Bjørnøya umgekehrt. An diesem Montag war er um Viertel vor zwölf abgehoben. Man ging davon aus, dass er Ny-Ålesund am gleichen Abend erreichen würde. Außerdem war ein zweites italienisches Flugboot unterwegs auf dem Weg von Luleå in Schweden nach Vadsø, um von dort aus zur letzten Etappe nach Spitzbergen aufzubrechen.

Draußen im Tromsøsund lag das gut ausgerüstete zivile Verkehrsflugzeug »Uppland«, eine dreimotorige Junkers G24, gelenkt von dem erfahrenen schwedischen Chefpiloten Viktor Nilsson. Daneben in der Bucht lag die »Turku«, eine finnische Junkers 13, die von dem ebenso erfahrenen Gunnar Lühr geflogen wurde. Die beiden Chefpiloten hatten die Information an die Presse und an das Geofysisk Institut abgegeben, dass sie aus Sicherheitsgründen gern zusammen mit der Latham hinüber nach Ny-Ålesund fliegen wollten. Aber es hatte sich als schwierig erwiesen, Kontakt zu Amundsen aufzunehmen, der sich in der Villa von Fritz Zapffe geradezu verschanzt hatte.

Zapffe schien es, als hätte Roald Amundsen eine Entscheidung getroffen, die er den beiden konkurrierenden Piloten und auch der Presse nicht mitteilen wollte. Er und sein Freund sprachen nicht über Details des bevorstehenden Flugs nach Spitzbergen, aber es war allgemein bekannt, dass dem Flugzeug, das die Strecke von der norwegischen Küste nach Spitzbergen zurücklegte, die Ehre zuteilwerden würde, das als Erstes geschafft zu haben. Eine neue Polartrophäe war für denjenigen in Reichweite, der bereits so viele fantastische Ziele sowohl in der Arktis als auch in der Antarktis erreicht hatte.

Kurz nach ein Uhr gab das Geofysisk Institutt auf der Basis der letzten Wettermeldungen grünes Licht. Wenn die Latham an diesem Tag Richtung Norden fliegen wollte, dann müssten sie so schnell wie möglich starten. Von Westen her war ein Unwetter zu erwarten. Der Abflug wurde auf vierzehn Uhr festgelegt. Es war Zeit für den Abschied. Und dennoch zögerte Amundsen, als er in Zapffes gemütlichem Wohnzimmer saß. Den Kopf gesenkt, das Gesicht zerfurcht vor Müdigkeit. So saß er da und spielte mit einem alten Feuerzeug. Es schien, als läge ein Schatten über ihm, so beschrieb der Freund es viele Jahre später.⁵

Amundsen brach sein Schweigen und meinte, Zapffe hätte ihn doch sicher nicht so bald wieder in Tromsø erwartet, oder? Es war ja noch gar nicht so lange her, dass die beiden miteinander gesprochen hatten. Nur ein paar Wochen zuvor war der Apotheker in dem Haus in Svartskog zu Besuch gewesen. Dort hatte er ein wunderschönes Geschenk bekommen, ein Gemälde mit einem Motiv der Südpoleisschranke. Frau Zapffe hatte einen hübschen japanischen Schmuckkasten bekommen. Als Erinnerungsstück, wie der Polarforscher erklärt hatte. Und jetzt saß er hier in der Villa des Apothekers. Doch dieses Mal fiel es beiden schwer, den sonst üblichen vertraulichen Ton miteinander zu finden.

Nein, Zapffe musste zugeben, dass er nicht erwartet hatte, seinen Freund so kurz nach seiner eigenen Oslo-Reise wiederzusehen. Außerdem hatten sie ja eine Reise nach Spitzbergen später im Sommer geplant. Amundsen erwiderte etwas in der Richtung, dass das Schicksal es nun einmal anders gewollt habe. Niemand könne wissen, wann die beiden sich das nächste Mal sähen. Dabei war der Polarforscher sehr ernst.

Zapffe konnte nicht an sich halten, er musste einfach fragen: War Amundsen zufrieden mit dem Flugzeug? War es taug-

lich für den Auftrag? Amundsen zögerte eine Weile. Doch, die Latham hatte sich auf dem Flug von Bergen nach Tromsø als solide erwiesen, aber am liebsten hätte er doch eine Dornier Wal, die er schon von früher kannte. Er musste seinen alten Freund nicht extra an die Expedition mit der Wal N24 und der Wal N25 erinnern, mit Dietrichson, Riiser-Larsen, Omdal, dem deutschen Mechaniker Feucht und dem Amerikaner Ellsworth als Mannschaft. Es lag erst drei Jahre zurück, dass sie ganz dramatisch auf dem Meereseis bei 88 Grad Nord hatten landen müssen. Der Apotheker war selbst als Materialverwalter in Kings Bay dabei gewesen, besorgt war er in der Bergwerksstadt herumgelaufen und hatte die drei Wochen dort gewartet, bis Amundsen und seine Mannschaft endlich zurückgekommen waren.

Zapffe war dem französischen Flugboot gegenüber skeptisch, nicht zuletzt aufgrund der provisorischen Reparatur eines Schwimmers, die in Bergen vorgenommen worden war. Doch davon erwähnte er Amundsen gegenüber nichts. Wozu hätte das auch dienen sollen? Amundsen konnte das Flugzeug besser beurteilen als er selbst, und er würde ja wohl von der Reparatur wissen. Der Polarfahrer hatte sowieso keine andere Wahl, als weiter nach Spitzbergen zu reisen. Er konnte den Flug der Latham nicht hier in Tromsø enden lassen. Eine derartige Entscheidung war so gut wie undenkbar. Welchen Grund für einen derartig dramatischen Entschluss hätte Amundsen vorbringen können? Was würden die Leute denken, was würden die Zeitungen schreiben?

Zapffe fragte vorsichtig: Was sollte laut Amundsens Plänen hier in Tromsø an Bord der Latham gebracht werden außer Flugbenzin und Öl? Alles, worum Nobile gebeten hatte, antwortete der Polarforscher kurz. Dann wechselte er das Thema – sprach erneut von alten Erinnerungen – über den

Frühling im Nordpolarmeer, das himmlische Licht über dem Eis. Ein langer Monolog voller Sehnsucht. Und jetzt sollte er wieder dort hinaufkommen. Doch der Freund wunderte sich und war besorgt über die Wehmut, über das verschlossene Gesicht des Polarreisenden.

Wieder wurde es still zwischen ihnen. Schließlich brach Amundsen das lange Schweigen, indem er bemerkte, dass das Feuerzeug, mit dem er die ganze Zeit gespielt hatte, kaputtgegangen sei. Wahrscheinlich stimmte etwas mit dem Zündstein nicht. Zapffe bot ihm eilfertig an, es zu reparieren. Das werde nicht lange dauern. Dann bekomme er es so gut wie neu zurück, bevor er hinunter zum Hafen gehe, wo die Latham startklar lag.

Amundsen hob den Kopf und schaute den Freund an. Eine Reparatur sei nicht nötig, erwiderte er. Zapffe könne das Feuerzeug als eine Erinnerung an diese letzte Expedition behalten. Er selbst habe keine Verwendung mehr dafür.⁶

Die Abreise von Kings Bay

Es war kurz vor fünf Uhr morgens am Mittwoch, dem 23. Mai 1928. Die Sonne stand bereits hoch am Himmel über den Bergen auf der anderen Seite des Kongsfjord. Das Licht sickerte durch den Nebeldunst und warf Silberflecken auf das Meerwasser. Die Brandung hob und senkte sich mit Eisschollen auf dem Rücken. Es schien, als atmete der Fjord selbst ganz ruhig.

Nach einer langen durchwachten Nacht voller Spannung, Unsicherheit und schnellen Entscheidungen war das Luftschiff »Italia« endlich klar zum Ablegen. Der katholische Priester Gian Franceschi, der Sondergesandte des Papstes, stand auf dem hartgefrorenen Boden im Hangar in Kings Bay und segnete die Expedition zum Nordpol. Sicherheitshalber sprach er außerdem ein Gebet für die Entdecker und bat um eine sichere Heimkehr. Anschließend packten die mehr als fünfzig Männer der Hilfsmannschaften, bestehend aus italienischen Expeditionsteilnehmern und angeheuerten Bergarbeitern, die Taue und zogen das Luftschiff aus dem Hangar – ganz langsam, damit sich der Ballonstoff nicht irgendwo festhakte und aufgerissen wurde. Die Italiener riefen wieder und wieder »evviva l'Italia« und »evviva Nobile«, immer und immer wieder, es klang etwas schwach, aber schließlich waren die Männer die ganze Nacht wach gewesen und jetzt sichtlich erschöpft.

Die norwegischen Bergarbeiter sagten nicht viel. Die meisten von ihnen hatten Ähnliches schon häufiger mitgemacht. Im Laufe der mehr als zwei Wochen, die vergangen waren,

seit das Luftschiff in Kings Bay angekommen war, war es bereits zweimal herausgezogen worden – zuerst für einen missglückten Flug nach Osten, der nach nur wenigen Stunden unterbrochen wurde, später für die neunundsechzig Stunden andauernde Expedition, während der die so gut wie unbekannte Inselgruppe »Nikolaus-II-Land«,* östlich vom Franz-Josef-Land, kartiert werden sollte.

Die Bewohner von Ny-Ålesund hatten sich bereits an die hektischen Vorbereitungen gewöhnt. Vor jedem Aufbruch gab es die gleiche geschäftige Unruhe, die ganze Nacht hindurch waren eifrige Aktivitäten zu beobachten. Der Expeditionsleiter, General Nobile, lief mit dem Messingmegaphon herum und erteilte seine Befehle. Der Zeitpunkt der Abreise wurde aufgrund der unsicheren Wetterlage immer wieder verschoben. Es gab Diskussionen, was als Ausrüstung mitgeführt werden sollte, und nicht zuletzt auch darüber, wer das Glück haben sollte, an der Expedition teilnehmen zu dürfen. Man fiel sich in die Arme, es wurde geküsst und mit Champagner auf das Abenteuer angestoßen.

Für die spektakulärste und das größte Interesse weckende Unternehmung, den Flug direkt zum Nordpol, waren die Vorbereitungen fast exakt genauso wie für die beiden vorherigen Expeditionen durchgeführt worden. Aber dieses Mal war die Auswahl der Mannschaft mit deutlich größerer Spannung beobachtet worden. Der Journalist und Gebirgsjäger Francesco Tomaselli musste seinen Platz dem achtundzwanzigjährigen Ugo Lago von *Il Popolo d'Italia* überlassen. Die Zeitung war 1914 von Mussolini gegründet worden, sie galt als das Hauptorgan der faschistischen Partei. Nobile selbst war kein Faschist, aber es wäre für ihn problematisch gewesen,

* Der heutige Name lautet Sewernaja Semlja (Das nördliche Land).

Lago einen Platz bei dem ehrenvollsten der geplanten Flüge zu verweigern. Dagegen hatte Nobile keinerlei diesbezügliche Bedenken, den Abgesandten des Papstes, Gian Franceschi, gegen den tschechischen Forscher František Běhounek auszutauschen. Die allerletzte Veränderung der Mannschaftsaufstellung fand statt, nachdem mehrere Tonnen Benzin wieder aus dem Luftschiff entladen worden waren. Der Nautiker und Marineoffizier Alfredo Viglieri, schlank, schmal und der Jüngste an Bord, wurde zu seiner großen Freude im letzten Moment angemustert.

Über einen Teil der Last des Luftschiffs gab es keine Diskussion: Da dieses Mal der Nordpol das Ziel war, wurde ein zwei Meter langes und über hundert Kilo schweres Eichenkreuz in die Navigationsgondel gehievt. Das Kreuz war vom Papst gesegnet worden und sollte direkt über dem Polpunkt heruntergelassen werden.

Kurz vor fünf Uhr war das Luftschiff endlich aus dem Hangar gezogen worden und schwebte einige Meter über dem schneebedeckten Boden. Die Hilfsmannschaften ließen das letzte Schleppseil los und sahen zu, wie der zigarrenförmige, mehr als hundert Meter lange und fast zwanzig Meter hohe Ballon sich langsam hob. Der hintere Motor, mit Vincenzo Pomella in der Kabine, wurde gestartet und sorgte für den Auftrieb wie auch für die gelenkte Fahrt. Kurz darauf wurden auch die beiden Seitenmotoren angeworfen. Die Helfer winkten den Expeditionsteilnehmern zu, die aus den schmalen Fenstern in der Gondel hinunterschauten. Bald waren sie nicht mehr zu erkennen. Die »Italia« segelte über den Kongsfjord. Ihre Konturen wurden zu einem Schatten, einer Luftspiegelung zwischen den Nebelschleiern. Noch ganz nah und doch schon weit entfernt. Wie eine Fata Morgana.

Nur wenige der Kings-Bay-Bewohner hatten dieser frühen Abreise beigewohnt. Viele von ihnen hatten einen anstrengenden Job in den Kohlegruben. Sie warteten lieber auf die Feier bei der Rückkehr. Die Bergwerksstadt Ny-Ålesund war in diesem Frühjahr schon fast unverantwortlich voll. Der Kohleabbau lief auf vollen Touren. Drei Schichten wurden sowohl in der Agnesgrube als auch in der neuen Estergrube gefahren. Beide Schächte führten tief hinein in den Berg, und mehrere Male hatte die Arbeit wegen Unfällen gestoppt werden müssen. Im Jahr zuvor hatte es Explosionen und eindringendes Wasser von den Gletschern über den Schächten gegeben. 260 Personen (darunter 16 Frauen und 5 Kinder) waren in der Stadt einquartiert worden. Neben der eigenen Belegschaft des Bergwerksunternehmens wohnten hier norwegische und ausländische Pressevertreter, Filmleute, Gebirgsjäger und die Männer vom Luftschiff, die es noch geschafft hatten, einen Schlafplatz für sich zu ergattern. Es fehlte nicht viel, dann hätten die Menschen in Schichten schlafen müssen.

An Bord des italienischen Expeditionsschiffes »Città di Milano«, das draußen im Kongsfjord lag, war es auch voll. Hier wohnten 220 Seeleute und Marineoffiziere, dazu Männer der Luftschiffmannschaft, die auch noch Platz gefunden hatten. Auch hier war es nötig gewesen, jeweils zwei Männer in einer Kabine unterzubringen, die eigentlich nur für eine Person berechnet war. Die Forscher Malmgren und Běhounek wohnten auch auf dem Schiff. Zur großen Enttäuschung des tschechischen Forschers wurde ihm und Malmgren nicht eine gemeinsame Kabine zugewiesen. Denn die beiden Forscher waren im Laufe ihres Aufenthalts gute Freunde geworden.

Natürlich machte sich der Bergwerksleiter Bertel Sherdahl Sorgen wegen der schwierigen Unterbringungslage, aber die Nordpolexpeditionen bedeuteten gern gesehene Zusatzein-

nahmen für das Unternehmen, das sich in Privatbesitz befand und seit der Gründung vor zwölf Jahren immer am Rande des Konkurses schwebte. Damit die Rechnung aufging, hatte der norwegische Staat den Ertrag für den Kohleverkauf des kommenden Jahres vorgeschossen. Politisch gesehen wäre es ein Problem, sollten sich die Gruben in Kings Bay als unrentabel herausstellen. Schließlich war es erst acht Jahre her, dass Spitzbergen durch Unterzeichnung des Spitzbergenvertrags ein Teil des Königreichs Norwegen geworden war. Es hätte schon merkwürdig ausgesehen, wenn die norwegische Regierung zunächst die Inselgruppe übernahm, um dann eine Bergwerksgesellschaft nach der anderen Konkurs gehen zu lassen. Eine Möglichkeit, die in den Regierungsräumen auf dem Festland diskutiert wurde, bestand darin, dass der Staat einen Teil der Aktien sowohl von der Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S in Longyearbyen als auch von der Kings Bay Kull Compani A/S in Ny-Ålesund übernahm. Aber bis jetzt waren es der legendäre Gründer der Gesellschaft Petter Brandal und Investoren aus Ålesund, denen die großen Areale auf der Brøggerhalvøya gehörten.

Mitte Mai war das Polarschiff »Mina« von Green Harbour am Isfjord mit einem norwegischen Journalisten, Odd Arnesen vom Aftenposten, einem amerikanischen Kameramann von der Paramount, John Dored, und einem neuen Funker an Bord nach Kings Bay gekommen. Andere Polarschiffe legten am Kai an und verschwanden wieder. Das Polarschiff »Hobby« unter dem Kapitän Ingvald Isachsen und dem erfahrenen Eislotsen John Næss waren aus Tromsø gekommen und hatten die in Norwegen produzierte Ummantelung des Luftschiffhangars geliefert. Die restliche Ausrüstung der italienischen Expedition wurde mit der »Città di Milano« herbeige-

bracht. Riesige Mengen an Ladung mussten am Kai gelöscht und weiter zum Luftschiffhangar hinaufbefördert werden – unter anderem 4500 keramische Gasflaschen mit Wasserstoff, Reserveteile für die drei Maybach-Motoren des Luftschiffs und Kisten voller Proviant, bestehend aus Schokolade, Keksen, Butter und Pemmikan, einer nahrhaften Mischung aus Dörrfleisch und Fett. Die italienischen Seeleute hatten einen alten Ford-Trecker mit Schneeketten leihen können, blieben aber dennoch häufig in den Schneewehen stecken. Sie mühten sich Tag und Nacht ab, die gesamte Ladung hinauf in den Hangar zu bringen.

Die Seeleute auf den norwegischen Polarschiffen beobachteten neugierig die italienische Expedition und ruderten mit kleinen Booten an den Kai, um die Aktivitäten mit eigenen Augen sehen zu können. Sowohl der einzige Laden in Kings Bay als auch der Souvenirladen der Wohlfahrt war Tag und Nacht geöffnet, mehr oder weniger offiziell. Es wurden Benzin, gebunkerte Kohle und Frischwasser verkauft. Auch Tabak und Schnaps wurde in beide Richtungen gehandelt, obwohl diese Waren in Ny-Ålesund streng rationiert waren. Die Bergarbeiter hatten eine wöchentliche Ration von einer halben Flasche Branntwein, die sie gern tauschten, wenn ihnen etwas gefiel.

Jedes Wochenende wurden Zusammenkünfte in der Bergbausiedlung arrangiert. Auf den Eisenbahnschienen keuchten die kleinen, mit Kohle betriebenen Lokomotiven, die Kohlenwaggons quietschten und ratterten laut auf dem Weg zum Berg und wieder zurück. Schwarzer Kohlenstaub wehte überall und bedeckte den Schnee mit einer fettigen Haut bis weit hinaus aufs Fjordeis. In den Schächten wurde Tag und Nacht mit Dynamit gearbeitet. Die Kantinen waren ununterbrochen geöffnet, damit die Kumpel vor und nach der Schicht etwas zu

essen bekamen. Der neue Kohlenleichter »Ingeren« von der Reederei Jacob Kjøde in Bergen wurde vom Festland erwartet, mit Proviant und vielerlei Ausrüstung für den Abbau. Die Mannschaften der ersten Lastschiffe des Jahres sollten einer alten Tradition folgend besonders herzlich in Ny-Ålesund willkommen geheißen werden.

In diesem Frühling war das Fjordeis dicht und nur schwer zu durchfahren gewesen. Vor der Ankunft der »Città di Milano« vor einigen Wochen waren die Leute aus den Ester- und Sofiegruben unten gewesen und hatten geholfen, eine mehrere hundert Meter lange Fahrrinne durchs Eis bis zum Kai zu sprengen. Kapitän Giuseppe Romagna Manóia war dafür äußerst dankbar. Er schien sich ein wenig vor dem Meereseis zu fürchten, wozu er auch allen Grund hatte. Mit norwegischen Augen gesehen war der alte Kabelleger aus Mailand kaum das passende Fahrzeug für polare Verhältnisse.

Nach der graziösen, fast geisterhaften Abreise der »Italia« standen die Zuschauer noch eine Weile neben dem Andockmast in dem schmutzigen Schnee. Falls Pater Franceschi enttäuscht darüber war, dass er nicht hatte mitkommen dürfen, so zeigte er es zumindest nicht. Professor Amedeo Nobile, der Bruder des Generals, verriet seine Gefühle ebenfalls nicht. Es war nie die Rede davon gewesen, dass er an einer der Reisen mit dem Luftschiff teilnehmen sollte. Er war als Meteorologe bei der Expedition dabei und sollte über Funk die Männer auf dem Luftschiff sowohl über die Beobachtungen der Eismeerstationen informieren als auch über Wetterprognosen und Ratschläge, die er vom Geofysisk Institutt in Tromsø erhielt.

Der Arzt während der Wintersaison in Kings Bay, Harald Sæther, wandte sich an Odd Arnesen: »Sagen Sie, glauben Sie eigentlich, dass wir die ›Italia‹ und die Besatzung jemals

wiedersehen werden? Wissen Sie, ich habe so ein Gefühl, als hätten wir sie heute das letzte Mal gesehen.«⁷

Er bekam keine Antwort, aber der eine oder andere der Bewohner stutzte schon. Harald Sæther war der geborene Polarbewohner, er liebte die Jagd und das Leben im Freien, war die Überwinterung und schwierige Lebensbedingungen gewohnt. Niemand hätte ihn als abergläubisch eingeschätzt. Außerdem hatte die »Italia« bereits zwei herausfordernde Flüge hinter sich. Beide Male waren die Italiener mit Geschichten über Schäden an der Ballonhülle und den Motoren zurückgekehrt. Und das hatten sie mit einem gewissen Stolz darüber erzählt, dass die Nautiker und die Mannschaft diese Gefahren so souverän gemeistert hatten und sie sicher zurück nach Ny-Ålesund gekommen waren.

Langsam ebbte das Gespräch unter den Zuschauern ab. Es gab nichts mehr zu sagen, und die meisten gingen fort, um sich schlafen zu legen. Die Journalisten und Kameralleute erwarteten im Laufe der ersten Stunden keine größeren Neuigkeiten von der »Italia«. Man rechnete damit, dass es einen Tag oder mehr dauern würde, bis die Expedition den Nordpol erreichte. Nach einer Weile war die gesamte Bergwerkssiedlung zur Ruhe gekommen. Die aus der Ferne zu hörenden Routinen der Nachtschicht in den Ester- und Sofiegruben waren das einzige Zeichen menschlicher Aktivität.

Die blau gestrichene Telegraphenstation auf dem Fahnenmasthügel im Uferbereich war in Privatbesitz der Kings Bay Kull Compani. Die Lage der Station hatte im Frühjahr einen sonderbaren Unfall verursacht. Nachdem der Funker das letzte meteorologische Telegramm des Tages an das Geofysisk Institutt in Tromsø verschickt hatte, die sogenannte »Abendsendung«, wollte er von der Station zur Messe gehen. Im

Laufe der kurzen Zeit, die er sich in der Station aufgehalten hatte, war draußen ein heftiger Schneesturm aufgekommen. Auf dem Weg zurück verlor er die Orientierung, verlief sich zwischen den Häusern und kam nur wenige hundert Meter von der Siedlung entfernt ums Leben. Jetzt war es der neu angekommene Ludvig Saltnes, der den Funkverkehr übernommen hatte. Zu jeder Tages- und Nachtzeit konnte man ihn auf dem Kiesweg zur Station hinauf oder auf dem Weg hinunter zur Arbeiterkantine beobachten, dicht gefolgt von einem halbblinden schwarzen Hund, der sich ihm angeschlossen hatte.

Direktor Sherdahl hatte angewiesen, dass die Funkstation mit dem Signaltouren »tj« für die Kommunikation der Gesellschaft reserviert sein sollte. Die Italiener und die Presseleute mussten die Funkstation an Bord der »Città di Milano« benutzen, was einige Schwierigkeiten mit sich brachte. Meistens lag das Schiff nicht am Kai, und die Journalisten und Filmleute mussten mit Beibooten hinausgebracht werden. An der Schiffswand war ein selbst gebauter Fahrstuhl angebracht, bestehend aus einer Holzplatte, die an einem Kran hing. Die Leute wurden mit dieser selbst gefertigten Konstruktion, die sonst benutzt wurde, um Ausrüstung und Waren zu löschen, an Deck gehievt. Wohlbehalten an Bord angekommen, mussten sie mit unterschiedlichsten Arbeitsbedingungen zurechtkommen, je nach Lust und Laune des Kapitäns Romagna Manóia. Meistens war er empört über die Zeitungsschlagzeilen, die ihm übersetzt worden waren, unter anderem auch über norwegische Artikel, in denen das fehlende Wissen der italienischen Seeleute die arktischen Verhältnisse betreffend kommentiert wurde. Seine Stimmung funktionierte wie eine Art Zensur. Die Journalisten waren abhängig von seinem guten Willen, sowohl beim Versenden von Telegrammen via Bordfunk als auch, um das Neueste von der »Italia« zu erfahren.

Am 23. Mai 1928 war es den ganzen Tag über ruhig gewesen in Ny-Ålesund. Es passierte kaum etwas, und es wurden auch noch keine bedeutenden Neuigkeiten von der Expedition erwartet. Eine Meldung vom Luftschiff am Nachmittag berichtete von einem scharfen nordöstlichen Wind, der die Breitseite der »Italia« getroffen hatte, als sie über der Amsterdamsinsel an Spitzbergens nordwestlicher Spitze den Kurs um über neunzig Grad geändert hatten, um weiter über Grönland zu fliegen. Ein paar Stunden später kam die Nachricht, dass die Wetterverhältnisse sich gebessert hatten. Das Luftschiff flog erneut in ruhigerem Wetter und änderte den Kurs am 24. Längengrad auf Nord. Die Spannung in der Bergwerks-siedlung wuchs. Die Journalisten und Kameraleute erhielten ungeduldige Aufforderungen von ihren jeweiligen Redakteuren und schickten entschuldigende Telegramme zurück. Es würde immer noch mehrere Stunden dauern, bis die »Italia« den Polpunkt erreicht hätte.

Odd Arnesen, der Journalist von der Aftenposten, galt in Ny-Ålesund als ein alter Hase, denn er hatte schon diverse Male die Bergwerksstadt besucht. Ihm war etwas Sonderbares aufgefallen. Die ersten Funksprüche von der »Italia« waren verschlüsselt, bis auf den ersten Satz. Und noch sonderbarer: Der Funker an Bord der »Città« kannte die Verschlüsselung nicht. An den Tischen in der Betriebsmesse, wo die meisten Presseleute aßen, wurde eifrig spekuliert und diskutiert. Hatte Nobile beschlossen, dass die Nachricht über seine Ankunft am Nordpol zuerst an Mussolini gehen sollte, um dann anschließend in Rom bekannt gemacht zu werden? Der Verdacht erhärtete sich, und das Verhältnis zwischen Kapitän Romagna Manóia und den Journalisten wurde immer schlechter, je weiter sich das Luftschiff dem Nordpol näherte. Der italienische Marineoffizier war es gewohnt, dass ihm gehorcht wurde. Er

hatte nicht besonders viel Erfahrung mit der Presse, und das ständige Nachfragen der Journalisten gefiel ihm überhaupt nicht. Er war angespannt und wollte nicht mit aufdringlichen Fragen belästigt werden.

Die geplante Ankunft über dem Nordpol sollte ungefähr um Mitternacht stattfinden. An Bord des Expeditionsschiffes »Città« stand Amedeo, der Bruder des Generals, draußen an Deck in dem eiskalten Wind zusammen mit Pater Franceschi, den Journalisten Tomaselli und Arnesen und dem amerikanischen Kameramann Dored. Sie standen dicht beieinander vor der offenen Tür zu der kleinen Funkkabine. Drinnen drängten sich die italienischen Offiziere. Alle warteten auf die Bestätigung, dass das Luftschiff sein Ziel erreicht hatte.

Kurz nach Mitternacht wurde Kapitän Romagna Manioia geweckt. Er schlurfte im Schlafrock, mit Pantoffeln an den Füßen, übers Deck. Nach nur wenigen Sekunden kam er wieder aus der Funkkabine heraus und schrie wütend, dass die Station der Bergwerksgesellschaft den italienischen Funker mit ihren Sendungen störe. Danach hieß es für die blau gefrorenen Journalisten lange Zeit nur abwarten, trotz der hektischen Aktivitäten in der Funkkabine. Schließlich wurde Tomaselli ins Warme gelassen. Erst gegen drei Uhr kam er wieder aufs Deck hinaus und bestätigte offiziell alle Bekanntmachungen. Die »Italia« war zwanzig Minuten nach Mitternacht über dem Nordpol angekommen und anschließend zwei Stunden lang um den Polpunkt gekreist. Der Jubel hallte aus dem Funkraum und verbreitete sich wie eine Welle unter den Seeleuten der »Città di Milano«.

Das Telegramm vom Sender an Bord der »Italia« war direkt an Mussolini geschickt worden, außerdem an den italienischen König und selbstverständlich auch an den Papst. Außerdem hatte Nobile ein Telegramm an seine Frau Carlotta geschickt

und über einen privaten Funksender in Rom eine Antwort von ihr erhalten. Und schließlich hatte Kapitän Romagna Manioia die Erlaubnis erteilt, dass die sensationelle Neuigkeit auch den Journalisten in Ny-Ålesund bekannt gegeben werden dürfe. Aber inzwischen war es bereits nach drei Uhr nachts – zu spät für Odd Arnesen, eine persönliche Augenzeugenschilderung des Triumphs und der Freude der Italiener zu schreiben, so dass die Zeitung diese für die Welt bedeutende Neuigkeit von ihm persönlich hätte erfahren können.

In Ny-Ålesund wurde am 24. Mai den ganzen Vormittag über gejubelt und gefeiert. Mit Recht waren die Italiener stolz und glücklich, die Norweger gönnten ihnen den Triumph. Die Seeleute von der »Città« arbeiteten mit neuem Eifer und stauten Gasflaschen und Ausrüstung, um alles für die Rückkehr des Luftschiffs bereit zu machen, das am folgenden Tag erwartet wurde. Doch mitten am Tag erhielt Kapitän Romagna Manioia ein Telegramm von der »Italia«, das Gegenwind meldete, Nebel und äußerst schwierige Witterungsverhältnisse.

Im Laufe des Nachmittags wurde klar, dass dieses Unwetter im Norden es dem Luftschiff auch schwer machte, seine genaue Position zu bestimmen. Der Funker an Bord der »Città« wurde wiederholte Male gebeten, Navigationssignale auszusenden. Auch in Ny-Ålesund hatte sich das Wetter verschlechtert, Schneetreiben und Wind aus Südost waren aufgekomen. Wenn die Verhältnisse sich nicht besserten, würde es für das Luftschiff schwer werden, in dem Bergwerksort zu landen.

Die Havarie

Es war der achtunddreißig Jahre alte Marineoffizier Adalberto Mariano, der am Ruder stand, als das Luftschiff »Italia« von Kings Bay aufbrach. Der General selbst, Umberto Nobile, hatte seinen Platz an der offenen Tür zur Gondel eingenommen. Er winkte verhalten den Gestalten auf dem Schnee unter sich zu. Dann waren sie nicht mehr zu sehen, er schloss die Tür und setzte sich an den Navigationstisch.

Die Teilnehmer kamen langsam zur Ruhe. Jeder Mann hatte seinen Posten gefunden. Das Geräusch der drei Maybach-Motoren ließ die Streben in einem leisen, regelmäßigen Dur vibrieren. Nobile gab mit ruhiger Stimme Anweisungen, wie der Kurs justiert werden sollte. Die Instrumente wurden abgelesen, die Informationen darüber den Nautikern vermittelt, die die Seitenruder und Höhenruder bedienten. Das Luftschiff stieg in die notwendige Höhe, um die Gebirge auf der anderen Seite des Kongsfjords zu überqueren. Die Bebauung in Ny-Ålesund – der Hangar und die Andockpfähle, das Gewimmel der Hilfsmannschaften –, alles wurde immer kleiner, bis das letzte Lebenszeichen, das sie in der weißen Ödnis hinter sich erkennen konnten, nur noch die schwarze Rauchsäule aus dem Kraftwerk der Estergrube war.

Die Navigationsgondel, die vorn unter dem Luftschiff hing, war der einzige gemeinsame Aufenthaltsraum für die sechzehn Männer an Bord, viel zu klein, als dass alle sich gleichzeitig darin hätten aufhalten können. Sie sah aus wie eine kleine,

weiß gestrichene Kajüte, konstruiert aus Spanholz, Holzstreben, Aluminiumrohren und Stahldraht, und war überzogen mit dicht gewebtem, dickem Baumwollstoff. Alles, was nicht zwingend für die Funktion des Luftschiffs notwendig war, hatte herausgenommen werden sollen, dennoch hatte Nobile eine ganze Menge an Ausrüstung und Proviant auf dem Boden und entlang der Wände verstauen lassen.

Hier hatten auch die drei Forscher auf dem Flug zum Nordpol ihren Platz gefunden. Alle hatten sich einen Arbeitsplatz in der engen Gondel gesucht und ihre Apparate aufgestellt. Schon lange bevor das Luftschiff den Kongsfjord verließ, hatten sie mit ihren Messungen begonnen. Mitten im Raum hatte der italienische Physiker Aldo Pontremoli von der Universität Mailand die großen Kisten mit den Instrumenten platziert, die den Magnetismus in der Atmosphäre maßen. Der Tscheche František Běhounek von der Universität Prag hatte seine Instrumente auf die Streben montiert, die entlang der einen Wand verliefen. Die Anordnungen waren im Vorfeld sehr genau ausgetestet worden, doch Pontremoli faltete seinen langen, dünnen Körper auf dem Boden zusammen, die Beine gekreuzt, und belegte so einen viel zu großen Teil des bescheidenen Platzes. Trotzdem kam es Běhounek nicht in den Sinn, sich zu beklagen. Er war dafür viel zu glücklich, dabei zu sein, und arbeitete unermüdlich. Bisher hatte noch niemand die elektrischen Spannungen in der Atmosphäre über den Gebieten, über denen das Luftschiff jetzt schwebte, vermessen und kartiert. Diese Messungen waren einzigartig und wertvoll.⁸

Der dritte Forscher, Dozent Finn Malmgren von der Universität Uppsala, hatte seine meteorologischen Instrumente überall dort in der Gondel verteilt, wo sie am einfachsten von den Nautikern abgelesen werden konnten. Thermometer, Barometer, Messgeräte für die Windgeschwindigkeit und die

Luftfeuchtigkeit, all das waren Instrumente, die notwendige Daten lieferten, um das Luftschiff in einer fein abgestimmten Balance zwischen Schwerkraft und Auftrieb schweben zu lassen. Der schwedische Dozent war nicht nur als Forscher an Bord. Er war der Meteorologe der Expedition und außerdem der einzige Teilnehmer mit praktischer Erfahrung, was von größter Wichtigkeit sein könnte, sollte das Luftschiff auf dem Eis notlanden müssen – er war Nobiles polares Alibi und sein engster Ratgeber. Der Schwede war vor einigen Jahren zusammen mit Roald Amundsen auf der »Maud«-Expedition gewesen und außerdem vor zwei Jahren einer der Teilnehmer der Reise an Bord des Luftschiffs »Norge« – bei dessen Fahrt von Kings Bay über den Nordpol und weiter quer über das Nordpolarmeer nach Alaska. Die Italiener sahen in Malmgren einen äußerst erfahrenen Mann.

Nobile hatte Ugo Lago angewiesen, sich zusammen mit den Taklern und Maschinisten oben in der Ballonhülle aufzuhalten. Natürlich ohne Erfolg. Es war keine Überraschung, dass der Journalist freien Blick haben wollte, die Fahrt über die weiten Eisflächen und das Meer mit eigenen Augen verfolgen wollte. Er kletterte die Leiter in der Gondel hinunter und fand einen passenden Platz an einem der Fenster. Von hier aus notierte er ununterbrochen alles, was er sah.

In einer kleinen Kabüse ganz vorn in der Gondel saß der Funker Giuseppe Biagi zusammengekauert vor seinen Instrumenten und drehte geduldig die Regler des Empfängers und des Senders. Seine wichtigste Aufgabe bestand darin, die Navigationssignale der »Città di Milano« aufzufangen und ansonsten Kontakt mit der Außenwelt zu halten. Außerdem schickte er diverse Telegramme und antwortete auf einen ganzen Schwall von Telegrammen, deren Anzahl stieg, je näher das Luftschiff dem Pol kam. Die Funkanlage war ein Geschenk

der Marconi-Fabrik und funktionierte zu Biagis Freude optimal.

Der mittlere Raum in der Gondel war der größte, eingerichtet wie die Brücke eines Schiffs. Hier befanden sich alle Navigationsinstrumente und der Maschinentelegraph, der in die drei kleinen Motorkabinen achtern signalisierte, welche Operationen die Maschinisten mit den Motoren ausführen sollten. Die hinterste Kabine war mitten unter dem Kiel befestigt. In ihr saß der blonde Mechaniker Vincenzo Pomella, ein stiller, geduldiger Mann. Seine Arbeit war die schwerste, denn dieser Motor wurde so gut wie die ganze Zeit, die sie in der Luft waren, am Laufen gehalten. Die Seitenmotoren wurden nur bei Beschleunigung benutzt oder um das Luftschiff zu drehen und zu wenden. Für den Motor backbord war der Maschinist Attilio Caratti verantwortlich. Der Motor steuerbord war bemannt mit dem blonden, blauäugigen Ettore Arduino aus Verona, der Maschinist, dem Nobile am meisten vertraute.

Die drei Maschinisten hatten alle bereits an der »Norge«-Expedition teilgenommen. Ebenso wie der neununddreißigjährige leitende Techniker Natale Cecioni. Mit schwerem Schritt bewegte er sich unruhig im Luftschiff hin und her, stets mit Sorgenfalten auf der Stirn. Der Takler Renato Alessandrini hatte auch an dem Flug mit der »Norge« teilgenommen und gehörte zu den Italienern, die Roald Amundsen am meisten geschätzt hatte. Wie ein Zirkusartist kletterte er zwischen Streben und Drähten hin und her, mal draußen direkt auf der Hülle, mal drinnen zwischen den Gasballons, hielt nach Schäden Ausschau, reparierte und korrigierte. Eines der größten Probleme während der »Norge«-Reise war die Vereisung der Ballonhülle während des letzten Teils der Expedition gewesen, als das Luftschiff sich der Küste von Alaska genähert hatte. Nach dieser

Erfahrung wurde der Stoff, der die Gaszellen auf der »Italia« bedeckte, verstärkt. Trotzdem überprüfte Alessandrini ununterbrochen die Hülle, suchte nach winzigen Löchern und Rissen. Seiner Auffassung nach musste das Luftschiff kontinuierlich gewartet werden.

Von der großen Gondel gab es keinen direkten Zugang zu den engen Motorkabinen. Die Maschinisten mussten in dem Ballon hochklettern, sich dann zwischen unzähligen Streben, Seilen und Stahldrähten entlang der Hauptleitschnur nach hinten hangeln. Anschließend mussten sie durch Öffnungen in die äußere Ballonhülle krabbeln und in freier Luft auf schmalen Metallleitern balancieren, die zu den Motorkabinen führten. Der Abstand zwischen der großen Gondel hinten und den Kabinen war so knapp, dass die Steuermänner sich aus den kreisrunden Fenstern hinausbeugen und den Männern hinten die Befehle zurufen konnten, aber normalerweise wurde der mechanische Telegraph benutzt, um Missverständnisse zu vermeiden. Ein Hebel auf einem halbmondförmigen Instrument wurde von links nach rechts geschoben – halbe Fahrt voraus, volle Fahrt voraus, Motor stopp. Die Positionen wurden mechanisch durch kräftige Stahldrähte auf die Indikatorschreiber in den Motorkabinen übertragen. Im Ballon selbst befand sich deshalb ein Netz von Metallstreben, Rohren und Kabeln in alle Richtungen.

Die Ruder, die die Bewegungen des Luftschiffs lenkten und justierten, nahmen besonders viel Platz in der Navigationsgondel ein. Das Seitenruder war dort platziert, wo sich das Ruder eines auf dem Meer fahrenden Schiffes normalerweise befand, vorn und quer zur Längsrichtung der Gondel. Der Steuermann selbst konnte nicht nach vorn sehen, denn dort saß Biagi und verfolgte die Funksignale. Deshalb musste der Steuermann zu jeder Zeit auf die Befehle des Kapitäns ver-

trauen. Was normalerweise kein Problem war, weil ein Luftschiff nicht wie ein Flugzeug manövriert wird, sondern eher wie ein Schiff. Der Führer des Luftschiffs stand am Ausguck und gab den Nautikern und Steuermännern die Befehle. Der große Elevator – das Rad, das den Auftrieb oder das Absinken des Luftschiffs lenkte – war mächtig und schwer und mitten in der Gondel platziert, parallel zur Längsrichtung. Der Steuermann, der den Elevator lenkte, sollte den Neigungswinkel des Luftschiffs mit den Füßen spüren.

Nur selten ließen die atmosphärischen Bedingungen es zu, das Luftschiff präzise zu steuern. Und in der Regel war das auch nicht nötig. Die wenigen Hangars und Andockpfähle, die es auf der Welt gab, befanden sich immer auf großen offenen Ebenen. Die Landung wurde mit Hilfe langer Seile ausgeführt, die auf den Boden geworfen wurden, um dort von der zahlreichen Hilfsmannschaft entgegengenommen zu werden. Hier in der Eisödnis gab es keine sicheren Landeplätze, aber unter günstigen Wetterverhältnissen konnte sich ein Luftschiff lange Zeit ruhig schwebend über einem bestimmten Gebiet halten.

Die »Italia« hatte nicht direkt Kurs auf den Nordpol genommen. Während der ersten Stunden ihres Flugs folgte sie der Küstenlinie von Westspitzbergen. Bei der Amsterdaminsel wurde der Kurs auf die nordöstliche Spitze von Grönland geändert. Jetzt näherten sie sich unerforschtem Gebiet, wie Nobile es im Vorfeld geplant hatte, als er die Route festlegte. Der Nebel kam und ging rund um die »Italia«. Weiße Schleier hüllten das Luftschiff ein, öffneten sich ab und zu und ließen immer wieder den blauen Himmel und blendend hellen Sonnenschein durchblitzen. Die drei Forscher arbeiteten schweigend, jeder mit seinen wissenschaftlichen Expe-

rimenten beschäftigt. Malmgren bewegte sich hin und her, las die Instrumente ab und notierte in winzig kleiner Schrift auf der Karte die wenigen meteorologischen Daten, die er in Funktelegrammen vom Geofysisk Institut in Tromsø erhielt. Die Nautiker studierten die Karten, lasen den Sextanten ab, versuchten eine zuverlässige Sonnenhöhe zu errechnen. Vier Kompassse, alle korrigiert bezüglich der magnetischen Verzerrung bei hohen Breitengraden, waren so platziert, dass die Steuermänner sie leicht lesen konnten. Hinten in der Gondel saß Nobile mit Karte und Notizen vor sich ausgebreitet. Die Stunden vergingen.

Nahe der nordöstlichen Spitze von Grönland konnte die Position endlich aufgrund einfacher Landmarken auf den Karten bestimmt werden. Doch nicht alles stimmte überein. Das mystische Crocker Land, eine große Insel mit Gebirgsketten, die von dem amerikanischen Entdecker Robert Peary 1906 nordwestlich von Grönland entdeckt worden war, war nirgends zu sehen. Dahingegen wurden die geographischen Funde, die von der »Norge« vor zwei Jahren gemacht worden waren, bestätigt. Crocker Land existierte nicht. Auf dieser Position gab es nur Meer und Seeeis.

Das Luftschiff wendete und nahm entlang dem 20. Längengrad Kurs Richtung Norden, ungefähr in der Mitte zwischen Pearys alter Route und jener, der das Luftschiff »Norge« vor zwei Jahren gefolgt war. Wieder schwebte das Luftschiff über unbekanntem Gebiet. Die Expeditionsteilnehmer beobachteten gespannt die eisbedeckte Fläche unter sich. Würden sie das Glück haben, in diesem gewaltigen Meeresgebiet neues Land zu entdecken? Und wenn es nur eine kleine Insel wäre. In der Gondel wurden die Männer langsam schläfrig. Fast zwanzig Stunden waren seit ihrer Abreise von Kings Bay vergangen, und die meisten waren außerdem die Nacht zuvor auch wach

gewesen. Der Journalist Lago, der sich gern nützlich machen wollte, servierte Brote, die in Ny-Ålesund geschmiert worden waren. Das Wasser in den Thermoskannen war zu Eis gefroren und musste unter der Kleidung aufgetaut werden.

Zwischen Spitzbergen und Kap Bridgman bewegte sich die »Italia« mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 61 Kilometer in der Stunde und hatte zwei Motoren laufen. Als das Luftschiff den Kurs Richtung Nordpol änderte, wurde der Seitenwind achtern zu einem kräftigen Rückenwind. Die Navigation war bisher nach angenommenem Kurs und geschätzter Geschwindigkeit vorgenommen worden, was alles andere als genau war. Aber für Nobile war es entscheidend, genau sagen zu können, wann sie sich über dem Pol befanden. Es wäre peinlich, sollte sich herausstellen, dass sie trotz allem nicht auf neunzig Grad Nord gewesen waren, sondern nur in seiner Nähe. Sobald sich über ihnen klarer Himmel zeigte, versuchte Adalberto Mariano mit Hilfe des Sextanten den Sonnenstand und die Sonnenhöhe abzulesen. Und endlich, nach langem Warten mit unerträglicher Spannung, zwölf Minuten nach Mitternacht am 24. Mai, konnte er den italienischen Triumph verkünden: Das Luftschiff befand sich über dem Nordpol, so exakt, wie es nur möglich war.

Das war ein großer, ehrwürdiger Moment für die sechzehn Teilnehmer. Alle in der Navigationsgondel waren gerührt und umarmten einander immer und immer wieder. Es wurde auf den Expeditionsleiter angestoßen, der die Leistung vollbracht hatte, mit einem in Italien konstruierten Luftschiff den Nordpol zweimal zu überfliegen. Malmgren gratulierte ihm von Herzen, machte ihn aber darauf aufmerksam, dass es sieben Mann an Bord gab, die mit einem Luftschiff schon früher am Polarpunkt gewesen waren. Neben Nobile und Malm-