

Nordische Jagt GJØA von 1872



Die GJØA im Winter 1905/06 eingefroren im Eis vor King Point, Herschel-Insel, Kanada (Foto Roald Amundsen, keine bestehenden Schutzrechte nach deutschem Recht bekannt)

Die Nordische Jagt GJØA war das erste Schiff, das die stark vereiste Nordwestpassage zwischen Atlantik und Pazifik im hohen Norden Kanadas durchfuhr. Das Schiff wurde 1872 ursprünglich als Heringsfänger gebaut und später auch zum Robbenfang in der Barentssee verwendet. Im Jahre 1900 kaufte Roald Amundsen das solide gebaute und immer noch in gutem Zustand befindliche Fahrzeug für seine geplante Arktisexpedition. Zwischen 1903 und 1906 gelang dann die von drei Überwinterungen im Eis unterbrochene erste Durchfahrung der Nordwestpassage. Die GJØA wurde später von der norwegisch-amerikanischen Gemeinschaft in San Francisco gekauft und der Stadt im Jahre 1909 übergeben. Diese stellte das Schiff im Golden Gate Park auf. Im Jahre 1972 wurde die GJØA an Norwegen zurückgegeben und befindet sich nun im Fram-Museum in Oslo.

Die 21,3 m lange Nordische Jagt wurde 1872 in Rosendal am Hardangerfjord auf der Werft von Knut Johannesson Skaale aus norwegischem Holz gebaut. Erster Eigner des reinen Segelschiffs war der Fischereikapitän Asbjørn Sexe aus Haugesund. Das neue Schiff wurde auf den Namen seiner Frau GJØA getauft und bis in die 1880er zum Heringsfang vor der norwegischen Südwestküste eingesetzt.

Daten und Fakten der GJØA	
Land:	Norwegen
Schiffstyp:	Nordische Jagt
Bauwerft:	Knut Johannesson Skaale, Rosendal, Norwegen
Stapellauf:	1872
Besatzung:	6 Mann (als Expeditionsschiff)
Verwendung:	1872- ca. 1885: Fischerboot 1885 - 1901: Robbenfänger 1901 - 1908: Expeditionsschiff Ab 1909: Museumsschiff
Verbleib:	Ausgestellt im Fram-Museum in Oslo
Technische Daten	
Vermessung:	45 NRT
Länge:	21,3 m über Deck
Breite:	6,1 m
Tiefgang:	4,6 m
Antrieb:	1901: Dan-Paraffinmotor mit 13 PS
Geschwindigkeit	ca. 7 kn max.

In den 1880er Jahren wurde die GJØA an Kapitän Hans Christian Johannsen aus Tromsø in Nordnorwegen verkauft. Der neue Eigner setzte das Schiff zum Robbenfang in der Barentssee ein, vermutlich in den Gewässern um Spitzbergen. Das robuste und stark gebaute Schiff bewährte sich dabei unter den arktischen Bedingungen, insbesondere bei der Fahrt an der Packeis-Kante.

1901 suchte der damals noch weitgehend unbekannte und arktis-unerfahrene Roald Amundsen ein Schiff für seine geplante Erstdurchführung der Nordwest-Passage. Amundsen war ein energischer, sehr ehrgeiziger Mensch und in mancher Hinsicht der erste Berufs-Abenteurer der Menschheitsgeschichte. Seine finanzielle Situation ließ 1901 allerdings keine großen Anschaffungen zu und so sah er sich nach einem preiswerten Gebrauchschiiff für seine geplante Expedition um. Seine Wahl fiel schließlich auf den eiserproben Robbenfänger GJØA. Sie war zwar mit ihren 45 NRT wesentlich kleiner als alle anderen Expeditionsschiffe, mit denen bislang solche Unternehmen in Angriff genommen wurden, hatte aber den Vorteil eines sehr geringen Tiefgangs.

Amundsen war bei allem Ehrgeiz ein intelligenter, methodischer Mensch und erkannte klar seine mangelnde Polar-Erfahrung. Aus diesem Grund heuerte er den erfahrenen bisherigen Eigner Johannsen weiter an und unternahm mit ihm und seiner kleinen Besatzung im Sommer 1901 eine fünfmonatige Robbenfangfahrt in der Barentssee. Während der Reise wurde Amundsen schnell klar, dass für die Fahrt im Eis ein Hilfsmotor von großem Vorteil sein würde.

Nach der Rückkehr nach Tromsø wurde im Winter 1901/1902 in der dortigen Tromsø-Werft ein Paraffin-Motor mit ganzen 13 PS eingebaut, der eine kleine Schiffsschraube antrieb. Außerdem wurde der Rumpf weiter gegen Eisdruck verstärkt und das Schiff besser isoliert. Im Mai 1902 verließ Amundsen mit der GJØA Tromsø und segelte nach Trondheim. Im dortigen Werk von Isidor Nielsen wurden der Rumpfform der GJØA angepasste Treibstofftanks gebaut und installiert. Danach verlegte das Expeditionsschiff nach Christiania (heute Oslo), wo sie für die geplante Fahrt ausgerüstet wurde. In dem kleinen Schiff wurden Vorräte und Ersatzteile für eine Fahrtdauer von fünf Jahren (!) untergebracht. Im Mai 1903 waren alle Arbeiten abgeschlossen.

Am 16. Juni 1903 lief die GJØA mit Kurs auf die Davis-Straße westlich von Grönland aus. An Bord waren sechs Mann: als Expeditionsleiter Roald Amundsen, als 1. Offizier Godfred Hansen, als 1. Maat Helmer Hanssen, als 2.

Maat Anton Lund, als 1. Maschinist Peder Ristvedt, als 2. Maschinist Gustav Juel Wiik und als Koch Adolf Henrik Lindstrøm.

Nach der Überquerung des Nordatlantiks segelte die GJØA entlang der Westküste Grönlands nach Norden, überquert auf Höhe von Kap York die Baffinbucht und lief in den Lancaster-Sund ein. Die Eisverhältnisse waren gut und das Schiff konnte den Sund und die anschließende Barrow-Straße zügig durchfahren. Das nördlich der Prince-of-Wales-Insel liegende Packeis verbot dann eine Weiterfahrt gen Westen und so fuhren Amundsen und seine Crew durch den Peel-Sund östlich der Prince-of-Wales-Insel bis zur King-William-Insel nach Süden. Im September 1903 wurden die Eisbedingungen zunehmend schwieriger, so dass die GJØA zur Überwinterung in einen Naturhafen an der der King-William-Insel einlief und dort am 3. Oktober einfro. In Jahr 1904 waren die Eisbedingungen weitaus heftiger als im vorhergehenden Jahr und so konnte sich die GJØA in dem kompletten Jahr nicht aus dem Griff des Eises befreien. Die Crew nutzte den Zwangsaufenthalt zur Erforschung der Umgebung.

Erst am 13. August 1905 konnten die GJØA ihren Liegeplatz wieder verlassen und fuhr südlich von King-William-Insel und der Victoria-Insel weiter nach Westen und erreichte die Beaufort-See nördlich der Mündung des Mackenzie-River. Im Oktober 1905 machte das Eis die Weiterfahrt erneut unmöglich und das Schiff fro bei der Herschel-Insel erneut ein. Am 11. Juli 1906 konnte sie von dort auslaufen, fuhr weiter nach Westen bis zur Beringstraße und erreicht Nome, Alaska, am 31. August 1906. Die Nordwest-Passage war damit erstmals durchfahren und Amundsen der Held seiner Zeit. Die GJØA lief weiter nach San Francisco, wo sie im Oktober 1906 eintraf.

Während Amundsen und seine Crew bald nach Norwegen zurückkehrten, blieb die GJØA für lange Zeit in San Francisco. Sie wurde von der dortigen Norwegisch-Amerikanischen Bürgerschaft erworben und an der Golden-Gate-Brücke als Museumsschiff ausgestellt. Im Jahre 1972 wurde die GJØA an Norwegen zurückgegeben und befindet sich nun im Fram-Museum in Oslo.

Literaturempfehlungen

R. Amundsen: *Die Nordwest-Passage*, F. J. Lehmann, München 1910. Amundsen beschreibt in dem Buch seine Erlebnisse auf der Polarfahrt mit der GJØA von 1903 bis 1907.