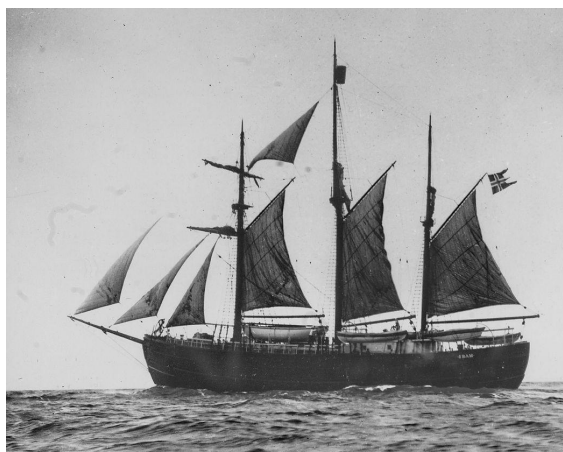


Norwegisches Expeditionsschiff FRAM von 1892



Expeditionsschiff FRAM im Jahre 1910 (Fotograf unbekannt)

Die FRAM ist sicher eines der erfolgreichsten Expeditionsschiffe aller Zeiten, obwohl sie nur zu drei Expeditionen verwendet wurde. Kein aus Holz gebautes Schiff erreichte jemals höhere Breiten, weder im Süden noch im Norden unseres Globus. Heute liegt die FRAM als Museumsschiff in einem eigens zu diesem Zweck errichteten Gebäude in Oslo.

Bau: Die FRAM wird immer mit dem Namen Fridtjof Nansen verbunden bleiben. Nansen gab den Anstoß zu ihrem Bau, mit der er die Eisdrift in der Arktis beweisen und gleichzeitig auch den Nordpol erreichen wollte. Nansen's Idee war es auch, den Schiffsrumpf so zu gestalten, dass er durch Eisdruck nicht zerstört, sondern aus dem Wasser gehoben werden sollte. Außerdem sollten Schiffschraube und Ruderblatt einziehbar sein, um sie vor dem Eis zu schützen. Konstruiert wurde das Schiff auf Basis dieses Gedankenguts durch den bekannten Schiffsbauer Colin Archer, auf dessen Werft in Larvik das Schiff dann auch gebaut wurde und 1892 vom Stapel lief. Bereits die Probefahrten offenbarten eine Schwäche ihrer Konstruktion. Ihr kielloser, abgerundeter Rumpfquerschnitt, der sich im Polareis bestens bewähren sollte und das Schiff härteste Eispressungen ertragen ließ, führte zu intensivem Rollen in rauer See.

Erste FRAM-Expedition 1893 - 1896: Am 24. Juni 1893 lief die FRAM unter Kapitän Otto Sverdrup und Expeditionsleiter Nansen mit 14 Mann Besatzung zu ihrer ersten Reise aus. Der Kurs führte entlang der sibirischen Küsten nach Osten bis zur Lena-Mündung. Dort wurde Kurs Nord genommen, bis das

Daten und Fakten der FRAM

Land:	Norwegen
Schiffstyp:	Hölzerner Dreimastschoner mit Hilfsantrieb
Bauwerft:	Colin Archer, Larvik
Stapellauf:	1892
Besatzung:	16 Mann
Verbleib:	Seit 1924 Museumsschiff in Oslo, Norwegen

Technische Daten

Verdrängung:	800 t
Länge:	39,0 m über Deck
Breite:	11,0 m
Tiefgang:	4,75 m voll beladen
Geschwindigkeit:	ca. 7 kn max.
Segelfläche:	602 qm
Hilfsantrieb:	1892: 1 x 220 PS Dreifach-Expansions-Dampfmaschine, auf eine Schraube wirkend. 1910 ersetzt durch Dieselmotor (erstes Schiff der Welt mit Dieselantrieb)

Schiff am 22. September 1893 im Polareis einfro. Positionsbestimmungen bestätigen zwar die Drift der FRAM, aber bald wurde klar, dass man weit südlich des Nordpols bleiben würde. Am 16. Oktober 1895 wurde mit 85°, 57'N der nördlichste Punkt erreicht. Nansen und sein Kamerad Hjalmar Johansen hatten die FRAM bereits am 14. März 1895 verlassen und vergeblich versucht, den Pol über das Eis zu erreichen. Die FRAM brach am 13. August 1896 nördlich von Spitzbergen aus dem Eis, zufälligerweise am selben Tag, an dem auch Nansen wieder Norwegen erreichte. Kapitän Sverdrup brachte die FRAM dann eine Woche später am 20. August zurück in die Heimat.

Zweite FRAM-Expedition 1898 – 1902: Für diese Reise unter Kapitän Sverdrup wurde das Schiff umgebaut. Das Oberdeck wurde erhöht, um mehr Platz unter Deck zu schaffen. Außerdem wurde ein falscher Kiel untergebaut, um das Rollen des Schiffs zu dämpfen. Am 23. Juni 1898 lief die FRAM mit 16 Mann Besatzung erneut aus. Ursprünglich war geplant, Grönland von Westen kommend nördlich zu umrunden und die unbekannte Küste Nordostgrönland zu erforschen. Dieses Ziel scheiterte allerdings sowohl 1898 als auch 1899 an den Eisbedingungen. So wurde Ellesmere Island erforscht. Die Reise dauerte länger als geplant, weil die FRAM sich 1901 nicht aus dem Eis befreien konnte. Erst am 18. September 1902

erreichte die Expedition, die zwei ihrer Mitglieder verloren hatte, wieder Norwegen

Dritte FRAM-Expedition 1910 – 1914: Die FRAM lag danach ungenutzt in Horten bei Oslo auf. 1909 wurde sie Roald Amundsen für eine weitere Nordpolarexpedition zur Verfügung gestellt. Nachdem 1909 der Nordpol angeblich von zwei unabhängigen Expeditionen unter Peary und Cook erreicht worden war – woran bis heute erhebliche Zweifel bestehen, setzte Amundsen heimlich ein neues Ziel, das Erreichen des Südpols. Am 10. August 1910 verließ die FRAM Norwegen, angeblich um via Kap Hoorn zur Beringstraße zu segeln. Nur vier Mann an Bord wussten die Wahrheit. Die Welt und insbesondere die konkurrierende britische Expedition unter Robert F. Scott wurden erst bei einem Zwischenstopp informiert. Am 15. Januar 1911 erreichte die FRAM die Wal-Bucht vor dem antarktischen

Ross-Schelfeis auf 78°41' S. Dort wurden Vorräte ausgeladen und eine Station errichtet. Ende Februar verließ die FRAM unter Kapitän Nilsen die Walbucht mit Kurs aus Buenos Aires, Amundsen und vier Kameraden blieben zurück. Nach der Überwinterung erreichten diese fünf Männer am 14. Dezember 1911 als erste Menschen den Südpol. Die FRAM kehrte im Januar 1912 in die Wal-Bucht zurück, nahm Amundsen und sein Team an Bord und segelte nach Tasmanien. Amundsen verließ das Schiff dort und Nilsen brachte es über Umwege am 16. Juli 1914 zurück nach Norwegen.

Museumsschiff: Nach 1914 wurde die FRAM nicht mehr aktiv genutzt und begann zu verrotten, bis sie in den 1920er Jahren restauriert und als Museumsschiff hergerichtet wurde. 1935 wurde sie in einem dafür errichteten Gebäude in Oslo ausgestellt, wo sie heute noch besichtigt werden kann.

Fridtjof Nansen – Polarforscher und Diplomat



Fridtjof Nansen im Jahr 1893

Fridtjof Nansen wurde am 10. Oktober 1861 in Store Frøen bei Oslo, damals Christiania, geboren. Er studierte Zoologie und promovierte später auch in diesem Fachgebiet. Seine Begeisterung galt aber bald den Polargebieten.

1888 gelang einer von ihm geleiteten Expedition die erste Durchquerung des grönländischen Inlandeises. Dieser Erfolg verhalf ihm zu großer Popularität und ermöglichte letztlich die Expedition von 1893 und damit den Bau der FRAM. Seine Fahrt mit der FRAM von 1893 bis 1896 bewies seine Theorie der polaren

Eisdrift, auch wenn die FRAM weit südlicher als erhofft mit dem Eis trieb. Nansen versuchte daher zusammen Hjalmar Johansen den Nordpol über das Eis zu erreichen, was aber nicht gelang. Trotzdem wurde am 8. April 1895 mit 86° 13,6' N ein neuer Nord-Rekord erreicht. Die beiden Reisenden gelangten in der Folge unabhängig von der FRAM nach Franz-Josef-Land, überwinterten dort und trafen 1896 glücklicherweise auf eine britische Expedition.

Nansen nutzte seine Popularität zum Einsatz für die Unabhängigkeit Norwegens und hatte 1905 wesentlichen Anteil an der Trennung von Schweden. Bis 1908 arbeitete Nansen als Diplomat in London. Nach seiner Rückkehr war er als Forscher auf den Gebieten Zoologie und Ozeanografie tätig. 1917 ging er wieder in den diplomatischen Dienst und organisierte Hilfslieferungen für sein zwar neutrales, aber wegen der Auswirkungen des 1. Weltkriegs trotzdem vom Hunger bedrohtes Land. Nach Kriegsende war Nansen als Hochkommissar für Flüchtlingsfragen für den nach dem Ersten Weltkrieg gegründeten Völkerbund tätig. Für seine Verdienste um die Flüchtlingshilfe erhielt er 1922 den Friedensnobelpreis. Er starb am 13. Mai 1930 in Lysaker bei Oslo.

Literaturempfehlungen

Walter Bauer, *Die langen Reisen*, Kindler-Verlag, 1963: Hinter diesem unscheinbaren, antiquarisch erhältlichen Titel verbirgt sich eine lesenswerte Biografie Fridtjof Nansens.