

## HINTERGRUNDINFORMATION



## Rückkehr einer Legende:

Roald Amundsens Flugexpedition Richtung Nordpol  
mit dem Dornier Wal

**Friedrichshafen, 24. Juli 2012. „Die Jagd nach dem Nordpol“ betitelt der bekannte Polarforscher Roald Amundsen das Buch über seine Expedition vom Mai und Juni 1925 zum 88. Breitengrad mit zwei Dornier Wal-Flugbooten. Die Flugexpedition sollte an den Erfolg Amundsens, der bereits 14 Jahre zuvor als erster Mensch den Südpol erreichte, anschließen. Ein originalgetreuer Nachbau des Amundsen-Flugbootes Wal N 25 wird nun im Dornier Museum Friedrichshafen am 25. Juli 2012 feierlich enthüllt.**

Im arktischen Sommer 1925 brachen sechs Männer auf, um unter anderem nachzuweisen, dass sich unter dem Eis der Nordpolarregion keine Landmasse – wie beim Südpol – befindet. Ziel war, so weit wie möglich Richtung Nordpol zu gelangen. Mit zwei Flugbooten des Typs Dornier Wal (Do J) startete der norwegische Polarforscher Roald Amundsen und sein Team am 21. Mai 1925 bei strahlendem Sonnenschein von Kings Bay auf Spitzbergen (Norwegen).

Roald Engelbregt Gravning Amundsen (1872-1928) war einer der bedeutendsten Entdecker und Abenteurer in der Polar- und Meeresforschung. Bekannt wurde er vor allem durch seinen Wettlauf in der Antarktis, bei der er vor seinem Mitstreiter Robert Falcon Scott 1911 als Sieger hervorging und als erster Mensch den Südpol erreichte. 1924 setzte Roald Amundsen zur zweiten Poleroberung an. Mit der Unterstützung Norwegens und des amerikanischen Millionärs James W.

**Pressekontakt:**

Dornier Museum Friedrichshafen, Claude-Dornier-Platz 1, 88046 Friedrichshafen, Tel.: 07541-487 36 14, Fax.: 07541-487 36 51, [berthold.porath@dorniermuseum.de](mailto:berthold.porath@dorniermuseum.de)

## HINTERGRUNDINFORMATION



Ellsworth sollte die Arktisexpedition möglichst weit in Richtung Nordpol führen. Zwei Dornier Wal-Flugboote, bekannt für ihre Zuverlässigkeit und robuste Bauweise, wurden eigens für dieses Vorhaben gekauft und per Schiff nach Spitzbergen gebracht, wo sie bei extremen Minusgraden zusammengebaut und flugfertig gemacht wurden.

Am 21. Mai 1925 starteten die beiden Flugboote zur Expedition ins ewige Eis. Beide hatten jeweils drei Männer an Bord: N 24 Pilot Leif Dietrichson, Bordwart Oskar Omdal, Beobachter Lincoln Ellsworth; N 25 Pilot Hjalmar Riiser-Larsen, Bordwart Karl Feucht, Beobachter Roald Amundsen. Der Start verlief trotz einem Übergewicht von jeweils 500 kg reibungslos. Nach rund acht Stunden Flugzeit, teilweise durch dichten Nebel, setzte bei der N 25 der Motor aus und zwang die Crew zur Notwasserung. Fast auf Höhe des 88. Breitengrads – exakt bei 87° 44' nördlicher Breite und 10° 20' westlicher Länge – ging die Besatzung in einem Kanal zwischen dem Packeis nieder und entdeckte erst zwei Tage später, dass auch das zweite Flugboot N 24 in ihrer Nähe den Flug beendet hatte. Doch im Gegensatz zur N 25 hatte N 24 bereits beim Start einen Riss im Rumpf und war nun zu stark beschädigt, so dass man keinen Neustart wagen und dieses Flugboot aufgeben musste.

In Anbetracht der kritischen Lage, gefangen im Eis ohne sofortige Start-Möglichkeit zurück, ordnete Amundsen eine drastische Reduktion der Lebensmittelrationen an. Von den ursprünglich geplanten 1000 Gramm am Tag wurden nur knapp 250 Gramm ausgegeben, bestehend aus Pemmikan (einer haltbaren Mischung aus Dörrfleisch und Fett), Schokolade, Keks, Trockenmilch und Malzextrakt. Um möglichst viele Instrumente für wissenschaftliche Forschungsarbeiten zu

**Pressekontakt:**

Dornier Museum Friedrichshafen, Claude-Dornier-Platz 1, 88046 Friedrichshafen, Tel.: 07541-487 36 14, Fax.: 07541-487 36 51, [berthold.porath@dorniermuseum.de](mailto:berthold.porath@dorniermuseum.de)

## HINTERGRUNDINFORMATION



transportieren, waren spezielle Eiswerkzeuge in Spitzbergen geblieben. Die im Eis eingeschlossenen Männer schliefen zu sechst eingeeignet in der N 25, verbrachten freilich die meiste Zeit damit, mit wenigen Mitteln – zwei Holzschaukeln, zwei Dolchmessern und einer Pfadfinderaxt – das Flugboot in eine sichere Position zu bringen und eine Startbahn anzulegen. Diese musste vor allem von Unebenheiten des Packeises befreit werden. Wind und Wetter machten die mühsame Arbeit, die an den Kräften aller Beteiligten zehrte, immer wieder zunichte.

Am 14. Juni 1925, schätzte Roald Amundsen, hatte das Team rund 500 Tonnen Eis und Schnee weggeräumt. Ihre Bemühungen waren endlich erfolgreich. Überflüssige Materialien wurden im Eis zurückgelassen, um Gewicht zu sparen und die sechs Mann mit nur einem Flugboot zurück zu bringen. Der Start aus dem ewigen Eis gelang am 15. Juni. Bei ihrer Rückkehr wurden die zu diesem Zeitpunkt bereits verschollen geglaubten Expeditionsteilnehmer als Helden gefeiert.

Die wesentliche Forschungsfrage nach einer Landmasse unter dem Eis der Nordpolarregion konnte nahezu zweifelsfrei mit „Nein“ beantwortet werden. Die Wassertiefe in dem Eiskanal, in dem N 25 niederging, wurde mit 3750 Meter gemessen.

Kein anderer als Roald Amundsen ist in den 20er Jahren des vorigen Jahrhunderts so nahe am Nordpol gelandet – für die Forschung war dies ein wichtiger Meilenstein. Der erste Nordpol-Überflug – ohne Landung – gelang Roald Amundsen mit Umberto Nobile und Lincoln Ellsworth dann mit dem Luftschiff „Norge“ am 12. Mai 1926.

**Pressekontakt:**

Dornier Museum Friedrichshafen, Claude-Dornier-Platz 1, 88046 Friedrichshafen, Tel.: 07541-487 36 14, Fax.: 07541-487 36 51, [berthold.porath@dorniermuseum.de](mailto:berthold.porath@dorniermuseum.de)

## HINTERGRUNDINFORMATION



Der Dornier Wal mit der norwegischen Zulassung N 25 verblieb zunächst in Norwegen. 1927 erwarb Frank Courtney das Flugboot (Zulassung nun: G-EBQO), um damit den Atlantik zu überqueren. Courtney brach seinen Versuch vor La Coruña jedoch ab. Im Jahr 1928 ging das Flugboot in den Besitz der Deutschen Verkehrsfliegerschule (DVS) in List auf Sylt über und erhielt die Kennung D-1422.

Der DVS-Direktor Wolfgang von Gronau startete mit diesem Dornier Wal dann am 28. August 1930 zu seinem ersten Atlantikflug in Ost-West-Richtung. Von Sylt über Island, Grönland und Labrador ging es nach New York – Wasserung dort auf dem Hudson River am 26. August 1930 (Netto-Flugzeit: 47 Stunden). US-Präsident Hoover empfing von Gronau danach in Washington, um dessen Pionierleistung zu würdigen.

Im Winter 1932 landete D-1422, der ursprüngliche Amundsen Wal N 25, für ein letztes Mal, nun auf dem verschneiten Münchner Flugplatz Oberwiesenfeld, und wurde anschließend dem Deutschen Museum übergeben. Bei Luftangriffen 1944/45 wurde das Museum schwer getroffen und der Dornier Wal dabei nahezu vollständig zerstört.

Es existieren nur sehr wenige Originalteile, wie ein seit Eröffnung des Dornier Museums Friedrichshafen hier ausgestellter Original-Propeller. Bei der mit der Wal-Enthüllung am 25. Juli 2012 beginnenden Sonderausstellung zum Dornier Wal N 25 werden weitere Original-Teile – so ein Kompass der Firma Ludolph (Bremerhaven) und ein Neigungsmesser von Smith&Sons (London) – gezeigt. Die Sonderausstellung mit vielen weiteren Details zum Wal und zum Amundsen-Flug wird bis Frühjahr 2013 gezeigt.

**Pressekontakt:**

Dornier Museum Friedrichshafen, Claude-Dornier-Platz 1, 88046 Friedrichshafen, Tel.: 07541-487 36 14, Fax.: 07541-487 36 51, [berthold.porath@dorniermuseum.de](mailto:berthold.porath@dorniermuseum.de)