

Walfischjägern gefahren, mit den Hundeschlitten der Pelzjäger monatelang durch die Eiswüsten gewandert, sie haben sich dieser besonderen Natur jahrelang mit Körper, Nerven, Charakter und Gemüt akklimatisiert, sie sind sozusagen weiße Eskimos geworden. Daß eine Polar-expedition sich nur aus solchem Menschenmaterial zusammensetzen könne, zumindest unter so erfahrener Menschen Leitung stehen müsse, galt bis zur Nobilefahrt als selbstverständliche Voraussetzung.

Damit vergleiche man die Menschen der Nobile-Expedition. Nur zwei davon waren vor 1928 in der Arktis schon leitend tätig gewesen: Malmgren und Nobile. Aber nur der schwedische Professor Malmgren, der als Jüngling Amundsen auf längeren Polarreisen begleitet hatte, besaß eine gewisse Arktiserfahrung. Nobile hatte nur die eine dreitägige Norge-Fahrt von Spitzbergen nach Alaska hinter sich, bei der er nur als Schiffsführer fungiert hatte. Ein paar seiner Leute waren als Monteure und Mechaniker damals auch schon dabei gewesen. Die große Mehrzahl aber hatte die Eiswelt vorher noch nie gesehen. Zwei davon waren Südtiroler, sie konnten wenigstens gut . . . Skifahren. Die übrigen wurden ohne jede Vorübung aus der heißen Sonne Italiens in die Nordwelt überführt . . .!

*

Die Zusammensetzung der Expedition mag Nobile verantworten müssen, aber wer hat eigentlich Nobile mit der Führung und Leitung der Expedition betraut? Ueber die „Führer“-Eigenschaften Nobiles waren die Angaben bekannt, die Amundsen auf Grund seiner Erfahrungen mit Nobile 1926 gemacht hat. Sie seien nach Amundsens eigenen Berichten hier kurz wiederholt: Nobile sei kein guter Kamerad, weil er zu eitel und ehrgeizig sei, immer im Vordergrund der Aufmerksamkeit stehen wolle, und zu diesem Zweck sich unbedenklich die Verdienste der anderen anmaße. Als Schiffsführer und Navigator habe er die entscheidenden Fehler der Unsicherheit, der

Unentschlossenheit, der Nervosität, der mangelnden Konzentration, der Exaltiertheit und der darauf folgenden Kopflosigkeit. Als sie 1926 von Spitzbergen losfuhren, hatte Nobile in der letzten Stunde dreimal den Befehl zum Start gegeben und widerrufen. Erst Riiser-Larsen erzwang den Entschluß, abzufahren, aber, wie Nobile ausdrücklich bemerkte: „auf Ihre Verantwortung, nicht auf meine!“ Er hat also gleich in der ersten Stunde seiner Schiffsführerschaft keinen Willen und kein Verantwortungsgefühl gehabt. Während der Fahrt führte fast immer, unter Nobiles „Oberaufsicht“, Oskar Wisting das Steuer, und so lange ging alles gut. Dreimal übernahm Nobile das Steuer selbst, führte es aber mit einem solchen Mangel an Aufmerksamkeit, mit einer so sichtlichen Gedankenabwesenheit, daß das Schiff jedesmal alsbald in ganz kritische Situationen geriet. Zweimal drohte er das Schiff ins Eis hineinzusteuern, und Riiser Larsen mußte zuspringen und Nobile vom Steuer wegstoßen. Das drittemal, um über Nebel hinaufzukommen, steuerte Nobile das Schiff viel zu rasch hoch, ohne an den Gasdruck zu denken, der Gasbehälter drohte zu platzen, da erst versuchte Nobile die Schiffsnase herunterzubringen, das Steuer gehorchte aber nicht gleich, da verlor Nobile völlig den Kopf, ließ das Steuer los und begann verzweifelt zu schreien. Wieder waren es die Norweger, die die Situation retteten. Auch Nobiles Eitelkeit und Unüberlegtheit trat während der Fahrt wiederholt in Erscheinung. Amundsen und Ellsworth warfen über dem Pol jeder nur eine taschentuchgroße Flagge ihres Landes ab — sie fuhren ja der Vereinbarung gemäß fast ohne Gepäck. Die Italiener dagegen brachten plötzlich eine Unzahl bis dahin verborgener, riesiger Trikoloren zum Vorschein — „so daß die ‚Norge‘ einen Augenblick wie ein Zirkuswagen aussah“ — und „eroberten“ damit den Pol. Kurz vor Alaska, als Nobile wieder einmal das Schiff in das Eis hinabgesteuert hatte und nicht schnell genug hochbekommen konnte, befahl er auf