Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 15 (1925)

Heft: 24

Artikel: Das Geheimnis des Nordpols

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-642504

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

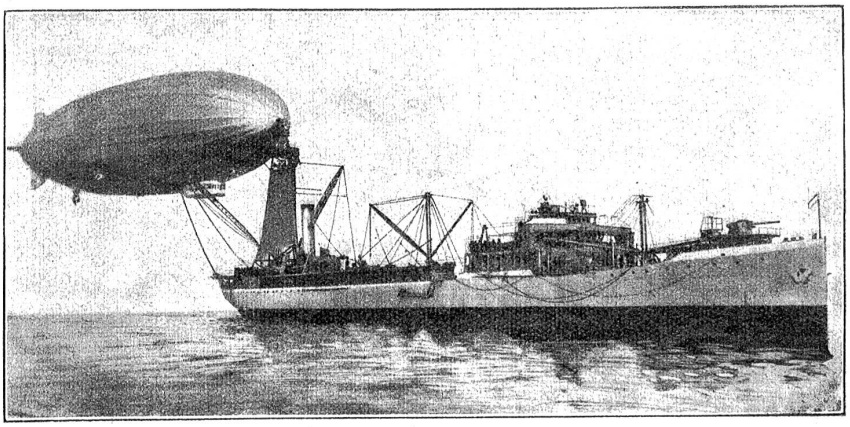
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

trisches Aspirationsthermometer zur Feststellung der Gastemperatur, des Magnetkompasses für die Kursnavigation, des Staudruckmessers für die Feststellung der Fahrtgeschwindigkeit. Außerdem bedient sich die Navigation der in der Seeschiffahrt üblichen Hilfsmittel der astronomischen und terrestrischen Ortsbestimmung, sowie der drahtlosen Peileinrichtung.

Im Museum sind ferner einige Apparate zur Kontrolle der Maschinenanlagen zu sehen, Bestandteile des Aluminiumgerüstes, die Gondel und der Fahrgastraum des L. Z. 1 und eine Menge photographischer Darstellungen und statistischer Reproduktionen. An der Wand gegenüber dem Eingang hängt ein Bild des Begründers der deutschen Luftschiffbauindustrie, des verehrten Grafen von Zeppelin. Kränze mit blau-weißen Schleifen schmücken es und sinnvolle Merksprüche verkünden den Ruhm dieses Pioniers deutscher Technik und deutschen Arbeitseifers. Ein ganzer Stab erstklassiger Ingenieure arbeitet Tag für Tag an der Vervollkommnung des deutschen Luftschiffes und seiner unermüdlichen Arbeit ist die Kulturtat, die ein L. Z. 126 mit der Ueberquerung des Atlantischen Ozeans geleistet hat, zu verdanken. Unzweifelhaft geht diese spezifisch deutsche Industrie einer bedeutenden Zukunft entgegen, von der wir hoffen, sie möge die Segnungen des Friedens fördern und neue Brücken zwischen den entzweiten Völkern schlagen helfen.



Das Luftschiff „Los Angeles" (Z. R. III) auf hoher See am Ankerturm des Mutterschiffes „Patoka" verankert.

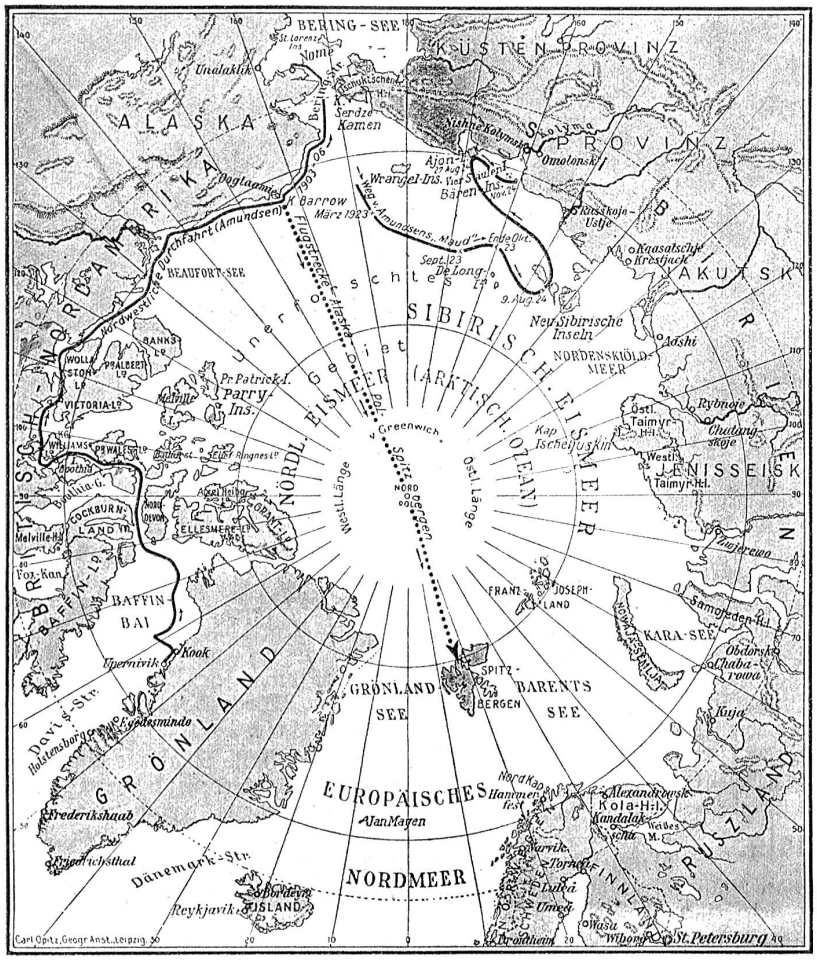
Das Geheimnis des Nordpols.

Noch immer hat Amundsen nichts von sich hören lassen und doch sind nun bald drei Wochen verflossen seit seiner Abreise von Kingsbay auf Spitzbergen. Er startete dort bekanntlich am vergangenen 20. Mai mit zwei Flugmaschinen und fünf Gefährten, die nun entweder mit ihm heil zurückkehren, ruhmbeladen und von der angstvoll harrenden Welt bejubelt, oder aber verschollen bleiben, verloren in der Nacht der Arktis, die schon so viele Männeropfer verschlungen hat. Es ist denkbar, daß die kühnen Forscher den Rückweg zu Fuß antreten mußten, weil die Flugzeuge beschädigt oder durch das Eis festgehalten wurden. Dann könnte es nach dem Zeugnis von Sachverständigen, wie Nansen, noch Monate gehen, bis sie in der Lage sind, Nachricht von sich geben zu können. Auch für den Fall, daß sie glücklich nach Cap Columbia gelangen würden (nördlichster Punkt Nordamerikas), wo schon 1920 Gotfred Hansen für Amundsen ein Lebensmitteldepot angelegt hat, so hätte die Expedition noch Monate zu marschieren bis zu bewohnten Gegenden, von wo aus sie der Kulturwelt Funkennachrichten von sich geben könnte. Inzwischen werden Hilfsexpeditionen nach den Vermißten ausgeschickt. Ein edler Wettstreit hat sich unter den Nationen erhoben, wer hier das Beste leisten könne: Norwegen, Dänen, Amerikaner, Franzosen. Sie wollen den Rand des Packeises absuchen und polwärts dringen, ob nicht die Spuren der Verlorenen zu finden seien. Man kann füglich bezweifeln, daß auf diesem Wege den kühnen Polarfahrern Hilfe gebracht werden kann.

Seit vielen Jahren ringt der heute 52jährige Amundsen mit dem Nordpol. Er machte verschiedene kühne Vorstöße dem Nordpol zu. Im Zusammenhang damit bezwang er 1903—1906 die „Nordwestpassage" durch die engen, meist vereisten Meeresstraßen am Nordrande des amerikanischen Kontinents entlang vom Atlantischen zum Stillen Ozean. Diese und schließlich auch die Expedition nach dem Südpol im Wettbewerb mit Scott und dessen Eroberung (Januar 1912) waren nur die Vorbereitung zur endlichen Bezwingung des Nordpols, die sich Amundsen zum Lebensziel gesetzt hat. — Bekanntlich suchte Nansen 1893 dadurch zum Nordpol zu gelangen, daß er sich in der Gegend der Neusibirischen Inseln (siehe Kartenskizze) einer Meeresströmung anvertraute, die 12 Jahre zuvor, 1881, Trümmer eines andern Schiffes, der „Jeanette", in mehrjähriger Triebfahrt, am Pol vorbei nach der Ostküste Grönlands getragen hatte. Man erinnert sich, daß Nansen 1893 Aehnliches versucht hat, daß aber seine „Fram", die nordwestlich von den Neusibirischen Inseln ins Packeis geriet, in beträchtlicher Entfernung am Pol vorbei trieb, so daß Nansen mit seinen Schlitten nur bis auf 400 Kilometer an den Pol herankommen konnte. Er erreichte am 8. April 1895 86° 5′ nördlicher Breite. Wegen Mangel an Lebensmitteln mußte er umkehren. Die „Fram" kam im Frühling 1896 nach Spitzbergen zurück.

Amundsen trat 1918 seine große Nordpolfahrt von Kristiania aus an. Er wollte, wie Nansen, vom Beringsmeer her zum Pol vorstoßen. Er hatte aber mit seiner Expedition wenig Glück. Im Sommer 1918 gelangte Amundsens Schiff „Maud" etwa bis zum Kap Tscheljuskin, dem nördlichsten Punkt Asiens. Hier mußte er überwintern, kam erst im Hochsommer 1919 wieder frei, gelangte aber in diesem Sommer noch glücklich über das Nordenskjöldmeer und durch die enge Durchfahrt zwischen den Neusibirischen Inseln und dem asiatischen Festland. Nun stieß Amundsen nach Nordosten vor, um die für sein Einfrieren in Aussicht genommene Gegend zu erreichen, kam aber bald an eine Eisbarriere, die ihn statt nach Norden nach Südosten zur Anjouinsel an der ostsibirischen Küste östlich der Kolymamündung führte. Hier erfolgte die zweite Ueberwinterung, 1919 auf 1920.

Der Rand des Packeises im nördlichen Eismeer.



Uebersichtskarte zu Amundsens bisherigen und geplanten Nordpolfahrten.
Die gegenwärtige ist nicht eingezeichnet. Sie geht von Spitzbergen aus und die Rückfahrt oder Rückreise sollte nach Cap Columbia auf Grant-Ld. östlich von Nordgrönland vor sich gehen.

Im Jahre 1920 begab sich Amundsen ostwärts nach Nome, um von dort her seine Vorräte zu ergänzen. Als er dann von neuem durch die Beringstraße ins Eismer vorstieß, ließen ihn Eisberge nur bis zum Kap Serdze-Kamen an der Nordküste der Tschuktschen-Halbinsel gelangen. Hier erfolgte in ungünstiger Stelle die dritte Ueberwinterung 1920/21, die durch häufige Stürme dem Schiff große Gefahren und schließlich einen Bruch der Schraube brachte. Zur Behebung des Schadens mußte die „Maud" 1921 nochmals durch die Beringstraße und an der pazifischen Küste Nordamerikas südwärts bis zu den Docks des Hafens Seattle gehen. Als das Schiff 1922 von neuem das Eismeer aufsuchte, da war die Lage für Amundsen, der inzwischen nach Norwegen gefahren war, eine ganz andere geworden. Er beschloß, inzwischen den Versuch zu machen, den Nordpol im Flugzeug zu erreichen. Er wollte mit der „Maud" die Flugmaschine nach Kap Barrow bringen, um von da aus zum Pol zu fliegen. Der Plan mißlang. Die „Maud" erreichte des Treibeises wegen das Kap nicht. Erst im folgenden Jahre gelangte das Schiff nach Kap Barrow. Das Flugzeug erwies sich aber schon beim ersten Aufstieg als untauglich. Und nun waren dem Unermüdlichen die Mittel ausgegangen, und erst mußte er sich durch eine Vortragsreise in den Vereinigten Staaten die Finanzen zu seinem gegenwärtigen Unternehmen sichern.

Die „Maud" ist immer noch im Polareis eingefroren und wird nach Jahren vielleicht erst von ihm wieder freigegeben werden. Letzten Sommer war das Schiff nach der Drahtmeldung des Führers, Kapitän Wisting, eine kurze Zeit frei, mußte sich aber zu seiner 7. Winterung östlich der Bäreninsel entschließen. Die Besatzung besteht aus 10 Mann, darunter der Sohn eines bekannten Polarforschers, nämlich Dr. Sverdrup. Das Schiff leidet an Schmierölmangel. Man hofft, ihm durch eine Expedition neue Vorräte schicken zu können.

Man hat auch vermutet, Amundsen werde es versuchen, vom Pol her im Flugzeug zur „Maud" zurückzukehren. Dieses abenteuerliche Unternehmen wird er wohl unterlassen. Es würde dies zwar die Richtung sein, die ein künftiger Flugverkehr von Europa nach Japan nach Amundsen nehmen müßte, wenn es sich herausstellt, daß auf dem Pol ein genügend ebenes Eisplateau sich vorfindet. Japan wäre so von England aus in 50 Flugstunden zu erreichen.

Schöne Tage in Griechenland.

Von G. V. (Schluß.)

Nauplion.

Griechenland ist reich an Naturschönheiten. Ein Kleinod ist Nauplion auf der in den Golf hineinragenden Landzunge. Schroff und unvermittelt erheben sich aus dem Meer der Palamidi und der etwas weniger hohe Felskopf mit dem Militärgefängnis. Auf Hunderten von Stufen wird der Palamidi erklommen; eine großartige Aussicht über das fruchtbare Aufschüttungsgebiet gegen Argolis und Mykene eröffnet sich. Falken in großer Zahl nisten in den Flühen und Hausmauern und beleben die Landschaft. Der Kalksteinkloß war früher eine gewaltige, türkische Festung mit Mauern, Türmen und Kasernen. Im griechischen Befreiungskampf wurde hier schwer gerungen. Nauplion wurde die Hauptstadt und der Königssitz des aus Blut und Trümmern neu entstandenen Griechenland. Heute sind die Bauwerke auf dem Felskopf dem Verfall geweiht. Die Kasernen waren bis vor nicht langer Zeit Gefängnisse, die aus Gründen der Menschlichkeit aufgehoben wurden. Im Sommer herrscht hier oben unerträgliche Hitze und Wassermangel; auch der kräftigste Mann war nach wenig Jahren dem Tode verfallen.

Autos führten uns durch eine fruchtbare Ebene, die fleißig bebaut wird. Frauen und Töchter verrichten vielfach barfuß die Landarbeiten. Nur zu bald erschien hügeliges Gelände mit spärlichem Graswuchs, wenig Stauden und vereinzelten, kleinen Gehöften, Schafställen und Dörfchen. Im Nestchen Ligurio überspannte ein Triumphbogen, mit schweizerischen und griechischen Fähnchen geschmückt, die Fahrstraße. Das ganze Dörfchen war auf den Beinen, wie man zu sagen pflegt. Vive la Suisse! ertönte es besonders aus den Kinderkehlchen. Fähnchen und Feldblumen flogen uns zu. O wie schade, daß unsere Rucksäcke nicht mit Schokolade gefüllt waren! Das wäre ein Schleck gewesen für die lieben, zum großen Teil helläugigen, blonden Kinder. Alemannenkinder in dieser einsamen Berggegend! Wie merkwürdig! Sind's die Nachkommen von verschlagenen Kreuzzüglern?

Epidaurus.

Epidaurus, heute ein weit ausgedehntes Trümmerfeld mit wenig bewohnten, armseligen Hütten, liegt 360 Meter über Meer, umgeben von einem Kreis runder Berge mit blühendem Ginster geschmückt. Von weit her tönt Herdengeläute, das einzige von uns wahrgenommene während unserer Griechenlandfahrt. Füße und Finger werden kalt, die