

Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift

Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich

Band: 1 (1897-1898)

Heft: 6

Artikel: Hansens Nordpolexpedition [Schluss folgt]

Autor: Weiss, E.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-662687>

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: 22.02.2026

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

nossen, der alten Dienerin Dorothea und dem vierzehnjährigen Hansl zum einfachen Male, diesmal die Unterhaltung den andern überlassend. Tiefer Kummer ist schweigsam. Bald rückten die Schulkinder wieder ein. „Hörst du, sie kommen wieder, unsere Kinder!“ riefen gleichzeitig die Gatten aus, und auf den letzten zwei Worten lag ein besonderer Ton. Hansl verstand ihre tiefe Bedeutung nicht, wohl aber die alte Dorothea, welche aus dem Tone des Ausrufes die wunderbare Weichheit schwerer Entfaltung und zugleich heiligen Entschlusses herausgefühlt hatte. Als Hansl und der Lehrer weggegangen waren, ergriff Dorothea leise die Hände Klaras und sagte bewegt: „Liebe Frau, was ihr beide vorhin von den Schulkindern gesagt habt, das wird euch gewiß der Himmel noch herrlich lohnen.“

(Schluß folgt.)

Hansens Nordpolexpedition.

Von E. Weiß.

Die Reise.

a. Fahrt im offenen Wasser.

Es war in der Morgenfrühe des 21. Juli 1893, als die „Fram“ auf der kleinen Rhede von Bardö, dem nordöstlichsten Hafen Norwegens, die Anker lichtete und hinausfuhr in die Fluten des nördlichen Eismeeres. Ein dichter Nebel, bleiernschwer, lag über den Wassern, alles grau in grau. Tagelang fuhr das Schiff nach Osten. Endlich brach die Sonne durch und das Gänseland auf Nowaja-Semilia kam in Sicht. Nun wurde der Kurs südwärts genommen.

Man fuhr in die Jugorstraße ein, einen schmalen mitfein Meerestarm, der sich zwischen der menschenleeren Insel Waigatsch und dem Festlande von Europa hinzieht. Am Südufer dieser Straße liegt weltfern und verloren ein kleiner Ort, Chabarowa. Er besteht nur aus wenig Holzhäusern, hat aber trotzdem 2 Kirchen. Dorthin kommen alle Jahre die russischen Händler und erwerben im Tauschhandel von den Samojeden kostbare Felle. Dann herrscht frohes Leben in dem Ort, umso mehr, als bei diesem Handel der Branntwein eine große Rolle spielt. Nach beendigtem Geschäft ziehen die Händler wieder südwärts und der Samojede wendet sich wieder hinaus in die Tundra. Dann liegt der Ort fast ganz verlassen und ruhig da. In der Nähe von Chabarowa warf die „Fram“ Anker, denn hier sollten 30—40 sibirische Schlittenhunde an Bord genommen werden, die ein russischer Händler für die Expedition bereits

hieher gebracht hatte. Nachdem die heulende und beißende Gesellschaft verladen war, setzte die „Fram“ ihre Fahrt fort und dampfte hinein in das wegen seiner Eismassen gefürchtete Karische Meer.

Bald stieß man auf die Eiskante, den Südrand der Eismassen, die das arktische Meer bedecken. Zwischen dem Festland und dieser Eiskante zog sich eine breite Rinne offenen Fahrwassers hin. Durch diese Rinne nun fuhr die „Fram“ längs der Nordküste Sibiriens ostwärts. Südlich lag der gewaltige Tieflandgürtel der sibirischen Tundren, jener entsetzlich einförmigen Sandebenen, die den größten Teil des Jahres von Schnee bedeckt und tief gefroren sind, die Heimat der Samojeden, die sie mit ihren Rentierherden nach allen Seiten durchstreifen. Nördlich breitete sich der Eispanzer des Polarmeeres aus. Schwer empfand man hier den Mangel guter Seekarten; bald fuhr man an unbekannte Inseln, bald bedrohten Untiefen das wackere Schiff. Immer weiter nach Osten ging die Fahrt. Am 23. August fiel der erste Schnee, ein Vorbote des grausen, arktischen Winters. Am 10. September endlich umfuhr man den nördlichsten Punkt der alten Welt, das Kap Tscheljuskin. Ein donnernder Salut aus den Mörsern der „Fram“ rief das Echo wach an den Granitfelsen des Vorgebirges.

Immer weiter ging die Fahrt durch die Uferrinne. Oestlich von der Taymirhalbinsel machten sich die gewaltigen Wassermassen geltend, welche der Lenastrom ins Polarmeer führt. Sie schoben die Treibeismassen zurück, die Uferrinne verbreiterte sich. Im offenen Wasser konnte man direkt östlichen, sogar nordöstlichen Kurs halten und gelangte am 18. Sept. am Westrande der vergletscherten Neusibirischen Inseln an. So weit das Auge nach Norden reichte, überall offenes Wasser. Das Schiff schlug nördliche Richtung ein, ein steifer Südwind frischte auf und auf herrlicher Fahrt bei klarem Wetter gings direkt dem Pole zu, auf einem Meere, das noch nie ein Boot, noch nie ein Schiff getragen.

Am 20. September erreichte man unter 78° nördlicher Breite den Südrand des Polareises. Von jetzt an gab's kein Fahrwasser mehr, überall Eis, nirgends eine offene Durchfahrt. Mit Riesenschritten nahte der Winter heran, nur noch wenige Grade erhob sich die kraftlose Sonne in den Mittagsstunden über den Horizont, tiefer und tiefer sank die Temperatur, bereits zeigte das Thermometer 25° Kälte an. Immer enger und enger schlossen sich die Eismassen um das Fahrzeug, man mußte sich vorbereiten auf die lange, gefürchtete Winternacht.

Das Schiff wurde mit starken eisernen Ketten an eine gewaltige Eisscholle vertäut und rund herum schlossen sich die Eismassen zusammen. Nun ging man daran, die „Fram“ in ein behagliches, warmes Winter-

quartier umzugestalten. Vorrichtungen wurden getroffen gegen die Markt durchdringende Winterkälte sowohl, als gegen die Eismassen, welche sich immer höher türmten. Werkstätten wurden teils auf dem Verdecke, teils auf dem Eis errichtet in denen alle Gegenstände vom einfachsten Schaufelstiel an bis zum komplizirtesten wissenschaftlichen Apparat von den Mitgliedern der Expedition selbst gefertigt wurden. Eine Windmühle wurde eingerichtet, dazu bestimmt, den Dynamo zu drehen, der das Schiff mit elektrischem Lichte versehen sollte. Es war dies wohl das erste Mal, daß künstlich erzeugtes elektrisches Licht die Dunkelheit der arktischen Nacht erleuchtete. Und einen eigentümlichen Anblick mag das rings vom Eis bloßirte Schiff geboten haben, wenn aus seinen Lücken die Strahlen dieses Lichtes hell hinaus leuchteten über die Eiswüste.

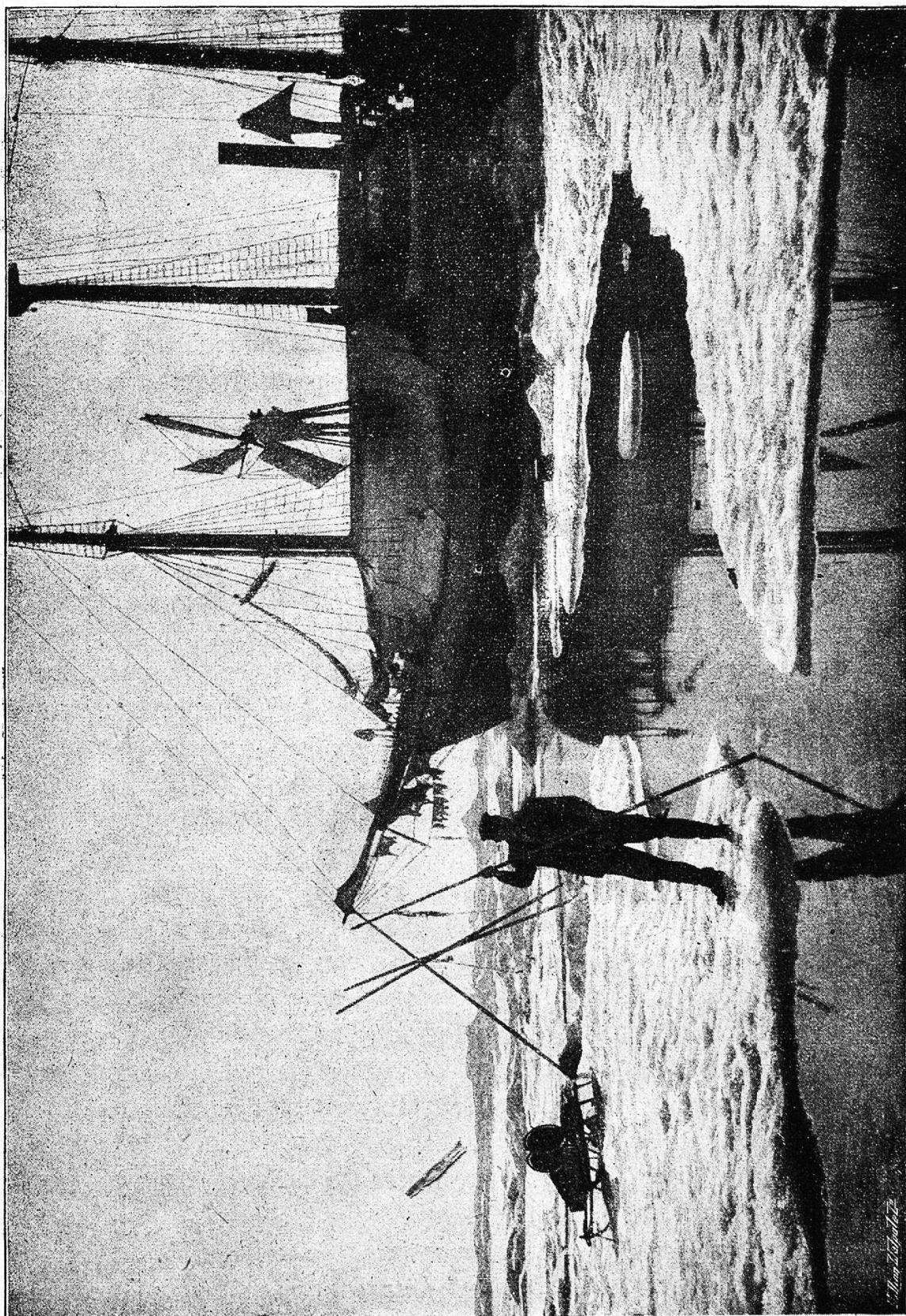
b. Die „Fram“ im Eis.

Am 25. Oktober brach die Winternacht herein. Die Sonne erschien bis Ende Februar des Jahres 1894 nicht mehr über dem Horizont. Die Nacht dauerte also fast 20 Wochen. Die Dunkelheit dieser Nacht war aber durchaus nicht unerträglich. Das bleiche Licht des Mondes und das Geflimmer der Sterne beleuchteten die fleckenlos weiße Decke, die Eis und Schnee über die Fluten des Meeres gebreitet hatten. Alle Tage stiegen Nordlichter am Firmamente auf und färbten Himmel und Eis mit den wundersamsten Tinten.

Während des Winters wurde die „Fram“ immer fester von den Eismassen gepackt. Zu langen Haufen und Mauern türmten sie sich zeitweilig um das Schiff an, so hoch, daß sie weit an die Takelage hinaufreichten. Sie versuchten das Neuerste, um die „Fram“ zu Staub zu zerermalmen. Aber die heftigsten Angriffe schlug das wackere Schiff siegreich ab; je gewaltiger es preßte, um so höher hob es sich und was bei diesen Kämpfen zu Schaden kam, das war das Eis allein. Angstlich hatte die Mannschaft anfänglich diesen Pressungen entgegen gesehen. Später aber gewöhnte man sich so sehr an sie, hegte ein solches Vertrauen in die Unbesieglichkeit der „Fram“, daß man ruhig drinnen im Salon bei Spiel und Mahlzeit saß, wenn es rings um's Schiff krachte und barst.

Immer schrecklicher wurde inzwischen die Winterkälte. Im Februar und März 1894 sank das Thermometer oft bis 50° unter den Gefrierpunkt. Drinnen im Schiff aber war es behaglich warm, bis 22° über Null. Welch gewaltigem Temperaturunterschied setzten sich die Männer aus, wenn sie aus dem Salon ins Freie gingen, einer Differenz von über 70° ! Und doch ertrugen alle diese Kälte wunderbar gut, keiner wurde krank.

Das Leben der 13 Männer war während dieser Wintermonate äußerst einförmig, es brachte wenig Abwechslung. Langeweile allerdings



Zur Sommerzeit.

Hans Nansen, „Zu Nacht und Eis“, Verlag von F. A. Brockhaus, Leipzig.

Max Klinger

ließ Mansen an Bord seines Schiffes nicht aufkommen. Die Zeit wurde eifrig benutzt zur Anstellung der verschiedensten wissenschaftlichen Beobachtungen und Untersuchungen. Es wurden die Temperaturen von Luft und Wasser regelmäßig abgelesen, Tieffemessungen vorgenommen, Beobachtungen angestellt über die elektrischen Verhältnisse der Atmosphäre und über das Nordlicht, Untersuchungen vorgenommen über das pflanzliche und tierische Leben auf dem Eise und im Wasser, und nicht zuletzt mußte Stand und Lauf der Gestirne ermittelt werden, um den Standort des Schiffes berechnen zu können. Die Besorgung der Küche, die Pflege und Bewachung der Hunde verursachten viel Arbeit.

Aber auch für Unterhaltung und frohe Festlichkeiten war bestens gesorgt. Im Salon, der traurig warm und taghell erleuchtet war, versammelte sich am Abend die gesamte Mannschaft zu gemeinsamer Mahlzeit und fröhlichem Spiel. Eine Reihe unterhaltender Bücher, die verschiedensten Gesellschaftsspiele, vom gewöhnlichen Faß an bis zum Schachspiel hinauf, eine Handharmonika, ein Orchestrion, halfen über die langen Abendstunden hinweg. Jede Gelegenheit zur Veranstaltung eines Festes wurde benutzt. Geburtstage, der Jahrestag der Taufe des Schiffes, Weihnachten, Neujahr u. s. w. wurden freudig begangen mit festlichem Schmaus, Scheibenschießen, Wettläufen und Wettfahrten. Da der Arzt fast keine Arbeit hatte, gab er auf festliche Ausläufe hin eine illustrierte Zeitung heraus, die „Framsjaa“ mit drolligen Helgen und wundersamen Tagesberichten und Annoncen.

Mansen schildert das Leben an Bord während der Winternacht in folgender Weise:

„Um 8 Uhr standen wir auf und nahmen das Frühstück ein; es bestand aus Hartbrod, Käse oder in Büchsen eingemachtem gesalzenem Kind- oder Hammelfleisch, Frühstücksschinken oder in Büchsen konservirten Zungen aus Chicago, oder geräuchertem Speck, Kabeljau-Kaviar, Anchovis-Rogen, ferner Hafermehl- oder englischem Schiffsbrot nebst Orangenmarmelade und anderem Fruchtgelee. Dreimal in der Woche hatten wir auch frisch gebackenes Brod und oft Kuchen irgendwelcher Art.“

Was unser Getränk betraf, so hatten wir anfänglich täglich Kaffee und Chokolade; später bekamen wir jedoch Kaffee nur zweimal, Thee zweimal und Chokolade dreimal wöchentlich.

Nach dem Frühstück hatten einige Leute für die Hunde zu sorgen, ihnen Futter zu geben, das für jedes Tier aus einem halben Stockfisch oder ein paar Hundekuchen bestand, sie loszumachen oder sonstige Arbeiten zu verrichten, die für sie geschehen mußten. Die übrigen machten sich an ihre verschiedenen Aufgaben.

Jeder mußte der Reihe nach eine Woche in die Küche, um dem Koch beim Aufwaschen zu helfen, den Tisch zu decken und aufzuwarten. Der Koch selbst hatte unmittelbar nach dem Frühstück den Speisezettel für das Mittagessen zu entwerfen und sogleich mit den Vorbereitungen dazu zu beginnen. Einige von uns pflegten einen Spaziergang über die Eisschollen zu machen, um frische Luft zu schöpfen und den Zustand und Druck des Eises u. s. w. zu untersuchen.

Um 1 Uhr versammeln sich alle zum Mittagsmahl, das gewöhnlich aus drei Gängen besteht: aus Suppe, Fleisch und Nachtisch, oder Suppe, Fisch und Fleisch, oder Fisch, Fleisch und Nachtisch oder manchmal auch nur aus Fisch und Fleisch. Zum Fleische hatten wir stets Kartoffeln und entweder frische Gemüse oder Makaroni. Wir stimmteten alle darin überein, daß die Verpflegung gut sei, sie würde zu Hause wohl kaum besser, vielmehr für einige von uns vielleicht schlechter gewesen sein. Wir sahen aber auch aus wie gemästet; einer oder zwei fingen sogar an, sich ein Doppelkinn und einen Schmerbauch zuzulegen.

Nach dem Mittagessen pflegten die Raucher unserer Gesellschaft, wohl gefüttert und zufrieden, sich nach der Küche zu begeben, die auch als Rauchzimmer diente, da der Tabak in den Kabinen außer bei festlichen Gelegenheiten verpönt war. Dort vergnügten sie sich mit Rauchen und Plaudern; es wurde manche Geschichte erzählt, und nicht selten erhob sich auch ein hitziger Disput. Dann kam für die meisten von uns eine kurze Siesta, worauf jeder sich wieder an die Arbeit machte, bis wir um 6 Uhr, wenn das regelmäßige Tagewerk vollbracht war, zum Abendessen gerufen wurden.

Das Abendessen war fast dasselbe wie das Frühstück, nur daß als Getränk stets Thee diente. Später wurde wieder in der Küche geraucht, während der Salon sich in einen stillen Lesesaal verwandelte, in welchem von der Bibliothek, die edelmütige Freunde der Expedition zum Geschenk gemacht hatten, reicher Gebrauch gemacht wurde.

Gegen $7\frac{1}{2}$ Uhr oder 8 Uhr wurden Karten oder andere Spiele hervorgeholt, mit denen wir, in Gruppen um den Tisch im Salon sitzend, uns bis tief in die Nacht hinein beschäftigten. Der eine oder andere mußte sich an das Harmonium begeben und mit Hülfe des Kurbelhandgriffs einige unserer schönen Stücke vortragen, oder Johansen holte seine Ziehharmonika herbei und spielte uns viele hübsche Weisen vor.

Gegen Mitternacht legten wir uns in die Kojen, nachdem die Nachtwache gesetzt war. Jeder hatte eine Stunde lang Wache. Die schwierigste Arbeit auf derselben scheint das Schreiben der Tagebücher und der Auszug gewesen zu sein, wenn die Hunde bei Anzeichen von in der Nähe

besindlichen Bären anschlugen. Außerdem mußte die Wache alle zwei oder vier Stunden in die Tonne steigen oder sich auf das Eis begeben, um im Thermometerhaus die meteorologischen Beobachtungen vorzunehmen.

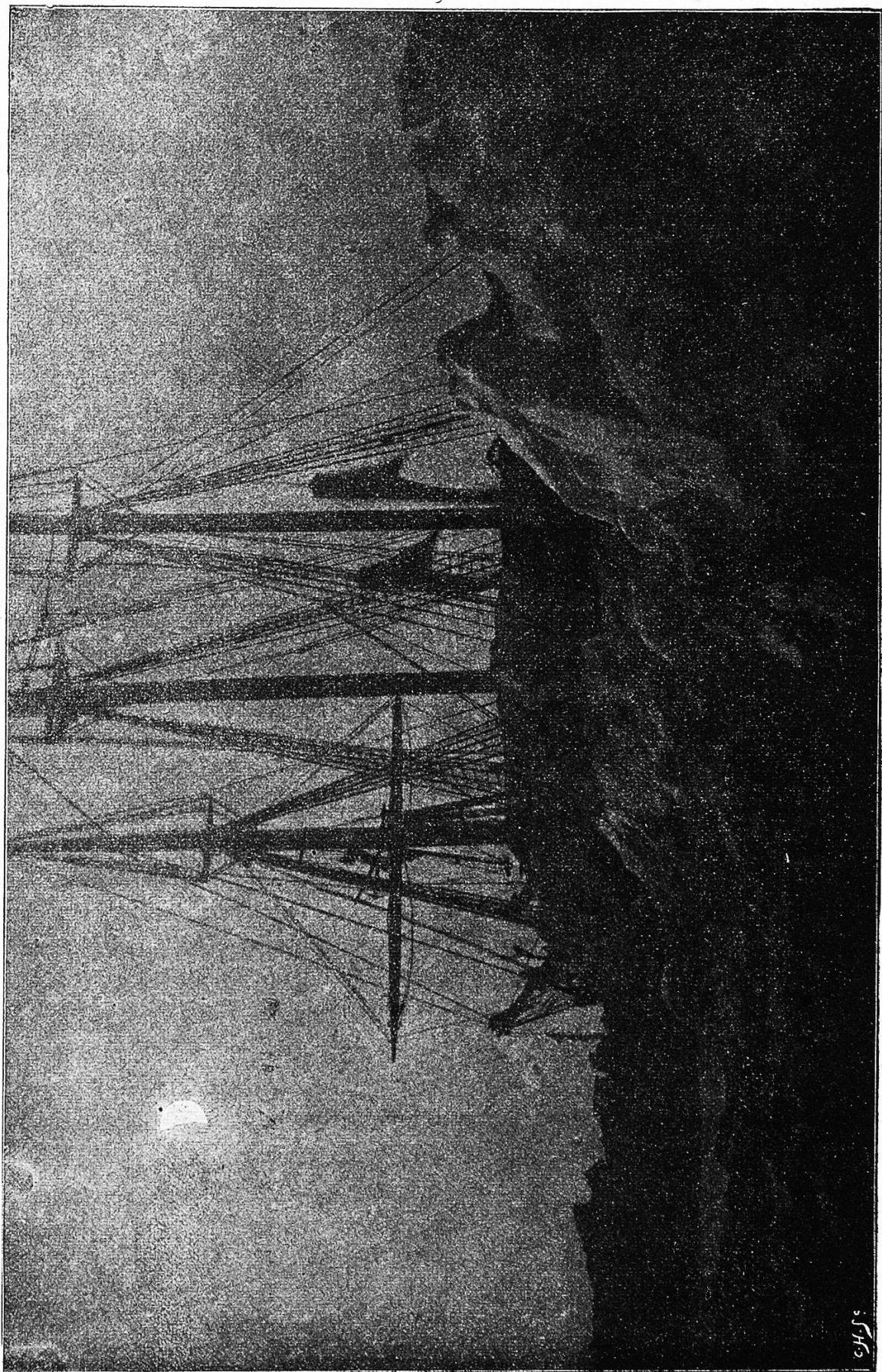
Ich glaube wohl sagen zu können, daß uns die Zeit im ganzen angenehm und unmerklich verging und das wir uns infolge der uns auferlegten regelmäßigen Gewohnheiten sehr wohl befanden."

Viel Abwechslung brachte das Leben der Hunde und kamen gar junge zur Welt, so war dies ein wichtiges Ereignis für die Einsamen. Wie sonderbar: Am 13. Dezember 1893 brachte „Fram“ 13 junge Hunde für die 13 Mann der Besatzung. Oft auch erhielt das Schiff Besuch von Eisbären. Diese gefräßigen Tiere wagten sich bis zum Schiffe heran, oft so nahe, daß man sie von Bord aus mit dem Flintenlauf erlangen konnte; sie wurden in großer Zahl erlegt.

Ende Februar ging die Sonne wieder auf, der Frühling brach an, gewaltig wuchsen die Tage. Bald leuchtete ununterbrochen der Sonnenschein über dem Eise, 20 Wochen lang ging die Sonne nicht mehr unter. Dieser ewige Sonnenschein bewirkte aber keine großen Veränderungen im Ausschen des Polarmoores. Freilich schmolzen die Schneemassen, die der Winter auf das Eis gelegt, diesem selbst vermochten die Sonnenstrahlen nicht viel anzuhaben. Das Schmelzwasser des Schnees bildete auf der Eisfläche tiefe Lächen, und machte die Gänge ins Freie äußerst unangenehm. Wie wenig hoch übrigens die Temperatur im Sommer stieg, ist daraus zu entnehmen, daß am längsten Tage des Jahres 1894 ein gewaltiges Schneetreiben über das Eis hinfegte.

Am Jahrestag des Festfrierens der „Fram“ angestellte Berechnungen ergaben, daß inzwischen die Drift das Schiff ungefähr 350 km. nordwärts geführt hatte. Fürwahr eine kleine Strecke für die Zeit eines Jahres, aber immerhin ein vollgültiger Beweis für die Richtigkeit von Nansen's Voraussetzungen.

Aufangs September 1894 brach die zweite Winternacht herein. Ein tödlich und ereignislos wäre auch diese für die Mannschaft verstrichen, wenn nicht ein neuer, führner Plan Nansen's Leben und Bewegung gebracht hätte. Schon im vorhergehenden Winter, als die Drift das Schiff mit so entsetzlicher Langsamkeit nordwärts führte, war in dem immer müden Geiste des Führers der Gedanke aufgetaucht, mit einem einzigen Begleiter die „Fram“ zu verlassen und mit Hunden und Schlitten über das Eis nordwärts vorzudringen, um womöglich den Pol zu erreichen, oder um doch so weit als möglich in die Eiswelt des Polarmoores einzudringen. Dieser Gedanke bekam neue Nahrung, als es sich immer deutlicher zeigte, daß die Drift das Schiff nicht an den Pol,



Winters Nacht.
Hans Rotten, „In Nacht und Eis“, Verlag von F. W. Brodhaus, Leipzig.

cHfc:

sondern irgendeudwo zwischen diesem und dem Franz-Joseph-Land hindurch, in die Gewässer Grönlands treiben werde.

Schwer waren die Bedenken, die selbst Nansen anfänglich gegen die Möglichkeit eines Gelingens dieses Projektes hegte; aber sein Führer Wagners setzte sich über diese Bedenken hinweg und der Reservelieutenant Johansen, ein vollendetes Schneeschuhläufer, dem an Ausdauer wenige gleich kamen, ein prächtiger Mensch in physischer und geistiger Beziehung, anerbte sich freiwillig, dem Führer zu folgen.

Die zweite Winternacht verstrich unter Vorbereitungen für die abenteuerliche Fahrt. Drei ca. 3½ m lange, niedrige Schlitten mit breiten Rufen wurden gebaut. Zwei derselben wurden mit Kajaks beladen, ca. 3½ m langen Booten, mit denen man über Rinnen und Tümpel fahren wollte. Das Gerüst derselben bestand aus Bambusstäben, sie waren überzogen mit wasserdichtem Segeltuch. Von großer Wichtigkeit war eine passende Kleidung; auf ihre Erstellung wurde die möglichste Sorgfalt verwendet. Auf dem Leibe lagen zwei wollene Hemden, darüber wurde eine Jacke aus Kamelhaar und über diese noch eine solche aus Wolle gezogen. Die Beine deckten wollene Unterhosen, Jagdhosen und Gamaschen. Die Schuhe waren aus Leder oder aus Reimtierfell, der Pelz einwärts gefehrt. Den Kopf schützen Filzhut und Wollkapuze. Aus Reimtierfell wurde ein Schlafrock hergestellt, in den beide Männer gemeinsam krochen, um sich gegenseitig zu erwärmen. Für die Nacht wurde ein Zelt aus Kohleide mitgenommen zu etwelchem Schutz gegen die arktische Kälte. Da man daran denken mußte, einen Teil der Nahrung durch die Jagd zu gewinnen, wurden Feuerwaffen und Munition mitgenommen. Der Proviant bestand aus pulversirtem Ochsenfleisch, Fischmehl, Kartoffel- und Erbsenmehl sowie Butter. Ein Kochapparat sollte zweimal im Tage warme Nahrung liefern. So wog jeder Schlitten samt Belastung rund 250 kg. Diese Schlitten sollten von Hunden gezogen werden, deren man 28 mitnahm. Auch für diese mußte, wenigstens für den Anfang, Nahrung mitgeführt werden. Als diese aufgebraucht war, wurde jeweilen ein Hund getötet, zerteilt und den andern zum Fraze vorgeworfen. Freilich schwand auf diese Weise die Zahl der armen Tiere ziemlich rasch und schon Anfangs August 1895, also fast ein Jahr bevor sie wieder Menschen fanden, mußten die zwei Männer sich schweren Herzens von ihren zwei letzten Hunden trennen, und von nun an die Schlitten selbst ziehen.

(Schluß folgt)