

<b>Zeitschrift:</b>	Der Schweizer Geograph: Zeitschrift des Vereins Schweizerischer Geographieleher, sowie der Geographischen Gesellschaften von Basel, Bern, St. Gallen und Zürich = Le géographe suisse
<b>Herausgeber:</b>	Verein Schweizerischer Geographieleher
<b>Band:</b>	6 (1929)
<b>Heft:</b>	1
<b>Artikel:</b>	Roald Amundsen
<b>Autor:</b>	Nussbaum, F.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-8130">https://doi.org/10.5169/seals-8130</a>

### **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:** 16.02.2026

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

# DER SCHWEIZER GEOGRAPH LE GÉOGRAPHE SUISSE

ZEITSCHRIFT DES VEREINS SCHWEIZ. GEOGRAPHIELEHRER,  
DER GEOGRAPHISCHEN GESELLSCHAFT VON BERN UND DER  
GEOGRAPHISCHEM-ETHNOGRAPHISCHEN GESELLSCHAFT VON ZÜRICH

REDAKTION: PROF. DR FRITZ NUSSBAUM, HOFWIL bei BERN

Verlag: Kümmerly & Frey, Geographischer Kartenverlag, Bern  
Abonnement, jährlich 10 Hefte, Fr. 5.—.

## Roald Amundsen.\*)

In den geographischen Gesellschaften Europas wurde am 14. Dezember 1928 das Gedächtnis des norwegischen Polarforschers Roald Amundsen gefeiert, der am 14. Dez. 1911 als Erster den Südpol der Erde erreichte und der letzten Sommer bei der Durchführung der Rettung der verunglückten Nobile-Expedition auf so tragische Weise sein Leben eingebüsst hat. Heute ist der Augenblick gekommen, wo man sich der Grösse dieses Verlustes für die geographische Wissenschaft und Forschung bewusst wird und wo es geboten erscheint, einen Blick über das *gesamte Lebenswerk* dieses Mannes zu werfen.

Unbestreitbar ragt unter den vielen Norwegern, die sich um die Polarforschung verdient gemacht haben, Roald Amundsen ganz besonders hervor. Kommt ihm doch die Eigenschaft zu, bisher der einzige Mensch gewesen zu sein, der die beiden Erdpole besucht und der dementsprechend sowohl im Nordpolargebiet, wie auch im Südpolarland, in der Antarktis, eingehende und vielseitige Untersuchungen durchgeführt hat. In der Persönlichkeit Amundsens sehen wir den von Idealismus durchdrungenen Polarforscher par excellence, dessen Lebensarbeit einzig der Erforschung der Polargebiete gewidmet war, der mit hoher Begeisterung und unentwegter Ausdauer den Forschungen oblag, mit bewunderungswürdigem Gleichmut alle die vielen schweren Strapazen ertrug und dessen ganze Tätigkeit sich den drei grössten und schwierigsten Problemen der Polarforschung

\*) Vortrag von F. Nussbaum, gehalten in der Geograph. Gesellschaft Bern, am 14. Dez. 1928.

zugewandt hatte. Es waren dies die Durchquerung der Northwestpassage, die Erreichung des Südpoles und die des Nordpoles.

Demgemäß lassen sich in Amundsens Forschertätigkeit drei grosse Hauptabschnitte unterscheiden, denen eine 10jährige Vorbereitungszeit voranging. Diese setzte mit dem Studium der Literatur über die Arktis ein; schon frühe fesselte ihn die lange und erschütternde *Vorgeschichte* der Northwestpassage. Damit verhält es sich kurz folgendermassen:

Schon im 16. und 17. Jahrhundert wurden vergebliche Versuche unternommen, den Seeweg im Norden von Nordamerika zu finden, so von Davis, Baffin und Hudson. Ihnen folgte um 1770 der berühmte Seefahrer James Cook, ohne zum Ziel zu gelangen.

Trotzdem wurden im 19. Jahrhundert die Versuche von seiten der Engländer neu aufgenommen. Sie führten zu den Expeditionen von John und James Ross in den Jahren 1818 und 1830 und zu der katastrophal verlaufenen *Franklin-Expedition*, sowie den zahlreichen, nach ihr ausgesandten Hilfsexpeditionen, die ungeheure Verluste an Geld, Schiffsmaterial und Menschenleben brachten. Das Ergebnis war diesen Aufwendungen gegenüber verhältnismässig sehr gering: durch James Ross wurde der magnetische Nordpol entdeckt und von Mc Clure 1850 die Northwestpassage gefunden, aber nicht durchfahren.

Wohl keine Tragödie des Polarkreises hat die Menschen so tief ergriffen, wie die von John Franklin und seinen Leuten. Keine hat sie so erschüttert, aber auch keine zu einer so erbitterten Wiederaufnahme des Kampfes angespornt.

Amundsen, angespornt durch die Taten von Fridtjof Nansen wollte Polarforscher werden, wollte das Problem der Northwestpassage lösen. Im Jahre 1894 warf er, 22jährig, sein Studium auf die Seite und nahm ungesäumt die *Vorbereitungen in Angriff*, die für seine Pläne durchaus unerlässlich waren, in erster Linie die Kenntnis des Schiffsdiens tes in den polaren Gewässern. Zuerst fuhr er als Leichtmatrose mit einem Seehundfänger nach dem nördlichen Eismeer. Dann machte er 1897—99 als Steuermann die Fahrt auf dem Schiff «Belgica» der belgischen Südpolarexpedition nach den antarktischen Eisregionen mit, wo er besonders gute Gelegenheit hatte, Beobachtungen und Erfahrungen zu sammeln, die ihm später auf seinen eigenen Reisen wohl zustatten kamen.

Und während dieser Zeit reifte der längst gehegte Plan voll-

ständig aus: Amundsen wollte den Traum seiner Jugend von der Nordwestpassage mit dem wissenschaftlich an und für sich viel wichtigeren Ziel verbinden, die gegenwärtige Lage des magnetischen Nordpols festzustellen. Gestützt auf die Erfahrungen der Vorgeschichte wollte er nur mit einem kleinen, leicht beweglichen, aber leistungsfähigen Schiff die Fahrt unternehmen, das weniger Gefahr lief, vom Eis erdrückt zu werden, als grosse, schwer lenkbare Schiffskörper.

In seine Heimat zurückgekehrt, teilte er diesen Plan der grössten Autorität auf dem Gebiet des Erdmagnetismus, Geh. Rat Prof. Neumayr, dem Direktor der deutschen Seewarte in Hamburg, mit, der ihm freudig zustimmte.

Besonders wichtig war dann die Begutachtung seines Planes durch Fridjof Nansen, den grossen Polarforscher; denn dieser Mann liess es an der tatkräftigsten Unterstützung zur Aufbringung der notwendigen Geldmittel nicht fehlen; auf seine Empfehlung hin spendeten Staat, König, Gesellschaften und Private den grössten Teil der notwendigen Summe zur Ausrüstung der kleinen Jacht Gjöa, die Amundsen aus eigenen Mitteln ankaufte und zweckmäßig umbauen liess. Grössere Sorgfalt auf die Ausstattung eines so kleinen Schiffes wie die Gjöa war, ist wohl kaum auf ein anderes Schiff verwendet worden. Ebenso sorgfältig war er in der Auswahl seiner sechs Begleiter. Und er hatte darin eine glückliche Hand.

Im Juni 1903 fuhr die Expedition ab, mit Kurs gegen Grönland und die Baffinbay. Amundsen hatte für die Durchfahrt der Nordwestpassage zwei Jahre, mit einer dazwischen liegenden Ueberwinterung vorgesehen. Diese Absicht wollte indessen nicht glücken; man hatte auf King William Land, westlich der Halbinsel Boothia Felix, auf der sich der magnetische Pol befindet, im Gjöahafen überwintert; aber der Frühling 1904 liess lange auf sich warten, und der Sommer war kühl und unfreundlich, so dass die Expedition am gleichen Ort eine zweite Ueberwinterung durchmachen musste. Aber die Forscher blieben auch in dieser kalten Jahreszeit, die öfters eine Temperatur von —50 bis —59° brachte, nicht untätig. Die nähere Umgebung von Gjöahafen, nämlich der Süden von King William Land, wie auch angrenzende Gebiete, wurden aufs genaueste kartographisch, geologisch, erdmagnetisch und nach biologischen Gesichtspunkten untersucht; dabei wurden Tag für Tag meteorologische Messungen

und Beobachtungen angestellt. Ferner wurde der magnetische Nordpol besucht.

Von grossem Nutzen war für Amundsen und seine Begleiter die Unterstützung der hier ansässigen Eskimostämme, mit denen die Expedition in Berührung kam, wobei es Amundsen trefflich verstand, sich mit den Eingeborenen in friedlicher Weise aus-einanderzusetzen, sodass bald ein freundschaftlicher Verkehr eintrat. Dieser Umstand und die lange Zeit der Ueberwinterung brachten es mit sich, dass hier die Forscher Einblick in das Leben der Eskimo, in ihre Gewohnheiten und Eigenschaften erhielten, wie kaum ein Reisender zuvor. So hat auch nach der ethnographischen Seite hin die Expedition einen vollen Erfolg gehabt. Im August 1905 konnte diese Gjöahafen verlassen und gelangte in kurzer Zeit aus der von Stürmen gepeitschten und mit Eisbergen übersäeten, engen Dolphin Strasse in offenes Fahrwasser, wo ihnen ein von Westen her kommender Walfisch-fänger begegnete, das freudig begrüsste Wahrzeichen, dass die Durchfahrt geglückt zu sein schien. Allein wenige Tage später wurden die Forscher unweit der Mündung des Mackenzie Rivers durch mächtige Eismassen von neuem zum Halten gezwungen, dem eine dritte Ueberwinterung folgte. Im Sommer 1906 endlich konnte die Jacht die Fahrt westwärts fortsetzen und langte am 31. August in der Goldgräberstadt Nome an der Westküste Alaskas an. Der erste wichtige Lebensabschnitt Amundsons war beendet.

Nach Vollendung dieser höchst bemerkenswerten und für die Wissenschaft sehr wichtigen Reise befasste sich Amundsen mit dem Plan, eine zweite, ebenso schwierige Aufgabe der Polarfor-schung durchzuführen, an die sich bereits die hervorragendsten Forscher herangewagt hatten, ohne zum Ziel zu gelangen, näm-lich *die Erreichung des Nordpols*. Dabei leuchtete ihm das s. Z. von Fridtjof Nansen eingeschlagene Verfahren besonders ein, sich nämlich im nördlichen Eismeere so weit wie möglich nach Osten zu begeben, um dort das Schiff vom Eise einfrieren und von einer allgemeinen Meeresströmung nach dem Pol hin tragen zu lassen. Dieser Plan sah eine Dauer von 5 Jahren und die Aus-führung tagtäglicher meteorologischer Beobachtungen voraus. Wiederum fand er den lebhaften Beifall von Minister Fridtjof Nansen und zahlreicher Freunde, denen es gelang, auch diesmal einen grossen Teil der nötigen Mittel aufzubringen. Vor allem

wichtig war die Erlaubnis der Benützung von Nansens Expeditionsschiff, dem Fram, das sich ja mehrmals im Packeis so vorzüglich bewährt hatte.

Aber noch bevor die Expedition startbereit war, kam im September 1909 die überraschende Nachricht, dass der Amerikaner Robert Peary den Nordpol erreicht habe. Diese Meldung war für Amundsen von *grösster Wichtigkeit*. Wenn auch sein Vorstoss zum Nordpol kein Wettkampf hätte sein sollen, so lag ihm doch der Gedanke zugrunde, dass es viel darauf ankam, dass ein Norweger als Erster den Pol erreichen sollte; denn nur unter dieser Voraussetzung waren ihm von vielen Seiten Geldmittel gespendet worden. Seine Reise zum Nordpol war eine Prestigefrage für Norwegen.

Aber Amundsen war ein Mann der Tat und kluger Ausnutzung der Lage. Und die Verhältnisse erwiesen sich bei ruhiger Betrachtung nicht so ungünstig, wie sie auf den ersten Blick zu sein schienen. Denn noch bestand eine Möglichkeit, nach aussen hin einen raschen, grossen Erfolg zu erringen, das war der *Südpol*.

Amundsen wusste, dass die Engländer Scott und Shakleton bereits 1903 einen sehr beachtenswerten Vorstoss nach dem Südpol gemacht hatten. Und einige Jahre später hatte Shakleton einen weitern und grossartigen Versuch unternommen, der bei nahe zum Ziele führte. Im März des Jahres 1909 war die Nachricht nach Europa gekommen, Shakleton habe eine südl. Breite von  $88^{\circ} 23'$  erreicht. Es war anzunehmen, dass die Engländer nicht rasten würden, das vorgestckte Ziel zu erreichen. Als jedoch im September die Nachricht von der Erreichung des Nordpols durch Peary eingetroffen war und es schien, als ob die Engländer vorläufig keine neuen Anstrengungen machen würden, da entschloss sich Amundsen kurzerhand, mit der in Vorbereitung stehenden Expedition nach der Antarktis zu fahren, um den Südpol zu erzwingen. Noch im September 1909 arbeitete er den Plan seiner Südpolexpedition aus, hielt ihn jedoch zunächst noch geheim und betrieb mit Eifer die Vorbereitungen. Diese rückten indes nur langsam vorwärts. Gleichzeitig war man auch in England für das gleiche Unternehmen tätig. Kapitän Scott hielt es für seine Pflicht, die englische Flagge, die bisher am weitesten nach Süden getragen worden war, als erste am Südpol aufzupflanzen. Er fand für seine Pläne die regste Unterstützung aller Kreise; denn es ging um die Ehre Englands.

Schon im Juni des Jahres 1910 vernahm Amundsen, dass Kapitän Scott mit seiner Expedition England verlassen habe; dieser schien also hinsichtlich der Zeit und wohl auch in der Ausrüstung gegenüber Amundsen im Vorsprung zu sein. Der norwegische Forscher verliess Christiania erst anfangs Juli, mehr als vier Wochen später.

Und nun erlebte die Welt das Schauspiel eines grossartigen Wettkampfes, der auf beiden Seiten mit dem heldenmütigsten Einsatz hervorragender Persönlichkeiten durchgeführt wurde, und der, teils durch die Grösse des Erfolges auf der einen Seite, teils durch die Grösse der Tragik auf der andern, die uneingeschränkte Bewunderung der Mit- und Nachwelt verdient.

Beide Expeditionen kamen fast gleichzeitig, nämlich im Januar 1911, die englische 10 Tage vor der norwegischen, in der grossen, gegen Neuseeland hin geöffneten Bucht, dem *Rossmeer*, an, die im Süden von einer gewaltigen Eismauer, dem Abfall des Ross'schen Eisfeldes, abgeschlossen wird. Scott ging am Westpunkt dieser Mauer, Amundsen an deren Ostende an Land, wo beide ihre für längern Aufenthalt berechneten Lager aufschlugen. Die Schiffe erhielten Befehl, nach erfolgter Löschung nach Südamerika bzw. nach Neuseeland zu fahren und nach etwa Jahresfrist die Expedition wieder abzuholen.

Die wichtigste Vorbereitung für den Vormarsch nach Süden war das Anlegen von Lebensmitteldepots in bestimmten Abständen und damit verbunden das Ausprobieren der Beförderungsmittel.

Kapitän Scott hatte 33 Hunde, 15 Ponys und 3 Motorschlitten mitgebracht. Am 1. November brach er zum Marsch nach dem Südpol auf, wobei er genau der Route Shakletons folgte. Der Pol wurde am 18. Januar 1912 erreicht, aber zur grossen Enttäuschung der Engländer war er mit der norwegischen Fahne versehen. Amundsen war Scott zuvorgekommen. Wie war das zugegangen?

Amundsen war schon am 20. Oktober mit einer aus 5 Mann bestehenden Abteilung mit 4 Schlitten und 52 Hunden nach dem Südpol aufgebrochen. Diese Abteilung legte anfangs täglich etwa 50 km zurück und langte am 17. November nach einem 700 km langen Marsch am Südrande der grossen Ross-Eisplatte an, unterwegs in bestimmten Abständen Depots und Wegzeichen errichtend.

---

(Schluss folgt.)