

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 7 (1931)
Heft: 31

Artikel: "Graf Zeppelin" fährt in die Arktis
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-753005>

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: 06.02.2026

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

«Graf Zeppelin» fährt in die Arktis

Nach den bis jetzt realisierten Transatlantik-, Arktis- und Antarktisflügen ist die Frage, ob Luftschiff oder Flugzeug schwerer als Luft in höheren Graden zu polaren Forschungen geeignet sei, zugunsten des ganzstarrten Lenkballons entschieden worden. In der Tat gewährleistet ein großes und leistungsfähiges Luftschiff wie der «Graf Zeppelin» eine weit größere Sicherheit und mannigfaltigere Verwendungsmöglichkeiten als ein- und mehrmotorige Flugzeuge und halbstarrte Lenkballons vom Ausmaß und dem Aktionsradius der «Norge» und der «Italia».

Luftschiff und Flugzeuge haben das gemeinsame, daß für beide weder Meer noch Land, weder Treibis noch Packeis, weder geschlossene noch offene See eine Schranke darstellen oder einen Wechsel der Reiseart bedingen. Die ewige selbständige Bewegung der Polareismassen, die einem Nansen, einem Peary, einem Cook, einem Cagni die mit unsäglichen Mühen gewonnenen Kilometer wieder forttraß, ist für Luftschiff und Flugzeug ebenso gleichgültig wie es die Spalten und Kanäle im Eise sind, die schon so manchem Verschohlenen zum Verhängnis wurden, und die Pressungen, die unzählige Schiffe wie Streichholzschachteln zerdrückten. Das Luftschiff ist aber dem Flugzeug unbedingt dadurch überlegen, daß es weit länger ohne Erneuerung des Betriebstoffes in der Luft bleiben kann und daß es nicht, wie jenes, nur in raschestem Tempo dahinsausen muß, sondern auch langsam fliegen, ja über einem erforschten Punkt anhalten oder auf einem von Pressungsgräten und Blöcken gepanzerten Eisfeld niedergehen kann.

Gleich meldeten sich darum die Entdecker und Forscher, die bis jetzt mit Schiffen, Hunden und Schlitten ihr Ziel zu erreichen suchten, um die Erregenschaften und Erfahrungen der Fliegerei ihren Zwecken dienstbar zu machen. Schon 1929 plante die «Aeroarctis» in Berlin eine große, rein wissenschaftliche Fahrt mit dem «Graf Zeppelin» rund um und quer über das nördliche Eismeer. Jedoch: es starb dann ganz plötzlich der Vater der Idee, Nansen, und anscheinend auch wegen Differenzen zwischen den Versicherungsgesellschaften und der Luftschiffführung wurde die Expedition nicht ausgeführt.

Es sollte dann eine Fahrt des «Graf Zeppelin» nach dem Pol in Verbindung mit der Tauchbootexpedition Wilkins durchgeführt werden. Aber nach dem Mißgeschick des «Nautilus» auf der ersten Etappe seiner Reise fiel auch dieser Plan ins Wasser. Statt dessen wurde nun der Raid in die Arktis in Verbindung mit dem russischen Eisbrecher «Malygin» ausgeführt.

«Wozu fährt man eigentlich mit dem Zepp in die Arktis?» fragten die Besorgten und die Ängstlichen. Ganz elementar ist ja auch heute im Nordpolgebiet noch viel reine Entdeckerarbeit zu leisten. Die Karte der Arktis enthält noch weiße Flecken in großer Zahl, die wirkliche Terra incognita in einer Ausdehnung von mehr als einer Million Quadratkilometer darstellen. Die Arbeit der Zeppelinexpedition bestand weniger darin, neue Inseln zu entdecken, die Existenz vermuteter Länder festzustellen, als die meteorologischen, geologischen und atmosphärischen Verhältnisse im Nordpolarecken näher zu erforschen.

Der Weg der Expedition führte von Friedrichshafen quer durch Deutschland und die Randstaaten nach Leningrad. Da wurde zur Ergänzung der Betriebsmittel und Vorräte Zwischenstationen gemacht. Von Leningrad nahm der «Graf Zeppelin» Kurs via Ladoga- und Onegasee, Murmanküste, Nowaja Semlja nach Franz-Josef-Land, wo der russische Eisbrecher «Malygin» getroffen und Post mit ihm ausgetauscht wurde. Dann ging die Reise über das in großen Teilen noch unbekannte Eismeer in öst-

licher Richtung weiter bis zu den Neusibirischen Inseln und von da zurück über Leningrad-Warschau nach Friedrichshafen. Die Gesamtstrecke, die «Graf Zeppelin» zurücklegte, betrug rund 10 000 km. Wie weit die Resultate der wissenschaftlichen Ausbeute dieser ersten Arktisfahrt des «Graf Zeppelin» dem entsprechen, was man von ihr erhoffte, kann jetzt noch nicht festgestellt werden. Der arktische Sommer ist reich an Nebeln, die niedrig und dicht über dem Polarmeer liegen und die gute Sicht von

«Graf Zeppelins» aus stundenlang trübten. Zusammenfassend kann von dieser Arktisfahrt gesagt werden: Der «Graf Zeppelin» hat mit diesem Trip den Beweis geliefert, daß der ganzstarrte Luftschifftyp das Fahrzeug ist, mit dem künftig unsere Forscher zu Kreuzfahrten in die Polareinsamkeit ziehen sollen. In diesem Falle kann dieser Raid der Anfang einer weitausgehenden und fruchtbaren Entdecker- und Forschertätigkeit im Norden und Süden werden.

Die bedeutendsten Expeditionen im nördlichen Eismeer:

1. 922: Entdeckungsfahrt des Wikingerkönigs Erik des Roten nach Grönland.
2. 1553: Expedition Sir Hugh Willoughby mit drei Schiffen und 110 Mann in Eismeer zur Aufindung eines Seewegs nach China.
3. 1610: Henry Hudson unternimmt eine Fahrt in die Arktische Gebiet und entdeckt die Hudsonbay.
4. 1619: Jens Munk unternimmt eine Expedition zur Aufindung der Nordwestpassage.
5. 1845: Die große verunglückte Expedition Sir John Franklin zur Bewegung der Nordwestpassage.
6. 1879: Lieutenant de Long von der U.S.A.-Marine führt die Jeannette-Expedition in nördliche Eismeer und kommt dabei ums Leben.
7. 1888: Große Südgrönland-Expedition von Nansen.
8. 1892: Nordgrönland-Expedition von Peary.
9. 1893—1900: Nordpol-Expedition Nansens.
10. 1897: Die verunglückte Expedition Andrees mit dem Kugelballon «Oden». **11.** 1898/1900: Polar-Expedition des Herzogs der Abruzzens mit der «Stella Polare».
12. 1901: Die Expedition des russischen Barons von Toll mit dem Schiff «Zarya» zur Erforschung der

Neusibirischen Inseln.
13. 1901/09: Die erste Polar-Expedition Pearys mit dem Schiff «Akonavreth».
14. 1913: Meiereis-Grönland-Expedition Professor Wegeners.
15. 1923: Mittelholzer Spitzbergflug.
16. 1925: Amundsen-Flug-Expedition mit zwei Flugzeugen zur Errichtung des Pols.
17. 1926: Die «Norge»-Expedition Amundsen und Nobiles von Spitzbergen nach Alaska.
18. 1928: Admiral Byrd Flug mit dreimotoriger Fokkermaschine von Spitzbergen zum Pol.
19. 1928: Die nützige «Italia»-Expedition General Nobile.
20. 1928: Wilkins und Eilen Flug von der Barrowspitze über den Pol nach Spitzbergen.
21. 1928: Nordibirien-Arktidung der U.S.S.R.-Flieger.
22. 1929: Vorbereitung Expedition Prof. Wegeners für die große Grönlandforschungsexpedition.
23. 1930/31: Mittelgrönland-Expedition Professor Wegeners, bei der er umkam.
24. Geplante Fahrzeugroute Wilkins mit dem Tauchboot «Nautilus».



Dr. Eckener
der Führer des «Graf Zeppelin»
auf der Arktisfahrt

Prof. Samoilowitsch
der wissenschaftliche Leiter der
Zeppelin-Expedition

