

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 höherem Grade zu polaren Forschungen geeignet sei, zu gunsten des ganzstarren Lenkballons entschieden worden. In der Tat gewährleistet ein großes und leistungsfähiges Luftschiff wie der «Graf Zeppelin» eine weit größere Sicherheit und mannigfältigere Verwendungsmöglichkeiten als ein- und mehrmotorige Flugzeuge und halbstarre Lenkballons vom Ausmaß und dem Aktionsradius der «Norge» und der «Italia».

Luftschiff und Flugzeuge haben das gemeinsam, 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 unglaublichen Mühen gewonnene Kilometer wieder fortfrischt, ist für Luftschiff und Flugzeug ebenso gleichgültig wie es die Spalten und Kanäle im Eise sind, die schon so manchem Verschollenen 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 erforschenswerten Punkte anhalten oder auf einem von Pressungsgräben und Blöcken gepanzerten Eisfelde niedergehen kann.

Gleich meldeten sich darum die Entdecker und Forscher, die bis jetzt mit Schiffen, Booten und Schlitten ihr Ziel zu erreichen suchten, um die Errungenschaften 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 «Maglyin» ausgeführt.

«Wo fahrt man eigentlich mit dem Zepp in die Arktis?» fragten die Besorgten und die Aengstlichen. Ganz elementar ist ja auch heute im Nordpolargebiet noch viel rohe 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 Nordpolardecken 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 Zwischenstation gemacht. Von Leningrad nahm der «Graf Zeppelin» Kurs via Ladoga- und Onegasee, Murmansk, Nowaja Semja nach Franz-Josefland, wo der russische Eisbrecher «Maglyin» 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 Polarmeere liegen und die gute Sicht vom

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

Die bedeutendsten Expeditionen im nördlichen Eismeer:

1. 1927: Entdeckungsreise des Walfangkapitäns Zoch de Ruyne nach Grönland.
2. 1928: Expeditions-Schiff «Savoyelle», 1.4.-1931; Mittlere Gezeitlinie-Polarfahrt.
3. 1928: Amundsen-Polarfahrt.
4. 1928: Amundsen-Polarfahrt.
5. 1928: Mawson unternahm eine Expedition zur Aufsuchung der Nordwestpassage.
6. 1928: Die «USS Nautilus» durchquerte die Nordostpassage.
7. 1928: Die «USS Nautilus» durchquerte die Nordostpassage.
8. 1928: Nordostpassage.
9. 1928: Die «USS Nautilus» durchquerte die Nordostpassage.
10. 1928: Admiral Byrd führte die «USS Macon» im nördlichen Eismeer.
11. 1928: Die «USS Macon» durchquerte die Nordostpassage.
12. 1928: Die «USS Macon» durchquerte die Nordostpassage.
13. 1929: Die «USS Macon» durchquerte die Nordostpassage.
14. 1931: Mittlere Gezeitlinie-Polarfahrt.
15. 1931: Mittlere Gezeitlinie-Polarfahrt.
16. 1931: Amundsen-Polarfahrt.
17. 1932: Die «USS Macon» durchquerte die Nordostpassage.
18. 1932: Admiral Byrd führte die «USS Macon» im nördlichen Eismeer.
19. 1932: Die «USS Macon» durchquerte die Nordostpassage.
20. 1932: Die «USS Macon» durchquerte die Nordostpassage.
21. 1932: Die «USS Macon» durchquerte die Nordostpassage.
22. 1932: Die «USS Macon» durchquerte die Nordostpassage.
23. 1932: Die «USS Macon» durchquerte die Nordostpassage.
24. 1932: Die «USS Macon» durchquerte die Nordostpassage.

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

Prof. Samoilowitsch
der wissenschaftliche Leiter der Zeppelin-Expedition