

Im Flugzeug dem Nordpol entgegen

Autor(en): **H.B.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **14 (1924)**

Heft 43

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-645078>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Alwine Schindler hatte aus Zittergras und Margaretenblumen ein zierliches Kränzlein gebunden, das sie dem Sieger jetzt als Preis um das Hutband legte.

Peter Röllli sah sich die Spenderin mit einem geraden Blick an. Ziemlich lange. In seinem ebenmäßigen Gesicht schienen ein Feuerlein aufzuzucken. Aber sogleich konnte er sich wieder beherrschen und gelassen tun, wie immer. „Das kostet an der Heuerlehi drei Tänze“, sagte er fast wie nebenbei zu Alwine, die unter seinen starken Augen etwas verlegen wurde. Ich sah mit plötzlicher Schärfe eine neue, ganz eigenartige Möglichkeit heraufsteigen, die mir den Heuet erst recht kurzweilig machen mußte...

Auf dem Rasenbord sitzend schaute ich ohne große Anteilnahme dem weiteren Verlauf und Ausgang des Mähens zu. Jakob Störi war als einer der Letzten kaum mit der Arbeit fertig, als er sein Sensenblatt mit einem wuchtigen Hieb senkrecht in den weichen Rasen hineintrief und mit dem Vorgriff in der Hand so lang um diesen Mittelpunkt im Kreise herumging, bis er die Klinge gänzlich zuschanden gerichtet und verdorben hatte, worüber ein großes Gelächter entstand.

Störi lachte nicht mit. Man konnte ihm leicht anmerken, daß das Lachen Gift für ihn war. Nachdem er in unsern Kreis zurückgetreten und eine gute Weile verbissen vor sich hingestiert hatte, stand er plötzlich mit seinem roten, noch von Schweiß überlaufenen Gesichte dicht vor mir. —

„Die Hirntäubi*) ist schuld!“ fuhr er mich an und machte Augen wie ein Oeu. „Braucht einer nicht auf mich zu zeigen, wenn zufällig ein Stein in seiner Mahd liegt! Rein bloß wegen der Hirntäubi hab ich ausspannen müssen. Komm mir noch einmal so, dann red' ich ein anderes Wort mit dir!“

„Was so einer redet, auf das kann ich Bescheid geben“, gab ich gereizt zurück. „Und die Fünffränkler zum Sensenkaufen wachsen mir nicht auf dem Wangener Marktplatz wie dir.“

Diese letzte Bemerkung löste, wie ich erwartet, ein verhaltenes Richern unter den Heuern und Heuerinnen aus. Störis Vater war nämlich weit herum unter dem Uebernamen „Der Fünffränkler“ bekannt, weil er die üble Gepflogenheit hatte, auf dem Viehmarkt in Großwangen den Zuredner zu spielen, oft sogar zum Schaden seiner eigenen Nachbarn, und dafür von den Händlern Schmusergeld einzustechen. Es hieß von ihm, um zwei Fünffränkler würde er dem Heiland eine Hand abhauen.

Störi empfand den Stich wohl; ich merkte, daß er sich auf einen passenden Gegenhieb besann. „Ein ewiger Hochzeiter, wie du einer bist, braucht sein Maul auch nicht so weit aufzureißen!“ warf er mir jetzt unverfroren zu und hatte richtig umgehend eine Mauschelle dafür weg.

Im gleichen Augenblick waren wir aneinander; es hätte eine schwere Balgerei abgeseht, wenn sich die andern nicht ins Mittel gelegt und uns zwei Kampfhähne auseinander getan hätten.

„Der Störi hat die Mogelet im letzten Heuet auch gemacht“, ließ sich eine Stimme aus dem Haufen hören.

*) Täubi, heftiger Zorn, Wut, die keinen Ausgang findet.

Der Obmann entschied indessen endgültig, daß jeder, der diese Sache noch einmal aufrühre oder sonstwie Händel anfanke, ohne weiteres vom Heuet weggewiesen würde.

„Es ist noch nicht aller Tage Abend“, knurrte Störi verbissen in sich hinein. Es setzte ihm noch besonders zu, daß er bei der Kauferei zufällig zu unterst gekommen war.

Wenn auch der Lohn damalen noch gering war, verlorenere Zeit ist dieser Heuet für mich eineweg nicht gewesen. Wie man einen Stein auf ein Blatt legt, damit es der Wind nicht mit sich fortnehme, so ist mein Leben durch diese Woche beschwert worden; ich habe erfahren müssen, daß ich von den süßen und harten Dingen des Daseins vor dem nicht viel mehr als ein Knabe gewußt.

Zuerst und vor allem bekam ich das Gift der Eifersucht zu schmecken. Meine Augen hatten nur zu gut gesehen, der Grundsteiner gab vom ersten Tage an scharf auf Alwine Schindler acht. Nicht so, daß es jemandem aufgefallen wäre, er wußte sich, wie in allem, Gewalt anzutun. Aber so weit reichte sein Verstellen nicht, daß er mich hätte täuschen können. Denn es gab für mich jetzt keine wichtigere Arbeit als diese, ihn auf Schritt und Tritt wie ein bestellter Geheimwächter zu belauern und alles, was ich sah und zu sehen glaubte, mir zu Qual und Unfrieden auszulegen.

Es entging mir nicht, daß er beim Schaffen, so oft es anging, unauffällig in Alwines Nähe zu kommen strebte. Und wenn er ihr, aufgeräumter als es sonst seine Art war, mit einem trockenen Scherzwort ein Lächeln abzwang, oder wenn ich bemerken konnte, wie ihre Augen etwa dem ruhigen, sicheren Streich meines Vormähers folgten, dann schwoh oft plötzlich eine Not in mir an, die mir auf Augenblicke schier den Atem benahm. Aus der blinden Eifersucht heraus wuchs ein Zorn in mir hoch, ein Zorn gegen mich selber, weil ich meinen leidenschaftlichen Liebeswillen zu der schönen Magd einfach nicht zu überwinden und von mir abzutun vermochte. (Fortsetzung folgt.)

Im Flugzeug dem Nordpol entgegen.

Im Juni 1923 kündete der Südpolentdecker Amundsen der Welt seinen Plan an, von Point Barrow in Nordamerika aus den Nordpol überfliegen zu wollen. Auf die Anregung seines Freundes, des Konsuls Hammer aus Seattle, schickten die Junkers Werke in Dessau eine kleine Expedition mit Flugzeug nach Spitzbergen, um von dort aus auf dem Badeis und auf Amundsens Flugroute vom Nordpol nach den Spitzbergen-Inseln Lebensmitteldepots anzulegen. Der Plan war kühn. Er wäre kaum gelungen; denn die angelegten Depots wären mit dem Badeis im Winde getrieben, und Amundsen hätte sie schwerlich gefunden. Glücklicherweise änderte dieser seinen Plan, da es sich herausstellte, daß sein Flugzeug zu schwach gebaut war und unschlüssig in der Eismüste der Arktis als Wad steden geblieben und verloren gegangen wäre samt seiner tollkühnen Insassen.

Als die Nachricht von Amundsens Verzicht Europa erreichte, war die Junkersche Expedition schon unterwegs. Ihre Mitglieder waren der erwähnte Konsul Hammer, der schweizerische Oberleutnant und Flieger Walter Mittelholzer, bekannt durch seine Luftbild- und Kinaufnahmen aus den Alpen, der Luftzeugführer Neumann, die Monteure Hohlbein und Wedekind, der Werkmeister und Flugzeugführer Duns, ferner der Vertreter der Junkers-Werke Löwe und als wissenschaft-



Tromsø aus 700 Meter Flughöhe von Nordosten. — Oben links beginnt der Balsfjord.

licher Berater reiste der Hamburger Geographieprofessor und Spitzbergen-Forscher Kurt Wegener mit.

Das wichtigste Stück in der technischen Ausrüstung der Expedition war das solide wetterbeständige Wasserflugzeug aus Duraluminium (Legierung von Aluminium mit Kupfermangan) mit einem Motor von 185 P.S., einer Nutzlast von 600 Kilogramm (bei einem Leergewicht von 1200 Kilogramm) und einer Geschwindigkeit von 150 Kilometer pro Stunde (vergl. Abb. S. 597). Die Maschine führte in zwei Tanks Betriebsstoff für 18 Flugstunden mit sich. Ueber dem Reservetank, der die volle Breite der Kabine zwischen den Führer- und Passagiersitzen einnahm, war eine große Tischplatte montiert, auf welche die Karten geheftet wurden, sowie die notwendigen Navigations- und Photoapparate gelegt werden konnten.

Nebst den in der Maschine montierten Instrumenten und Apparaten führte das Flugzeug mit sich einen Goerz-Abtriftmesser, mit dem über dem Meere oder den Wolken oder über monotonen Schneeflächen mit Hilfe einer Stoppuhr und der Flughöhe auf einer Tabelle die jeweilige Abtrift und Geschwindigkeit des Flugzeuges bestimmt werden konnte; einen Libellen-Quadranten zur Bestimmung der geographischen Länge und Breite; ferner zwei Taschenchronometer und zwei Blindkompass.

Die photographische Ausrüstung bestand aus einem Goerz-Hahn-Kinoapparat, einer großen Fliegerkamera und einer kleinen Revolverkamera mit einigen hundert Platten etc.

Die Vorbereitung und Abreise der Expedition war ziemlich überstürzt vor sich gegangen und für die Aufgabe, die ihnen ursprünglich gestellt war, waren die 8 Männer recht mangelhaft ausgerüstet. Außer Professor Wegener und Mittelholzer war kein Teilnehmer der Expedition für eine Polarfahrt qualifiziert; keiner hatte Erfahrung in Polargegenden, keiner konnte Ski fahren, keiner hätte sich im Falle einer Notlandung aus eigener Kraft weiterhelfen können.

Das bestvorbereitete Expeditionsmitglied war zweifellos der Schweizer Mittelholzer, der, ein tüchtiger Alpinist und Skifahrer, schon Proben außergewöhnlicher touristischer Leistungsfähigkeit gegeben hat; man erinnert sich seiner unglücklichen Nebellandung in den verschneiten Glarneralpen im Jahre 1920, bei der es ihm trotz schwer verletztem Knie gelang, nach 36stündigen Anstrengungen den Weg ins bewohnte Tal zu finden. Dazu war er ein viel-erprobter Flieger und routinierter Luftphotograph. Und nur ganz zufällig wurde er Teilnehmer der Expedition. Erst nach der Abfahrt der Expedition

erreichte ihn Junkers Anfrage, ob er sich anschließen wolle; er war eben mit der Flugpost in Berlin angekommen. In einer halben Stunde waren Entschluß und Vereinbarung perfekt, und 7 Stunden später, nachdem er sich noch mit dem nötigsten photographischen Material und mit den von den andern vergessenen Motorbestandteilen ausgerüstet hatte, fuhr er schon mit dem Nachtschnellzug nach Hamburg ab, um am folgenden Morgen mit einem detachierte Wasserflugzeug über Dänemark nach Christiania zu fliegen. Bis Kiel ging die Fahrt glücklich von statten; dann aber erlitt die Maschine beim Start auf stürmischem Meer einen Flügelbruch und die Weiterreise mußte per Bahn vor sich gehen. Nach dreitägigem Aufenthalt in Christiania, während welchem durch ein Kurierflugzeug von Deutschland her noch einige fehlende Reserveteile für die Flugmaschine nachgeschickt wurden, ging die Reise am 14. Juni abends weiter nach Bergen. Das Flugzeug und seine Begleiter waren zwei Tage vorher mit dem norwegischen Passagierdampfer hier angekommen. Von Bergen aus fuhr dann die ganze Expedition mit dem norwegischen Kohlendampfer „Eidsvorn“ Spitzbergen zu. Vier Tage und vier Nächte fuhr das Schiff längs der norwegischen Schären- und Fjordküste entlang. Gerade, als der Polarkreis ($66\frac{1}{2}^{\circ}$ n. B.) überschritten wurde, erreichte die Nachricht, daß Amundsen seinen Flug aufgegeben habe, die Expedition.

Damit war der Zweck ihrer Reise dahin gefallen. Nach kurzer Beratung entschlossen sich die 8 Männer, nach Spitzbergen weiter zu reisen, um die Verhältnisse für das Fliegen in der Arktis kennen zu lernen und dabei so viel wie möglich unbekannte Gebiete in photographischen Aufnahmen vom Flugzeug aus festzuhalten.

Am 21. Juni Ankunft in Tromsø, außer Hammerfest die nördlichste Stadt Norwegens. Hier wartete die Expedition die Ankunft des holländischen Kohlendampfers „Ameland“ ab und fuhr dann mit diesem am 1. Juli wieder nordwärts, um am 3. Juli abends auf Spitzbergen an der Kohlenpier-Anlage der holländischen Niederlassung im Fjord von Green Harbour (Eisfjord) vor Anker zu gehen.

Das Ziel war erreicht. Die Flugmaschine, die Benzin-fässer, die Instrumente und das übrige Reisegepäck wurden ans Land geschafft. Die Männer der Expedition bezogen Quartier, vier in einer Holzhütte nahe der verlassenen Walfangstation, wo noch faulende Kadaver und weiße Skelette daran erinnerten, daß vor 10 Jahren hier noch Tran gekocht wurde, vier andere in einem etwas höher gelegenen Holzhaus, das der Expedition von der Store Norske Berg-

erreichte ihn Junkers Anfrage, ob er sich anschließen wolle; er war eben mit der Flugpost in Berlin angekommen. In einer halben Stunde waren Entschluß und Vereinbarung perfekt, und 7 Stunden später, nachdem er sich noch mit dem nötigsten photographischen Material und mit den von den andern vergessenen Motorbestandteilen ausgerüstet hatte, fuhr er schon mit dem Nachtschnellzug nach Hamburg ab, um am folgenden Morgen mit einem detachierte Wasserflugzeug über Dänemark nach Christiania zu fliegen. Bis Kiel ging die Fahrt glücklich von statten; dann aber erlitt die Maschine beim Start auf stürmischem Meer einen Flügelbruch und die Weiterreise mußte per Bahn vor sich gehen. Nach dreitägigem Aufenthalt in Christiania, während welchem durch ein Kurierflugzeug von Deutschland her noch einige fehlende Reserveteile für die Flugmaschine nachgeschickt wurden, ging die Reise am 14. Juni abends weiter nach Bergen. Das Flugzeug und seine Begleiter waren zwei Tage vorher mit dem norwegischen Passagierdampfer hier angekommen. Von Bergen aus fuhr dann die ganze Expedition mit dem norwegischen Kohlendampfer „Eidsvorn“ Spitzbergen zu. Vier Tage und vier Nächte fuhr das Schiff längs der norwegischen Schären- und Fjordküste entlang. Gerade, als der Polarkreis ($66\frac{1}{2}^{\circ}$ n. B.) überschritten wurde, erreichte die Nachricht, daß Amundsen seinen Flug aufgegeben habe, die Expedition.

Damit war der Zweck ihrer Reise dahin gefallen. Nach kurzer Beratung entschlossen sich die 8 Männer, nach Spitzbergen weiter zu reisen, um die Verhältnisse für das Fliegen in der Arktis kennen zu lernen und dabei so viel wie möglich unbekannte Gebiete in photographischen Aufnahmen vom Flugzeug aus festzuhalten.

Am 21. Juni Ankunft in Tromsø, außer Hammerfest die nördlichste Stadt Norwegens. Hier wartete die Expedition die Ankunft des holländischen Kohlendampfers „Ameland“ ab und fuhr dann mit diesem am 1. Juli wieder nordwärts, um am 3. Juli abends auf Spitzbergen an der Kohlenpier-Anlage der holländischen Niederlassung im Fjord von Green Harbour (Eisfjord) vor Anker zu gehen.

Das Ziel war erreicht. Die Flugmaschine, die Benzin-fässer, die Instrumente und das übrige Reisegepäck wurden ans Land geschafft. Die Männer der Expedition bezogen Quartier, vier in einer Holzhütte nahe der verlassenen Walfangstation, wo noch faulende Kadaver und weiße Skelette daran erinnerten, daß vor 10 Jahren hier noch Tran gekocht wurde, vier andere in einem etwas höher gelegenen Holzhaus, das der Expedition von der Store Norske Berg-

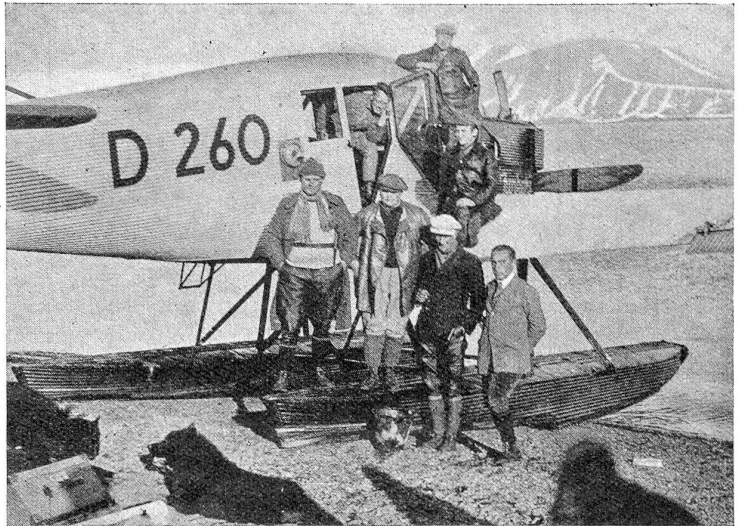


Ankerhütte ca. 50 Meter höher oberhalb Sunkenstation gelegen. Unten in der Bucht links Standort des Junkers-Flugzeuges.

gesellschaft in zuvorkommender Weise zur Verfügung gestellt wurde (siehe Abb. S. 596 unten).

Von hier aus vollführten nun Oberleutnant Mittelholzer und der Flugzeugführer Neumann bald mit, bald, ohne Begleitpassagier zunächst einige Orientierungsflüge in die nähere und fernere Umgebung des Hafenortes. Einmal überflogen sie, von der wunderbaren Klarheit und Stille der Luft gelockt, in bloß viertelstündiger Fahrt den Eisfjord. Glücklicherweise wurde ihnen erst nach ihrer wohl gelungenen Rückkehr bewußt, daß sie damit den Tod herausgefordert hatten. Denn für den Fall eines Motordefekts waren sie nicht vorgesehen, und sie hätten nach einer Notlandung 250 Kilometer weit zu Fuß um den Fjord herum über Gletscher, Schutthalden und durch sumpfige Tundraebenen den Heimweg suchen müssen, eine Leistung, für die ein tüchtiger Läufer 7–10 Tage nötig gehabt hätte. Der Tod durch Hunger und Erschöpfung wäre ihnen gewiß gewesen.

Um dies zu begreifen, muß man sich die besonderen Verhältnisse Spitzbergens und die Art des Landes vergegenwärtigen. Spitzbergen ist ein kleines Inselreich und erstreckt sich zwischen drei Längengraden und ebensoviel Breitengraden über ein Gebiet, das mehr als anderthalbmal größer ist als die Schweiz. Die Inseln sind von tiefen Fjorden durchfurcht und bedeckt von ausgedehnten Urgebirgen mit zackigen, steilen Felsgräten und riesigen Gletscherströmen, die stellenweise an die wildesten Partien unserer Schweizeralpen gemahnen. Die Gletscher hängen stellenweise hinunter ins Meer, wo sie „kalben“, d. h. wo die untersten Eismassen durch den Wasserdruck von unten abbrechen und als Eisberge von der Strömung fortgerissen werden. Das polare Klima, das wohl einen viele Monate (für Spitzbergen 4 Monate) dauernden Tag hat, an dem die Sonne nicht unter den Horizont sinkt, aber auch eine viele Monate währende Winternacht, während welcher die Sonne sich nie blicken läßt. Da die Sonne auf Spitzbergen, auch am heißesten Tag, nie höher als 34–35 Grad über dem Horizonte steht und nur eine relativ kurze Zeit wirken kann, so taut der eisfreie Boden höchstens bis auf ein Meter Tiefe auf. Die ewig wiederkehrenden eisigen Polarnächte haben ihn bis in 400 Meter Tiefe hinunter gefrieren lassen. Das Schmelzwasser der Schnee- und Eisschicht versickert deshalb nicht tief in der Erde wie bei uns, sondern fließt oberflächlich ab oder sammelt sich in Morästen und Sümpfen. An günstig gelegenen sonnbefallenen Halden entwickeln sich im Hochsommer Moosteppiche und blumige Alpenmatten. Sträucher und



Expeditionsmitglieder vor der Junkersmaschine bei der Sunkenstation.
Von links nach rechts: A. Neumann, H. H. Hammer, S. Duns, W. Mittelholzer.
Oben: W. Löwe, Holbein, Wedekind.

Bäume gibt es auf Spitzbergen nicht. Eine Zwergweide verkriecht sich in den Moospolstern, nur ihre Blätter sind auf demselben sichtbar. In den flachen Talböden zwischen den ausgedehnten Schutthalden erstreckt sich die morastige Tundra, ein trostloses einförmiges Gebiet mit niedrigem Rentiermoos und Flechten bewachsen. Während acht Monaten aber liegt das Land unter einer weißen Schneedecke; die Fjorde, namentlich die im Osten und Süden, die vom Arktischen Strom gespült werden, sind vom Treibeis gesperrt. Im Norden dringt das Packeis bis weit in die Fjorde vor und macht jede Passage unmöglich.

Das Überwintern auf Spitzbergen ist immer ein gewagtes Unternehmen. Zahlreiche Versuche dieser Art endeten mit einer Katastrophe. Spitzbergen war schon sehr frühe wegen seiner walfischreichen Gewässer der Treffpunkt der Walfischjäger aller Nationen. Um 1740 erreichte der Walfang seinen Höhepunkt. Hunderte von Fangschiffen segelten alljährlich nach Spitzbergen. Gelegentlich kam es zu blutigen Kämpfen zwischen den rivalisierenden Nationen. Mit dem Aussterben der Meerriesen — nur selten sieht man heute noch einen Walfisch in den Meeren, wo sie früher sich zu Tausenden tummelten — blieben auch die Fangleute zurück. In der Trauerbergbai fand 1912 das mit Motor ausgerüstete Fangschiff der Schröder-Stranz-Expedition infolge Einschließung vom Eis ein trübes Schicksal.

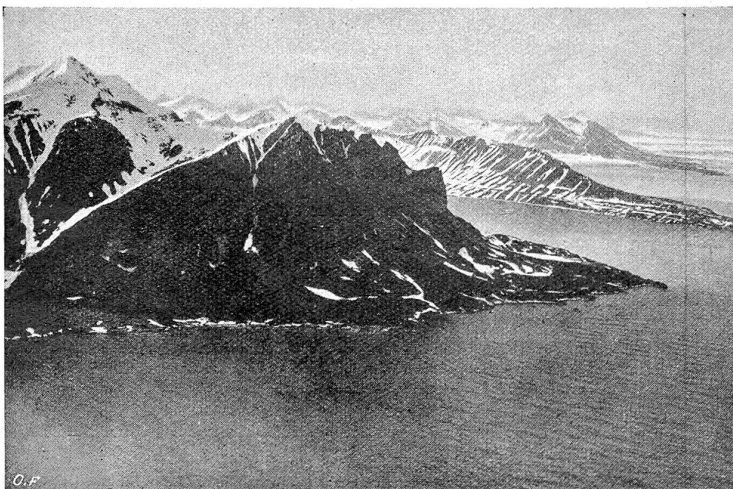
Den Fangleuten folgten die Pelztierjäger. Viele von ihnen überwinterten in elenden Bretterbuden. War ihnen der Zufall günstig und brachte ihnen Jagdbeute, so mochten sie wohl glücklich durchkommen. Viele aber erlagen dem Skorbut oder dem Hunger.

In neuester Zeit haufen auf Spitzbergen, auch während des Winters, Grubenmänner, die in 3 oder 4 Kohlenbergwerken für dänische, holländische oder norwegische Grubengesellschaften Kohlen graben. Ihnen dient zum Verkehr mit der übrigen Welt die bei Green Harbour errichtete Radiostation.

* * *

Walter Mittelholzer hat von seiner Reise eine große Zahl wertvoller Fliegeraufnahmen, unter ihnen auch Filme für Kinos, heimgebracht.

Eben erscheint im Verlage des Art. Instituts Dr. F. H. K. in Zürich ein von ihm herausgegebenes Werk, betitelt „Im Flugzeug dem Nordpol entgegen“. In diesem Buche sind 48 jener Aufnahmen in schar-



Mt. Protektor-Alkhorn am Eingang des Eisfjords aus 800 Meter.
Im Hintergrund rechts: Safe- und Ymer-Bai mit Esmarkgletscher und Cundra Erdmann.
Im Hintergrund Mitte: Berge des Trollheim-Plateaus.



Aus 1200 Meter nach Norden. Firnplateau mit Nunatacks.
Links hinten: Königinnen, 3 Kronen. Ungefähr in der Mitte hinten: Dladem.

fen Autotypen reproduziert. *) Dazu enthält das Buch einen hochinteressanten Text. Mittelholzer erzählt hier in inhaltlicher, packend schöner Darstellung seine Reise nach Spitzbergen und seine Flieger- und Photographenerlebnisse. Es ist kein gewöhnliches Reise- und Abenteuerbuch, für die leichte Unterhaltung geschrieben. Es ist viel mehr eine Monographie Spitzbergens von hohem wissenschaftlichem Wert. Denn nebst dem von Mittelholzer geschriebenen Text, der schon an sich wertvoll ist durch das reiche in ihm verarbeitete Wissen, enthält das Buch eine ausführliche Einleitung aus der Feder des gelehrten Spitzbergenforschers und Geographen Prof. Dr. Kurt Wegener; sie gibt ein vorzügliches Bild von Spitzbergen als geographische Erscheinung. Dieser Einleitung schließen sich an: ein Aufsatz von Prof. Dr. A. Miethe über „Photographische Bedingungen der Flugzeugaufnahmen“ und ferner: ein Aufsatz von Kapitän S. Bonfor über „Die Bilderausbeute der Tinterischen Spitzbergensexpedition vom geographisch-vermessungstechnischen Standpunkt aus“. Diese beiden letzten Beiträge fassen die photographischen Ergebnisse der Expedition besonders ins Auge, während Mittelholzer selbst seine Fliegererfahrungen in den Mittelpunkt der Schilderungen stellt.

Die Hauptleistung der Expedition nämlich ist von uns noch gar nicht erwähnt worden. Nach seinen Erkundungsflügen führten Mittelholzer und Neumann einen großen Ueberlandsflug aus, der quer über die große Insel bis hinauf nach Nordost-Land jenseits der Hinlopen-Straße, über den 80. Breitengrad hinaus, und zurüd um die Nordwestküste herum führte. 6 Stunden und 40 Minuten dauerte dieser Flug. Beinahe hätte er zu einer Katastrophe geführt. Mitten im Fluge versagte die eine Magnetzündung. Ein Niedergehen aufs Wasser zur Behebung des Defektes wäre ihnen verhängnisvoll geworden, weil sie sich dann nicht mehr hätten in die Luft erheben können mit nur einem Magnetzünder.

Der Flug geschah bei günstigem, klarem Wetter. Er hatte den Fliegern Einblick verschafft in Gebiete, die vorher noch kein menschliches Auge geschaut. Und was das Wertvollste daran ist, diese Einblicke sind nun auf den photographischen Platten festgehalten und können nicht mehr verloren gehen.

Unsere Illustrationsproben können nur eine schwache Vorstellung geben von dem Reichtum an Geländevorstellungen, die uns Mittelholzers Aufnahmen vermitteln. Besser als jede Abhandlung geben diese Bilder Einblick in die wunderbare Nord-

landschönheit und Nordlandseinsamkeit Spitzbergens. Der Name ist trefflich gewählt für diese Bergwelt mitten im Eismeer.

Die Expedition hat aber nicht nur Einblicke gestattet; sie hat auch Ausblicke eröffnet und zwar solche von unschätzbarem Werte. Einmal stellen Mittelholzers Aufnahmen und Fliegerbeobachtungen fest, welche Möglichkeiten für einen Polflug bestehen und wie dieser ausgeführt werden muß, um zu einem guten Ziel zu gelangen. Am meisten Chancen hierfür hätte nach Mittelholzer ein lenkbares Luftschiff, das nicht von einem einzigen Motor und seinen Zufällen abhängig ist. Graf Zeppelin ist bekanntlich an seinen Vorbereitungen zur Polarexpedition durch den Kriegausbruch gestört worden. Die Ausführung seines Planes ist wohl nur eine Frage der Zeit.

Dann aber eröffnen die photographischen Ergebnisse der Expedition bedeutsame Perspektiven für die Geländevermessungstechnik. Sie zeigen, wie man sich innert Viertelstunden Einblicke verschaffen kann in Gebiete, die zu erreichen früher Expeditionen ausgezogen waren, um wochenlang unter Todesgefahren unterwegs zu sein. —

„Im Flugzeug dem Nordpol entgegen“ ist ein hochinteressantes Werk, das sich würdig den epochemachenden Werken eines Nordenfjöld, Nansen, Scott und Amundsen anreihet. Es sei als Geschenkwerk für Weihnachten unsern Lesern empfehlend nahegelegt.

H. B.

Lea und ihr Hund.

Von Rosa Weibel.

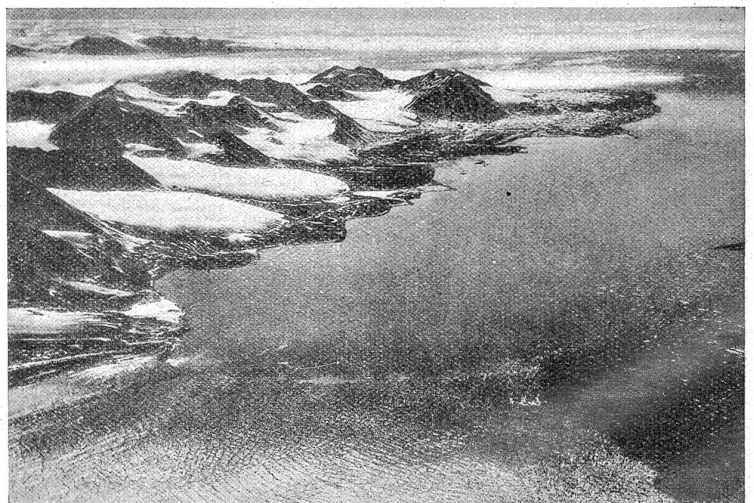
Sie kam fürchterlich schreiend heim. Die Mutter stand hinter dem Waschtisch. Ohne ihre Arbeit zu unterbrechen, fragte sie:

Was schreiest?

Lea setzte sich auf die Steinplatte neben dem Herd, die kleinen Hände hielten frampfhaft das tropfnasse Schürzchen zusammen.

Nun, warum schreiest du denn so? Bekomme ich keine Antwort?

Nein, sie bekam keine; Klein-Lea weinte nur weiter. Was hast denn da in der Schürze?



Brögger-Halbinsel aus 1700 Meter.

Oben rechts: Quade-Huk. Zwischen den beiden Dreieckslagunen der Pier der norwegischen Kohlenmine. Links hinten: Prinz Karl-Vorland. Vordergrund: 3 Kronen-Gletscher. Rechts: Lovén-Inseln. Das Eisfeld, das sich die Berge um die Schultern gehängt haben, ist knapp. Die starke Abtragung hat mächtiges, eisfreies, quartäres Vorland gebildet. Über dem kalten Meeresstrom an der Westküste liegt Nebel.

*) Man vergleiche die Illustrationsproben, zu denen uns der Verlag Drell füßli die Bildstücke in freundlicher Weise zur Verfügung gestellt hat.