

906

PROFESSOR OTTO BASCHIN

Roald Amundsen

FELDPOSTAUSGABE

VON

COLEMANS KLEINEN BIOGRAPHIEN

Jefferson M. ...

Colemans Kleine Biographien
Herausgegeben von Prof. Dr. Fritz Endres
Heft 17

Roald Amundsen

von

Professor Otto Baschin, Berlin



CBGiOS, ul. Twarda 51/55
tel. 22 69-78-773



Wa5168014

1 9 4 3

Verlag von Charles Coleman, Lübeck



906

Copyright 1933 by Charles Coleman, Lübeck.
Alle Rechte vorbehalten.

NH-68450 N-4828082/TMR

Inhalt

	Seite
Einleitung	5
1. Lehrjahre	7
2. Nordwestpassage	12
3. Die Erreichung des Südpols	19
4. Die Nordostpassage	31
5. Mit Luftfahrzeugen zum Nordpol	34

Einleitung.

Mit Riesenschritten nähert sich die Erforschung des Erdballs ihrem Ende. Zu Beginn des jetzigen Jahrhunderts waren bereits die Küstenumrisse fast aller Länder ziemlich gut bekannt. Nur noch in der Umgebung der Pole wiesen ausgedehnte weiße Flächen auf Globen und Karten darauf hin, daß es bis dahin nicht gelungen war, den Schleier des Geheimnisses zu lüften, der diese abgelegensten und unzugänglichsten Teile unseres Planeten seit den ältesten Zeiten umhüllte.

So kam es, daß sich an die Pole der Erdfugel der Nimbus des Rätselhaften knüpfte und daß selbst in gebildeten Kreisen die Legende von der Unerreichbarkeit dieser merkwürdigen Punkte Glauben fand.

Es kann daher nicht Wunder nehmen, daß sich das allgemeine geographische Interesse in den letzten Jahrzehnten immer mehr auf die Polargebiete konzentrierte und auf jene kühnen Männer, die sich deren Erforschung zur Lebensaufgabe gemacht haben. Obgleich die Geschichte der geographischen Entdeckungen reich ist an heroischen Thaten, sind es daher von allen Forschungsreisenden doch in erster Linie die Polarforscher, deren abenteuerliche Fahrten in die geheimnisvollen Eiswüsten der Arktis und Antarktis strahlende Ruhmeskränze um ihre Häupter gewoben haben und ihren Namen bei allen Kulturvölkern Unsterblichkeit sichern. Der Nimbus der einzelnen Persönlichkeiten hängt jedoch nicht allein von ihrer wissenschaftlichen Bedeutung und ihren menschlichen Eigenschaften ab, sondern in noch weit höherem Maße von den Erfolgen, die sie unter Einsetzung ihres Lebens erzwungen haben. Denn gerade dadurch unterscheiden sich die Reisen in den Polargebieten von allen

anderen, daß einem hier nicht der Zufall eine wichtige Entdeckung mühelos in den Schoß werfen kann, sondern daß jederzeit und überall der weiße Tod lauert, dem man nur entgeht, wenn persönliche Tüchtigkeit, eiserne Energie und geistige Bedeutung sich vereinigen, um eine jener seltenen Führernaturen zu schaffen, die weit über die Masse ihrer Zeitgenossen hervorragen.

Eine solche Heldengestalt war der Norweger Roald Amundsen, bei dem sich in fast beispielloser Weise Verdienst und Glück verkettet haben, um seine Leistungen weit über diejenigen anderer Polarforscher hinaus zu heben. Sein Glück bestand darin, daß sich an seinen Namen vor allem solche Erfolge knüpften, welche von seinen Zeitgenossen besonders hoch bewertet wurden, nämlich die Erreichung von Nordpol und Südpol, die Ausführung der nordwestlichen wie der nordöstlichen Durchfahrt und schließlich die Einführung der Luftfahrzeuge in die Polarforschung. Sein Verdienst war die Sorgsamkeit, die Gründlichkeit und der wissenschaftliche Geist, mit denen er alle seine Unternehmungen betrieb. Amundsen zeichnete sich auch dadurch aus, daß er mit weisem Vorbedacht und nach reiflicher Überlegung vielfach sowohl in den Zielen, die er anstrebte als auch in den Methoden, welche er einschlug, neue Wege wies und so ein Bahnbrecher wurde, dem die Wissenschaft von den Polargebieten im arktischen wie im antarktischen Gebiet außerordentlich viel zu verdanken hat.

1. Lehrjahre.

Roald Engebretth Grabning Amundsen wurde am 16. Juli 1872 zu Borge bei Carpsborg im südlichen Norwegen als Sohn eines Schiffseerers geboren. Schon in früher Jugend nahmen die Berichte über die Polarreisen des Engländers John Franklin, der auf der Suche nach der nordwestlichen Durchfahrt mit sämtlichen 138 Gefährten in der Arktis verschollen blieb, die Phantasie des neunjährigen Knaben gefangen.

Richtunggebend für seine Zukunft aber wurde jener 31. Mai 1889, an welchem sein Landsmann Fridtjof Nansen in die Hauptstadt zurückkehrte, nachdem er als Erster auf Skiern Grönland durchquert hatte.

Diese Tat, welche von fachkundiger Seite ebenso hoch bewertet wurde, wie eine Durchquerung des damals noch unbekanntem Inneren von Afrika, hatte den Nachweis erbracht, daß ganz Grönland mit Ausnahme eines schmalen Küstensaumes von einer gewaltigen Eismasse erfüllt ist, die in der Mitte fast bis 3000 Meter hoch ansteigt und auch die höchsten Spitzen der Gebirge unter sich begräbt. Die Überwindung dieser polaren Eiswüste verschaffte dem kühnen Skiläufer mit einem Schlage Weltberühmtheit, und Amundsen erzählt selbst, wie er an jenem Tage mit klopfendem Herzen zwischen Flaggen unter Hurra-Rufen dahinstürmte und sich vornahm, die Nordwestpassage, an der Franklin gescheitert war, zu vollenden.

Auf den Wunsch seiner Mutter studierte er von 1890 an Medizin, aber nach ihrem Tode sattelte er um und widmete sich dem Seemannsberuf. 1894 fuhr er als Leichtmatrose auf der „Magdalene“ von Lönseberg auf den Seehundsfang nach Norden und machte hier seine erste Bekannt-

schaft mit dem Polareis. 1895 nahm er Dienst auf der Bark „Dscar“ aus Carpsborg und bestand im gleichen Jahr sein Steuermannsexamen.

Zwei Jahre später war Amundsen als erster Offizier des Schiffes „Belgica“ Mitglied der belgischen Südpolar-Expedition, welche unter dem Kommando von Adrien de Gerlache stand und an der als Arzt Dr. Frederick Cook teilnahm, der im Jahre 1908 als Erster den Nordpol erreicht hat. Das Schiff fuhr im Januar 1898 südlich von Amerika längs der Westküste von Graham-Land nach Südwesten und entdeckte dort die Belgica-Strasse, die Grahamland im Osten von dem westlich gelegenen Palmerland trennt. Letzteres, das man für einen zusammenhängenden Landkomplex gehalten hatte, erwies sich als ein Gewirr von kleinen, schnee- und gletschererfüllten Inseln. Wenn sich später auch herausstellte, daß die Belgica-Strasse identisch ist mit der schon 1874 von dem deutschen Kapitän Dallmann gefundenen Bismarckstraße, so wurden doch erst jetzt die Küsten dieser Gegend genauer vermessen und an verschiedenen Stellen längere Ausflüge landeinwärts unternommen. Am 12. Februar 1898 erfolgte die Ausfahrt aus der Belgica-Strasse in den südpolaren Teil des Stillen Ozeans, dessen südöstlichster Zipfel nunmehr durchquert wurde. Am 10. März jedoch, also zu einer Zeit, in welcher auf der südlichen Halbkugel die kalte Jahreszeit beginnt, wurde das Schiff von dicken Meereissschollen besetzt, aus denen es durch eigene Kraft keinen Ausweg mehr fand. Es trieb nun in der hohen südlichen Breite von 70 bis 71½ Grad zwischen 80 und 95 Grad westlicher Länge willenlos hin und her. Aus den gemessenen Meerestiefen, die etwa 400 bis 500 Meter betragen, ging hervor, daß man sich in der Nähe der Küste des Südpolarcontinents befinden mußte, aber das Land kam nicht in Sicht, und es ist auch bis heute nicht gelungen, jenen Teil der Antarktis näher zu erforschen.

Für Amundsen war vor allem diese seine erste Winterfahrt im Polareis aus dem Grunde überaus lehrreich, weil das Schiff gar nicht darauf eingerichtet war, weshalb man sich den neuen ungewohnten Situationen gegenüber helfen mußte so gut man konnte und oft Aufgaben gegenüberstand

welche die ganze Energie und Entschlossenheit eines weit blickenden Eismeerfahrers erforderten.

So unangenehm und gefährlich unter diesen Umständen die unfreiwillige Überwinterung sich gestaltete, bedeutete dieses Mißgeschick doch andererseits einen großen wissenschaftlichen Erfolg, denn bis dahin hatten noch niemals Menschen im Südpolargebiet überwintert und das dortige Winterklima war völlig unbekannt. Mit großem Eifer führten daher die Expeditionsteilnehmer vor allem meteorologische Beobachtungen aus, an denen sich Amundsen in hervorragendem Maße beteiligte. Es gelang auch lückenlose Reihen von Messungen über alle Jahreszeiten hin auszuführen und damit einen großen wissenschaftlichen Erfolg zu erzielen. Eine so hervorragende Autorität wie Professor Alexander Supan schrieb damals: „Wer weiß, wie lange und wie heftig wir uns danach sehnten, einen Blick in jene geheimnisvolle Welt am Südpol zu tun, wird ermessen können, mit welcher Begeisterung und — es ist nicht zuviel gesagt — mit welcher Ehrfurcht wir die ersten vollständigen meteorologischen Jahresreihen aus diesem Gebiet entgegennahmen.“

Mehr als ein volles Jahr, bis zum 14. März 1899, blieb die „Belgica“ im Eise stecken und traf erst am 28. März in Punta Arenas, der südlichsten Stadt unserer Erde, ein. Neben den meteorologischen Beobachtungen hatte man auch Südlicht-Studien getrieben, erdmagnetische Messungen und ozeanographische Untersuchungen angestellt, die Tierwelt des Meeres erforscht, geologische Sammlungen gemacht, kurz das Schiff als schwimmendes wissenschaftliches Laboratorium hergerichtet. So wurde die Kenntnis der Antarktis durch die Untersuchungen der „Belgica“ mehr gefördert als durch viele früheren Expeditionen, und Amundsen hatte an diesen, seinem Tätigkeitsfeld eigentlich fremden Arbeiten stets mit Begeisterung mitgewirkt.

Der gewaltige Eindruck, den die Großartigkeit der südpolaren Natur auf den jungen Norweger ausübte, und die Erfahrung, die er sich bei seiner verantwortungsvollen Tätigkeit in den unbekanntem, klippenreichen, durch das Auftreten zahlreicher riesenhafter Eisberge besonders gefährlichen Gewässern erworben hatte, bestärkten ihn in seinem

Vorhaben, sich vor allem der Eismerschiffahrt zu widmen. Aber auch in anderer Beziehung wurde die „Belgica“-Fahrt für ihn von großer Bedeutung. Das enge Zusammenleben auf dem Schiff bot namentlich während der monatelangen Winternacht vielfach Gelegenheit zu anregenden Unterhaltungen mit den verschiedenen Nationen angehörenden Gelehrten der Expedition, von denen jeder ein anderes Fach vertrat. Sie machten Amundsen mit den Geheimnissen vertraut, welche die Polarwelt, damals noch in höherem Maße als heute, in ihrem Schoße birgt, und erweckten in ihm ein lebhaftes Interesse für gewisse Zusammenhänge der verschiedenen Naturkräfte, die sich in den höchsten Breiten besonders deutlich bemerkbar machen. Ganz besonders interessierte er sich für die erdmagnetischen Messungen, und er nahm sich vor, jene merkwürdige Kraft, die der Kompaßnadel ihre Richtung gibt, näher zu studieren.

Amundsen war kein Gelehrter und wollte es auch nicht sein, aber er erkannte klar, daß der Polarforschung ein unerträglicher Mangel anhaften müsse, solange nicht die Rätsel der magnetischen Pole gelöst seien, die mit den geographischen Polen nicht zusammenfallen, sondern mehr als 2000 Kilometer von ihnen entfernt liegen. Die Gründe dieser Abweichungen sind noch unbekannt. Es macht den Eindruck, als ob die Landmassen bestrebt sind, die magnetischen Pole von sich fortzuschieben. Wie dem aber auch sei, die große Bedeutung des Erdmagnetismus nicht nur für die Polarforschung, sondern auch für die gesamte Seeschiffahrt, war für Amundsen ein Grund, sich dieser Wissenschaft zuzuwenden.

Es entsprach ganz seiner Wesensart, daß er sich nicht mit den Anleitungen begnügte, die auf den nautischen Ausbildungsanstalten für erdmagnetische Untersuchungen erteilt werden. Vielmehr studierte er bei Axel Steen in Christiania, bei Georg von Neumayer auf der Deutschen Seewarte zu Hamburg und bei Adolf Schmidt am Erdmagnetischen Observatorium bei Potsdam mit der ihm eigenen Gründlichkeit die in Betracht kommenden Probleme. Um sich an ihrer Lösung aktiv zu beteiligen, faßte er den Entschluß, eine selbständige Expedition nach dem nördlichen magnetischen Pol der Erde auszuführen. Dieser war am 1. Juni 1831

von dem englischen Polarforscher James Clark Ross nahe der Westküste von Boothia Felix, der nördlichsten Halbinsel des amerikanischen Kontinents, in 70 Grad 5 Minuten nördlicher Breite und 96 Grad 47 Minuten westlicher Länge entdeckt, aber seitdem nie wieder besucht worden.

Amundsen hatte das Glück, von Adolf Schmidt beraten zu werden, der ersten Autorität auf dem Gebiete des Erdmagnetismus. Dieser machte ihm klar, daß der wissenschaftliche Wert seiner Expedition in unvergleichlichem Maße gesteigert würde, wenn er weniger Wert auf die Erreichung des magnetischen Pols selbst, um so größeren aber auf ständige, mindestens ein Jahr lang dauernde Messungen der erdmagnetischen Kraft in dessen Nähe legen würde. Denn der magnetische Pol, jener Punkt, an welchem die horizontale Richtkraft der Kompaßnadel gleich Null wird und nur noch eine vertikal wirkende Kraft übrig bleibt, die eine frei aufgehängte Magnetnadel senkrecht nach unten weisen läßt, ist nicht an eine bestimmte Stelle der Erde gebunden. Er wandert vielmehr unausgesetzt in unregelmäßiger Weise hin und her und befindet sich z. B. abends viele Kilometer von seiner Morgenposition entfernt. Amundsen verzichtete daher auf seinen Plan der Erreichung des Pols und beschloß, dem Rat Adolf Schmidts folgend, in der Gegend des magnetischen Pols ein Observatorium mit Registrierinstrumenten einzurichten. Er verband jedoch dieses Vorhaben mit der Verwirklichung des Traumes seiner Kindheit, nämlich der Durchführung jener Nordwestpassage, die John Franklin nicht gelungen war.

2. Die Nordwest-Passage.

Bei der Nordwestpassage handelt es sich um die Aufgabe, ein Schiff längs der Nordküste Amerikas vom Atlantischen zum Stillen Ozean zu führen. Manchem, der die Geschichte der Nordpolarforschung verfolgt, mag es unverständlich erscheinen, daß man seit mehr als dreihundert Jahren Opfer über Opfer an Schiffen und Menschenleben gebracht hatte, um dieses Ziel zu erreichen. Heute freilich hat die nordwestliche Durchfahrt nur einen imaginären Wert, aber in früheren Epochen knüpften sich wirtschaftspolitische Aussichten von größter Bedeutung an diesen Schiffahrtsweg. Seitdem der Venetianer Marco Polo im 13. Jahrhundert auf dreijähriger Überlandreise Ostasien erreicht hatte und nach vierundzwanzigjähriger Abwesenheit mit reichen Schätzen wieder nach Hause zurückgekehrt war, machte sich nämlich bei den südeuropäischen seefahrenden Nationen das Bestreben geltend, die unermesslichen Schätze Indiens und Chinas auszubeuten. Diesem Streben verdanken bekanntlich die erfolgreichen Entdeckungsfahrten des in spanischen Diensten stehenden Christoph Columbus, die 1492 zur Entdeckung Amerikas führten, sowie die Seefahrten der Portugiesen, insbesondere die Entdeckung des Seeweges nach Ostindien durch Vasco da Gama 1497 ihre Verwirklichung. Aber eifersüchtig wachten beide Seeschwärmernationen darüber, daß keine fremden Schiffe den von ihnen gefundenen Weg zu den Reichthümern jener fernen Ländern benutzten. Mit ihren Seestreitkräften waren die Portugiesen imstande, den Weg nach Osten, die Spanier den Weg nach Westen zu verteidigen, wobei ihnen als moralische Unterstützung zu Hilfe kam, daß ein Machtspruch des Papstes die Ansprüche Spaniens und Portugals ausdrücklich legalisierte und eine

Grenze zwischen den beiderseitigen Machtsphären festsetzte. Was lag nun näher, als daß die anderen Nationen, die bei dem Wettbewerb den Kürzeren gezogen hatten, versuchten, auf anderen Wegen an die Quellen des Reichthums, nach Ostasien, zu gelangen. Ein in englischen Diensten stehender Italiener, John Cabot, und sein Sohn, Sebastian Cabot, waren es, die wohl zuerst die Aufmerksamkeit ihrer Zeitgenossen darauf lenkten, daß der Weg nach dem fernen Osten für die europäischen Nationen um so kürzer sei, je weiter nördlich man die Route lege, denn auf einer kugelförmigen Erde nähern sich die Meridiane nach Norden zu einander immer mehr. Ein Blick auf den Globus zeige, daß man im hohen Norden kürzere Strecken zu durchsegeln habe um dieselbe Anzahl von Längengraden zu passieren als in äquatorialen Gegenden. So wurden John und Sebastian Cabot die geistigen Urheber jener beiden profantartigen Probleme der nordwestlichen und der nordöstlichen Durchfahrt, die bis in unsere Tage herein von beherrschendem Einfluß auf die Entwicklung der Nordpolarforschung gewesen sind. Man hatte ja damals noch keine Vorstellung von der Ausdehnung Amerikas und Asiens im Norden, und man glaubte, daß es verhältnismäßig leicht sein müsse, nach Westen nördlich um Amerika oder ostwärts nördlich um Asien herum nach Ostasien zu gelangen. Erst als sich erwies, daß Amerika ein zusammenhängender Erdteil war, der sich weit nach Norden bis in das Polargebiet hinein erstreckte, da wurde das Problem der nordwestlichen Durchfahrt zu einem polaren Problem par excell. rce.

Nach zahlreichen vergeblichen Versuchen, diese Durchfahrt zu finden, setzte das englische Parlament im Jahre 1743 den damals unerhört hohen Preis von 20000 Pfund Sterling für den Führer des ersten Schiffes aus, dem die Durchfahrt gelänge. Alle diesbezüglichen Unternehmungen waren aber zum Scheitern verurteilt. Zwar gelang es 1850 dem Engländer McClure, mit seinem Schiff „Investigator“ von der Beringstraße nach Osten vordringend, bis zur Insel Banks-Land zu gelangen, wo er jedoch das Schiff im Stich lassen mußte. Erst 1853 wurde er mit seinen Leuten durch eine andere von Osten kommende Expedition gerettet, so daß man nunmehr wenigstens die Wasserstraße erkundet hatte,

die vom Atlantischen zum Stillen Ozean führte. Aber noch keinem Schiff war es gelungen, den Weg zurückzulegen.

Diese Leistung zu vollbringen, an welcher sich die besten Kräfte der seefahrenden Nationen jahrhundertlang vergeblich abgemüht hatten, blieb Amundsen vorbehalten. Im Gegensatz zu der herrschenden Meinung war er der Überzeugung, daß die Schwierigkeiten der Nordwestpassage mit einem sehr kleinen Fahrzeug und geringer Besatzung leichter zu überwinden seien, als mit vielköpfigen Expeditionen auf großen Schiffen. Er kaufte die nur 47 Tonnen große, in Tromsø beheimatete Yacht „Gjøa“, die 1872 erbaut worden war und nun zahlreiche Verbesserungen, sowie einen dreizehnpferdigen Petroleum-Motor nach dem Typ „Dan“ erhielt. Große Sorgfalt verwendete Amundsen auf die Auswahl seiner sechs Begleiter, auf die Verproviantierung und sonstige Ausrüstung, die für fünf Jahre berechnet war.

Am 17. Juni 1903 erfolgte die Abfahrt aus dem Christiania-Fjord. Vom 25. bis 31. Juli wurden in Godthavn auf der Insel Disko an der Westküste Grönlands und vom 15. bis 17. August weiter nördlich bei Kap York noch verschiedene Ausrüstungsgegenstände an Bord genommen. Mit schwerer Deckslast und 19291 Litern Petroleum fuhr die „Gjøa“ nun westwärts durch den Lancasterfjord und die Barrowstraße, dann nach Süden durch Peel-Sund, Franklin-Straße und James-Ross-Straße bis nach jener Gegend, in der sich die Tragödie der Franklin-Expedition abgespielt hatte. An der Südostküste der Insel King-William-Land ging das Schiff am 13. September in einer geeigneten, gut geschützten Bucht, die man Gjøa-Hafen taufte, vor Anker. Unterwegs hatte sich die Richtigkeit von Amundsens Anschauung über die Zweckmäßigkeit eines kleinen Schiffes erwiesen, denn mehrmals stieß die „Gjøa“ auf Grund und hatte oft Schwierigkeit, über Untiefen und Felsriffe hinwegzukommen, die einem größeren Schiff sicher verderblich geworden wären.

Die erste Sorge galt einer erdmagnetischen Station, deren Lage sich zu 68 Grad 37 Minuten nördlicher Breite, 95 Grad 53 Minuten westlicher Länge ergab. Große Aufmerksamkeit mußte der Fernhaltung auch des kleinsten Stückchens Eisens gewidmet werden, damit auf die vierzehn Magnetete, die z. T. an feinen Fäden hingen, wirklich nur die

magnetische Kraft der Erde Einfluß üben konnte. Beim Bau der Beobachtungshütte verwendete man daher kupferne Nägel. Drei Instrumente wurden in Betrieb gesetzt, welche die Elemente des Erdmagnetismus, Deklination, Inklination und Horizontalintensität, selbsttätig aufzeichneten. Eine stets brennende Lampe warf nämlich Lichtstrahlen auf die an jedem Magneten befestigten Spiegel, von denen die Strahlen auf eine mit photographischem Papier bespannte Walze zurückgespielt wurden, welche sich im Lauf eines Tages einmal herumdrehte. Die geringste Veränderung in der Richtung der Magneten machte sich dann auf der Photographie als Abweichung von der geraden Linie bemerkbar. Vom 31. Oktober 1903 bis 1. Juni 1905, also neunzehn Monate lang, waren die Apparate ständig in Betrieb und lieferten im Verein mit absoluten Messungen an der Station selbst wie in deren näheren und weiteren Umgebung ein geradezu riesenhaftes Material, dessen Bearbeitung durch geophysikalische Fachgelehrte auch heute noch nicht völlig beendet ist.

Es liegt eine gewisse Tragik darin, daß die Auswertung der wissenschaftlich wertvollsten Ergebnisse von Forschungsreisen meist viele Jahre in Anspruch nimmt und die Ergebnisse mitunter erst nach Jahrzehnten zur Veröffentlichung gelangen, wenn die Erinnerung an die Expedition außerhalb der Fachkreise längst geschwunden ist. Im vorliegenden Falle berührt dieser Umstand besonders schmerzlich, weil Amundsen die Berechnung der endgültigen Resultate nicht mehr erlebte. Immerhin brachte schon die vorläufige Bearbeitung neue und wichtige Aufschlüsse über die Änderungen, die sich in dem magnetischen Zustand unseres Planeten vollziehen. Es zeigte sich zunächst, daß der magnetische Nordpol von der Stelle, an welcher ihn Roß 1831 gefunden hatte, innerhalb 73 Jahren um etwa 64 Kilometer nach Nordosten gewandert war und sich im Jahr 1904 nach 70 Grad 35 Minuten nördlicher Breite und 95 Grad 30 Minuten westlicher Länge von der Küste weiter ins Binnenland hineinbegeben hatte. Die Wanderungsgeschwindigkeit des Pols muß jedoch starken Änderungen unterworfen sein, denn im Jahr 1905 lag er acht Kilometer östlicher als 1904. Es scheint demnach, daß er sich in unregelmäßigen Spirallinien nach Osten verschiebt.

Ferner aber bestätigten Amundsens Messungen auch die Vermutungen über eine tägliche und jährlich: Periode der Polwanderungen. Jeden Tag legte der magnetisch: Pol eine Bahn zurück, welche im Mittel einer Ellipse ähnelte, deren größter Durchmesser in west-östlicher Richtung 22 Kilometer lang war, während der Umfang 58 Kilometer betrug. Diese 58 Kilometer durchlief der Pol in der Richtung des Uhrzeigers mit Geschwindigkeiten, die zwischen einem bis fünf Kilometern in der Stunde wechselten.

Da die jährliche Änderung der erdmagnetischen Kraft erheblich geringer ist als die tägliche, so stand zu erwarten, daß dementsprechend die jährliche Polwanderung kleiner sein werde als die tägliche. Auch dies wurde durch Amundsens Beobachtungen nachgewiesen, denn im Laufe des Jahres bewegten sich die mittleren Positionen des Pols ebenfalls im Sinne des Uhrzeigers auf einer 26 Kilometer langen Linie, die eine unregelmäßige Figur bildet, mit einer Geschwindigkeit von einem halben bis vier Kilometern im Monat.

Wohlverstanden handelt es sich hierbei immer um Durchschnittswerte, die aus einer großen Zahl von Beobachtungen gewonnen wurden. Daneben traten auch plötzliche, meist mit Nordlicht verbundene Änderungen der erdmagnetischen Kraft auf, die man als magnetische Gewitter zu bezeichnen pflegt.

So hat Amundsens mühe- und entsagungsvolle Arbeit der wissenschaftlichen Welt zum ersten Male Aufschluß gegeben über die geheimnisvollen Kräfte des Erdinnern, die sich an jenem merkwürdigen Punkt auswirken. Es ist hier nicht der Ort, die geophysikalische Bedeutung und den praktischen Wert der neu gewonnenen Erkenntnis zu würdigen. Nur so viel sei gesagt, daß diese Wanderung des Magnetpols mit einer entsprechenden Verschiebung der magnetischen Kraftlinien in dem gesamten Erdkörper verbunden ist und die Kompaßrichtung auf der ganzen Erde beeinflusst.

Mit den magnetischen Messungen gingen meteorologische und Nordlichtbeobachtungen Hand in Hand; daneben legte man Sammlungen an und studierte die Lebensweise und Kultur verschiedener Eskimostämme, von denen sich die

Ogluli, Netschjilli und Itchjuochtorvik in der Nähe der Station aufhielten.

Auf mehreren längeren und kürzeren Schlittenreisen erfolgte die Aufnahme und Kartierung der Küsten und Inseln jenes Gebietes, namentlich der bis dahin unbekannten Ostküste von Victoria-Land.

Als größtes Übel erwies sich nicht etwa, wie man vermuten sollte, die Kälte im Winter, sondern die Mückenplage im Sommer, die oft so fürchterlich war, daß nur morgens und abends im Freien gearbeitet werden konnte.

Nach fast zweijährigem Aufenthalt verließ das Schiff am 13. August 1905 den Gjøa-Hafen, und Amundsen steuerte nun westwärts zwischen den Inseln im Norden und der Festlandküste im Süden, um zwei Wochen später die Beaufort-See zu erreichen, jenen Teil des nordamerikanischen Polar-meeres, der westlich der arktischen Inselwelt liegt.

Die Fahrt verlief ohne Zwischenfälle vorbei an der Mündung des Mackenzie-Flusses, der sein braunes schlammiges Wasser in das blaue klare Meer ergießt. Gleich westlich des Mackenzie-Deltas jedoch, bei King-Point kam die „Gjøa“ am 3. September 1905 im Eise fest, und Amundsen mußte sich zu einer dritten Überwinterung entschließen. Er baute am Lande eine Hütte für die magnetischen Registrierinstrumente, die vom 17. Oktober 1905 bis 31. März 1906 in Tätigkeit waren.

Hier befand man sich in einer Gegend, die mehrfach von Menschen besucht wurde und sich dadurch in vorteilhafter Weise von der Einsamkeit unterschied. In der Amundsen mit seinen Gefährten so lange hatte leben müssen. Zahlreiche Eskimos passierten auf ihren Küstenwanderungen die Station, und nur zwei Tagereisen weiter westlich lag die Herschelinsel, ein beliebter Überwinterungsplatz für Fangschiffe, von denen damals vier große vor Anker lagen. Am Lande aber hatte sich ein buntes Völkergemisch von Weißen, Gelben, Mulatten, Eskimos und Negern angesiedelt, für welche sogar eine Kirche und eine Schule eingerichtet worden waren.

Amundsen benutzte eine Gelegenheit, die sich ihm hier bot, um am 24. Oktober 1905 eine Schlittenreise nach Fort



Nukon im Innern von Alaska auszuführen, das er am 20. November erreichte. Dann fuhr er den Nukon-Fluß aufwärts über Circle City nach Eagle City an der Grenze von Kanada, wo sich eine Telegraphenstation befand, von welcher er den ersten Bericht über seine Expedition nach Europa senden konnte. Am 3. Februar 1906 brach Amundsen von dort auf und traf am 12. März wieder bei der „Gjøa“ in King-Point ein. Im August 1906 hatte sich das Eis endlich so weit gelockert, daß die Abfahrt erfolgen konnte. Längs der Nordküste von Alaska segelte das Schiff nun in west-nordwestlicher Richtung immer noch mit dem Eise kämpfend, das erst hinter Point Barrow, bei Kap Belcher, dem freien Meer Platz machte. Dann ging es durch die Beringstraße in den Stillen Ozean, am 31. August in den Hafen von Nome, und damit war der kleinen „Gjøa“ als erstes Schiff die Nordwestpassage gelungen.

Die Amerikaner haben das Schiff im Golden Gate Park zu San Francisco hinter Amundsens Denkmal aufs Trockene gesetzt zur Erinnerung an seine ruhmreiche Fahrt, die einen wichtigen Abschnitt in der Geschichte der geographischen Entdeckung von Amerika zu ehrenvollem Abschluß brachte.

3. Die Erreichung des Südpols.

Durch seine erfolgreiche „Gjøa“-Fahrt war Amundsen mit einem Schlage ein weltbekannter Mann geworden, der überall mit Begeisterung empfangen und mit Ehrungen überhäuft wurde. Aber er ruhte nicht auf seinen Lorbeeren aus, sondern nahm sogleich die Vorbereitungen für eine größere Expedition in Angriff, deren Ziel der Nordpol selbst war. Dieser stand damals im Vordergrund des Interesses, und je mehr man sich ihm näherte, um so größer wurde nicht nur der persönliche, sondern auch der nationale Ehrgeiz der Polarforscher angespannt. Jeder strebte danach, die Flagge des eigenen Landes am Pol aufzupflanzen, und der Amerikaner Robert E. Peary war diesem Punkt am 21. April 1906 bereits bis auf 324 Kilometer nahe gekommen.

Amundsens Plan ging nun dahin, mit einem Schiff durch die Beringstraße nordwärts in das Treibeis vorzudringen, sich dort einfrieren zu lassen und dann mit der Meeresströmung zu treiben, die, wie man weiß, aus jener Gegend nach Ostgrönland führt und dabei nahe am Pol vorbeipassieren muß. Dazu bedurfte er eines besonders festen, den Eispressungen genügend Widerstand leistenden Schiffes, und er konnte kein besseres finden als die bewährte „Fram“, auf welcher sein berühmter Landsmann Fridtjof Nansen in dreijähriger Fahrt 1893 bis 1896 zum erstenmal durch das arktische Eismeer gefahren war. Dieses Schiff hatte, damit es beim Einfrieren nicht vom Eise zerdrückt werden konnte, einen halbkreisförmigen Querschnitt erhalten, durch den es bei Seitendruck in die Höhe gehoben und ihm damit gestattet wird, bei Eispressungen nach oben auszuweichen.

Aufs beste ausgerüstet, stach Amundsen im August 1910 mit der „Fram“ in See und gedachte zunächst südlich um Amerika herum, durch den Stillen Ozean die Beringstraße zu erreichen. Ganz heimlich hatte er jedoch schon vorher einen Entschluß gefaßt, der nicht nur in der Polarforschung, sondern in der ganzen Geschichte der geographischen Entdeckungen einzig dasteht, aber gerade für Amundsen überaus charakteristisch ist. Er war der Meinung, daß die Geldmittel für seine Nordpolarfahrt reichlicher fließen würden, wenn er den Weg zum Nordpol durch die Antarktis nehmen und bei dieser Gelegenheit dem Südpol einen Besuch abstatten würde. Aber erst im September, als die „Fram“ sich in Madeira befand, erfuhren die Mannschaft des Schiffes und die übrige Welt von jener Erweiterung des Programms. Der Kurs ging zuerst nach Süden, dann ostwärts in den Indischen und den Stillen Ozean, dessen südlichste Ausbuchtung, das Roß- Meer, von Packeis erfüllt war. Am 2. Januar 1911 wurde der Südpolarkreis passiert und dann Ausschau nach einem geeigneten Winterquartier gehalten.

Der Stand unserer Kenntnisse von der Geographie des antarktischen Kontinents war damals folgender: Seit Jahrhunderten hatte man jenes rätselhafte Festland am Südpol vergeblich gesucht, das der maßgebende Geograph des Altertums, Claudius Ptolemäus, auf seiner Weltkarte eingezeichnet und als *Terra australis incognita* (das unbekannte südliche Land) bezeichnet hatte. Man lebte in der Anschauung, daß eine Erdkugel, die auf der nördlichen Hälfte mit schweren Landmassen belastet ist, während auf der südlichen Hälfte das so viel leichtere Meerwasser weitaus vorherrscht, nicht existieren könne. Es wurde unter Aufwendung von großem Scharfsinn der Nachweis zu führen versucht, daß der Erdball umkippen müsse, wenn nicht im äußersten Süden noch ein unbekannter großer Kontinent vorhanden sei, der dem Gewichtsüberschuß der Nordhälfte das Gleichgewicht halte.

Als um das Jahr 1600 Australien entdeckt wurde, glaubte man den nördlichsten Zipfel dieser sagenhaften *Terra australis* gefunden zu haben, worauf auch die Benennung des neuen Erdteils zurückzuführen ist. Zahlreiche Schiffsreisen erbrachten jedoch bald den Nachweis, daß Australien eine

Insel war, und je weiter man nach Süden kam, um so mehr rückte das Australland in nebelhafte Ferne. Selbst die Vorstöße des größten Seefahrers aller Zeiten, des englischen Kapitäns James Cook, der 1773 und 1774 dreimal weit über den Südpolarkreis polwärts hinausgelangte, blieben erfolglos, und damit war der Glaube an die Terra australis, der fast zwei Jahrtausende lang die Menschheit beherrschte hatte, in den Augen aller Einsichtigen endgültig zerstört.

Da war es wieder der Erdmagnetismus, welcher der Südpolarforschung einen neuen Antrieb gab. Deutsche Gelehrte, der Göttinger Mathematiker Karl Friedrich Gauß und der Berliner Naturforscher Alexander von Humboldt, forderten so energisch die Wiederaufnahme der antarktischen Forschung und wiesen die Bedeutung erdmagnetischer Messungen in der Nähe des theoretisch festgestellten südlichen Magnetpols der Erde für die Sicherheit der Schifffahrt so überzeugend nach, daß Frankreich, England und die Vereinigten Staaten von Amerika Expeditionen aussandten, die auch diesen zweiten Magnetpol der Erde entdecken sollten. In jener großen klassischen Periode der Südpolarforschung, welche die Jahre 1838 bis 1843 umfaßt, waren zwei französische, zwei englische und fünf amerikanische Schiffe in den südlichsten Teilen des Weltmeeres tätig. Allen drei Expeditionen gelang der Nachweis, daß tatsächlich ein Südpolarcontinent existiert, dessen eisbedeckte Küsten sie von weitem sehen, aber nicht betreten konnten, weil schweres Packeis und gewaltige Eisberge eine Annäherung an das Land verhinderten.

Besonders bedeutungsvoll waren die Ergebnisse der englischen Expedition, die unter dem Befehl desselben James Clark Ross stand, der 1831 den nördlichen Magnetpol der Erde erreicht hatte (siehe Seite 15). Er drang südlich von Neuseeland in den nach ihm benannten Meeresteil vor und entdeckte hier 1841 eine Eismauer, die in einem 40 bis 60 Meter hohen Steilabsturz im Meere endet. Sie bildete eine vollständige, jedes weitere Vordringen hemmende Barriere, weshalb Ross ihr den Namen Barriere-Eis gab, dem später noch der Name ihres Entdeckers hinzugefügt wurde.

Dieses Roß-Barriere-Eis ist auch heute noch der südlichste Teil der Erde, den man zu Schiff erreichen kann, und wurde später die Ausgangsstelle von Amundsens Südpolfahrt, auf welcher er die große Ausdehnung jenes merkwürdigen Eisgebildes feststellte.

Der Norweger Borchgrevink betrat 1895 als erster Mensch den Südpolarcontinent an der Küste von Süd-Viktorialand und machte hier 1899 eine Überwinterung auf dem Lande durch. Aber immer noch war es keinem Menschen gelungen, über die Küstenregion hinaus in das Innere des vereisten Kontinents vorzudringen. Dem Engländer Kapitän Robert F. Scott blieb es vorbehalten, im Jahre 1902 Schlittenreisen auf dem Roß-Barriere-Eis auszuführen, die ihn und seinen Begleiter E. H. Shackleton bis 82 Grad 17 Minuten südlicher Breite brachten. Noch weiter südwärts, nämlich bis 88 Grad 23 Minuten gelangte Shackleton 1909 auf einer eigenen Expedition. Die Engländer stellten fest, daß das Roß-Barriere-Eis sich als Eistafel mit ziemlich ebener, rund 50 Meter über dem Meeresspiegel liegender Oberfläche Hunderte von Kilometern südwärts erstreckte, wo ein hohes Gebirge das weitere Vordringen erschwerte. Nach Überwindung dieses Hindernisses gelangte Shackleton auf ein langsam ansteigendes, etwa 3000 Meter hohes, völlig vereistes Plateau, auf dem er aber, nur noch 178 Kilometer vom Südpol entfernt, umkehren mußte. Immerhin hatte Shackleton den Weg zum Pol erkundet, und nunmehr setzte Scott im Jahre 1911 alle Kraft daran, sein Werk durch die Erreichung dieses abgelegensten Punktes der Erde zu krönen.

Amundsen mußte, daß Scott 1911 mit dem Schiff „Discovery“ seine alte Station an der Westseite des Roß-Barriere-Eises als Basis für die Schlittenreise zum Südpol benutzen wollte, und er beeilte sich daher, seinem Konkurrenten zuvorzukommen. Mit großem Scharfblick und klugem Vorbedacht wählte er als Ausgangspunkt für seinen Vorstoß zum Südpol die Walfisch-Bucht, eine Bucht des Roß-Barriere-Eises, an welcher die Winterstation „Framheim“ in 78 Grad 38 Minuten südlicher Breite und 163 Grad 37 Minuten westlicher Länge errichtet wurde. Sie bot, wie

Amundsen vorausah, weniger Schwierigkeiten für die Reise zum Südpol als jede andere.

Schon am 10. Februar hatte Amundsen begonnen, Vorräte nach Süden zu schaffen, und am 11. April waren drei große Depots in 80, 81 und 82 Grad südlicher Breite fertiggestellt, in denen 3000 Kilogramm Lebensmittel und 11 000 Kilogramm Seehundsfleisch als Hundefutter niedergelegt waren. Da auf der eintönigen Eisfläche ein Wiederfinden mit Schwierigkeiten verknüpft war, andererseits aber auf der Rückreise möglicherweise das Leben der Expeditionsmitglieder von diesen Depots abhängen konnte, so wurde der Ort jedes Vorratslagers mit einer Reihe von Flaggen bezeichnet, die auf eine Entfernung von je 7 Kilometer nach Osten und nach Westen reichte. Hier wie überall bei den Maßnahmen Amundsens bewundert man immer wieder die große, durch eingehende Sachkenntnis unterstützte Sorgsamkeit, die sämtlichen, auch den scheinbar geringsten Kleinigkeiten gewidmet wird. Spannend und reizvoll ist seine Schilderung des täglichen Lebens in dem Überwinterungshaus, das allmählich durch Gänge und größere Räume, die im Eise ausgehöhlt werden, zu einem stattlichen Komplex erweitert wird. Schmiede und Schreinerwerkstatt, Nähstube und Kohlenlager, ja selbst ein Dampfbad werden in solchen Eisgrotten eingerichtet. Für die 110 Eskimohunde waren acht Hundehütten sowie eine Anzahl Verbindungszelte und Schneehütten außerhalb des Hauses gebaut und im Laufe des Herbstes nicht weniger als 60 000 Kilogramm Seehundsfleisch aufgestapelt worden. Man konnte daher in Ruhe dem antarktischen Winter entgegensehen, den alle Teilnehmer in glänzender Gesundheit überstanden.

Am 20. Oktober, als die Temperatur im Framheim auf etwa — 20 Grad gestiegen war, brach Amundsen mit 5 Mann, 4 Schlitten, 52 Hunden und Proviant für 4 Monate zu seiner großen Fahrt nach dem Südpol auf. Ohne unterwegs auf Hindernisse gestoßen zu sein, traf er am 5. November an seinem letzten Vorratslager auf dem 82. Breitengrad ein, wo zwei Tage gerastet wurde und noch ein Teil des Proviantes für die Rückreise hinterlegt werden konnte. So hatte Amundsen ohne Schwierigkeit

das erreicht, was er mit der Anlegung der Provianddepots bezweckt hatte, nämlich den Ausgangspunkt der eigentlichen Polarfahrt von 78 Grad 38 Minuten auf 82 Grad südlicher Breite, d. h. dem Südpol um fast 400 Kilometer näher zu verlegen.

Erst am 7. November begann dann ernstlich die Reise ins Unbekannte. Die Oberfläche des Barriere-Eises sah hier ganz so aus wie überall sonst. Sie war fast eben und bildete eine herrliche Schlittenbahn. Von jetzt ab errichtete man nach jedem fünften Kilometer Weges eine mannshohe Warte aus Schnee und auf jedem vollen Breitengrad ein Vorratslager. Amundsen hatte anfangs die Absicht, nur 20—30 Kilometer täglich zurückzulegen, um die Kräfte der Hunde zu schonen; aber die starken und willigen Tiere strebten mit solcher Energie vorwärts, daß die Reise in flotterem Tempo vor sich ging. Schon am 9. November war der 83., am 13. der 84. und am 16. der 85. Breitengrad erreicht. Hier hatte das Barriere-Eis sein Ende, und schroff erhob sich nun der Rand des mit Gipfeln bis zu 4500 Meter Höhe gekrönten Gebirges, das zunächst völlig unzugänglich erschien. Jetzt ging es hinein in das südlichste Hochgebirge, das je von Menschen betreten worden ist. Auffallend war, daß die gewaltigen, fast Montblanc-Höhe erreichenden Bergriesen nicht, wie in den Alpen, kühne Gipfelpyramiden sind, sondern vielmehr aus breit hingelagerten Massiven, oft von kirchendach- oder hausgiebel-ähnlichen Formen bestehen. Naturgemäß erwies sich dieser Teil als der schwierigste der ganzen Reise, und doch wurde er in wenigen, schneidig durchgeführten Tagemärschen tadellos überwunden. Mit schwer beladenen Schlitten eine horizontale Entfernung von 31 Kilometer an einem Tage zurückzulegen und dabei einen Höhenunterschied von 1600 Metern zu bewältigen, bedeutet bei einer Temperatur von etwa — 20 Grad wahrhaftig eine Leistung, die schwer zu übertreffen ist. Hier zeigt sich deutlich, was man mit geübten Hunden ausrichten kann, denn dieselben waren am Ende dieses Tages keineswegs erschöpft. Allerdings verbrachten sie die ganze folgende Nacht mit Fressen. Jedesmal, wenn einer der Männer erwachte, hörte er es unter ihren Zähnen krachen und knirschen.

Stellenweise war das Terrain in dem Gebirge überaus gefährlich, besonders auf dem von unzähligen Spalten und Löchern durchsetzten Teufelsgletscher, dessen Überquerung drei Tage erforderte. Aber noch schwieriger und widerwärtiger gestaltete sich etwas später der Marsch über eine abschüssige Eisfläche, die „Teufelstanzplatz“ genannt wurde. Hier war der Boden, wie sich bei mehrfachen Einbrüchen von Mann und Hunden zeigte, in höchst merkwürdiger Weise unterhöhlt, und die Schritte gaben einen Widerhall, als ob man über leere Tonnen dahinwanderte, was sehr dazu angetan war, den unheimlichen Eindruck zu erhöhen.

Es klingt sonderbar, daß die Reisenden in 86 Grad 47 Minuten ihre Fellkleider zurücklassen, weil sie deren nun nicht mehr bedürfen, trotzdem die Lufttemperatur zwischen — 20 Grad und — 30 Grad beträgt. Die Einstrahlung der Sonne, die jetzt im Dezember, dem Hochsommer der südlichen Halbkugel, in jenen Breiten überhaupt nicht mehr unter dem Horizont sinkt, und die dünne Luft in 3000 Meter Höhe, welche eine fast um die Hälfte stärkere Wirkung der Sonnenstrahlen ermöglicht als unten am Meeresniveau, hebt eben den abkühlenden Einfluß der tiefen Lufttemperatur auf. In der Tat hatten unsere Reisenden auch in der Folgezeit keine Ursache, ihren Entschluß zu bereuen. Das Gebirge, das sie durchquert und Königin Maud-Gebirge getauft hatten, ist jedenfalls die Fortsetzung des von den englischen Südpolarforschern weiter nordwestlich gefundenen Randgebirges von Süd-Viktoria-Land, ebenso wie die Hochfläche, über welche die Reise nun weiter ging, als Fortsetzung des nach König Eduard VII. benannten Hochlandes aufzufassen ist. Sie erhielt den Namen König Haakon VII.-Plateau.

An jedem Tage wurden ungefähr 15 Breitenminuten zurückgelegt, was einer horizontalen Erstreckung von etwa 28 Kilometern entspricht, und so erreichte man am 13. Dezember 89 Grad 45 Minuten. Shackleton hatte drei Jahre früher auf dem zentralen Plateau eine durchschnittliche Tagesgeschwindigkeit von nur 18,6 Kilometern erzielt, allerdings ohne die Hilfe von Hunden. Die von Amundsen angestellten astronomischen Messungen stimmten mit den Ergebnissen seiner Itinerarberechnung so gut überein, daß er die Erreichung des Südpols am 15. Dezember als sichere

Tatsache voraussehen konnte. Bei einer Temperatur von — 23 Grad und guter Schlittenbahn war er denn auch an diesem Tage um 3 Uhr nachmittags seiner Rechnung nach auf 90 Grad südlicher Breite, dem Südpol der Erde, angelangt.

Man kann sich vorstellen, welche Gefühle die Männer beseelten, als sie an dem heißersehten Punkt standen, der nach der Eroberung des Nordpols das letzte große Ziel war, das es auf unserem Planeten noch zu erobern gab. Vorläufig aber durften sie ihres Erfolges nicht froh werden, denn sie mußten mit der Möglichkeit rechnen, daß in ähnlicher Weise, wie dies bei den amerikanischen Bezwingern des Nordpols, Cook und Peary, geschehen war, die Zuverlässigkeit ihrer astronomischen Ortsbestimmungen angezweifelt werden könne. Amundsen ließ daher keine Vorsicht außer acht, um sich nicht dem Schicksal Pearys auszusetzen, der, wie nachträgliche Berechnungen zeigten, dem Nordpol nur bis auf 3 Kilometer Abstand nahe gekommen ist. Während des ganzen 15. Dezember wurden Bestimmungen der geographischen Breite ausgeführt, die das Resultat ergaben, daß die Expedition sich erst in 89 Grad 56 Minuten befand. Man drang daher noch 10 Kilometer nach Süden vor und pflanzte dort in einer, vorläufig zu 3200 Meter berechneten Höhe die norwegische Flagge und den Fram-Wimpel auf. Vier Mann stellten nun zahlreiche Messungen der Sonnenhöhe mit Sextant und künstlichem Horizont an, und außerdem durchstreiften die Forscher das umliegende Terrain bis auf 8 Kilometer Entfernung, um sicher zu sein, daß sie dem Pol wenigstens so nahe wie möglich gekommen waren.

Der Südpol selbst ist ja nur ein mathematischer Punkt ohne jede Ausdehnung, und diese Beschaffenheit verleiht ihm einige merkwürdige Eigenschaften, durch die er sich in einzig dastehender Weise von allen anderen Stellen der Erdoberfläche unterscheidet. Die Himmelsrichtungen Osten, Süden und Westen sind verschwunden, und nur die Nordrichtung ist übrig geblieben. Nach welchem Punkt der Eiswüste man auch sehen mag, stets blickt man nach Norden. Jeder Wind weht von Norden und zugleich nach Norden. Es gibt auch keine Ortszeit im landläufigen Sinne. Wollte man die bei uns übliche Tageseinteilung auf den Südpol übertragen,

so hätte bei einem Menschen, der genau am Pol steht und sein Gesicht der Sonne zuwendet die Vorderseite Mittag, die rechte Körperhälfte Abend, die linke Morgen und die Rückseite Mitternacht. Da zudem die Datumsgrenze über den Pol verläuft, so bietet auch die genaue Datierung gewisse Schwierigkeiten.

Am 17. Dezember wurde die Rückfahrt auf dem gleichen Wege angetreten. Man beschloß, während der Nachtstunden zu reisen, einmal, weil die Schlittensfahrer zu dieser Zeit die stark blendende Sonne im Rücken hatten, und ferner, weil dann der wärmste Teil des Tages im Zelt verbracht werden konnte, wo ausgiebige Gelegenheit war die nassen Kleider zu trocknen. Die Tagesleistung von 28 Kilometern, die man sich in weiser Beschränkung anfangs auferlegt hatte, wurde stets in der Zeit von 8 Uhr abends bis 1 Uhr morgens, also in fünf Stunden zurückgelegt, so daß die langen Ruhepausen schließlich unerträglich wurden und man sich zu schnellerem Vorgehen entschloß. Amundsen schreibt wörtlich: „Wenn in diesen Tagen jemand über die Hochebene dahergekommen wäre und unseren Zug gesehen hätte, würde er kaum geglaubt haben, daß wir seit 70 Tagen mit regelmäßigen Tagesmärschen unterwegs gewesen waren. Es ging nämlich im Galopp. Wir hatten den Wind wie immer im Rücken und den ganzen Tag hellen, warmen Sonnenschein. Die Peitsche brauchte man gar nicht mehr anzuwenden. Die Hunde frohten vor Gesundheit, sie liefen und sprangen in ihren Geschirren, um möglichst rasch fortzukommen.“

In der ersten Januarwoche des Jahres 1912 wurde das Gebirge wieder durchquert, und am 7. Januar standen die Polbezwinger abermals auf dem Barriere-Eis bei dem Vorratslager des 85. Breitengrades. Am 26. Januar endlich traf die Expedition im besten Wohlsein bei Framheim ein, nachdem sie in 99 Tagen rund 3000 Kilometer zurückgelegt hatte, eine Strecke, die derjenigen von Berlin bis Persien gleichkommt. In der ganzen langen Geschichte der polaren Entdeckungsreisen gibt es keine einzige Expedition, die an Länge des Weges, an Sorgsamkeit der Vorbereitung und an Schneidigkeit der Durchführung sich mit Amundsens glänzender Leistung messen könnte. Allerdings ist er auch

vom Glück insofern begünstigt gewesen, als er niemals andauernde Perioden von schlechtem Wetter getroffen hat und die zahlreichen Einbrüche in Gletscherspalten nie zu Katastrophen oder auch nur zu Verlusten von Hunden oder Proviant geführt haben.

Die vom 1. April 1911 bis zum 29. Januar 1912 angestellten meteorologischen Beobachtungen ergaben das überraschende Resultat, daß die Lufttemperatur im Jahresdurchschnitt mit -24.1 Grad die niedrigste ist, die wir auf der Erde kennen. Das Thermometer blieb stets unter dem Gefrierpunkt und sank am 13. August 1911 auf -59.0 Grad. Im ganzen hatten 94 Tage Temperaturen unter -40 Grad, und 32 sogar weniger als -50 Grad.

Die Fram war am 15. Februar 1911 aus der Walfiszbucht abgedampft und traf am 9. Januar 1912 wieder dort ein, nachdem sie inzwischen ozeanographische Arbeiten im südatlantischen Ozean ausgeführt und in hohen südlichen Breiten eine Erdumsegelung von Westen nach Osten vollendet hatte. Sie nahm Amundsen mit seiner ganzen Expedition an Bord, segelte am 30. Januar 1912 ab und traf am 7. März in Hobart auf der Insel Tasmanien ein, von wo der telegraphische Bericht über die erste Erreichung des Südpols in die Welt hinausging.

Überall wurde die Kunde von der heroischen Leistung mit größter Begeisterung aufgenommen, und trotz der hervorragenden Erfolge, die Amundsen vorher und nachher aufzuweisen hatte, lebt er im Munde des Volkes vor allem als der Bezwinger des Südpols fort. Diese Auffassung ist insofern berechtigt, weil der Südpol von jeher als das Symbol des Unerreichbaren galt. Handelt es sich doch tatsächlich um den abgelegensten Punkt der Erde, der von dem nächsten bewohnten Ort 4108 Kilometer entfernt ist, d. i. eine Strecke gleich derjenigen von Oldenburg oder Bromberg bis zum Nordpol. So ist es denn auch zu verstehen, daß damals vielfach der Anschauung Ausdruck gegeben wurde, nun gebe es auf der Erde nichts mehr zu entdecken und der Geographie bleibe jetzt, wo ihre letzte Aufgabe gelöst sei, nichts mehr zu tun übrig.

Eine solche Bewertung der Erreichung des Südpols ist natürlich abwegig, denn es war ja nur ein schmaler Streifen

der Eiswüste, den Amundsen auf seiner Schlittenreise erkundet hatte, während ungeheure Gebiete noch immer ganz unbekannt blieben. Versuchen wir uns durch einen Vergleich mit Europa die Größe des bekannten Gebietes klar zu machen. Dabei müssen wir allerdings berücksichtigen, daß ein solcher Vergleich stark hinkt, denn Europa hat eine ganz andere Gestalt als der Südpolarcontinent. Es handelt sich demnach eigentlich mehr um ein Gleichnis, das uns vor allem über die Größenverhältnisse orientieren soll, ohne jedoch in den Einzelheiten zu stimmen. Nehmen wir also an, daß der Südpol in Moskau gelegen sei. Dann wäre es so, als ob Amundsen im Jahre 1911 von der Südküste Rußlands im Schwarzen Meer, der Halbinsel Krim aus, auf seiner 55tägigen Schlittenreise Moskau erreicht hätte und auf den gleichen Wegen zurückgekehrt wäre, auf denen er gekommen war. Vier weitere Reisende hätten an anderen Stellen Vorstöße in das Innere Rußlands gemacht. Alles, was wir von dem europäischen Binnenlande wüßten, würde sich dann auf das Wenige beschränken, was diese Reisenden von ihren Wegen aus sehen konnten.

Dehnen wir den Vergleich der Antarktis mit Europa auch auf die äußeren Umrisse der Kontinente aus, so wären uns von Europa etwa folgende Strecken bekannt: die Südküsten Rußlands und dessen Grenzen gegen Asien, die südliche Hälfte der norwegischen Küste und einzelne Teile der britischen Küsten, diese aber so unvollständig, daß man sie für einen vorspringenden Zipfel des Festlandes halten würde. Die Unvollkommenheit unseres Wissens von der Antarktis ist also ebenso groß, als wenn wir von Europa nur die eben erwähnten Teile kennen würden, wobei noch berücksichtigt werden muß, daß selbst diese geringe Kenntnis der Südpolarländer sehr ungenau und lückenhaft ist.

Wir können nicht einmal sagen, ob jener sechste Erdteil überhaupt ein zusammenhängendes Land darstellt, oder ob er aus einzelnen Stücken besteht, die vielleicht durch gewaltige Massen Eisschereis zusammengekittet sind. So ist die Vermutung ausgesprochen worden, daß von dem südlichsten Teile des Atlantischen Ozeans, dem Weddell-See, sich ein Meeresarm quer durch den Kontinent nach der Ross-See erstreckt, die südlich von Australien gelegen ist.

Dieser Meeresarm, der freilich völlig vereist sein müßte, würde sich bei unserem Vergleich mit Europa etwa von der Nordsee nach dem Schwarzen Meer hinziehen.

Es gab also damals und gibt auch heute noch genug neues Land im Südpolargebiet zu entdecken, aber selbst wenn wirklich einmal die Erforschung der Verteilung von Land und Wasser und die genaue Kartierung des Gebietes der ganzen Südpolarregion völlig durchgeführt sein wird, so dürfte auch dieser Abschluß der extensiven Polarforschung nur den Erfolg haben, der Wissenschaft wieder neue Ziele zu stecken. Dann tritt die intensive Polarforschung in ihre Rechte, die den einzelnen Wissenszweigen reiches Material für ihre Spezialforschung bietet. Die Ergebnisse dieser werden wieder neue Probleme aufrollen, so daß nach menschlichem Ermessen ein Ende in der Reihe nicht abzusehen ist.

Man mag den Wert der Erreichung des Südpols beurteilen wie man will; man mag selbst den extremen Standpunkt einnehmen, daß Amundsens Tat eine völlig wertlose Sportleistung sei, die keinerlei wissenschaftliche Bedeutung beanspruchen kann. Eins läßt sich jedenfalls nicht wegdeuten: eine Triebfeder von allergrößter Tragweite kommt, seitdem inzwischen auch der Nordpol erreicht wurde, für die Polarforschung nicht mehr in Betracht. Die Erdpole haben den Nimbus des Unerreichbaren, des Rätselhaften verloren, und damit ist ein psychologisches Moment von größter Bedeutung ausgeschaltet. Wohl wird auch in Zukunft an der Erforschung des Polargebietes weitergearbeitet werden, wohl wird die Polarforschung noch manche Erfolge aufzuweisen haben, ein Mangel aber wird ihr jetzt, da das Hauptziel erreicht ist, immer anhaften: sie wird nicht mehr in gleichem Maße wie bisher getragen sein von der begeistertsten Anteilnahme der gesamten Menschheit.

In diesem Sinne bedeutet die Erreichung des Südpols durch Amundsen den Abschluß einer wichtigen Epoche in der Geschichte der Polarforschung, einer Epoche, die ich als die heroische bezeichnen möchte, weil sie gekennzeichnet ist durch wagemutige körperliche Leistungen beherzter Forscher, die sich mit Heldensinn und Todesverachtung die Erreichung ihres Zieles erkämpften.

4. Die Nordost-Passage.

Der Zustand des Schiffes „Fram“ gestattete Amundsen nicht, die beabsichtigte Fahrt nach dem Nordpol gleich an die Südpolarexpedition anzuschließen. Er mußte zunächst nach Europa zurückkehren, wo er hoch gefeiert wurde. Aber weder sein beispielloser Erfolg, noch die begeisterten Huldigungen, die ihm überall dargebracht wurden, vermochten sein klares, nüchternes Urteil zu beeinflussen. Er hielt an seinem Plan fest und ließ ein neues Schiff bauen, dem er den Namen der norwegischen Königin „Maud“ gab. Es war zwar kleiner als „Fram“, nur 292 gegen 407 Tonnen, aber breiter und moderner. Zudem enthielt es eine erstklassige Einrichtung mit Apparaten und Instrumenten für erdmagnetische, meteorologische und ozeanographische Forschungen, so daß es in geographischer Hinsicht besser ausgerüstet war als alle früheren Polarexpeditionen.

Der Weltkrieg verzögerte die Abreise, so daß die „Maud“ erst am 25. Juni 1918 mit 9 Mann Besatzung Christiania verlassen konnte. Die Fahrt ging um das Nordkap, durch die Jugor-Straße zwischen dem Nordende des Ural und der Insel Waigatsch zur Dickson-Insel am Ostufer der Jenissei-Bucht, wo der letzte Proviant, sowie Hunde an Bord genommen wurden. Kap Ischeluskin, die Nordspitze Asiens, konnte noch umfahren werden, aber schon am 13. September fror das Schiff in einer kleinen Bucht, Maudhafen, ein und mußte hier seine erste Überwinterung durchmachen, die bis zum 12. September 1919 währte. So vorteilhaft sich auch dies für die Gewinnung einer vollen Jahresreihe von wissenschaftlichen Messungen verschiedenster Art erwies, so ungünstig war die Verzögerung für den Fortgang der Expedition. Sein altes Glück schien Amundsen verlassen zu

haben, denn bereits am 23. September 1919 froh „Maud“ westlich der Alton-Insel bei der Nordwestküste der Eschschens-Halbinsel abermals ein und wurde zur zweiten Überwinterung gezwungen. Als das Eis dann im Juli 1920 aufbrach, beschloß Amundsen sich zunächst nach Nome in Alaska zu begeben, um dort Reparaturen vorzunehmen und seine Ausrüstung zu vervollständigen. Am 21. Juli passierte er Kap Deschnew, die Ostspitze Asiens an der Beringstraße und traf am 27. Juli in Nome ein.

Damit hatte Amundsen jene nordöstliche Durchfahrt zuwege gebracht, die ebenso wie die nordwestliche seit Jahrhunderten angestrebt worden war und auf deren Ausführung die Holländer bereits vor mehr als drei Jahrhunderten einen Preis von 25000 Gulden gesetzt hatten. Allerdings war hier Amundsen nicht der erste, der die Aufgabe gelöst hatte, denn dem Schweden Adolf Erik Freiherrn von Nordenskiöld war es bereits 1878 bis 1879 gelungen, sein Schiff „Vega“ von Europa bis zur Beringstraße zu führen und im Anschluß daran zum ersten Male Europa und Asien zu umfahren. Dagegen gebührt der „Maud“-Expedition das Verdienst, die geophysikalischen Verhältnisse des nordsibirischen Küstenmeeres in seiner ganzen Ausdehnung nach den modernsten Methoden erforscht zu haben, woran ihrem wissenschaftlichen Leiter, Professor Harald Ulrik Sverdrup, der Hauptanteil zukommt. Außerdem waren auf den Schlitzenreisen während der Überwinterungen ebenfalls verschiedenartige wissenschaftliche Arbeiten ausgeführt und ethnographische Sammlungen angelegt worden.

Obgleich also auch diese Reise einen großen Erfolg bedeutete, hielt Amundsen doch mit zäher Entschlossenheit an dem Plan fest, von der Beringstraße aus bis zum Nordpol vorzudringen. Er reiste nach Europa, um das nötige Geld für Reparatur, neue Ausrüstung und Verproviantierung der „Maud“ aufzubringen. Um ganz sicher zu gehen, nahm er Lebensmittel für sieben Jahre mit. Ferner erwarb er ein Erkundungs-Flugzeug, das ihm ermöglichen sollte, von dem eingefrorenen Schiff aus auf Flügen weite Ausschau nach unbekanntem Ländern zu halten und Aufschluß über die Eisverhältnisse in der weiteren Umgebung zu bekommen.

Am 3. Juni 1922 verließ die „Maud“ Seattle in Alaska, fuhr durch die Beringstraße, blieb aber schon am 8. August bei der kleinen Herald-Insel östlich der Wrangel-Insel im Eise stecken. Damit begann abermals eine Treibfahrt des Schiffes im Sibirischen Eismeer, die erst im August 1925 in Nome ihr Ende erreichte, nachdem die „Maud“ unter Führung von Oscar Wisting noch einmal bis zu den Neusibirischen Inseln gelangt der wissenschaftliche Untersuchungen von hohem Wert unter der Leitung von Professor H. U. Sverdrup ausgeführt hatte.

5. Mit Luftfahrzeugen zum Nord pol.

So groß auch die Energie war, mit welcher Amundsen die Erreichung des Pols an Bord der „Maud“ betrieben hatte, zögerte er doch nicht länger, andere Wege einzuschlagen, sobald er erkannt hatte, daß die von ihm bis dahin angewandte Methode aussichtslos war.

Man muß sich klar machen, welche Überwindung es den erfahrenen und erfolgreichen Eismeerfahrer gekostet haben muß, auf das Schiff mit dem jeder Seemann sich verwachsen fühlt, als Transportmittel endgültig zu verzichten, das Meer zu verlassen und sich in gebrechlichen Maschinen der Luft anzuvertrauen. Aber gerade darin beruht eben Amundsens Größe, daß er nicht, wie die meisten seiner Berufsgenossen, starr an dem Hergebrachten festhielt, sondern daß er mit beweglichem Geist die Vorteile der Luftfahrzeuge gerade für die Polarforschung klar erkannte und für seine Zwecke ausnutzte. Hatten ihm doch seine bisherigen Fahrten gezeigt, daß man vom Mast eines Schiffes nur wenige Kilometer weit sehen kann, während ein Flugzeug die Möglichkeit gibt, selbst aus geringen Höhen große Flächen zu überblicken. Die Ausichtsweite beträgt nämlich schon aus 500 Metern Höhe 80 Kilometer, die Größe des Gesichtsfeldes über 20000 Quadratkilometer, also mehr als die Fläche von ganz Württemberg. Auch fällt die Behinderung durch Eis für ein Luftfahrzeug fort, das ruhig seinen Kurs innehält ohne Rücksicht darauf, ob sich offenes Wasser, zusammengepreßtes Packeis oder vergletscherte Felsen unter ihm befinden.

Solche Überlegungen bewogen Amundsen am 28. Juli 1922, als die „Maud“ sich noch bei Point Hope an der

Westküste Alaskas befand, das Schiff zu verlassen und sich wieder nach Seattle zu begeben.

Die folgende Zeit war ausgefüllt mit Vorbereitungen für den Nordpolflug. Amundsen kaufte ein ganzmetallenes Junkers-Flugzeug, weil dies in jener Zeit am leistungsfähigsten war, und beabsichtigte 1923 von Wainwright, nahe Point Barrow an der Nordwestküste Alaskas, über den Pol nach Spitzbergen zu fliegen. Im Mai machte er den ersten Flugversuch, der jedoch mißglückte. Bei der Landung brach das Untergestell der Flugmaschine und konnte nicht repariert werden. Amundsen war verzweifelt, zumal er auch unverschuldet in finanzielle Schwierigkeiten geriet. Da erbot sich der amerikanische Millionär Lincoln Ellsworth, die Kosten eines neuen Fluges zu tragen, wenn er als Mitglied und zweiter Leiter der Expedition an derselben teilnehmen dürfte. So kam dann schließlich der Amundsen-Ellsworth'sche Polarflug zustande, der zunächst als Rekognoszierungsflug gedacht war.

Am 21. Mai 1923 erfolgte in der Kingsbai an der Küste von Nordwest-Spitzbergen bei Ny Alesund um 5 Uhr nachmittags der Start mit zwei Dornier-Wal-Flugbooten zu je 720 Pferdekraften und mit je 3100 Kilogramm Belastung.

Die Maschine N 25 wurde von Hj. Riiser-Larsen geführt, während Amundsen als Beobachter fungierte; N 24 hatte Leif Dietrichsen zum Führer und Ellsworth als Beobachter. Außerdem trug jedes Flugzeug noch einen Mechaniker. Eine Nebelbank zwang die Flieger bis 1000 Meter hoch zu steigen, und erst jenseits des 83. Breitengrades, wo der Nebel sich verzogen hatte, konnte man auf 500 und zeitweilig auf 300 Meter hinabgehen. Nach fünf Flugstunden stellte sich heraus, daß die Apparate nach Westen abgetrieben worden waren, und der Kurs wurde nun genau nordwärts genommen. Nach weiteren drei Stunden aber war der halbe Benzinvorrat verbraucht, und zudem setzte der Motor von N 25 aus, so daß, obgleich der Pol noch 250 Kilometer entfernt war, zur Landung geschritten werden mußte. Diese erfolgte am 22. Mai um 1¼ Uhr morgens bei 87 Grad 43 Minuten Nord und 10 Grad 20 Minuten West in einer Wassertinne zwischen dem schwimmenden Scholleneis. Man hatte genau 1000 Kilometer mit einer

Durchschnittsgeschwindigkeit von 150 Kilometern in der Stunde zurückgelegt. Da die Lufttemperatur bald auf — 10 Grad sank, so froz die Rinne, in welcher die beiden Flugzeuge schwammen, fast völlig zu. Unter großen Schwierigkeiten gelang es, N 25 auf eine Eisscholle zu bringen, aber mit Entsetzen mußte Amundsen feststellen, daß N 24 verloren war und für den Rückflug nicht mehr in Frage kam. Man brachte Benzin und Proviant auf N 25 und richtete nun alles Bemühen darauf, wenigstens diese Maschine zu retten. Als letzte Hoffnung bestand noch die Möglichkeit, zu Fuß über die treibenden Eisschollen das mehr als 400 Kilometer entfernte Cap Columbia an der Nordspitze von Grant Land zu erreichen. Doch waren die Aussichten auf eine glückliche Durchführung dieses Verzweiflungsmarsches äußerst gering.

Die Körperwärme der sechs Menschen in Verbindung mit dem Feuer unter dem Primus-Kochapparat hielt wenigstens anfangs die Temperatur in der Flugzeugkabine über dem Gefrierpunkt. Aber Tag um Tag verrann, und eine verzweifelte Stimmung bemächtigte sich allmählich der kleinen Gruppe. Denn jedesmal, wenn man den Apparat in eine günstige Lage gebracht und mit unsäglichlicher Mühe eine einigermaßen ebene Startbahn für den Anlauf zum Abflug vom Eise geschaffen hatte, preßte sich entweder das Eis vor ihrem Bug wieder empor, oder die Scholle brach unter dem Gewicht der Maschine ein, wodurch diese immer neue Beschädigungen erlitt. Die Gewißheit jedoch, daß es sich um einen Kampf auf Tod und Leben handelte, verlieh den einsamen Schiffbrüchigen ungeahnte Kräfte, und schließlich stampften und trampelten sie drei Tage lang auf dem losen Schnee herum, um für den Aufstieg eine glatte Startbahn herzustellen. Da das Flugzeug jetzt sechs anstatt drei Menschen zu tragen hatte, wurde fast die ganze Ausrüstung zurückgelassen und nur ein Mindestmaß von Benzin mitgenommen.

Am 15. Juni um 10 $\frac{1}{2}$ Uhr vormittags, nach 24tägigem Aufenthalt, gelang endlich der Start. Dietrichson, der das Flugzeug lenkte, schlug einen Kurs ein, der östlich von dem des Hinfluges lag, und steuerte, da Südostwind herrschte, auf die Hinlopenstraße zu, die Westspitzbergen vom Nord-

ostland trennt. Vielfach mit Nebel kämpfend und durch Versagen des Gleichgewichtssteuers schwer behindert, gelang es dem Führer, schließlich nur wenige Meter über der Wasseroberfläche fliegend, die letzte halbe Stunde auf den Wellen schwimmend, gegen 7 Uhr abends in einer Bucht westlich des Nordkaps von Nordostland zu landen, wo ein kleines Robbenfangschiff „Sjöliv“ die Geretteten aufnahm und nach der Kingsbai brachte, wo die Totgeglaubten mit Jubel empfangen wurden.

Auf dem Hin- und Rückflug hatte Amundsen einen bisher noch unbekanntem Teil des Nordpolarmeeres überblicken können, dessen Größe auf mehr als 100000 Quadratkilometer zu schätzen ist. Land kam niemals in Sicht. Den Aufenthalt auf der Eisscholle benutzte Amundsen, um nach der Echolotmethode die Tiefe des Meeres zu messen. Er brachte im Wasser eine Knallkapsel zur Explosion und maß mit einer Stoppuhr die Zeit, welche der Schall brauchte um durch das Wasser den Weg zum Meeresboden zu durchlaufen und von dort als Echo zurückzukehren. Da die Geschwindigkeit des Schalles im Meerwasser 1500 Meter in der Sekunde beträgt, so läßt sich auf diese Weise die Tiefe des Meeres ermitteln. Amundsen fand für seinen Standpunkt 3750 Meter, was in Übereinstimmung mit den Beobachtungen während der Flüge dafür spricht, daß in diesem Teil der Arktis kein Land vorkommt, die großen Tiefen des zentralen Polarmeeres sich vielmehr bis weit gegen den Pol hin erstrecken.

So hatte dieser Flug, wenn er auch als Rekordleistung mißlungen war, doch einen wichtigen wissenschaftlichen Erfolg erzielt.

Obwohl Amundsen und seine Gefährten nur mit knapper Not dem Tode entronnen waren, gönnte sich der rastlose Mann keine Ruhe, sondern hielt mit zäher Energie an seinem Plan fest, den Pol auf dem Luftwege zu erreichen. Er kaufte das italienische halbstarre Luftschiff N 1 von 18500 Kubikmetern Inhalt und 106 Metern Länge, das mit 3 Maybach-Motoren zu je 250 Pferdekraften ausgerüstet war und eine Höchstgeschwindigkeit von 115 Kilometern in der Stunde entwickeln konnte. Die Führung ver-

traute Amundsen dem besten Kenner dieses Luftschiffes, nämlich dessen Konstrukteur und Erbauer, Oberst Umberto Nobile an, der es im April 1926 von Rom nach Norwegen brachte. Am 6. Mai überführte er die „Norge“, wie sie nunmehr hieß, in 15 Stunden 40 Minuten von Badsö im nördlichsten Norwegen nach Kings Bai auf Spitzbergen.

Hier warteten bereits Amundsen und Ellsworth nebst den übrigen Teilnehmern der Expedition, von denen 7 Norweger, 5 Italiener und einer Schwede waren. Am 11. Mai erfolgte der Aufstieg um 9 Uhr 50 Minuten vormittags mit dem überaus geringen Ballastvorrat von nur 60 Kilogramm und Proviant für 41 Tage. In 15 Stunden und 20 Minuten hatte das Luftschiff bei klarem und günstigem Wetter die 1280 Kilometer lange Strecke zum Pol zurückgelegt, der am 12. Mai um 1 Uhr 10 Minuten früh in etwa 100 Metern Höhe überflogen wurde. Man warf die norwegische, die italienische sowie die amerikanische Flagge ab, und es herrschte allgemeine Begeisterung. Alle 16 Insassen der „Norge“ hatten das Gefühl völliger Sicherheit, und die Stimmung war glänzend. Dann aber traten verschiedene Störungen ein. Der Himmel bewölkte sich, und Nebel behinderte die Aussicht. Die funktelegraphische Einrichtung versagte, und der Sonnenkompaß wurde durch Eisbildung außer Tätigkeit gesetzt. Der Eisansatz erstreckte sich auch auf die arbeitenden Propeller, was besonders gefährlich war, weil dadurch Eisstücke gegen die leinenen Schiffswände geschleudert wurden und Löcher in diese schlugen. Die Fahrt ging vom Pol in der Richtung nach Alaska. Nach 46stündiger Flugdauer wurde dessen Nordküste gesichtet und bei Wainwright westlich von Point Barrow passiert. Damit war zum ersten Male das Nordpolarmeer in seiner ganzen Breite überflogen, eine luftschifferische Großtat, die Amundsen und Nobile unvergänglichen Ruhm sicherte. Ein schwieriger Teil der Reise stand aber noch bevor. Vierundzwanzig Stunden lang hatte die „Norge“ mit Nebel, Sturm, Regen, Eisbildung und Schwierigkeiten bei der Ortsbestimmung zu kämpfen. Um in dem Nebel überhaupt sehen zu können, mußte dicht über der Erde und daher sehr langsam gefahren werden. Bei einer Ortschaft, die Amundsen für Nome hielt, landete man am 14. Mai

nach 72stündigem Flug und erfuhr nun, daß der Ort Zeller hieß und noch etwa 90 Kilometer von Rom entfernt lag. Es war höchste Zeit, daß die Fahrt beendet wurde. Benzin und Öl hätten zwar noch für 16 Flugstunden gereicht, aber die Insassen des Luftschiffes befanden sich am Ende ihrer Kräfte. Viele hatten fast gar nicht geschlafen, alle waren todmüde, vollkommen arbeitsunfähig, und bei manchen begannen sich schon Halluzinationen einzustellen.

Wenn es sich bei diesem epochemachenden Flug auch in erster Linie um eine rein luftfahrtechnische Leistung handelt, die vor allem der hervorragenden Vorbereitung und der glänzenden Führung durch Nobile zu verdanken ist, so war doch die Initiative und die bewunderungswürdige Energie Amundsens die Voraussetzung dafür, daß dieser überwältigende Erfolg erreicht werden konnte.

Leider knüpfte sich an die Heldentat ein häßlicher Streit, durch den Amundsen sich veranlaßt fühlte, in seinen Veröffentlichungen Vorwürfe gegen Nobile zu erheben, die nicht berechtigt waren, und deren Unrichtigkeit aus Amundsens eigenen früheren Schriften nachgewiesen werden konnte.

Wir stoßen hier auf eine Seite von Amundsens Charakter, die geeignet ist, das glänzende Bild, das er als Heros der Polarforschung bietet, etwas zu trüben. Er hatte eben, wie alle Erdenbewohner, auch seine menschlichen Fehler, die sich naturgemäß bei einer so tatkräftigen Persönlichkeit besonders heftig auswirkten. Es darf nicht übersehen werden, daß bei einem temperamentvollen Mann, dessen Erfolge zum größten Teil auf seiner eisernen Energie beruhen, die keine Rücksicht auf sich selbst kennt, wenn es gilt das vorgesteckte Ziel zu erreichen, die Ausdrucksmittel für seine Gefühle andere sein müssen, als etwa bei einem Stubengelehrten, der eine wissenschaftliche Fehde mit einem Kollegen führt.

Diese Charaktereigenschaft hat Amundsen auch mehrfach in Konflikt mit wissenschaftlich-geographischen Gesellschaften gebracht, welche ihn zum Ehrenmitglied ernannt hatten. Daß er die Ehrenmitgliedschaft der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin während des Weltkrieges niederlegte, ist immerhin verständlich, denn man kann die Erbitterung wohl verstehen, die den norwegischen Schiffskapitän erfaßte,

wenn er zusehen mußte, wie zahlreiche norwegische Schiffe durch deutsche Unterseeboote versenkt wurden. Es ist eben nicht jedermann die Fähigkeit gegeben, während eines Krieges ganz objektiv den Trennungsstrich zwischen Kriegshandlungen und Betätigungen internationaler Kulturzusammenhänge zu ziehen.

Aber auch mit der **Royal Geographical Society** in London geriet er in Streit wegen einer Tischrede, die der Präsident dieser einflußreichsten geographischen Gesellschaft der Erde bei Gelegenheit von Amundsens Vortrag über seine Erreichung des Südpols gehalten hatte. Amundsen warf in seinen späteren Veröffentlichungen Lord Curzon Unhöflichkeiten und Zweideutigkeiten vor, die in dessen Rede zum Ausdruck gekommen seien. Der Streit endete mit einem Schreiben des Vorstandes der **Royal Geographical Society**, an Amundsen, in dem der Annahme Ausdruck gegeben wird, daß er wohl nicht den Wunsch habe, noch weiterhin Ehrenmitglied der Gesellschaft zu bleiben.

Namentlich in den letzten Jahren seines Lebens gewann jene Kampffreudigkeit Amundsens, die er leider vielfach zu seinem Nachteil betätigte, die Oberhand über die Toleranz. Zu dieser bedauerlichen Einstellung haben seine finanziellen Schwierigkeiten, welche zeitweilig zu völligem Zusammenbruch geführt hatten, sicherlich erheblich beigetragen.

Aber derartige kleine menschliche Schwächen spielten doch gegenüber den großen Vorzügen des seltenen Mannes nur eine untergeordnete Rolle. Sie traten gänzlich zurück, als Amundsen seine letzte Fahrt unternahm, von der er nicht wieder heimkehren sollte.

Es ist ein einzigartiges Beispiel sittlicher Größe, das Amundsen gab, als er am 10. Juni 1928 zu Tromsø in einem französischen Flugzeug startete, um Nobile zu retten, der mit seinem Luftschiff „Italia“ seit dem 25. Mai im Polareise verschollen war. Hier zeigte sich Amundsens Charakter in seiner wahren, kristallinen Reinheit. Abgefallen waren alle Schlacken menschlicher Unvollkommenheit, und nur eiserne Selbstüberwindung, todesverachtender Mut und grandiose Kühnheit, die sich durch kein noch so gefährliches Hindernis abschrecken ließen, lebten in Amundsens Seele, als er es unternahm, den Mann, in dem er noch

immer seinen Gegner erblickte, den Krallen des weißen Todes zu entreißen.

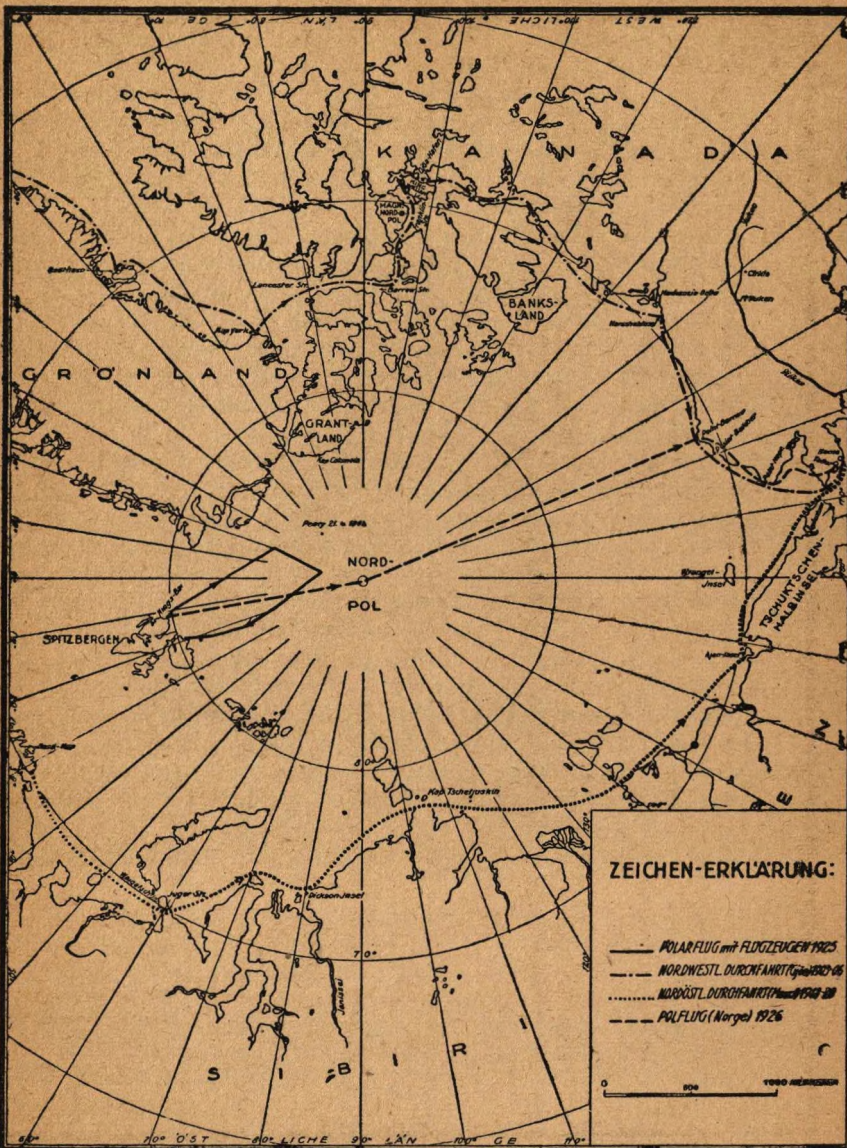
Das Flugzeug „Latham“, in dem er mit Kommandant Guilhaud aufgestiegen war, hatte einen Aktionsradius von fast 5000 Kilometern, so daß die Erreichung des nur 1000 Kilometer entfernten Spigbergen keinerlei Schwierigkeiten erwarten ließ. Unterwegs muß jedoch eine Katastrophe eingetreten sein, deren Einzelheiten zwar unbekannt geblieben sind, die aber dem Flugzeug und seinen Insassen ein Grab in den Gluten des Europäischen Nordmeeres bereitete.

So hat Amundsen, dem es beschieden war, die hervorragendsten Großtaten auf dem Gebiet der Forschung in beiden Polargebieten zu vollbringen, sein Leben mit einer Tat beschloß, die seines Namens und seiner glänzenden Laufbahn würdig ist.

Amundsens äußere Erscheinung stand in voller Harmonie mit seiner inneren Wesensart. Er war eine hochgewachsene, wohlproportionierte nordische Reckengestalt. Die kühn vorspringende Nase gab dem Profil einen energischen Zug, und auch der scharfe Blick seiner Augen ließ erkennen, daß in diesem Körper ein unbeugsamer Wille wohnte.

Eine ganze Reihe von hervorragenden Eigenschaften paarten sich in diesem merkwürdigen Mann: in erster Linie kühnster Wagemut mit kritischer Besonnenheit, vornehmer nationaler Ehrgeiz mit wissenschaftlichem Geist, temperamentvoller Eigenwille mit opferfreudiger Nächstenliebe. Alles in allem, ein prachtvoller Mensch, eine Zierde der norwegischen Nation, ein Heros der Polarforschung.

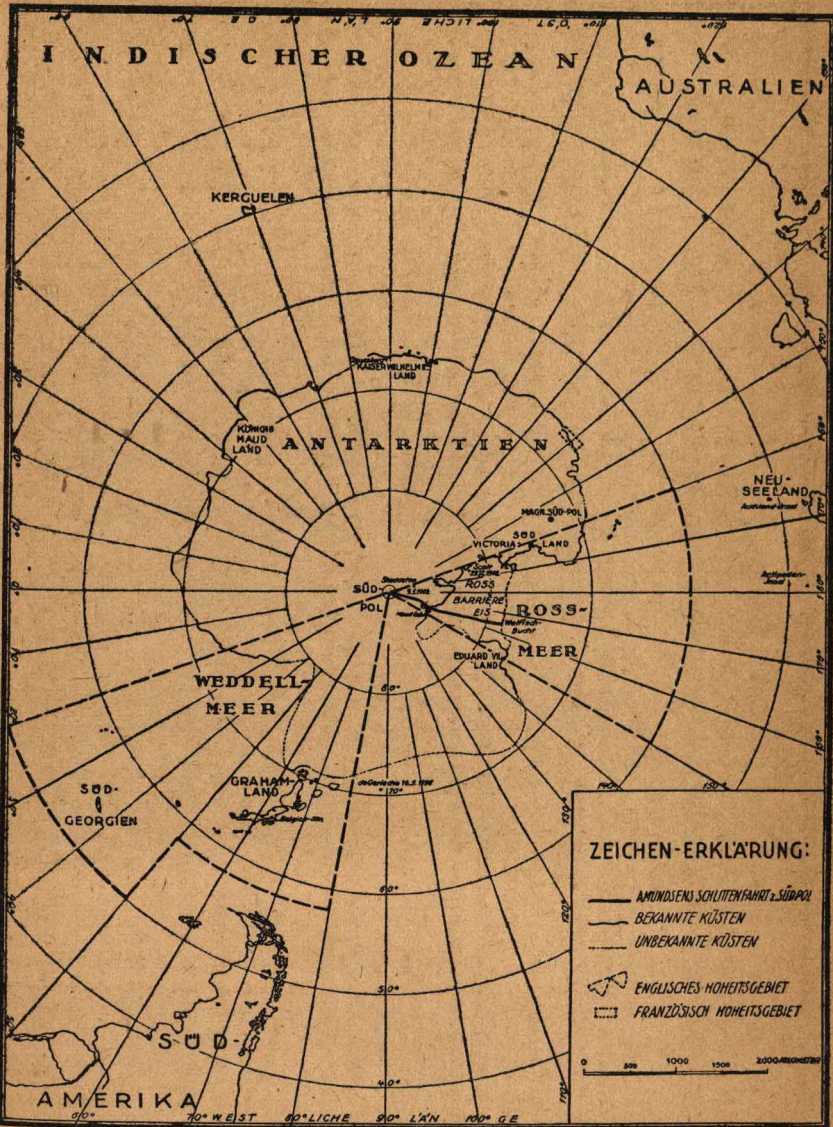
Nordpol



ZEICHEN-ERKLÄRUNG:

- POLARFLUG mit FLUGZEUGEN 1925
- - - NORDWESTL. DURCHFAMRT 1925-26
- NORDÖSTL. DURCHFAMRT 1925-26
- - - - POLFLUG (Norge) 1926

Südpol



Literatur.

Die meisten Werke Amundsens sind in alle Kultursprachen übersetzt worden. Wir geben nachstehend die Titel der wichtigsten Veröffentlichungen. Soweit sie ins Deutsche übersetzt sind, wurde die deutsche Ausgabe genannt.

1. Die Nordwestpassage. Meine Polarfahrt mit der „Gjøa“ 1903 bis 1907. 544 Seiten. Abbildungen. Karten. München, Albert Langen. 1908.
2. Die Eroberung des Südpols. Die norwegische Südpolarfahrt mit der „Fram“ 1910—1912. 980 Seiten in 2 Bänden. Abbildungen. Karten. München, J. F. Lehmann. 1912.
3. Nordostpassagen. Maudfaerden langs Asiens kyst 1918—1920. 467 Seiten. Abbildungen. Karten. Kristiania, Gyldendal. 1921.
4. Die Jagd nach dem Nordpol. Mit dem Flugzeug zum 88. Breitengrad. 306 Seiten. Abbildungen. Berlin, Ullstein. 1925.
5. Roald Amundsen und Lincoln Ellsworth: Der erste Flug über das Polarmeer. 261 Seiten. Abbildungen. Karte. Leipzig, Grethlein u. Co. 19127.
6. Mein Leben als Entdecker. 502 Seiten. Abbildungen. Karten. Wien, E. P. Tal u. Co. 1929.



Druck von Charles Coleman, Lübeck

906