

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 3 (1927)
Heft: 16

Artikel: Der erste Flug über das Polarmeer
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-757900>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

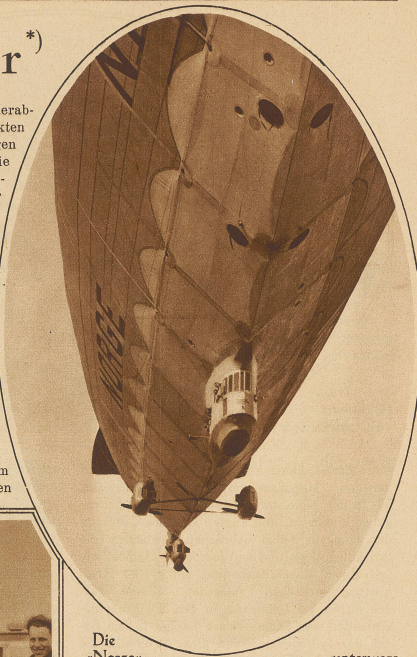
Der erste Flug über das Polarmeer*)

Es war 8 Uhr 55 am 11. Mai 1926, als die «Norge» langsam in die leuchtend klare Luft aufstieg. Unter uns lag das ganze, herrliche, schneebedeckte Land, im Sonnenschein gebadet. Dort unten standen alle unsere Freunde und winkten uns zu, solange wir sehen konnten. Ihr fester Händedruck beim Abflug hatte eine ge-

achtung, bevor das Eis unter uns verschwand, zeigte uns keine Abtrift und eine Geschwindigkeit von 67 km.

Um Mitternacht machten wir auf dem Kings Bay-Meridian eine Beobachtung, die eine Breite von 88° 30' N. ergab. Sie kam uns sehr gelegen, da sie es uns ermöglichte, unsere Geschwindigkeit

wurde eine Flagge nach der andern herabgesenkt. Dank der besonders geschickten Art, in der die Flaggen an ihren Stangen befestigt worden waren, glitten sie prachtvoll mit der genügenden Geschwindigkeit, um die Stahlspitzen der Stangen sich in Schnee und Eis einbohren zu lassen, auf das Eis nieder. Die drei Flaggen wehten fröhlich im Winde. Als die Zeremonie vorüber war, drückte jeder von uns Amundsens und dann selbstverständlich auch Wisting's Hand. Da standen die einzigen beiden Männer, die die Flagge ihres Landes auf beiden Polen der Erde aufgefanzelt hatten, und es waren Norweger. Wir umkreisten in einer kurzen Rundfahrt das Gebiet des Pols. Dann richteten wir den Kurs so weit nach links, als der Unterschied zwischen dem Meridian von Kings Bay und dem von Point Barrow erforderte, und setzten



Die «Norge» unterwegs



Roald Amundsen geht an Bord

wisse Aengstlichkeit verraten. Wir waren nicht besorgt. Wir hatten nur ein Gefühl der Erlösung, eine unaussprechliche Freude, daß wir endlich fortgekommen waren.

Um 10 Uhr waren wir über der Magdalenen Bay und steuerten über einen markierten Punkt landeinwärts, um die Abweichung des Kompasses zu kontrollieren. 27 Minuten später hatten wir den nördlichsten Punkt der Amsterdam-Insel unter uns und wendeten ein wenig nach Osten, um auf den Meridian der Kings Bay-Station zu kommen, weil wir dann Radioaufnahmen direkt nach rückwärts machen konnten. Gleich darauf passierten wir den Eisrand, und vor uns lag im glitzernden Sonnenschein das ganze schneebedeckte Eisfeld des Polarmees. Es war genau 10 Tage weniger als ein Jahr, daß wir das letztemal nach Norden geflogen waren.

Gottwaldt nahm, so oft er dazu Gelegenheit hatte, Radio-Ortsbestimmung über Kings Bay. Um 14 Uhr erhielten wir von dort eine Ortsbestimmung, die uns zeigte, daß wir von dem berechneten Kurs ein wenig nach Osten abgewichen waren.

Von 16 Uhr an wurde keine Abtrift mehr festgestellt, unser Bug war direkt nach dem Pol gerichtet. Eine Beobachtung der Sonne um 17 Uhr zeigte, daß wir auf den Meridian von Kings Bay zurückgekehrt waren. Um 18 Uhr 30 kamen wir in eine Windströmung, die uns ein wenig nach Steuerbord abtrieb, doch war es glücklicherweise Rückwind, der unsere Geschwindigkeit vergrößerte.

Um 19 Uhr 30 bewölkte es sich. Bis dahin hatten wir hellsten Sonnenschein bei wolkenlosem Himmel und konnten die ganze Zeit nach dem Sonnenkompaß steuern. Die Abtrift nach

keit genau festzustellen. Da das Eis unter uns von Nebel verdeckt war, konnten wir nämlich keine direkte Geschwindigkeitsberechnung vornehmen. Es war ganz klar, daß wir vorher eine zu große Geschwindigkeit errechnet hatten, wahrscheinlich, weil der Höhenmesser falsch zeigte. Nach den Radioangaben befanden wir



Die Mannschaft der «Norge»

(mit Ausnahme von Horgen)
Sitzend, von links: Amundsen, Ellsworth, Nobile. Stehend, von links: Riiser-Larsen, Gottwaldt, Wisting, Omdal, Malmgren, Storm-Johnsen, Cecconi, Ardino, Caratti, Penela. Zu hinterst: Alessandrini

die Motoren wieder in schnellen Gang.

Neben Berechnung der Zeit nach Greenwich mußten wir für unsere Beobachtungen auch die Zeit nach dem Meridian, auf dem wir uns befanden, errechnen. Taten wir das, so konnten wir, wenn die Sonne für die Feststellung von Länge und Breite günstig stand, Ortsbestimmungen machen.

Aber in Point Barrow ist die Zeit ungefähr 10^{1/2} Stunden der Zeit von Greenwich und gegen 11 Stunden der Zeit von Kings Bay nach. In dem Augenblick, in dem wir den Pol überflogen hatten, war es also nicht mehr der 12. Mai, sondern der Nachmittag des 11. Mai. Wir erlebten also nacheinander zwei Abende desselben Tages, ohne dazwischenliegende Zeit. Ellsworths Geburtstag war infolgedessen nicht

lang erschien, als ich die Karte betrachtete. Und unsere Schläfrigkeit?

Wir befanden uns fortgesetzt über Nebel. Die alte Theorie, daß sich der Nebel dort oben in dem Polarmeer so früh im Sommer niemals über ein weites Gebiet erstreckt, erhielt einen vernichtenden Stoß. Aber die Durchblicke direkt unter uns und zeitwärts ermöglichten es uns wenigstens festzustellen, daß sich nur Meer unter uns befand.

Um 17 Uhr 19 hatten wir eine kleine Sensation. Im Westen tauchte etwas aus dem Nebel auf, das wie eine Bergkette aussah. Wir hatten oft solche «fliegenden Kaps» gesehen, ohne uns durch sie zum Narren halten zu lassen, denn in der Regel änderten sich die Umrisse, wenn man einige Zeit hinsah. Amundsen und ich betrachteten eine Zeitlang dieses anscheinende Land mit großer Aufmerksamkeit. Da sich nichts daran veränderte, wurde die Spitze des Schiffes dorthin gerichtet, und in großer Spannung steuerten wir darauflos. Es dauerte aber nicht lange, bevor wir gewahr wurden, daß es doch wieder nur ein «fliegendes Kap» gewesen war, denn bei 17 Uhr 30 steht im Logbuch nur die Notiz: «Zurück zu unserem Kurs». Von Land war keine Rede.

Während wir dieses Manöver ausführten, bemerkten wir, daß sich auf den vorstehenden Metallteilen, an dem Seilwerk und an den Seiten der Gondel Eis zu bilden begann. Ich kann nicht leugnen, daß wir die Lage für ziemlich ernst hielten. Es hätte allerdings noch schlimmer sein können.

Der Sonnenkompaß froz zu einem festen Eisblock von phantastischer Form ein und wurde unbrauchbar. Die vorstehenden Metallteile der Motorgondeln bedeckten sich mit Eis. An den Drahtseiltakeln setzten sich Rauheis-Kristalle



Die einzige große Eisspalte, die gesichtet wurde

uns jetzt stetig auf dem richtigen Meridian. Dies wurde durch die Tatsache erhärtet, daß wir die Sonne um Mitternacht genau vor uns hatten. / Um 1 Uhr in der Nacht vor dem 12. Mai klärte es sich unter uns schnell auf. Unsere Freude war unbeschreiblich. Es wäre eine schwere Enttäuschung für uns gewesen, hätten wir den «höchsten Punkt» der Erde nicht sehen können. Nachdem wir unsere Geschwindigkeitsmessungen sorgfältig korrigiert hatten, mußten wir uns um 1 Uhr 30 direkt über dem Pol befinden. Ich berechnete daher um 1 Uhr, welche Höhe die Sonne in dem Zeitpunkt, in dem wir an dem Pol ankamen, auf dem Sextanten haben müsse. Der Sextant wurde auf diese Höhe eingestellt, und ich begann die Höhe der Sonne aufzunehmen, die sich ihrem Bilde auf dem Sextanten unablässig näherte.

Um 1 Uhr 15 kniete ich nieder und machte fortwährende Messungen durch eine der Luken, deren Bedeckung entfernt worden war. Als der Widerschein der Sonne und die Blase auf dem künstlichen Horizont hübsch Seite an Seite lagen und den Faden scharf berührten, kündigte ich an: «Jetzt sind wir da!» Es war um 1 Uhr 25. Unter uns lag im Sonnenschein gebadet das vereiste Polarmeer.

Wir mäfligten unsere Geschwindigkeit und gingen bis auf 200 m hinunter. Während wir unbedeckten Hauptes standen,

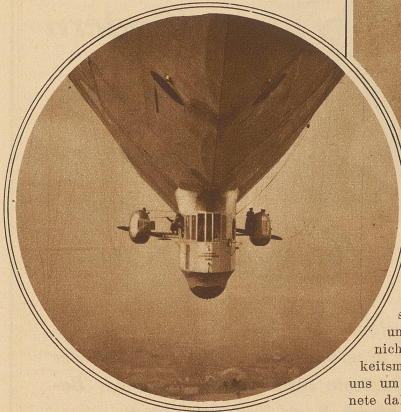


Der Nordpol mit den drei abgeworfenen Flaggen

sehr lang, aber er tröstete sich mit der Tatsache, daß er ihn in wenigen Stunden nochmals feiern konnte. Jetzt begann unsere besondere Aufgabe, die endlose Strecke vom Pol nach Alaska zu erforschen. Sie ist gar nicht so endlos, aber ich erinnere mich, daß sie mir sehr

fest. Das Segeltuch über der Führergondel und über der ganzen Bugkonstruktion des Schiffes war gleichfalls mit Rauheis bedeckt, während der Stoff des Ballonüberzuges selbst, der mit Gummilösung imprägniert war, eisfrei blieb.

Jetzt begannen unsere ernstlichen Schwierigkeiten. Da die herabhängende Seile unter der Bewegung des Schiffes vorwärts und rückwärts



Die Führergondel der «Norge»

Steuerbord erhöhte sich auf 12°, und die Geschwindigkeit verminderte sich von Zeit zu Zeit auf 60 km.

Um 22 Uhr 25 war der Nebel vor uns so dicht wie eine Mauer. Wir stiegen zu 1000 m auf und rührten in das Nebelmeer hinein, indem wir mit dem Sonnenkompaß steuerten. Die letzte Beob-

*) Wir entnehmen diese Schilderung dem von Riiser-Larsen verfaßten Kapitel «Die Retze» aus dem schon im Grethelverlag erschienenen prächtigen Buche von Amundsen-Ellsworth: «Der erste Flug über das Polarmeer.»



Millionen von Eiderenten

auf der Steinwüste einer nordischen Insel

schleuderten, fielen Eisstücke von ihnen ab und herunter. Manchmal gerieten solche Eisstücke, die in der Nähe der Schrauben an den Seitengondeln abfielen, und andere Eisstücke, die von den Gondeln selbst abtrahlen, zwischen die Schraubenflügel und wurden so zu kleinen, wie von einem Maschinengewehr mit großer Kraft hinausgeschossenen Projektilen. Einige wurden durch die Leinwand in den Kielraum geschleudert und andere rissen Löcher in den Boden der Ballonette. Wenn diese Projektille die Leinwand durchdrangen, klang es jedesmal wie ein scharfer Schuß. Es war außerordentlich verwirrend. Unsere tüchtigen Mechaniker waren unter der ausgezeichneten Leitung von Cecioni unausgesetzt damit beschäftigt, diese Löcher mit Flickern zu verkleben. Lange Zeit mußten wir die Geschwindigkeit mäßigen, um die Durchschlagskraft dieser Projektille zu vermindern. Es war gut, daß die Ballonhülle in der Nähe der Schrauben verstärkt war. Zunächst konnten die Projektille sie nicht durchdringen, aber wir konnten nicht wissen, wie lange sie es aushalten würde.

Wir versuchten unseren Kurs so gut als möglich auf dem Meridian von Point Barrow zu halten. Unsere Geschwindigkeit war außerordentlich unregelmäßig; wir hatten keine Möglichkeit mehr, sie und die Abtirt zu messen. Die Nebelrisse unter uns waren so schmal, daß wir sie zu schnell überflogen. Von der Sonne war nichts mehr zu sehen. Alle Berechnungen beruhten daher ausschließlich auf Schätzungen. Glücklicherweise konnte Malmgren auf Grund der früheren Berichte und seiner eigenen Beobachtungen doch eine Art Wetterkarte aufzeichnen, die zeigte, daß wir voraussichtlich einen

stetig zunehmenden Ostwind bekommen würden, der sich allmählich nach Norden drehen würde, wenn wir uns Point Barrow näherten. Diese Karte wurde für uns unschätzbar. Wir wendeten den Kurs allmählich ein wenig ostwärts, um gegen den stärker werdenden Wind aufzukommen. Unsere Hoffnung war, die Sonne zu sehen, wenn wir in eine günstige Stellung zur Bestimmung der Länge gelangen würden. Für die Breitebestimmung war die Sache nicht so gefährlich, da die Nordküste von Alaska sehr flach ist.

Einmal bekamen wir einen so großen Riß in der Bespannung, daß wir während der Reparatur unsere Geschwindigkeit auf das geringste, noch eine Steuerung gestattende Maß vermindern mußten. Wir kamen dann zufällig sehr niedrig über das Eis und fanden, daß die Wolken weiter vorn nicht ganz so tief lagen. Während die Reparatur im Gange war, betrachteten wir das Eis unter uns, aber nicht mehr mit einem platonischen Interesse. Wir besprachen die mögliche Beschaffenheit des Eises, falls sich die Notwendigkeit ergeben würde, darauf zu landen und unsere Reise zu Fuß fortzusetzen, wenn das Schiff durch die Eisbildungen so schwer werden würde, daß wir auf Eisfläche gedrückt werden würden. Es wäre eine lange Fußwanderung geworden, und das Eis sah sehr schlimm aus. Wir hätten nicht sehr schnell darauf vorwärts kommen können.

Nach einiger Zeit glittten wir wieder vorwärts und stellten zu unserer größten Freude fest, daß wir uns in 100 oder 150 m Höhe von dem Wolkenvorhang entfernt halten konnten.

Vor uns wurde es nach und nach lichter, und unsere Stimmung wurde wieder besser. Hin

und wieder brach sogar die Sonne durch und gestattete gleich nach 3 Uhr 20, am 13. Mai, zu welcher Zeit die errechnete Position auf der Karte eingetragen ist, eine Ortsbestimmung, die ergab, daß wir tatsächlich nicht so weit nach Osten abgetrieben waren, als wir vermuteten.

Mit dem Backbord-Motor in Gang und dem Steuerbord-Motor in Ruhe hatte das Schiff eine Neigung, sich westwärts nach Steuerbord zu ziehen. Wir fanden eine mit unserem Kurse ziemlich parallele Ortslinie, die die Küste etwas westlich von Point Barrow schnitt. Wir lagen irgendwo auf dieser Linie, doch die Frage war, wie weit von der Küste. Wir waren längere Zeit nicht in der Lage gewesen, unsere Geschwindigkeit zu kontrollieren, ich konnte sie nur schätzungsweise feststellen und schätzte sie absichtlich ziemlich hoch ein, damit wir rechtzeitig sehr sorgfältig zu navigieren anfangen sollten, falls der Nebel wieder ganz auf das Eis herabsinken würde. Die Stellung, welche auf der neuen Linie um 4 Uhr vermerkt ist, war daher die nächste zu Land, in der wir möglicherweise sein konnten. Ich konnte somit fast mit Gewißheit sagen, daß wir dem Lande noch nicht ganz so nahe waren, konnte aber nicht angeben, wie weit wir waren. Den neuen Kurs nach Point Barrow festzustellen war reines Raten. Es hatte auch kein ausschlaggebendes Interesse, da wir, in Besitze unserer großen Benzinvorräte, den Flug nach Süden fortsetzen konnten, um womöglich so nahe von Nome anzukommen, daß wir dort das erste Boot nach Süden nehmen konnten, welches Nome im Juni verläßt. Wir hatten nichts in Point Barrow zu tun, und die einzig logische Sache war, den Kurs längs der Ortslinie zu nehmen, um das Land an der

Stelle zu erreichen, wo diese die Küste schnitt. Wir taten dies, aber es dauerte einige Zeit, bevor wir irgend etwas sehen konnten. Es war ganz klar, daß wir uns um 4 Uhr weiter vom Lande entfernt befanden, als wie wir es auf der Karte eingetragen hatten. Um die anderen nicht nervös zu machen, berechnete ich, wann wir bei größter und wann wir bei der geringsten Geschwindigkeit Land in Sicht bekommen konnten, indem ich der Berechnung nach Zeit die letzte Beobachtung an 76° 46' N. zugrunde legte. Danach konnten wir frühestens um 6 Uhr und spätestens um 8 Uhr Land sehen.

Es war gerade 6 Uhr 30, als einige dunkle Stellen an Backbord in gerader Richtung vor uns Form anzunehmen begannen. Zunächst aber wagte ich noch nichts zu sagen, um niemanden zu enttäuschen, denn «Land in Sicht» bedeutete für uns jetzt alles.

Die Punkte erweiterten sich allmählich zu schmalen Streifen mit Einschnitten. Um 6 Uhr 45 war ich meiner Sache sicher und verkündete: «Land an Backbord in Sicht!» Wie ein Lauffeuer verbreitete sich diese Kunde von Gondel zu Gondel. Auf jedem Gesicht erschien ein Lächeln, und eifrig startete jeder nach dem dunklen Ding vor uns, das immer größer wurde. Noble zog eine Flasche Eierkognak heraus und gab mir einen Schluck, dessen Geschmack ich heute noch spüre.

Wir wendeten uns etwas mehr östlich, um schneller an Land zu gelangen, aber es dauerte noch einige Zeit, da der Wind ziemlich frisch aus Osten wehte.

Um 7 Uhr 25, 46 Stunden und 20 Minuten, nachdem wir in Kings Bay aufgestiegen waren, flogen wir wieder über Land, und das Polarmeer war zum erstenmal überflogen worden.



Ein unüberschaubares Heer von Pinguinen auf ihrem Brutplatz

NEU! WEBER'S NEU!
LIGA - HAVANA
CORONA

Hochklassiges Fabrikat — Feine Havana-Mischung
Preis Fr. 1.20 das Etui zu fünf Stück
Weber Lehne L.-G.
MENZIKEN

Der Mann geht nicht aus
ist Virgo im Haus!

VIRGO
Kaffeesurrogat-Moccamischung
Ladenpreise: Virgo 50, Syboos 0.50, NABU 0.60

MÄNNER!
Die schwere wirtschaftliche Lage hat die Nerven zerrüttet! Schaffen Sie sich neue Lebensfreude und frischen Lebensmut durch

„OKASA“ nach Geheimrat Dr. med. Lahusen
Okasa ist das neueste und hochwertigste Kräftigungsmittel bei vorzeitiger Schwäche. Ersatzmittel gibt es nicht. Machen Sie einen Versuch! Die Wirkung von Yohimbin allein ist in den Schatten gestellt! Hochinteressante Broschüre mit zahlreichen freiwilligen Anerkennungs schreiben von Ärzten und dankbaren Bestellern jeden Alters und Standes, gegen Einsendung von 50 Cts. in Marken in verschlossenem Brief ohne Angabe des Abenders, durch das Generaldepot G. Stierli, Zürich 22.
Okasa in Originalschachtel mit 100 Tabletten Fr. 12.—, Kurpackung mit 500 Tabletten Fr. 32.—
Zu haben in allen Apotheken.
Wer miträuslich ist, weil er vieles unsonst angewandt, verzichte ohne jede Verpflichtung
Okasa-Probe-Packung unsonst!
Zusendung der Probe-Packung nur auf schriftl. Bestellung von Generaldepot. Porto geg. beifügen.

Schon
**Ihren
Kindern
zuliebe**
sollten Sie
einen
„Electrolux“ besitzen!

Er ist sowohl der **einfachste und vollkommene** in seiner Wirkungsweise, als auch der **vorteilhafteste Kühlschranks hinsichtlich Betriebssicherheit und Preiswürdigkeit.**
Eine unverbindliche Vorführung, und auch Sie werden sich für ihn begeistern!
Verlangen Sie unsere Prospekte durch uns oder durch unsere Wiederverkäufer.
ELECTRO LUX A.-G. ZÜRICH

Rapallo Grand Hotel et Europe
Familienhaus mit Garten
Grand Hotel Savoy
Direkt am Meer
mit höchstem Komfort

Benutzen Sie in Ihrem eigenen Interesse für Ihre Inserationen die Zürcher Illustrierte