"S-O-S in der Arktis"

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift**

Band (Jahr): **33 (1929-1930)**

Heft 8

PDF erstellt am: **24.07.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-666515

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Drum isch er au so ernscht un still
Und luegt zuem Himmel uff,
Wie ain, wo eppis Großes will. —
„Herr, leg dy Säge druff!“

So sait er, stoot beschaide doo,
Fascht schwarz im wyße Schnee.
Doch inne trybt s'neij Läbe schoo,
Versteckt, s' ka's niemets gseh.

Anna Keller.

„S=O=S in der Arktis.“

Der Flug Nobiles zur Erforschung der Arktis wurde von der ganzen Kulturwelt mit größtem Interesse verfolgt. Leider war es ihm nicht möglich, nachdem er den Nordpol überflogen hatte, die „Italia“ wieder zurückzuführen. Im Eise der Arktis mußte er mit einem Teil der Besatzung wochenlang vergebens auf Hilfe warten, bis ihn der in einem weltverlorenen Winkel Rußlands wohnende Radio=Amateur Schmidt durch seinen selbstgebauten Kurzwellen=Apparat mit den Funkstationen der Welt in Verbindung brachte. Nachdem so sein Aufenthaltsort festgestellt werden konnte, gingen sechs verschiedene Nationen ans Werk, ihn vor dem sicheren Tode zu retten. Dem russischen Eisbrecher „Krassin“, dem größten Eisbrecher der Welt, gelang es nach Überwindung vieler Schwierigkeiten. Prof. Samoilowitsch, der als erster Ausländer mit der Meteor=Medaille der Notgemeinschaft der deutschen Wissenschaft ausgezeichnet wurde, gibt als Leiter der Expedition in dem soeben erschienenen Werk „S-O-S in der Arktis“ (in Leinen gebunden Rm. 9.—) eine ausführliche, äußerst spannende Beschreibung über die Tätigkeit der Rettungsexpedition und gleichzeitig einen sehr interessanten Überblick über die Rettungsmöglichkeiten in der Arktis. 53 Abbildungen und 6 Kartenskizzen bilden eine vorzügliche Ergänzung der Schilderung.

Mit Erlaubnis des Verlages (Union Deutsche Verlagsgesellschaft, Zweigniederlassung Berlin SW 19) bringen wir nachstehenden Auszug aus dem Kapitel:

Kohlenübernahme. — Unsere norwegischen Freunde.

Unaufhörlich wird Kohle eingenommen. Vom Kai und von der Wasserseite bringen die Lieferanten die bestellten Waren an Bord. Unsere Verpflegungskommission nimmt unter Aufsicht des Doktors Srednjewski die Lebensmittel, der wachhabende Mechaniker die mechanischen Ersatzteile, der erste Steuermann Ponomarew das Schiffszubehör in Empfang. Es war gar nicht so einfach, während des Bunkerns alle diese mitunter recht klobigen Sachen wie Kisten, Ölfässer usw. an Bord zu schaffen. Alle Ladekräne waren anderweitig besetzt, und die Lasten mußten daher mit der Hand über die schwanken Haufen übereinandergeschütteter Kohlen gewälzt werden, eine Aufgabe, mit der jedoch unsere Mannschaft ausgezeichnet fertig wurde.

Bald nach unserer Ankunft in Bergen traf ich im Hotel „Terminus“ mit Dr. Hoel zusammen, der, wie ich schon erwähnt habe, sich unserer Expedition als Gast anschließen wollte. Ich erkannte sein sympathisches Gesicht sofort, obwohl die grauen Fäden in Bart und Haar sich bei ihm stark vermehrt hatten. Wir begrüßten uns herzlich, und ich drückte ihm meine Freude aus, gerade ihn als Reisegefährten in unserer Mitte zu sehen.

„Wollen Sie nicht die Bekanntschaft der amerikanischen Flieger Wilkins und Eielson machen?“, fragte mich Dr. Hoel. Es stellte sich heraus, daß Wilkins und Eielson auch mitgekommen waren.

Ich war natürlich hocherfreut, den beiden kühnen Fliegern, die erst vor einigen Wochen ihren aufsehenerregenden Flug von Kap Barrow auf Alaska über das Nördliche Eismeer nach Adventbai auf Spitzbergen glücklich beendet hatten, die Hand zu drücken.

Wilkins und Eielson sind beide große, kräftige Männer. Wilkins schien der gesprächigere von ihnen zu sein, während Eielson offenbar lieber zuhörte.

Ich lud sie ein, uns auf dem „Krassin“ zu besuchen.

Am selben Tage begegnete ich auch einem anderen Mitgliede unserer Reisegesellschaft, dem Mitarbeiter des „Corriere della Sera“, David Giudicci. Unser neuer Gefährte war ein kleiner Herr mit frischem, gesundem Gesicht, aus dem durch dicke Brillengläser zwei kluge, etwas kurzsichtige Augen blitzten. Über die Polargebiete erwies sich Giudicci nicht sehr unterrichtet; er war der Expedition mit unserem Einverständnis von Berlin aus zugeteilt worden und ahnte

wohl schwerlich alle die Schwierigkeiten und Unbequemlichkeiten, die eine Reise auf dem wenig komfortablen „Krassin" mit sich brachte.

Ich machte ihn gleich darauf aufmerksam, daß ich keine Einzelkajüte für ihn hätte, und daß er ebenso wie Dr. Hoel und unsere eigenen Journalisten mit einer Bank in unserer Messe vorlieb nehmen müsse. Giudicci erklärte mir darauf, er sei bereit, jede Unbequemlichkeit mit in den Kauf zu nehmen, wenn ihm nur die Möglichkeit gegeben würde, über die Tätigkeit unserer Expedition ausführlich zu berichten, zu welchem Zwecke er täglich gegen 5000 Worte durch Funkspruch weitergeben müsse. Mir sträubten sich alle Haare: 5000 Worte täglich! Und das bei unseren Funkverhältnissen, wo ich unbedingt mit unserem Komitee in Moskau, mit dem Mutterschiff der italienischen Expedition und mit allen anderen Expeditionen in ständiger Fühlung bleiben und schließlich doch auch unseren sechs Sowjetkorrespondenten Gelegenheit geben mußte, ihre Telegramme abzusenden. Hierbei darf nicht übersehen werden, daß wir Funktelegramme nicht nur zu senden, sondern auch aufzunehmen hatten, und daß das Abhören wenigstens ebensoviel Zeit in Anspruch nimmt wie das Absenden der Telegramme. Ich erwiderte ihm also, daß ich das starke Interesse, das die öffentliche Meinung in Italien der „Krassin"-Expedition entgegenbringe, vollkommen verstünde und auch berücksichtige, daß er, Giudicci, der einzige Vertreter der westeuropäischen Presse sei, daß ich ihm aber in Anbetracht der Überlastung unserer Funkstation trotzdem nur höchstens 500 Worte täglich einräumen könne. Jetzt war es Giudicci, der in die Höhe ging. Tausend Gründe sprudelte er hitzig hervor und versuchte mir die absolute Unzulänglichkeit dieser Wortzahl zu beweisen. Ich beruhigte jedoch den mir sonst sehr sympathischen Journalisten und erklärte ihm lachend, daß ich ihm gerne die doppelte Wortzahl zur Verfügung stellen werde, wenn es uns gelingen sollte, seine Landsleute zu retten. Später mußte ich dann mein Versprechen auch einlösen.

Giudicci sprach ausgezeichnet deutsch und französisch, Dr. Hoel deutsch, französisch und englisch, so daß ich keinerlei Schwierigkeiten hatte, mich mit beiden zu verständigen.

Die Gemeinschaftskajüte, die ich unseren neuen Gästen zur Verfügung stellen konnte, das heißt die Messe, lag unter dem Oberdeck des Vorderschiffes und hatte zwei Eingänge; diesen gegenüber befand sich eine Türe, die in die kleinen Kajüten des Kommandopersonals führte. Zwischen beiden Türen stand ein Klavier; der übrige Raum an den Wänden wurde von Polsterbänken eingenommen, vor denen in den Ecken kleine runde Tische und Klubsessel standen. Ich brachte Dr. Hoel und Giudicci in der rechten Ecke am Eingang unter und ließ diese Ecke durch einfache Vorhänge, die sich auf dem Schiffe gerade vorfanden, abteilen. Leider waren die Vorhänge verschieden lang und paßten auch in der Farbe nicht zu den grünen Polsterbezügen unserer Möbel. Das Schiffstau, an dem sie befestigt waren, trug auch nicht gerade dazu bei, den im ganzen recht gemütlichen Eindruck unserer Messe zu erhöhen. Übrigens waren die Vorhänge so kurz, daß die Füße unserer Reisegefährten stets darunter hervorlugten. Was war aber dagegen zu machen? Ich war froh, daß wir unseren Gästen wenigstens etwas bieten konnten, was eine gewisse Ähnlichkeit mit einer Einzelkabine hatte.

Der Kohlenhafen in Bergen nimmt einen schmalen Küstenstreifen ein, hinter dem ein steiler Berghang aufsteigt. Hier sammelten sich stets Scharen von Neugierigen an; auch auf dem Wasser tummelten sich ständig Schaluppen und kleine Boote mit Insassen um unseren Eisbrecher herum, die den Koloß bewunderten. Hier und da wurden begrüßende Zurufe laut. Doch im allgemeinen war das Verhalten der Bevölkerung uns gegenüber trotz aller Sympathie etwas zurückhaltend. Übrigens brauchte nur einer von unserer Mannschaft irgendeinen Laden zu betreten, so empfing ihn stets ein freundliches Lächeln des Verkäufers oder der Verkäuferin, und nie verließ er das Geschäft, ohne daß ihm eine kleine Aufmerksamkeit zuteil geworden wäre.

„Wenig, aber von Herzen!" scherzten in diesem Falle unsere Matrosen, wenn sie die gespendeten Kleinigkeiten näher betrachteten.

Die Presse verhielt sich unserem Unternehmen gegenüber durchaus freundlich; die Zeitungen brachten Bilder, Berichte, Interviews, in denen sie sich lobend und wohlwollend über uns aussprachen. Doch war immerhin zu spüren, daß dieses Wohlwollen mehr dem Gedanken galt, Eisbrecher und Flugzeug in den Dienst des allgemeinen Rettungswerkes zu stellen. Etwas wie Zweifel und ein gewisses Mißtrauen

klangen hindurch, ob wir imstande sein würden, die Hoffnungen, die man auf uns setzte, auch wirklich zu rechtfertigen. Hatten doch alle ausländischen Schiffe, die an den vereisten Küsten von Svalbard tätig waren, entweder norwegische Kapitäne oder norwegische Eislotsen an Bord, und nur auf dem „Krassin" bestanden Führung und Mannschaft ausschließlich aus Russen.

An diesem Tage besuchten uns auf dem „Krassin" die Mitarbeiter des Geophysischen Instituts in Bergen, der junge Bjerknes mit Frau, Herr Bergeron, ferner der Vorsitzende des Norwegischen Aeroklubs, Major Meisterlin, die amerikanischen Flieger Wilkins und Eielson und andere mehr. Alle interessierten sich naturgemäß für den Plan unserer künftigen Tätigkeit und unsere wissenschaftlichen Forschungen. Bjerknes und die anderen Besucher waren offenbar angenehm überrascht, zu erfahren, daß wir die Absicht hatten, unsere freie Zeit auf der Expedition auch zu ozeanographischen und geologischen Untersuchungen zu benutzen. Unser Geophysiker W. Bereskin kam mit ihnen überein, die Ergebnisse unserer meteorologischen Beobachtungen dem Geophysischen Institut in Bergen zur Verfügung zu stellen.

Ich freute mich sehr, daß auch die Flieger Wilkins und Eielson meiner Einladung Folge geleistet hatten. Es sind nicht nur einfach Sportsleute, sondern auch wirkliche Polarflieger, die den wissenschaftlichen Problemen der Arktis großes Interesse entgegenbrachten.

Für mich war es natürlich von Wichtigkeit, etwas über die Eisverhältnisse zu erfahren, die Wilkins und Eielson auf ihrem Fluge von Kap Barrow nach Spitzbergen angetroffen hatten. Ich bat daher Wilkins, mir an Hand einer Karte der zirkumpolaren Gebiete die Eisverhältnisse an der Küste von Spitzbergen, die sie erst vor kurzem überflogen hatten, etwas näher zu bezeichnen. Mit der ihm eigenen schlichten Sachlichkeit teilte mir Wilkins alles Wissenswerte mit. Nach seinen Beobachtungen vom Flugzeug aus bildete das Eis sowohl nördlich als auch östlich von Spitzbergen noch eine kompakte Masse, ohne irgendwelche bemerkbaren Risse oder abgetaute Stellen, eine Erscheinung, die für April/Mai durchaus normal war und mich nicht im geringsten beunruhigte. Gewöhnlich bessern sich die Eisverhältnisse in den Monaten Juni/Juli sehr schnell, und ich sprach daher die feste Überzeugung aus, daß unser „Krassin" wohl imstande sein würde, sich als erster zu den notleidenden Italienern hindurchzuarbeiten. Damit schloß unsere Unterhaltung, und von ihrem Verlauf vollauf befriedigt, drückte ich unseren liebenswürdigen Gästen zum Abschied die Hand.

Spät abends ging ich noch in die Stadt, um der während unserer Anwesenheit in Bergen eröffneten Ausstellung für Landwirtschaft und Industrie einen Besuch abzustatten.

Es war ein Vergnügen, zu sehen, wie ein so kleines Land, dessen Bevölkerung sich auf einen langen, schmalen Küstenstrich der skandinavischen Halbinsel verteilt und die ihrer Zahl nach die Bevölkerung Moskaus nur wenig übersteigt, bestrebt ist, alles, was es für seine Volkswirtschaft braucht, im eigenen Lande zu erzeugen. Lokomotiven, Dampfschiffe, Maschinen für Konservenfabriken, landwirtschaftliche Maschinen, gewerbliche Einrichtungen, Sportgeräte usw., alles war in den überaus geschmackvoll um einen kleinen See gruppierten Ausstellungshallen vertreten. Sogar Parfüms und Weine norwegischer Herkunft habe ich seinerzeit gesehen.

Ich fragte daraufhin meinen norwegischen Begleiter:

„Sagen Sie mir, wie kommt es, daß Sie eigene Weine haben? In Norwegen wächst doch kein Wein."

„Wie soll ich Ihnen das erklären — wir bearbeiten eben den eingeführten Wein" — antwortete lachend mein Führer.

Ich muß allerdings gestehen, daß ich persönlich, wenn ich in Norwegen einmal in die Lage kam, Wein zu trinken, den echten französischen oder Rheinwein dem „bearbeiteten" einheimischen Erzeugnis stets vorgezogen habe.

Leider kam ich während meines diesmaligen Aufenthalts in Bergen nicht dazu, mit der Drahtseilbahn auf meinen geliebten Flöien zu fahren, einen Berg in der Nähe der Stadt, der einen herrlichen Rundblick über Stadt und Fjord bietet.

Am letzten Tage vor unserer Abfahrt kam es mir vor, als ginge die Kohlenübernahme nicht mit dem nötigen Tempo vor sich. Herr Engelsen versicherte mir aber — und ich hatte keine Veranlassung, ihm nicht zu glauben —, daß es unmöglich sei, schneller zu laden. Tatsächlich wurde in vier Schichten, Tag und Nacht, gebun-

kert, und die Kräne verstummten nur solange, bis die eingenommene Kohle immer wieder verstaut war. Da der „Krassin“ aber 27 Bunker hatte, war es nur natürlich, daß die Verstauungsarbeiten die eigentliche Kohlenübernahme sehr oft aufhielten.

Endlich kam der ersehnte Tag, an dem mir Herr Engelsen melden konnte, daß alle Bunker gefüllt seien. Das schien mir jedoch noch zu wenig. Ich rief den Kapitän und machte ihm den Vorschlag, auch auf Deck noch Kohle zu nehmen. Aus Brettern und Fässern wurde auf dem Achterschiff schnell eine Umzäunung hergerichtet, und da hinein wurden noch gegen hundert Tonnen Kohle geladen. Jetzt war das Schiff nun tatsächlich mit Kohle vollgepfropft.

Zu Gegenbesuchen bei unseren norwegischen Freunden hatte ich leider keine Zeit; erst am Tage unserer Abfahrt kam ich dazu, wenigstens dem Geophysikalischen Institut, einem aus Privatstiftungen errichteten Neubau, einen Besuch abzustatten und hier dies und jenes zu besichtigen. Da ich niemanden antraf, wanderte ich auf eigene Faust in dem schönen, noch unfertigen Gebäude mit seinen zweieinhalb Stockwerken umher, das, unmittelbar am Ufer des Fjords gelegen, dem Besucher eine prächtige Aussicht bietet. Wie überaus zweckmäßig und dabei geschmackvoll baut doch der Norweger!

Es verstrichen noch einige Stunden, bis mir der Kapitän endlich meldet, daß alles klar sei. Jetzt müssen wir nur noch unsere Trinkwasservorräte ergänzen und auf die Motorteile unseres Kutters warten, die noch am Lande in Reparatur sind. Die Verladearbeiter sind schon von Bord gegangen, als letzter verließ uns der Gesandtschaftssekretär Mirny, von dem wir uns alle herzlich verabschiedeten. Er stand noch lange am Ufer und wartete, bis die Schleppdampfer uns vom Kai abgeschleppt hatten.

Diesmal erhält der „Krassin“ einen Vorspann von drei Dampfern. Sie müssen sich lange mit ihm herumschlagen, bevor es ihnen schnaufend und keuchend gelingt, den schwerbeladenen, tief im Wasser liegenden Eisbrecher von seinem Platz zu bewegen. Obwohl alle Taue straff angespannt sind, rührt sich das Schiff nicht von der Stelle. Erst nachdem die drei Schlepper unseren „Krassin“ von achtern angreifen und Volldampf geben, wälzt er sich langsam vom Ufer ab. Ein schmaler Wasserstreifen zwischen Schiff und Kai wird sichtbar, wird breiter und breiter; Schaluppen und Boote schwirren um uns herum, von einem mit Arbeiterjugend besetzten Fahrzeug ertönt die „Internationale“. Hüteschwenken, Tücherwehen... und von allen Schaluppen und Booten dringt einmütig der Schrei zu uns herüber:

„Rettet Amundsen!“ „Bringt uns unseren Amundsen zurück!“

Bewegt und erschüttert lausche ich den traurigen Zurufen. Ja, wenn das nur von uns abhängen würde!

Ich funkte nach Moskau:

„Da Amundsen verschollen, werde ich ihn im Bereich der Bäreninsel suchen. Bitte um Einverständnis.

Samoilowitsch“.

Inmitten der Bucht gehen wir wieder vor Anker, um Wasser einzunehmen.

Der Handschuh.

An einem Nachmittage war's,
Recht in der Mitte des Januars,
Zu Pömbsen über den alten Turm
Trieb graue Wolken der Wintersturm;
Schneeschanzen warf er an Hainen und Hecken,
Sich vor dem Lenz dahinter zu decken.
Erfroren starrten Bach und Teich,
Der Wald stand einem Bettler gleich
Und klagte dem Winter Blöß und Not.
Die Felder lagen wüst und tot;
Gelbgänschen und Spatz, Markolf und Krähe,
Sie zogen ins Dorf, in der Menschen Nähe:
Wo Rauch aufsteigt, da wird gekocht,
Und Körner gibt's, wo der Drescher pocht.

Da rennt ein Bote in schnellem Lauf
Die steile Straße des Dorfs hinauf;
Aus Tür und Fenster sieht man ihm nach
Und fragt, was er wohl eilen mag?
Im Pfarrhof droben steht er nun
Und stampft den Schnee von den Nagelschuhn.
Der Wigand ist es von Schönenberg;
Ins Fenster lugt er überzwerch,
Ob heute der alte Herr, wie immer,
Liest oder betet im kleinen Zimmer,
Er will ihn rufen in Todesnot:
Sein Vater aß das letzte Brot
Und schmachtet nun nach der Himmelsspeise,
Der Labekost für die schwere Reise. —