

"Flugzeuge bleiben zurück!"

Autor(en): **Gouzy, René**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **6 (1930)**

Heft 21

PDF erstellt am: **11.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-755814>

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.



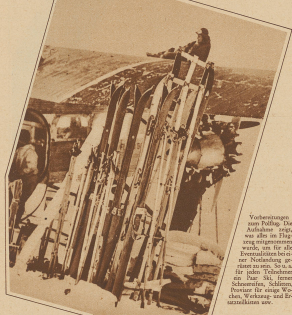
Byrds Südpolexpedition

Das Expeditionsschiff «City of New York» vor Anker am Rande der großen Eisbarriere. Diese Flugaufnahme, die während eines Erkundungsfluges gemacht wurde, zeigt so recht deutlich, wie klein der Menschen Werk sich in dieser trostlosen Einöde ausnimmt. Der rechts oben schräg über das Bild verlaufende Schatten rührt von einer Flügelstrebe des Flugzeuges her. Vom Schiff aus nach rechts sind die Schlittenspuren erkenntlich, die nach dem 13 km weiter im Innern gelegenen Hauptquartier «Little America» führen.

«Flugzeuge bleiben zurück!»

Neue Bilder von Byrds Südpolexpedition von René Guouy

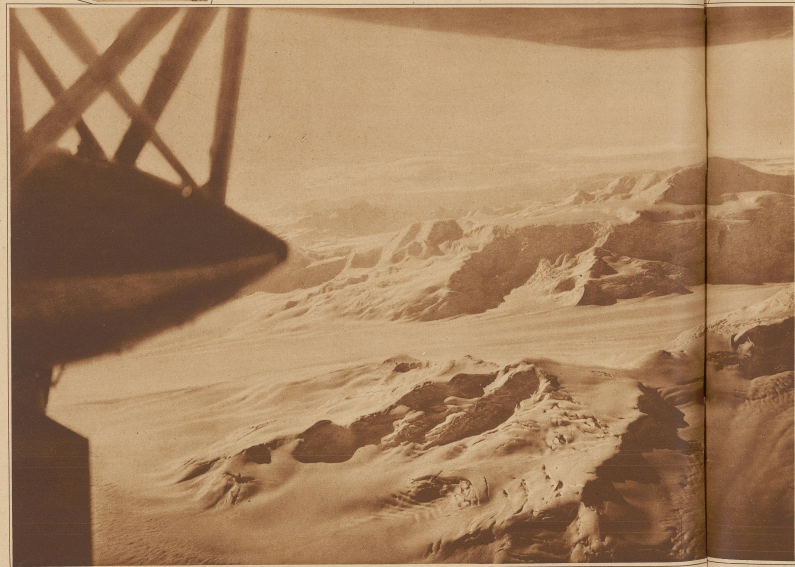
Die Zürcher Illustrierte ist die einzige Zeitung der Schweiz in der Lage, ihren Lesern das gesamte Photomaterial der Expedition zu zeigen



Vorbereitungen zum Start. Die Luftschiffe werden durch die Luftschiffe zum Start vorbereitet. Die Luftschiffe werden durch die Luftschiffe zum Start vorbereitet.

Welch gewaltige Dienste das Flugzeug für die Erforschung schwer zugänglicher Landstriche leisten kann, haben die weitestgehenden Luftreifeoperationen der Expedition Byrd wieder einmal zur Evidenz bewiesen. Nur sind sigma zu diesem Zwecke organisierte Flüge notwendig. Flüge, bei welchen das wissenschaftliche bzw. geographische Moment vor allen andern berücksichtigt wird. Dali das aber normalerweise bei solchen Bravourleistungen, wie sie die beiden Flüge über den Süd- und Nordpol darstellten, schliesslich nicht der Fall sein kann, liegt auf der Hand. In dieser Beziehung ist übrigens ein Ausspruch des Expeditionleiters selber sehr bezeichnend: «In wissenschaftlicher Hin-

sicht ist natürlieh Südpolflug keine übergrösse Wichtigkeit beizumessen. Bedeutender sind die Entdeckungen, die wir seinerzeit östlich vom König-Edwards-VII.-Land gemacht haben.» Das ist bescheiden, vielleicht allzu bescheiden, denn abgesehen von den meteorologischen Beobachtungen, namentlich in bezug auf Luftströmungen, die während dieses denkwürdigen Fluges gemacht wurden, ist am 29. November 1929 vom Flugzeug aus auch neues Land, oder besser ausgedrückt eine neue Gebirgsreihe südlich der Alexandra-Berge (zwischen denselben und dem Queen-Maudmassiv) entdeckt worden. In chronologischer Hinsicht ist festzustellen, daß die erste Aero-Entdeckung der Expedition schon nahezu anderthalb Jahre zurückliegt. Am 27. Januar 1929 wurde nämlich anlässlich eines fünfstündigen Fluges das seitlich des durch Scott entdeckten König-Edwards-VII.-Landes liegende Gebirgsmassiv entdeckt, das den Namen Rockefeller erhielt. Eine besonders stolze, düster aussehende Spitze des Mas-



Der Geologe Larry Gould kniet auf dem Mt. Byrd eine von Amundsen im Jahre 1911 entdeckte Glassee beobachtend.



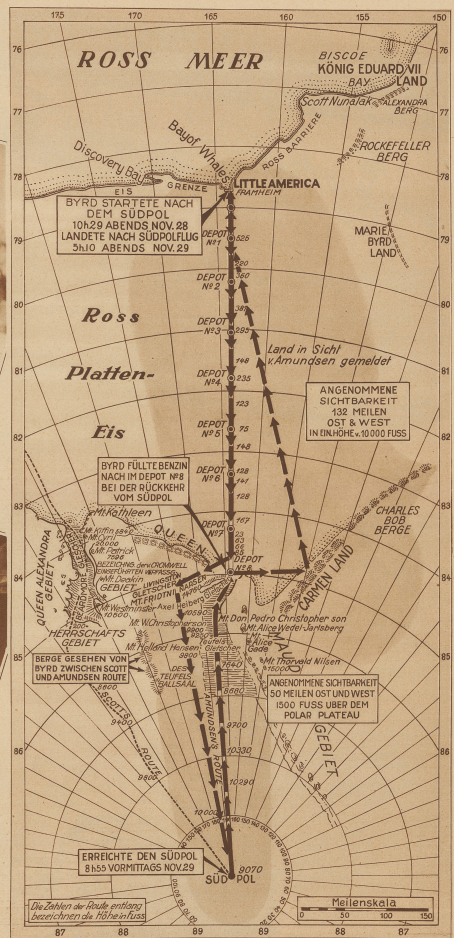
Der Expeditionsphotograph Capt. Mc. Kinkler mit seinem einzigen Apparat. Von ihm stammen alle Aufnahmen des eigentlichen Polfluges.

Nebenstehend links: Das von Byrd mit seinem Polflug entdeckte Gebirgs- und Gletschermassiv in der Gegend des «Teufels Hüthaus».

Nebenstehend rechts: Plankeiter des Polfluges. Die Anzahl dieser Plankeiter stellt die gesamte Gebirgs- und Gletscherhöhe dar. Die Anzahl dieser Plankeiter stellt die gesamte Gebirgs- und Gletscherhöhe dar.

Die Zahlen der Plankeiter bezeichnen die Höhe in Fuss.

sies wurde Mutterhorn gestaut und ein anderer Gipfel der gleichen Kette erhielt den Namen des Expeditionsschiffs Tennant, wie schon in einem früheren Artikel gesagt wurde. Drei Wochen später, am 18. Februar, wurde bei einem Fluge in mehr südwestlicher Richtung nochmals neues Land gesichtet, dem Byrd den Namen sei-

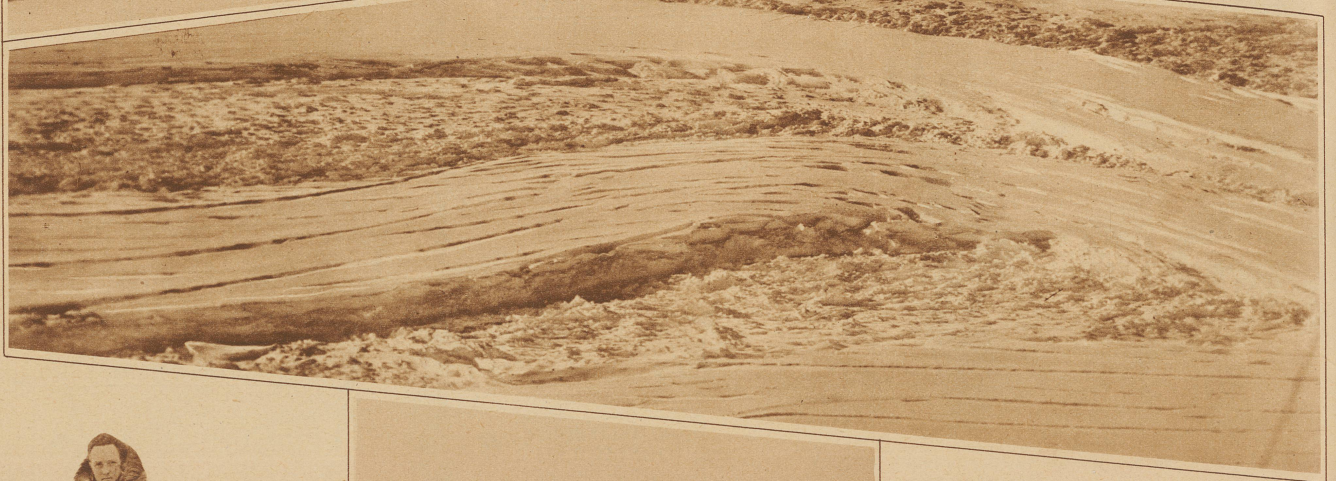


Die Zahlen der Plankeiter bezeichnen die Höhe in Fuss.

Aehnlich wie unsere Gletscher, weisen die weiten Eisflächen der Roßbarriere große Spalten auf, die bei ihrer meist großen Länge in stundenlangem Marsche umgangen werden müssen



Untenstehendes Bild: Unter ungeheurem Druck zusammengepreßte Eismassen in der Gegend des Depots Nr. 3. Der Anblick hat viel Aehnlichkeit mit dem eines reißenden Stromes



Admiral Byrd mit seinem kleinen Fox

ner Frau gab. Hinter diesem Mary-Byrd-Landsollen überdies noch weitere Gebirgszüge beobachtet worden sein. Damit ist aber die Liste der durch die Byrd-Expedition entdeckten Länder noch keineswegs erschöpft. Am 18. November 1929, als ein Flugzeug dem Maud-Range zusteuerte, um an dessen Fuß das berühmte Depot Nr. 8 einzurichten, wurde ebenfalls ein neues Gebirgsmassiv entdeckt, das den Namen Charles Bob erhielt. Außerdem wurde anlässlich des gleichen Fluges festgestellt, daß sich das sogenannte Carmenland nicht an der Stelle befindet, wo es Amundsen im November 1911 gesichtet haben will.

Zu dieser schönen Bilanz der wissenschaftlichen Erforschung des südlichen Polarkontinents vom Flugzeug aus gesellen sich noch die zahlreichen außerordentlich wertvollen Beobachtungen, die in Little America selber und auf den Schlittenreisen in der Umgebung gesammelt wurden. Wertvoll sind namentlich die Ergebnisse der geologischen Exkursionen des Wissenschaftlers Lawry Gould, den wir un-



sern Lesern schon das letztmal vorgestellt haben. Gould durchstreifte das ganze neuentdeckte Rockfellergebirge, untersuchte den gewaltigen Gletscher der Großen Roßbarriere und brachte wertvolle Gesteinsstücke mit, die geologische Untersuchungen über das Massiv erlauben.

Zum Schluß sei noch daran erinnert, daß die Expedition über drei Flugzeuge verfügte, von denen der große dreimotorige Ford «Floyd Bennett» als Südpolmaschine besondere Erwähnung verdient. «Flugzeuge bleiben zurück.» war wohl eine der schmerzlichsten Anordnungen, die Byrd bei der Heimkehr treffen mußte. Alle drei Apparate mußten wegen Platzmangel auf dem nunmehr einzigen Expeditionsschiff «City of New York» in der öden Eiswüste von Little America zurückgelassen werden. Sie liegen dort gut verpackt und besitzen sogar noch einen größeren Benzinvorrat. Sollten sich also Liebhaber finden, die billig zu guten Flugzeugen zu kommen wünschen, so seien sie auf diese seltene Gelegenheit aufmerksam gemacht. Immerhin, die Reise bis dahin ist etwas beschwerlich.

Links nebenstehend:

Im antarktischen Sommer bricht das Eis der Roßbarriere in großen, sonderbarerweise meist rechteckigen Blöcken ab



Rechts nebenstehend:

Der Flieger Dean Smith nimmt ein Bad. Ganz so komfortabel wie zu Hause ist's natürlich in den Eisregionen am Südpol nicht