

"Graf Zeppelin" fährt in die Arktis

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **7 (1931)**

Heft 31

PDF erstellt am: **24.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-753005>

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.

«Graf Zeppelin» fährt in die Arktis

Nach den bis jetzt realisierten Transatlantik-, Arktis- und Antarktisflügen ist die Frage, ob Luftschiff oder Flugzeug schwerer als Luft in höheren Breiten zu polaren Forschungen geeignet sei, zugunsten des ganzstarren Lenkballons entschieden worden. In der Tat gewährt ein großes und leistungsfähiges Luftschiff wie der «Graf Zeppelin» eine weit größere Sicherheit und manövriertüchtigere Verwendungsmöglichkeiten als ein- und mehrmotorige Flugzeuge und halbstarrer Lenkballon von Ausmaß und Aktionsradius der «Norge» und der «Italia».

Luftschiff und Flugzeuge haben das gemeinsame, daß für beide weder Meer noch Land, weder Treibis noch Packeis, weder geschlossene noch offene See eine Schranke darstellen oder einen Wechsel der Besatzung bedingen. Die ewige selbständige Bewegung der Polarmassen, die einem Namen, einem Peary, einem Cook, einem Cagni die mit unübertroffenen Mühen gewonnenen Kilometer wieder fortfrab, ist für Luftschiff und Flugzeug ebenso gleichgültig wie es die Spalten und Kanäle im Eis sind, die schon so manchen Verschlungen zum Verhängnis wurden, und die Pressungen, die unzählige Schiffe wie Streichholzschachteln zerdrückten. Das Luftschiff ist aber dem Flugzeug unbedingt dadurch überlegen, daß es weit länger ohne Erneuerung des Betriebsstoffes in der Luft bleiben kann und daß es nicht, wie jenes, nur in raschestem Tempo abfliegen muß, sondern auch langsam fliegen, ja über einem erforschten Wertes Punkte anhalten oder auf einem von Pressungsgründen und Blicken gepanzerten Eisfeldes niedergehen kann.

Gleich meldeten sich daran die Entdecker und Forscher, die bis jetzt mit Schiffen, Hunden und Schlitten ihr Ziel zu erreichen suchten, um die Eigenschaften und Erfahrungen der Flieger ihren Zwecken dienstbar zu machen. Schon 1929 plante die «Aerocars» in Berlin eine große, rein wissenschaftliche Fahrt mit dem «Graf Zeppelin» rund um und über die nördliche Hemisphäre. Jedoch, es starb dann ganz plötzlich der Vater der Idee, Nansen, und anschließend nach wegen Differenzen zwischen dem Versicherungsgesellschaft und der Luftschiffahrt wurde die Expedition nicht ausgeführt.

Es sollte dann eine Fahrt des «Graf Zeppelin» nach dem Pol in Verbindung mit der Tauchboot-Expedition Wilkins durchgeführt werden. Aber nach dem Mißgeschick des «Nautilus» auf der ersten Etappe seiner Reise fiel auch dieser Plan ins Wasser. Statt dessen wurde nun der Raid in die Arktis in Verbindung mit dem russischen Eisbrecher «Malynin» ausgeführt.

«Wozu fährt man eigentlich mit dem Zepp in die Arktis?» fragen die Besorgten und die Aengstlichen. Ganz einseitig ist ja auch heute im Nordpolgebiet noch viel reine Entdeckungsarbeit zu leisten. Die Karte der Arktis enthält noch weite Flecken in großer Zahl, die wirkliche Terra incognita in einer Ausdehnung von mehr als einer Million Quadratkilometer darstellen. Die Arbeit der Zepp-Expedition bestand weniger darin, neue Inseln zu entdecken, die Existenz vermuteter Länder festzustellen, als die meteorologischen, geologischen und atmosphärischen Verhältnisse im Nordpolargebiet näher zu erforschen.

Der Weg der Expedition führte von Friedrichshafen quer durch Deutschland und die Bannstaaten nach Leningrad. Da wurde zur Ergänzung der Besatzungsmittel und Vorräte Zwischenstation gemacht. Von Leningrad nahm der «Graf Zeppelin» Kurs via Ladoga- und Onegasee, Murmansk, Nowaja Semlja nach Franz-Josef-Land, wo der russische Eisbrecher «Malynin» getroffen und Post mit ihm ausgetauscht wurde. Dann ging die Reise über das in großen Teilen noch unbekanntes Eismeer in östlicher Richtung weiter bis zu den Neusibirischen Inseln und von da zurück über Leningrad-Warschau nach Friedrichshafen. Die Gesamtstrecke, die «Graf Zeppelin» zurückgelegt, betrug rund 10.000 km. Wie weit die Resultate der wissenschaftlichen Ausbeute dieser ersten Arktisfahrt des «Graf Zeppelins» dem entsprechen, was man von ihr erhoffte, kann jetzt noch nicht festgestellt werden. Der arktische Sommer ist reich an Nebeln, die niedrig und dicht über dem Polarmeere liegen und die gute Sicht von



«Graf Zeppelins» aus stundenlang trübten. Zusammenfassend kann von dieser Arktisfahrt gesagt werden: Der «Graf Zeppelin» hat mit diesem Trip den Beweis geliefert, daß der ganzstarre Luftschiffkörper ein Fahrzeug ist, mit dem künftig unsere Forscher zu Kreuzfahrten in die Polarmassen ziehen sollen. In diesem Falle kann dieser Raid der Anfang einer weitausgehenden und fruchtbaren Entdeckungs- und Forscherarbeit in Norden und Süden werden.

Die bedeutendsten Expeditionen im nördlichen Eismeer:

1. 1901. Entdeckungsreise zum Nördlichen Pol mit dem Schiff «Thetis» von Peary nach Grönland.
 2. 1901. Expedition Sir Hugh Walcotts von der Schiffe und 53 Mann im Eismeer und Aufdeckung von Schwanz nach China.
 3. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 4. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 5. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 6. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 7. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 8. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 9. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 10. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 11. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 12. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 13. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 14. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 15. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 16. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 17. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 18. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 19. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 20. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 21. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 22. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 23. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 24. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.

18. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 19. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 20. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 21. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 22. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 23. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.
 24. 1901. Pearys Expedition zum Nördlichen Pol.



Dr. Ekener, der Führer des «Graf Zeppelins» auf der Arktisfahrt. Prof. Samoilowitsch, der wissenschaftliche Leiter der Zeppelin-Expedition.