

Dr. Holzappel, Mitglied der Vereinigung zur Förderung des Archivs für Polarforschung, führte die meteorologischen Beobachtungen an der Weststation aus und unternahm mit Dr. Weiken den ersten Vorstoß in diesem Jahr, um der Station „Eismitte“ Proviant zu bringen und nach Wegener zu suchen.

Zeppelin-Polarfahrt 1931. Max Grotewahl.

Der alte Wunsch des Erfinders des Lenkluftschiffes, des Grafen Zeppelin, sein Schiff zu Forschungsfahrten zu verwenden, ist in diesem Jahr in Erfüllung gegangen. Es fand eine viertägige geglückte Vorexpedition und Studienfahrt nach Sewernaja Semlja (früher Nikolaus II. Land) statt; ihr Verlauf ist aus den Zeitungen bekannt.¹⁾

Es wurde geographisch, kartographisch, erdmagnetisch, meteorologisch und aerologisch gearbeitet. Aufsehen erregten die Beobachtungen aus höheren Luftschichten bis zu 17 500 m mit der Askania-Luftsonde (nach Prof. Moltschanoff). Das durch einen Pilotballon in die Höhe geführte Instrument meldete während des Aufstiegens laufend Luftdruck, Temperatur und Feuchtigkeit drahtlos herunter. Dieses Gerät wird für die ganze Polarforschung von Bedeutung werden.

Wertvolle Erfahrungen wurden bei der Wasserung im Franz-Josef Archipel und beim vergeblichen Suchen nach Uschakoffs Station (Kameneff-Insel) gesammelt. Der Wert des Luftschiffes liegt weniger in seiner Eigenschaft als Expeditionsschiff — die Geschwindigkeit ist für die meisten Forschungsarbeiten zu groß — sondern in seiner Bedeutung als Transportmittel, sobald das Landproblem gelöst ist.

Die Finanzierung erfolgte in der üblichen Weise der Zeppelfahrten durch Posttransport, Mitnahme von ausländischen Teilnehmern, Presse-, Film- und Photoberichterstattern gegen Bezahlung; ein Teil der Wissenschaftler mußte infolgedessen leider zurücktreten.

Die Arbeit des Archivs betraf vor allem die erdmagnetischen Vorbereitungen.

Internationales Polarjahr 1932/33. Max Grotewahl.

Für die Kenntnis des Erdmagnetismus und des Wetters genügt es nicht, wie allgemein auf Polarunternehmungen, nur an einzelnen Punkten oder längs der Expeditions-Routen zu jeweils verschiedenen Zeiten einzelne Werte zu messen. So erfreulich es an und für sich ist, Beobachtungen aus irgendwelchen Gebieten zu haben, aus denen noch keinerlei Angaben vorliegen, so müssen wir aber doch zur Erlangung eines vollständigen Bildes in diesen beiden Disziplinen die Gesamtpolargebiete während größerer Zeiträume ins Auge fassen. Erwünscht ist eine möglichst große Zahl von Stationen in beiden Polar-gebieten. Diese müßten nach gemeinsamem Programm, mit möglichst gleichartigen Instrumenten, wenigstens über die Zeitdauer eines Jahres ihre Beobachtungen machen. So können z. B. magnetische Störungen, die ja gerade im Polargebiet wegen der Nähe des magnetischen Nordpols besonders heftig auftreten, in ihrer Ausbreitung zeitlich und der Stärke nach genau verfolgt werden. So können die Kaltluftmassen und die südwärts vorstoßenden Kaltluftinbrüche in ihrem Aufbau, ihrer Entstehung, Bewegung und Veränderung beobachtet werden, da sie ja über die einzelnen Stationen hinwegstreichen. Selbstverständlich genügt es nicht, Wetterbeobachtungen nur auf der Erdoberfläche anzustellen. Wir müssen vielmehr auch Messungen in höheren Luftschichten vornehmen, müssen senkrechte Schnitte durch die Atmosphäre mittels Pilotballon-, Drachenaufstiegen und Luftsonden vornehmen, d. h. die Luftmassen als Ganzes, als „Körper“ betrachten. Luftelektrische und Strahlungsmessungen, Beobachtungen von Nordlicht und der Zusammenhänge zwischen magnetischen Störungen und Nordlicht sind ebenfalls erwünscht.

Das ist der Sinn des „Internationalen Polarjahres 1932/33“. 43 Staaten haben bereits ihre Teilnahme zugesagt. Durch einzelne Expeditionen werden diese mit Kurzwellensendern ausgerüsteten Stationen besetzt. Vom 1. August 1932 bis 1. August 1933 sollen dann synoptische, d. h. gleichzeitige und gleichartige Beobachtungen vorgenommen werden. Leider muß Deutschland, von dem die Anregung ausging (Exz. Dominik, Seewarte Hamburg), wegen der allbekanntesten wirtschaftlichen Notlage voraussichtlich auf die Beteiligung verzichten. Das wäre tief zu bedauern, nicht nur aus wissenschaftlichen, sondern auch aus Prestige Gründen. Man sollte hierbei auch bedenken, daß die etwa bewilligten Gelder nicht wie bei einer sonstigen Reise ins Ausland wandern, sondern restlos für Ausrüstung, Proviant, Gehälter, Löhne usw. im Inland bleiben und gerade der deutschen Wirtschaft zugute kommen.

¹⁾ Siehe auch Kohl-Larsen, Die Arktisfahrt des Graf Zeppelin, Union Deutsche Verlagsges., Berlin 1931.