

dringen. Die Entdeckung Amerikas durch Columbus 1492 hatte den Spaniern die Ausbeutung der unermesslichen Gold- und Silberschätze der Neuen Welt ermöglicht, und die Auffindung des Seeweges nach Ostindien durch Vasco da Gama 1497 führte die Portugiesen an die Quellen der wertvollen Naturprodukte Indiens und Chinas.

Da war es ein in englischen Diensten stehender Italiener Giovanni Caboto, der darauf hinwies, daß ein viel kürzerer Weg nach dem fernen Osten über den Nordpol führt. In Unkenntnis des rauhen Klimas und der schwierigen Eisverhältnisse glaubte man, daß es verhältnismäßig leicht sein müßte, nördlich um Amerika herum eine nordwestliche oder nördlich um Asien herum eine nordöstliche Durchfahrt zu finden. Diese beiden Probleme sind dann vier Jahrhunderte lang für die Polarforschung bestimmend gewesen. Es waren also weder Wissensdrang noch sportlicher Ehrgeiz, sondern lediglich verkehrsgeographische Erwägungen, welche die Vorstöße in den arktischen Ozean veranlaßten, denn die Erreichung des Pols sollte nicht Selbstzweck sein, sondern galt nur als Etappe bei der Erschließung neuer Verkehrswege zur See. Aber diese Wege haben sich als ungangbar erwiesen, und wenn auch die Amerikaner Dr. Cook 1908 und Peary 1909 auf mühseligen Schlittenfahrten bis zum Nordpol gelangten, so lieferten doch gerade ihre Reisen den Beweis, daß auf solche Art nur einzelne Personen durch körperliche Höchstleistungen und unter Einsetzung ihres Lebens den Endpunkt der Erdachse erreichen können. Trotzdem ruhte der sportliche Ehrgeiz nicht, und nach der Nutzbarmachung von Luftschiff und Flugzeug lag es nahe, den Versuch Andrées mit den vollkommeneren und leistungsfähigeren Luftfahrzeugen der Gegenwart zu wiederholen. So kam es, daß der Amerikaner Byrd mit einem Flugzeug am 9. Mai 1926, Amundsen und Nobile drei Tage später mit dem Luftschiff „Norge“ am 12. Mai 1926 den Nordpol überflogen. Alle drei machten

dieselbe Feststellung wie Cook und Peary, daß der mit schwimmenden Eisschollen erfüllte arktische Ozean auch den Pol mit umfaßt, der sich in keiner Weise von den übrigen Teilen des Eismeeres unterscheidet.

Unter diesen Verhältnissen erscheint die Frage nach der Bedeutung weiterer Polarflüge jetzt mehr als gerechtfertigt, und es fehlt nicht an Stimmen, welche vom wissenschaftlichen wie vom praktischen Standpunkt aus die völlige Nutzlosigkeit derartiger Versuche stark betonen. Es dürfte deshalb nicht überflüssig sein, darauf hinzuweisen, daß diese Auffassung heute zwar auf Flüge zutreffen mag, welche lediglich die Erreichung des Nordpols als sportlichen Selbstzweck anstreben, nicht aber für solche, die höhere Ziele verfolgen. Zu den letzteren gehört der Flug des Amerikaners Captain G. H. Wilkins im April 1928 von Point Barrow, dem nördlichsten Punkt der nordamerikanischen Union, über völlig unbekannte Teile des Eismeeres nach Spitzbergen. Seine Bedeutung liegt darin, daß er die nordwestliche Durchfahrt, an welcher sich jahrhundertlang die besten Seefahrer unter Opferung zahlreicher Menschenleben und vieler Schiffe vergeblich abmühten, mit einem einfachen Flugzeug ohne nennenswerte Schwierigkeiten erledigte. Nichts ist besser geeignet, die Ueberlegenheit der Luftfahrzeuge über die alten Transportmittel: Schiffe und Schlitten, deutlicher zu beweisen, als die Tatsache, daß Wilkins diese Strecke, welche frühere Expeditionen in mehreren Jahren nicht bewältigen konnten, in 22 Stunden zurücklegte. Aber damit ist die Bedeutung seines Fluges noch nicht erschöpft. Zwischen Point Barrow und dem Pol vermutet man jenes rätselhafte Land, dessen Lage und Form der amerikanische Geophysiker Professor Harris auf theoretischem Wege gefunden zu haben glaubt. Der Verlauf von Ebbe und Flut im Nordpolarmeere weist nämlich gewisse Unregelmäßigkeiten auf, die sich dadurch erklären lassen, daß man eine ausgedehnte Landmasse in jenem unbekanntem