

Roald Engelbrecht Gravning Amundsen.

Am 18. Juni 1928 trat Amundsen auf einem Flugzeug des französischen Marineministeriums „Latham“ in Begleitung der Flieger Kapitän Guilbaud und Leutnant De Cuverville seine Hilfsexpedition für den Nordpolflug des Italieners Nobile an, der sich im Nordosten von Spitzbergen infolge des Absturzes der „Italia“ auf das Polareis in höchster Not befand. Aber schon vom ersten Tag an blieb man ohne jede Nachricht von der „Latham“ und ihren Insassen, und alle Erkundungsfahrten und Hilfsexpeditionen zur Rettung derselben blieben ergebnislos. Am 1. September endlich wurde ein Schwimmer der „Latham“ aufgefunden, wonach es wohl kaum noch Zweifel geben konnte, daß das Flugzeug in der Nähe der Bäreninsel verunglückt ist.

Roald Amundsen wurde am 16. Juli 1872 im Dorfe Hvitsten bei Sarpsborg geboren. Als F. Nansen 1889 von seiner Durchquerung Grönlands zurückkehrte, erwachte Amundsens Interesse für die Polargebiete. Er begann sich nun methodisch auf seine Forschertätigkeit vorzubereiten, beteiligte sich dann 1894 an einer Walfängerfahrt und erwarb bereits 1895 sein Pilotenzeugnis. In dem folgenden Jahre unternahm er Skiübungen auf den Schneefeldern des Hardanger-vidda.

Auf deutschen Observatorien ausgebildet, konnte er mit gutem Gewissen an große Aufgaben herantreten. 1897/98 trat er als zweiter Schiffsoffizier an Bord der „Belgica“, die unter Adrien de Gerlaches Leitung zum erstenmal in der Antarktis überwinterte, seine erste große Reise an. Ihm oblagen besonders die magnetischen Beobachtungen. Die hier gesammelten Erfahrungen nützte er dann auf seiner Fahrt auf der „Gjøa“, einer Yacht von nur 47 t, mit der ihm die vollständige Durchfahrt der Nordwestpassage zwischen der Baffinsbai und der Behringstraße gelang, die in unseren „Mitteilungen“ 1907, S. 185 f., nach seinem Vortrage dargestellt ist. Eine Überwinterung nahe der Halbinsel Boothia benützte er zur Revision der Angaben der Expedition J. C. Cross über die Lage des magnetischen Pols und fand ihn,

der Theorie entsprechend, im Zustand ununterbrochenen Schwankens. Die Durchführung der Nordwestdurchfahrt erforderte drei Überwinterungen im Polareis (1903—1906).

Nach Norwegen zurückgekehrt, waren die nächsten Jahre (1908—1910) der Ausrüstung der „Fram“ für eine neue Polarfahrt durch das arktische Becken gewidmet. Er ließ aber sein Schiff viel weiter östlich als Nansen auf der Bank nördlich der Behringstraße im Eis überwintern, um möglichst nahe an den Pol heranzukommen. Als aber die Nachricht von der Auffindung des Nordpols durch Peary (April 1909) eintraf, änderte Amundsen seinen Plan. Wieder in den Atlantischen Ozean zurückgekehrt, eröffnete er plötzlich seinen Begleitern, daß er sich nun zur Eroberung des Südpols aufmache (Mai 1910). Begeistert stimmten sie ihm bei. In die Antarktis gelangt, schlug er am Ostende der Ross-Barriere in Framheim sein Lager auf. Wie Amundsen in dem Schnelligkeitswettkampf mit Ct. R. F. Scott, welcher zur selben Zeit in der Mac-Murdo-Bai im Westen der Barriere überwinterete, dank der sehr geschickten Verwendung von Hundeschlitten am 11. Dezember 1911 als Erster ans Ziel kam, ist bekannt.

Wie Roald Amundsen am 16. März 1907 in einer außerordentlichen Versammlung im Kleinen Musikvereinssaal vor der Geographischen Gesellschaft über die nordwestliche Durchfahrt gesprochen hatte, so berichtete er auch am 19. Oktober 1912 in einer glanzvollen Festversammlung im Militärkasino über seine Südpolarfahrt (vgl. „Mitteilungen“ 1912, S. 582 f.).

Nach seiner Rückkehr nahm er den Plan, das polare Becken zu queren, wieder auf, aber während der Vorbereitung der für mehrere Jahre in Aussicht genommenen Expedition brach der Krieg aus und verursachte eine weitere Verzögerung. Da 1916 die „Fram“ für Amundsens Pläne unbrauchbar geworden war, ließ Amundsen nach den Grundsätzen der „Fram“ ein neues Polarschiff, die „Maud“ bauen. Es war von geringerer Tonnage, gedrungener und kürzer. Im Juni 1918 brach die „Maud“ von Oslo auf. Amundsen wollte sein Schiff 250 Seemeilen nordöstlich der Neusibirischen Inseln vom Eis einschließen lassen, kämpfte aber drei Jahre lang erfolglos, um mit der „Maud“ in die Banquise einzudringen. Er mußte abermals drei Überwinterungen aushalten und hatte keinen weiteren Erfolg, als noch ein-

mal, nun vom Westen aus, die nordöstliche Durchfahrt ausgeführt zu haben.

In den letzten Jahren ging A m u n d s e n daran, die neuesten technischen Hilfsmittel, die Luftschiffahrt, für die Erforschung der Arktis zu nützen. In Zusammenarbeit mit O. O m d a l versuchte er zuerst 1922 eine Überquerung des Eismeerres von Alaska nach Spitzbergen im Flugzeug, wurde aber von schlechter Witterung daran gehindert, und das Jahr 1923 brachte ihm die Zerstümmerung seines Apparats und einen vollen Mißerfolg. Dank der ihm von dem amerikanischen Arzt Lincoln Ellsworth zuteil gewordenen Unterstützung war er zwei Jahre später in der Lage, von Spitzbergen bis $87^{\circ} 44'$ nördlicher Breite vorzudringen. 1926 hat er im Verein mit L. Ellsworth und General Nobile vom 11. bis 13. Mai einen Flug von Spitzbergen über den Pol ausgeführt und so beide Pole unseres Planeten gesehen.

Auf dem so hilfsbereit unternommenen Flug im Juni 1928 fand R. A m u n d s e n den Heldentod, welcher ein ganz von Forschertätigkeit erfülltes Leben jäh abschloß. R. A m u n d s e n gehört zu den kühnen, von unerhörter Tatkraft erfüllten Forschern, die immer neue Aufgaben suchen und deren Namen in der ganzen Welt immer mit größter Bewunderung genannt werden wird. Seine Erforschung des Südpols in einem vorher unbekannten Abschnitt des Südkontinents wird ihren hohen Rang unter den großen Expeditionen, die in den letzten 30 Jahren unsere Erkenntnis der Antarkis bereichert haben, durch die Neuheit ihrer meteorologischen und topographischen Ergebnisse immer behaupten.

Über Probleme ostalpiner Geomorphologie.

Von A. Winkler.

(Vortrag, gehalten in der Fachsitzung der Geographischen Gesellschaft in Wien am 25. Februar 1929.)

Gestatten Sie mir, Ihnen in meinem heutigen Vortrage die Ergebnisse von Studien vorzulegen, die sich auf die Deutung der jungtertiären Entwicklungsgeschichte der Ostalpen und speziell ihrer Landschaftsformung beziehen. Im Anschlusse daran will ich einige wichtige Problemstellungen ostalpiner Geomorphologie zur Diskussion stellen.