

Roald Engelbrecht Gravning Amundsen.

Am 18. Juni 1928 trat Amundsen auf einem Flugzeug des französischen Marineministeriums „Latham“ in Begleitung der Flieger Kapitän Guibaud und Lieutenant 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 Amundsen's 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 Gerlache's 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 „Gjöa“, 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 Schwan-
kens. 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 Polar-
fahrt 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). Be-
geistert 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 überwinterte, dank der sehr geschickten Ver-
wendung von Hundeschlitten am 11. Dezember 1911 als Erster
ans Ziel kam, ist bekannt.

Wie Roald Amundsen am 16. März 1907 in einer außer-
ordentlichen 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 Amundsen 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 nord-
östlich 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 Überwinte-
rungen 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 Amundsen daran, die neuesten technischen Hilfsmittel, die Luftschiffahrt, für die Erforschung der Arktis zu nützen. In Zusammenarbeit mit O. Omdal versuchte er zuerst 1922 eine Überquerung des Eismeeres von Alaska nach Spitzbergen im Flugzeug, wurde aber von schlechter Witterung daran gehindert, und das Jahr 1923 brachte ihm die Zertrümmerung 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. Amundsen den Heldentod, welcher ein ganz von Forschertätigkeit erfülltes Leben jäh abschloß. R. Amundsen 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 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 Antarktis 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.