

Lincoln Ellsworth zum Gedächtnis

Von Martin Müller, Zwickau-Planitz/Sa.

Am 26. Mai 1951 verstarb kurz nach Vollendung seines 71. Lebensjahres an einem Herzschlag Lincoln Ellsworth. Mit ihm ging einer der letzten Polarforscher dahin, dem es noch vergönnt war, unbekannte Gebiete zu entschleiern.

Lincoln Ellsworth wurde am 12. Mai 1880 in Chicago als erstes Kind sehr vermöglicher Eltern geboren. Sein Vater James W. Ellsworth, dessen Vorfahren aus Derbyshire in England stammten, war Millionär und besaß in Pennsylvania eine der größten Kohlegruben der Welt. Seine Mutter Eva Frances geb. Butler, die Tochter eines Papierfabrikanten in Chicago, verlor Lincoln bereits mit neun Jahren, so daß er mit seiner jüngeren Schwester Clare von der Großmutter Ellsworth erzogen wurde. Als Kind war er sehr schwächlich und kränklich, bis seine Eltern auf eine Farm bei Hudson (Ohio) verzogen. Die Schule war für ihn ein wahrer Schrecken. Erst als er viele Jahre später seine Berufung erkannt hatte, meisterte er jedes, auch noch so schwierige Wissensgebiet, wenn es ihm für seine Ziele nützlich war. Aber schließlich hatte er doch noch das Abitur gemacht, wenn auch zwei Jahre später, als es dem Durchschnitt entspricht. Nur unter größten Schwierigkeiten bestand er die Aufnahmeprüfung für die Yale-Universität, wo er sich als Vortragsredner ausbildete und dafür mit vier goldenen Medaillen ausgezeichnet wurde. Eine Reise mit seinem Lehrer Hatfield nach dem Yellowstone Park weckte in ihm die Neigung für ein Leben in freier Natur. Nach weiteren Reisen nach Britisch Columbia und Kanada arbeitete er von 1904 bis 1907 als Vermessungsingenieur auf den Prärien in Saskatchewan und an den im Bau befindlichen Pazifikbahnen. Anschließend besuchte er Kurse in Vermessungstechnik und praktischer Astronomie an der McGill-Universität in Montreal. Danach ließ er sich in New York nieder. Er besuchte regelmäßig das „Amerikanische Museum für Naturkunde“ im Central-Park und zeigte hier ein besonderes Interesse für die Polarabteilung. Diese Museumsbesuche entfachten in ihm die Begeisterung für die Polarforschung. Anlässlich einer Begegnung mit Pearys Begleiter George Borup 1912 faßte er den Entschluß, Polarforscher zu werden. Dieser Wunsch hatte ihn schon seit jenem Jahr beschäftigt, in dem er Fridtjof Nansens Werk „In Nacht und Eis“ gelesen hatte.

Als Peary 1909 vom Nordpol und Amundsen 1912 vom Südpol zurückkehrten, beschloß Lincoln Ellsworth, sich ebenfalls an Polarexpeditionen zu beteiligen. Sein Vater, der sich 1904 aus dem aktiven Geschäftsleben zurückgezogen hatte, war jedoch der schärfste Gegner seiner Pläne und verweigerte ihm hartnäckig jegliche Mittel für eine eigene arktische Expedition. 1913 wurde Ellsworth in New York Außenassistent der Staatlichen Biologischen Anstalt. 1916 nahm er seinen Abschied beim Biologischen Institut und trat in die französische Luftwaffe ein, in der er sich als Pilot ausbilden ließ. Bald wurde er jedoch nach Paris in ein Büro des Hauptquartiers der französischen Armee abgeschoben, wo er bis 1918 verweilte. Während seines Pariser Aufenthaltes lernte Ellsworth Roald Amundsen kennen, der hier auf die „Maud“ wartete. Ellsworth flehte ihn bei dieser Zusammenkunft vergeblich an, ihm die Teilnahme an der „Maud“-Expedition zu gestatten. Eine durch Grippe verursachte Lungenentzündung verhinderte für die nächsten fünf Jahre eine Forschungsreise in die Polargebiete.

Unterdessen hatte Lincoln Ellsworth so viel Geld zusammen, daß er im Februar 1924 mit Dr. J. Singewald, Professor der Geologie an der John-Hopkins-Universität, eine geologische Expedition in den Anden Perus durchführen konnte. Nach Beendigung derselben traf er in New York zum zweiten Male Amundsen, mit dem er sich eng befreundete. Das wichtigste Ergebnis dieser zweiten Zusammenkunft mit Amundsen war, daß beide von nun ab in der Polarforschung zusammenarbeiten wollten. Ferner waren sie sich darüber einig, das Flugzeug in den Dienst der Polarforschung zu stellen. Als erstes Ziel schwebte ihnen ein Flug über die ganze Arktis vor.

Am 21. Mai 1925 startete die Flugexpedition Amundsen-Ellsworth mit den Dornier-Wal-Flugbooten „Nr. 24“ und „Nr. 25“, nachdem Ellsworths Vater nach schwerstem Entschluß 85 000 Dollar zur Ausrüstung des Unternehmens zur Ver-

fügung gestellt hatte. Wegen eines Lecks im „Nr. 25“ mußten beide Maschinen bereits in 87° 44' n. Br. und 10° 20' w. L. im Pack- und Treibeis notlanden. Erst am 15. Juni konnte man schließlich mit einem Flugboot den Rückflug nach Spitzbergen antreten. Ehe die Expedition Kings-Bay verließ, beschlossen Ellsworth und Amundsen, im folgenden Jahre die auf der amerikanischen Seite des Nordpols gelegenen Gebiete durch einen neuen Flug mit einem Luftschiff zu erkunden. Ellsworth hatte das große Vermögen seines 1925 verstorbenen Vaters geerbt; er kaufte das italienische Luftschiff „Nr. 1“ an und taufte es in „Norge“ um. Am 11. Mai startete die „Norge“ und am 12. Mai, 1.30 Uhr, wurde an Ellsworths 46. Geburtstag die Pol überflogen. Am 13. Mai 1926, 6 Uhr, wurde Point Barrow auf Alaska gesichtet und in Teller gelandet.

Nach der Durchführung dieses Fluges hielt Ellsworth seine polare Forscher-tätigkeit für abgeschlossen. Er konnte mit berechtigtem Stolze sagen, daß er viel zur wissenschaftlichen Erschließung der Arktis beigetragen hatte. Andere noch unerforschte Gebiete der Erde schien es für ihn nicht mehr zu geben. Merkwürdigerweise kam er nicht auf den Gedanken der Erforschung des Südpolarkontinentes. In der Folgezeit besuchte er zunächst zwecks Erforschung von versteinerten Algen den Gran Cañon und das Death Valley sowie Labrador. Im Juli 1930 erhielt Ellsworth unerwarteterweise die Einladung, als Navigationsfachverständiger an der Polarfahrt des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ teilzunehmen, was er als Beauftragter der Amerikanischen Geographischen Gesellschaft auch tat. Nach dieser Fahrt schmiedete er mit Hubert Wilkins Pläne, Antarktika mittels Flugzeuges zu erforschen. Als Forschungsobjekt wählte er das völlig unbekanntes Gebiet zwischen Roß-Eisplatte und Weddell-See und verpflichtete als Piloten Balchen, der Byrds Flugzeug zum Südpol gesteuert hatte. Mit ihm gedachte er einen Nonstop-Flug vom Roß- zum Weddell-See durchzuführen. Vor Antritt dieser Expedition heiratete Lincoln Ellsworth 1933 die amerikanische Fliegerin Mary Louise Ulmer, die er in der Schweiz kennengelernt hatte. Mit dem Expeditionsschiff „Wyatt Earp“, dessen Führer Wilkins wurde, und das sein Flugzeug „Polar Star“ trug, fuhr Ellsworth durch das Roß-See zur Walfisch-Bai. Einen Tag nach der Landung, am 9. Januar 1934, verwandelte sich die sonst ruhige Walfisch-Bai plötzlich, durch seismische Ursache hervorgerufen, in ein tosendes Meer, wobei das Flugzeug so schwer beschädigt wurde, daß die Expedition für dieses Jahr gescheitert war. Wilkins riet nun, eine der Inseln im Westen des Weddell-Meeres als Ausgangspunkt für den geplanten Flug zum Roß-See zu benutzen, da einige infolge vulkanischer Wärme sogar den Winter über schneefrei bleiben und einen brauchbaren Startplatz für das Flugzeug garantierten. Aber schlechte Witterungsverhältnisse ließen Ellsworths Antarktisexpedition 1934/35 ebenfalls scheitern.

Bereits im November 1935 landete Ellsworth wieder mit der „Wyatt-Earp“ an der Dundee-Insel, die einen idealen Startplatz bot. Sein Pilot war diesmal Herbert Hollick-Kenyon von den „Canadian Airways“. Am 21. November 1935 wurde der erste Versuch unternommen, Westantarktika vom Weddell-See bis zum Roß-See zu überfliegen. Als er die Küste von Hearst-Land kreuzte, befand er sich über einem Gebiet, auf das noch nie eines Menschen Auge geschaut hatte. Plötzlich türmten sich im Süden bis zu 3500 m hohe, wildzerklüftete Berge empor, die eine gewaltige Gebirgskette von über 120 km Länge bildeten. Die Entdeckung dieses Gebirgssystems bezeichnete Ellsworth als den Höhepunkt seines Lebens. Der Kette gab er den Namen „Eternity-Range“. Aber einsetzendes Schlechtwetter zwang den „Polar-Star“ hier zum Rückflug zur Dundee-Insel. Schon einen Tag später flog Ellsworth mit seinem Piloten Hollick-Kenyon wieder ins Unbekannte und kreuzte erneut die „Eternity-Range“. Beim Flug über die endlose schneebedeckte Hochebene mußte unter schwierigsten Bedingungen dreimal gelandet werden. Erst am 5. Dezember 1935 trafen sie in „Klein-Amerika“ an der Walfisch-Bai ein. Durch Beschluß vom 16. Juni 1936 überreichte der amerikanische Kongreß Ellsworth eine eigens für ihn geprägte goldene Medaille als Anerkennung für die auf dem transantarktischen Flug gemachten Entdeckungen.

Als Mensch besaß Lincoln Ellsworth, der nur ideale Ziele erstrebte, einen edlen Charakter. Er war, obwohl nie kirchlich gesinnt, ein sehr religiöser Mensch. Selbst

in verzweifeltsten Lagen hat er nie gebetet, doch immer unerschütterlich auf die göttliche Vorsehung vertraut. Der Verstorbene wollte allein der Wissenschaft dienen. Das große Vermögen seines Vaters wünschte er schon zu dessen Lebzeiten einem Forschungsinstitut zur Verfügung gestellt zu wissen, damit er die Möglichkeit hätte, an großen wissenschaftlichen Aufgaben mitzuwirken. Charakteristisch für den Menschen Lincoln Ellsworth waren folgende Worte in einem an seinen Vater gerichteten Briefe:

„Mein Sinn steht nicht nach weltlichen Dingen, seien es Schlösser oder Villen oder auch Geld, mit dem man sich Luxus erkaufen kann. Was ich will, ist die Gelegenheit, mich zu bewähren und eine innere Befriedigung an dem zu finden, was ich als meine Berufung erkannt habe.“

(Eingegangen am 25. Februar 1952.)

Erosionskräfte als landschaftsgestaltende Faktoren im westlichen arktischen Kanada

Von Dr. Arthur Kühn, Hannover.

John L. Jennes, Professor für Geographie an der Universität Kittsburg, warnt — gestützt auf mehrjährige Beobachtungen im westlichen arktischen Kanada — vor einer Überschätzung der quartären Vereisung als landschaftsformende Kraft in dieser arktischen Inselflur. Er mißt den heute noch tätigen Erosionskräften eine zumindest gleiche Bedeutung bei und versucht in analytischer Untersuchung ihre Wirkung miteinander zu vergleichen und einzustufen. Als heute wirksame erosive Kräfte bezeichnet Prof. Jennes Wasser, nicht quartäres Eis, Wind, Verwitterung und Bodenzerstörung und die Auswirkungen des Dauerfrostbodens.

Die Erosionswirkung des Wassers setzt in der Arktis bereits mit den Niederschlägen ein. Der in 11 Monaten gefallene und in den Senken und Flußtälern zu großer Mächtigkeit angewehrte Schnee taut in wenigen Wochen auf und entläßt erhebliche Schmelzwassermengen, die metertiefe Rinnen im Boden erodieren und die Flußtäler mit wirbelnden Fluten erfüllen. In den kurzen Sommermonaten ist die Erosionskraft des fließenden Wassers bedeutend, und 60—90 m tief erodierte Täler sind keine Seltenheit. Professor Jennes schließt hieraus, daß es sich um Flüsse des 2. bzw. -n-ten Zyklus handelt, die sich auf einer alten Landoberfläche eingekerbt haben, während die zahlreichen flacheren Gewässer mit ihren Ursprüngen in Küstennähe dem 1. Zyklus angehören. Deren Erosionskraft ist geringer und reicht häufig nicht aus, die von den Talhängen herabgespülten Schuttmassen fortzubewegen. In jedem Fall aber ist der Schutt-Transport zum Meer erheblich und führt zu mächtigen Deltabildungen; denn durch die lange Eisbedeckung ist die abtragende Wirkung der Küstenerosion gering.

Auch die erosive Kraft des jungen Eises ist auf die kurze Schmelzperiode beschränkt, dann ist sie allerdings durch Zerstörung der Küsten und durch das Lösen des Grundeises stellenweise erheblich. A. L. Washburn zählte in einer Flußeissscholle von knapp 10 qm Größe 138 Steine von 2,5 cm bis 30 und mehr cm Durchmesser, und V. Stefansson sah Felsblöcke von 1—2 t Gewicht, die vom Grundeis losgerissen bzw. im Eis eingefroren waren.

Dagegen tritt trotz der heftigen arktischen Stürme der Wind als Erosionsfaktor zurück. Der 8—10 Monate hindurch ständig gefrorene, in der Auftauperiode tief durchfeuchtete Boden schränkt die Deflation auf ein kaum nennenswertes Maß ein.

Desto erheblicher wirken sich mechanische Verwitterung und Bodenzerstörung als landschaftsgestaltende Kräfte aus. Frostwechselwetter von Mai bis Oktober bereitet die Gesteine auf. Die reichliche Bodendurchfeuchtung in den Sommerwochen läßt Erdrutsche, Gesteinsschläge, Bodenfluß und sonstige Solifluktion zur gewohnten Erscheinung werden. Der Verfasser hält die Verwitterung als Materialspeicher für die Bodenbewegungen für eine der wirksamsten, weil flächenhaft tätigen Erosionsfaktoren in der Arktis.

Sie sind in ihrem Umfang allerdings abhängig vom Verhalten des weitverbreiteten Dauerfrostbodens, dessen oberer Eishorizont wie festes Gestein