

Werk

Titel: Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin

Ort: Berlin

Jahr: 1925

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?34557155X_0013|log219

Kontakt/Contact

[Digizeitschriften e.V.](#)
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

durch ein Ortsregister sehr erleichtert ist, werden die Zusammenstellungen besonders für geographische Betrachtungen von großem Werte sein.

BRUNO SCHULZ, Hamburg.

HEDIN, SVEN, *Ossendowski und die Wahrheit*. Leipzig: F. A. Brockhaus 1925. III S. Preis geh. 2 Goldmark.

Der polnische Schriftsteller, Professor FERDINAND OSSENDOWSKI, schildert in seinem Werk „Tiere, Menschen und Götter“ eine Reise durch Tibet, die der bekannte schwedische Tibetforscher SVEN HEDIN für erdichtet hält. Verschiedene Persönlichkeiten haben für und wider diese Behauptung Partei genommen, doch sind die zahlreichen Erörterungen in der Tagespresse nicht geeignet, den Streit zu schlichten. Man muß dem Verfasser daher Dank wissen, daß er seine

Einwände und die Rechtfertigungsversuche OSSENDOWSKIS und seiner Gefolgschaft in aller Ausführlichkeit zusammenstellt und jedem Leser ein selbständiges Urteil ermöglicht. Die Darlegungen HEDINS sind so zwingend und die Gegengründe OSSENDOWSKIS so fadenscheinig, daß man nicht recht versteht, wie sich außer denjenigen Stellen, die an dem Absatz von OSSENDOWSKIS Büchern geschäftlich beteiligt sind, achtbare Persönlichkeiten für ihn einsetzen konnten. Die Abfuhr, die ALBRECHT PENCK dem polnischen Reisenden zuteil werden läßt (Deutsche Literaturzeitung 1925, H. 2), sowie die im Dezember 1924 erschienene temperamentvolle Schrift von Dr. GEORGE MENTANDON: „Ossendowski. Le menteur sans honneur“ werden kurz erwähnt. O. BASCHIN, Berlin.

Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin.

In der Sitzung am 7. Februar 1925 machte Geheimrat ERNST KOHLSCHÜTTER-Potsdam Mitteilung über Vorarbeiten, die eine Einbeziehung des Nordpolgebietes in den Weltluftverkehr zum Ziele haben. Schon vor Jahren hatte der Luftschiffführer, Hauptmann WALTER BRUNS einen Plan veröffentlicht, der eine Luftverbindung zwischen Europa und den Küstenländern des Stillen Ozeans über die arktische Zone hinweg in Aussicht nahm. Zur Verwirklichung dieses Projektes ist eine Erforschung der atmosphärischen Verhältnisse der Arktis nötig, die zweckmäßig an jene, vom Grafen Zeppelin und Geheimrat HERGESELL ausgeführten Vorarbeiten anknüpft, die im Sommer 1910 zu einer aerologischen Studienreise nach Spitzbergen geführt hatten. Ein Antrag, den Hauptmann BRUNS im April 1922 an die Gesellschaft für Erdkunde richtete, hatte die Einsetzung eines Ausschusses von Gelehrten und Technikern zur Folge, die den Plan durchberieten und die Ausführungsmöglichkeiten nach allen Richtungen hin untersuchten. Das Ergebnis wurde in einer Denkschrift niedergelegt, der drei Anlagen beigelegt sind, in welchem die meteorologischen Verhältnisse, die navigatorischen Schwierigkeiten und die funktographischen Hilfsmittel ausführlich gewürdigt werden. Am wichtigsten sind die Witterungsverhältnisse, über die man nur durch spärliche Beobachtungen von weit auseinanderliegenden Stationen und gelegentliche Expeditionen oberflächlich unterrichtet ist. Es gelang jedoch für typische Wetterlagen synoptische Karten zu konstruieren, aus denen hervorgeht, daß die Monate Mai und Juni wegen der Seltenheit von Sturm und Nebel für Luftfahrten die günstigsten Aussichten darbieten. Die Schwierigkeiten, welche die Innehaltung des richtigen Kurses in jenen polnahen Gegenden bietet, in denen sowohl der Magnetkompaß wie der Kreiselkompaß versagt, lassen sich jetzt durch neuere Navigationsmethoden überwinden. Insbesondere kann die, während des Krieges zu hoher Vollkommenheit entwickelte Methode der Ortsbestimmung durch Funkpeilung mit großer Aussicht auf Erfolg zur Anwendung gelangen.

Die Arbeiten des Ausschusses zeigten, daß bereits eine doppelte Überquerung des Nordpolargebietes so wertvolle Aufschlüsse verspricht, daß sich der Einsatz der dafür aufzuwendenden Mittel lohnt. Die günstigste Zeit für eine solche Fahrt ist der Mai. Der geeignetste Ausgangspunkt dürfte Murmansk, die nördlichste Station des europäischen Eisenbahnnetzes an der Nordküste der Halbinsel Kola sein. Die Wahl des einzuschlagenden Weges wird in erster Linie von der jeweiligen Wetterlage abhängen, aber auch durch die Rücksichtnahme auf die Nähe von Land, sowie auf

die Ausführbarkeit wissenschaftlicher Arbeiten beeinflußt werden.

Unter Würdigung dieser drei Faktoren wird die Route voraussichtlich über Franz Josef-Land zum Nordpol, dann über das große, noch gänzlich unbekanntes Gebiet nordwestlich des nordamerikanischen arktischen Archipels nach Nome in Alaska führen. Von diesem Wendepunkt geht der Rückweg über die Beringstraße, Wrangel-Insel, De Long-Insel, das kürzlich entdeckte aber noch unerforschte Nikolaus II.-Land und Nowaja Semlja nach der Murmanküste zurück.

Um den Anforderungen hinsichtlich der wissenschaftlichen Ausrüstung und der Sicherheit der Besatzung zu genügen, ist ein Luftschiff von etwa 150 000 Kubikmeter Inhalt erforderlich, dessen Bau von den Fachleuten für durchaus möglich gehalten wird. Es würde in Durchmesser und Länge ungefähr um ein Viertel größer sein, als der Amerikafahrer L. Z. 126.

Die Wissenschaften, die von einer solchen Fahrt wichtige neue Ergebnisse und Fortschritte erwarten dürfen, sind in erster Linie Erdkunde, Meereskunde, Wetterkunde, Physik der freien Atmosphäre oder Aerologie und Erdmagnetismus. Zweifellos würde die Fahrt unsere Kenntnis der Verteilung von Wasser und Land auf der Erde erheblich bereichern und wichtige Aufschlüsse über Tiefen und Strömungen des Meeres, Art und Trift des schwimmenden Polareises, Verbreitung von Treibholz usw. liefern. Die Frage nach der Existenz des hypothetischen Harris-Landes (vgl. Die Naturwissenschaften 1914, Jg. 2, S. 573—575) könnte endgültig gelöst und der Schlüssel für die Zirkulation der Atmosphäre auf der Nordhalbkugel gefunden werden.

Nachdem die Fahrt Dr. ECKENERS mit dem L. Z. 126 nach Amerika in überzeugender Weise den Beweis erbracht hat, daß das Luftschiff zu einem sicheren Verkehrsmittel geworden ist, muß alles daran gesetzt werden, es zu kulturellen Aufgaben zu verwenden, denn nur auf diese Weise wird es möglich sein, die vom Grafen Zeppelin geschaffene Luftschiffahrt mit Schiffen starren Systems zu pflegen und die auf diesem Gebiete geleistete ungeheure geistige Arbeit, sowie die gewonnenen Erfahrungen, die für die ganze Welt und für alle Völker von gleich großem Werte sind, nicht verloren gehen zu lassen, sondern weiter zu entwickeln. Da in Deutschland allein die für dieses Unternehmen nötigen Mittel nicht aufzutreiben sein werden, mußte es auf eine breitere internationale Basis gestellt werden.

Die führenden Gelehrten der nordischen Länder sind bereits für den Plan gewonnen worden, und FRITJOF NANSEN, der berühmte norwegische Polarforscher, hat in einer Sitzung der geographischen Gesellschaft in Oslo (seit 1. Januar 1925 der Name für das bisherige

Kristiania) bekannt gegeben, daß er sich an die Spitze einer zu diesem Zwecke zu gründenden internationalen Gesellschaft stellen werde und die wissenschaftliche Leitung der Fahrt übernehmen will. Es ist daher zu erwarten, daß noch viele Gelehrte und Gönner aus anderen Ländern sich dieser Gesellschaft anschließen werden. Gelingt die erste Fahrt, so dürfte auch die Anregung SVEN HEDINS, daß weitere Fahrten zur Erforschung anderer unbekannter oder wenig erforschter Teile der Erdoberfläche folgen mögen, Aussicht auf Verwirklichung haben.

Darauf schilderte Professor FRANZ KÜHN (Paraná) die **Argentinische Kordillere** im Süden von Mendoza auf Grund einer im Jahre 1924 unternommenen Studienreise. Bei der großen Längserstreckung der argentinischen Kordillere, die, wenn man sie in die Alte Welt versetzen könnte, vom Nordkap bis nach Kairo reichen würde, findet man in ihr die verschiedenartigsten Klimatypen vertreten. Im Norden überwiegt die subtropische Trockenzone, im Süden herrscht ein regenreiches Klima, und die Niederschläge erreichen hier stellenweise im Jahresmittel Durchschnittshöhen von 3000 mm. Diesen Klimaten entsprechen die jeweiligen Landschaftsbilder: Wüstengebirge, Urwälder und in der patagonischen Kordillere Vergletscherung von polarer Ausdehnung. Das von dem Vortragenden bereiste Gebiet in etwa 34° südl. Breite liegt noch in der Trockenzone, doch spürt man bereits den Übergang zu feuchterem Klima, welches aber erst vom 39. Breitengrade an einen Waldwuchs gestattet.

Der Ausgangspunkt der Reise war San Rafael am Rio Diamante. Zwischen diesem Ort und der Hauptkordillere ist die Präkordillere Sierra Pintada eingeschaltet, die sich weiter im Norden eng an die Hauptkordillere angliedert, bei San Rafael aber schon von ihr durch die weite intermontane Hochebene der Pampa del Medio isoliert ist. Die Präkordillere ist viel älter als die Hauptkordillere, und ihr Westrand stellt einen alten Kontinentalrand dar. Die mesozoischen Sedimente der Hauptkordillere kommen in der Präkordillere noch nicht vor. Die Sierra Pintada bildet den gehobenen Ostrand einer gekippten Scholle und erscheint daher, wenn der Anstieg überwunden ist, als eine weite Hochfläche, eine peneplain im Sinne von Davis, die jedoch durch Täler stark zerschnitten ist. Die Pampa del Medio bildet eine etwa 1600 m hoch gelegene, 80 km breite sandige Halbwüste. Die Schrägstellung dieser Scholle hat Zerreißen der festen Erdkruste zur Folge gehabt, was das Empordringen vulkanischer Gesteine begünstigte. So ragt als isolierter Kegel der Cerro Diamante 2500 m hoch empor. Er ist von posttertiärem Alter und seine Gehänge sind noch nicht durch radiale Regenrinnen gefurcht, ein Beweis für die Jugendlichkeit seiner Entstehung. Das Gestein ist feste dunkle Andesitlava. Nach Ersteigung des Kraterrandes zeigte sich den erstaunten Blicken im Innern des Kraters eine saftige grüne Wiese auf der 20 Guanacos weideten. Zwei Flüsse entwässern die Pampa del Medio, der Rio Diamante, welcher die Kordillere in einer engen, unzugänglichen Schlucht, die Pampa in einem Cañon-Tal durchfließt, und der Rio Atuel, dessen Tal in der Kordillere außerordentlich breit und bequem fahrbar ist, so daß hier ein guter Zugang in das Gebirge ermöglicht wird.

Die Gegend ist nahezu unbewohnt. Nur am Wasserlauf selbst findet man gelegentlich Indianerhütten, die äußerst primitiv aus dem jeweils vorhandenen Baumaterial, entweder Reisigbündeln oder Flußgeröllen hergestellt sind, und deren Dach aus Ziegenfellen besteht.

In der Diluvialzeit war die Schneebedeckung in

der Kordillere erheblich größer als heute, und die Schmelzwässer haben große Erosionsarbeit geleistet, die an mehreren Terrassenniveaus erkennbar ist. Der Rio Diamante zeigt eine stufenförmige Vertiefung seines Bettes, woraus hervorgeht, daß sich das Land stufenweise gehoben hat.

Die Hauptkordillere stellt eine wichtige Klimascheide zwischen dem feuchten Gebiet des Westens und der wüstenhaften Trockenheit des Ostens dar. Die heftigen Westwinde in den großen Höhen lassen es aber auf dem Westabhang nicht zu einer Ablagerung des Schnees kommen, der vielmehr über die Wasserscheide hinübergeblasen wird und sich erst auf der Leseite des Gebirges im Osten ansammelt. Aus den so entstandenen Firnfeldern und Gletschern nehmen der Rio Diamante wie der Rio Atuel ihren Ursprung. Die Schneegrenze liegt in 3900 m Höhe. Vor der Zentralkette der Hauptkordillere erweckt besonderes Interesse eine Zone großer vulkanischer Ausbrüche, welche durch die drei mächtigen Massive des Risco Plateado (4900 m), Sosneado (5200 m) und Overo (4800 m) vertreten wird. Der Sosneado stellt mit seinen mächtigen Graten und Türmen einen formenschönen, imposanten Berg dar, der wegen seiner Steilheit nur wenig Schnee und zwei kleine Gletscher trägt. An seinem Fuße treten Schwefelquellen mit 32° warmem Wasser zutage. Im Gegensatz zum Sosneado ist der Overo eine mächtige kuppelförmige Aufwölbung ohne eigentlichen Gipfel, eine Oberflächenform, welche die Ansammlung von Schnee begünstigt. Er trägt daher einen mächtigen Firnpanzer. Aber statt einer gleichmäßigen Schneefläche bieten sich dem Auge tausende von zackenförmig viele Meter in die Höhe strebenden Schneefiguren. Es ist der sog. Zackenfirn oder Büßerschnee (nieve penitente), so genannt, weil er aus der Ferne einer Schar von knieenden Pilgern in weißen Mänteln gleicht. Dieses merkwürdige Phänomen kommt auch in anderen Hochregionen vor, ist aber nirgends so intensiv entwickelt, wie in der argentinischen Kordillere. Die Figuren kommen durch eine Schmelzwirkung der Sonnenstrahlen zustande, sie sind daher nach Norden vornübergeneigt und ihre südliche, beschattete Rückseite verläuft in der Einfallrichtung der Sonnenstrahlen zur Zeit des Sommersolstitiums. Die Schrägstellung ist daher im Süden größer als im Norden, wo sie steiler aufgerichtet sind. Man kann daher den Einfallswinkel der Schattenseite annähernd zur Bestimmung der geographischen Breite benutzen. Meist handelt es sich nicht um Kegel, sondern um Platten, die in der Ost-Westrichtung gestreckt sind und oben eine sehr scharfe Kante besitzen. Im Laufe des Sommers schmelzen sie immer mehr ab, bilden schließlich isolierte, schräg auf dem Geröll stehende Kegel und verschwinden im Herbst vollständig, um sich nach dem winterlichen Schneefall im Frühling wieder neu zu bilden. In analoger Weise entstehen auch Kleinformen, denen der Vortragende den Namen Mikropenitentes beilegte. Dieselben dürfen jedoch nicht verwechselt werden mit den karrenartigen Eisfiguren (Kerzenfelder), die durch Schmelzwässer entstehen. Im Zackenfirn findet man nämlich keine Spur von Eis, sondern nur jenen verfestigten Schnee, den man als Firn bezeichnet. Der Overo trägt seinen Namen (= Schecke) mit Recht, denn zu der dunklen, graubraunen Farbe des vulkanischen Gesteins und den weißen Schneeflecken gesellen sich noch gelbe Schwefellager. Der Overo ist zuerst von dem Deutschen PAUL GÜSSFELDT 1888 gesehen worden, während eine spätere argentinische Expedition ihn nicht finden konnte und daher seine Existenz bezweifelte.

O. B.