

Werk

Titel: Der Seeweg nach Sibirien

Ort: Berlin

Jahr: 1914

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1914|LOG_0140

Kontakt/Contact

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

✉ info@digizeitschriften.de

nachschub, ein Wechsel im wissenschaftlichen Stab usw. ohne Schwierigkeit durchgeführt werden könnte. Denn es ist geplant, diese große Station bis 1920 fortzuführen und so eine umfassende, bisher nicht annähernd erreichte Kenntnis eines antarktischen Gebietes nach allen Richtungen der Naturwissenschaften zu erzielen. Demgemäß soll die Station mit zwölf Personen, darunter einem Geologen, zwei Biologen, einem Topographen, einem Geophysiker und einem Mediziner besetzt werden. Bei der Station soll auch ein entsprechend großes Ölmotorboot für ozeanographische Untersuchungen verbleiben, für das man einen Hafen in den Meeresstraßen zwischen Joinville Island und Dundee Island zu finden hofft. Besondere Aufmerksamkeit soll auch den Eisverhältnissen der Weddellsee, die Einfluß auf das Klima Südamerikas zu haben scheinen, und der Biologie des Wales gewidmet werden. Ist doch der Walfang in diesen Gebieten, wo ihm heute 40 Dampfer obliegen, von großer wirtschaftlicher Bedeutung. Von der Hauptstation sind Schlittenreisen in die weitere Umgebung und eventuell die Anlage einer weiter gegen Süden gelegenen Station geplant, sobald die Umgebung der ersteren hinreichend genau erforscht ist. Auch Nordenskjöld nimmt die Klarstellung des Zusammenhanges von Grahamland mit der übrigen Antarktika in sein Programm auf, so daß diese Frage also von vier Expeditionen fast gleichzeitig in Angriff genommen werden wird. Dabei wird wohl endgiltig die Frage des Morrelllandes geklärt werden, für dessen Existenz trotz der Befunde der Deutschen Antarktischen Expedition (Diese Ztschr. 1913, Tafel I, 1914, S. 160/61) nicht nur Bruce, sondern in einer neuen Veröffentlichung auch wieder R. C. Moßman eintritt. Er unterwirft die meteorologischen Beobachtungen der „Deutschland“ und der Stationen auf Süd-Georgien und den Süd-Orkneys einer vergleichenden Analyse und kommt zu dem Schlusse, daß die Deutschland auf ihrer Trift von 72° — 65° Süd, wo sie dauernd unter der Wirkung von Süd- und Südwestwinden stand, sich in Küstennähe von Morelland befunden haben müsse. Denn diese Winde seien nur verständlich, wenn in geringer Entfernung eine Küste nordsüdlich verlaufe. Das plötzliche Umbiegen der Deutschlandtrift in 65° Süd nach Osten, unter dem Einflusse westlicher und nordwestlicher Winde, deute an, daß hier auch die Küste von Morelland nach Süden zurückbiege, um Raum für eine Bucht zu geben, an der die schwedische Station Snow Hill gelegen sei. Daraus, daß diese Station nicht an der großen Weddellsee, sondern an einer kleineren, auf drei Seiten vom Land umgebenen Bucht, der Larsensee, gelegen sei, erkläre sich auch die enorme Temperaturdifferenz dieser Station gegenüber den viel höheren Werten der „Deutschland“. Es sei noch erwähnt, daß die Kosten der Nordenskjöldschen Expedition auf rund 400 000 Mark angenommen werden, wovon ein Viertel für das Schiff und die Errichtung der Station, der Rest für die fortlaufende Erhaltung derselben während fünf Jahren vorgesehen sind. Die Sammlungen sollen zu gleichen Teilen nach Schweden und nach England gehen. (Geogr. Journ. 1914, S. 173/178, 318/321, 554/558; Geogr. Zeitschr. 1914, S. 228; Quart. Journ. Roy. Met. Soc., 1914, S. 137/153.)

* **Der Seeweg nach Sibirien.** Seit dem ersten Versuch, den Seeweg um den Norden von Europa zu finden, den H. Willoughby im Jahre 1553 unternahm, ist dieses Problem nicht mehr aus der Polarforschung ge-

schwunden, bis es E. Nordenskiöld 1878/79 gelang, Asien zu umfahren. Seitdem hat sich die Fragestellung in die Richtung verschoben, ob es möglich sei, auf diesem Wege dauernde Handelsschiffahrt zu betreiben. Denn die auch durch Zuwanderung rasch sich vermehrende Bevölkerung Sibiriens, die Entwicklung des Ackerbaues, die steigenden Ertragnisse des Bergbaues der Holzreichtum seiner Wälder und die Fülle von Pelztieren lassen die Schaffung neuer Ausfuhrlinien immer dringender erscheinen. Die sibirische Bahn kann den Bedürfnissen der an Bodenprodukten reichen Gebiete Westsibiriens nicht genügen, denn der ungeheure, Tausende von Kilometer lange Bahntransport, der von hier sowohl zu den atlantischen wie zu den pazifischen Gestaden notwendig ist, belastet diese Massengüter mit viel zu hohen Transportkosten. So wendet sich der Blick unwillkürlich dem billigen Wasserweg zu. Und er scheint in zweifacher Richtung besonders begünstigt. Denn die riesigen Ströme Westsibiriens bilden natürliche Zugänge von den innersten Winkeln des Landes zur Küste des Eismeer, und heute verkehren schon auf dem Ob mehr als 100, auf dem Jenissei über 30 Dampfer. Andererseits ist der Seeweg um das Nordkap herum bis Nowaja-Semlja im Sommerhalbjahr ohne Eisgefahr befahrbar, denn das reichlich eindringende warme, atlantische Wasser hält ihn dann regelmäßig eisfrei. Und im Mündungsgebiet des Ob und Jenissei schaffen die großen sommerwarmen Wassermassen dieser Ströme eisfreies Gebiet. Das Sorgenkind einer Handelsschiffahrt nach Westsibirien bleibt mithin das Mittelstück des Seeweges, die Karasee. Hier sind von den 150 Schiffen, die bisher den Weg nach Westsibirien gesucht haben, 20 % im Eise stecken geblieben. Nur eine genaue Kenntnis der Eisbildung und Eisbedeckung in diesem Gebiete kann daher die Grundlage für die Entwicklung und Sicherung der Handelsschiffahrt nach Westsibirien gewähren. Es bedeutet daher einen großen Gewinn für diese Frage, daß der Direktor der sibirischen Kompagnie, J. Lied, bei seiner im vergangenen Sommer mit einem Dampfer von 1550 t ausgeführten Reise zum Jenissei von F. Nansen begleitet war. Nansen hat nunmehr die Ergebnisse seiner Studien an Ort und Stelle und der bisherigen Reisen zusammengefaßt, woraus recht günstige Aussichten für die Zukunft erhellen, falls seine Ratschläge befolgt werden (Geogr. Journ. 1914, S. 481—500).

Er legt dar, daß die Eisverhältnisse nicht wie in der Barentssee durch die Warmwasserführung des atlantischen Stroms bedingt sind, denn die schmalen, seichten Meeresstraßen zwischen dem Festlande und der Doppelinsel Nowaja-Semlja lassen nur wenig atlantisches Wasser in die Karasee gelangen, und auch dieses hat sich auf seinem weiten Weg schon stark abgekühlt. Außerdem breitet sich an der Oberfläche leichteres Küstenwasser aus. Regelmäßige starke Meeresströmungen scheinen überhaupt in der Karasee kaum zu existieren, und es wird das Eis nur von den Gezeiten und vom Winde bewegt. Es scheint vielmehr die Eisführung der Karasee von den meteorologischen Verhältnissen in dem Gebiete selbst bedingt zu sein. Ein Vergleich der Eisberichte der Seefahrer mit den Aufzeichnungen der meteorologischen Stationen benachbarter Landgebiete zeigt nämlich, daß wenig Eis getroffen wurde, wenn in den zehn Vormonaten (Nov.—Aug.) die Lufttemperatur verhältnismäßig hoch war, daß dagegen viel Eis gefunden wurde, wenn sie niedrig war. Besonders günstig ist es, wenn zwei