

# Inhalt

<b>Im Eismeer</b>	<b>15</b>	<b>Die nördlichste Polarstation der Welt und ein Zeppelin</b>
<b>I Prolog</b>	<b>19</b>	<b>„dass es auf keinem Wege möglich ist, mit einem Schiff zum Pol zu fahren“</b>  Per Schiff und Schlitten im Eis Luftfahrzeuge über der Arktis
<b>II Gründerjahre</b>	<b>45</b>	<b>Der Pol ist bezwungen – Neue Ziele</b>
	<b>46</b>	<b>Vier Männer und der Zeppelingedanke in Deutschland</b>  Walther Bruns Hugo Eckener Heinrich von Stephan Ferdinand Graf von Zeppelin
	<b>57</b>	<b>Die Aeroarctic formiert sich</b>  Berlin 1920–1926 Gründungsversammlung und Denkschrift

	<b>65</b>	<b>Eine internationale Gesellschaft</b>
		Die Erste Generalversammlung 1926 Nationale und internationale Interessen Das Ansehen der Aeroarctic im Ausland Die Zeitschrift <i>Arktis</i>
	<b>79</b>	<b>Beginn einer Partnerschaft – Die sowjetische Gruppe</b>
		Das Projekt Bruns in der UdSSR Erschließung des hohen Nordens zu Beginn der 1920er Jahre Verhandlungen in Moskau Konstituierung der sowjetischen Gruppe
	<b>94</b>	<b>Politische Implikationen</b>
		Wem gehört neues Land? Aeroarctic oder Polarunion?
	<b>105</b>	<b>Leningrad 1928</b>
		Die Stadt Die Zweite Generalversammlung 1928
<b>III Vorbereitungen</b>	<b>115</b>	<b>Sieben Jahre Hindernisse</b>
	<b>116</b>	<b>Das Luftschiff</b>
		Kontrahenten: Aeroarctic und Zeppelinwerft Die Zeppelin-Eckener-Spende Das Luftschiff entsteht – für wen?
	<b>134</b>	<b>Die notwendige Infrastruktur</b>
		Betriebsmittel und Ankermast Funktechnische Anlagen Umbau des Luftschiffes und weitere Ausrüstung

	<b>153</b>	<b>Finanzierung und Versicherung</b>
		Ein Zeitungs-Konzern als Finanzier Briefmarken als Finanzquelle Eckener erfüllt den Vertrag nicht Fairbanks
	<b>173</b>	<b>Wissenschaftliche Forschung oder Phönix mit gestutzten Flügeln</b>
		Die Fram-Idee und ein neues Programm Nansens Tod Eckener wird Präsident Beschränkung der Forschungsziele
	<b>195</b>	<b>Fünfjahrplan für die Arktis – Vorbereitungen in der Sowjetunion</b>
		Veränderungen im Arktisinstitut Gründung der Arktis-Kommission Geheimexpedition Sewernaja Semlja Genehmigung der Luftschiff-Expedition
	<b>206</b>	<b>Der Expeditionsstab</b>
		Vorsitz des Forschungsrates Wechselnde Besetzungslisten
<b>IV Arktisfahrt</b>	<b>217</b>	<b>Sieben Tage über dem Eis</b>
	<b>218</b>	<b>Auftakt</b>
		Ein Treffen in Berlin Friedrichshafen

	<b>227</b>	<b>Kurs Nord</b>
		202. Fahrt Friedrichshafen – Berlin
		203. Fahrt Berlin – Leningrad
		204. Fahrt Leningrad – Franz-Josef-Land
		205. Fahrt Franz-Josef-Land – Berlin
		206. Fahrt Berlin – Friedrichshafen
<b>V Nachspiel</b>	<b>277</b>	<b>Ein Mythos entsteht</b>
	<b>278</b>	<b>Technik oder Wissenschaft?</b>
		Dritte Allgemeine Mitgliederversammlung 1931
		Die Umstände um die Veröffentlichung der Resultate
	<b>284</b>	<b>Wissenschaftliche Bilanz</b>
		Biologie
		Meteorologie
		Geografie und Geomorphologie
		Erdmagnetismus
	<b>301</b>	<b>Luftaufnahmen – Politische Bilder</b>
		Eine letzte Unbekannte
		Bildentwicklungen
		Legende oder Wahrheit?
<b>VI Epilog</b>	<b>331</b>	<b>Die Zukunft der Polarfrage</b>
	<b>332</b>	<b>Das Zweite Internationale Polarjahr und die Aeroarctic</b>
		Im ständigen Widerstreit: Zwei deutsche Polargruppen
		Fazit

	<b>345</b>	Enttäuschte Hoffnungen - Erträumte Siege
		Der Zeppelinedanke Niedergang der Aeroarctic Fortführung von Nansens Plan
<b>Im Archiv</b>	<b>355</b>	<b>Zeitreise und ein schwarzer Kasten</b>
<b>Vier Zusätze</b>	<b>365</b>	<b>Malygin, Nautilus, Ellsworths Logbuch und eine Chronik der Ereignisse</b>
	<b>366</b>	Die Expedition mit dem Eisbrecher Malygin
	<b>376</b>	Die Expedition mit dem U-Boot Nautilus
	<b>383</b>	Ellsworth, Lincoln. ‚Graf Zeppelin‘ flight to the Arctic - logbook
	<b>394</b>	Polar- und Zeitgeschichte um die Aeroarctic
<b>Verzeichnisse</b>	<b>397</b>	<b>Endnoten, Literatur, Archive und Bildnachweise</b>
	<b>398</b>	Endnoten
	<b>417</b>	Literatur
	<b>423</b>	Archive
	<b>425</b>	Bildnachweise