

Jahr:	Winter in Grönland:	in Deutschland:
1709	sehr gelinde	außerordentlich streng
1740	sehr gelinde	ungewöhnlich kalt
1746	gelinde	kalt
1756	sehr hart und streng	sehr gelinde
1758	fast gar kein Winter	sehr kalt
1759	keine große Kälte	sehr kalt
1764	große Kälte	sehr gelinde
1765	große Kälte	gemäßigt
1766	sehr gelinde	sehr kalt
1767	gelinde	sehr kalt
1768	gelinde	kalt
1790	kalt	gelinde
1792	sehr gelinde	sehr kalt
1799	außerordentlich gelinde	ungewöhnlich kalt
1800	desgleichen	ebenfalls

Vor 10 Jahren.

Von Alfred Ritscher, Hamburg-Langenhorn.

Am 17. Dezember d. J. jährt sich zum zehnten Male der Tag der Ausreise der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39. Ein sonniger Wintertag mit -13°C lag über der Elbe, als das Expeditionsschiff „Schwabenland“, das bis dahin als Luftstützpunkt der Deutschen Lufthansa für ihre Transozeanflüge gedient hatte, mit seiner 82köpfigen Besatzung aus Wissenschaftlern, Fliegern und Seeleuten mit Kurs in die Antarktis den Hamburger Hafen verließ. Nach 32tägiger, von Wind und Wetter begünstigter Fahrt standen wir frühmorgens am 19. Januar 1939 vor dem Packeis, das von der Barriere unabsehbar weit nach Norden und Westen sich erstreckte, uns aber in einer vom Flugzeug erkundeten schmalen Wake noch einen Vorstoß bis $69,2^{\circ}$ Süd, $4,3^{\circ}$ West ermöglichte.

Das Wetter war vorzüglich, und der Flugmeteorologe sagte seinen unveränderten Bestand für die nächsten Tage voraus, so daß die Flugzeuge sofort ihre Tätigkeit aufnehmen konnten. Es galt die fotografische Aufnahme des Inlandes von West nach Ost durchzuführen und sie soweit südwärts vorzutragen, wie die Beschaffenheit des Inlandes die fotografische Erfassung lohnend erscheinen ließ. Es zeigte sich, daß wir gerade an der richtigen Stelle mit unserer Arbeit begonnen hatten. Bergrücken und Nunataker wurden schon auf dem ersten Fluge von 71° Süd an mit den Reihen-Meßbildkammern der Firma Zeiß-Aerotopograph eingefangen, und die Flieger berichteten, daß — während im Westen nur wenige eisfreie Berge (die Kraul-Berge) gesichtet wurden — sich nach Osten hin die anfänglich vereinzelter Bergrücken unabsehbar weit mehr und mehr zu einer gewaltigen Gebirgslandschaft zwischen 71 und 72° S. Br. verdichteten. Über 800 km weit konnte sie im Laufe der nächsten Wochen restlos fotogrammetrisch erfaßt werden. Es war klar, daß die Luftbilder der wissenschaftlichen Untersuchung großen Anreiz bieten mußten, und wir konnten daher schon auf der Heimreise die ersten Pläne für die nächstjährige Unternehmung skizzieren, die später ihre festeren Formen annahmen, nachdem die Auswertung der Bilder nach glaziologischen und geologischen Gesichtspunkten durch Professor R. v. Klebelsberg und Professor O. v. Gruber vorgenommen war. Die Arbeiten dieser beiden Gelehrten bilden denn auch den wichtigsten Teil im ersten Textband und im Bild- und Kartenband des bereits 1942 erschienenen Expeditionswerkes. Einen ausgezeichneten Einblick in die Landschaft vermitteln besonders die v. Gruberschen Anaglyphenbilder; erst die stereographische Betrachtung enthüllt im Einzelnen die Schönheiten der Gebirgsformen, die dem Auge beim schnellen Vorübergleiten im Flugzeug verborgen blieben. Man fühlt sich dann wie einst über diesen gewaltigen Bauwerken der Natur schweben, deren Anblick bei uns allen einen unvergeßlichen Eindruck

hinterlassen hat. Kein Wunder, daß sich dabei immer wieder der Wunsch meldet, seine Kräfte für die weitere Erkundung dieser Gebiete einsetzen und dadurch mithelfen zu können, die vielen Rätsel seiner verschiedenen Formen und seines verschiedenen Aufbaues zu lösen.

Mit der Vorbereitung der Expedition 1939/40 wurde gleich nach der Rückkehr im Sommer 1939 begonnen. Sie beabsichtigte noch keine Überwinterung, vielmehr sollte sie nur der Erprobung wissenschaftlicher Geräte und geeigneterer Flugzeuge mit größerer Trag- und Steigfähigkeit und größerem Aktionsradius dienen; für sie war auch mechanische Steuerung vorgesehen, um die Besatzung für andere Aufgaben während des Fluges freizumachen und dadurch eine ausgeglichene Kursführung zu gewährleisten. Ein Hauptaugenmerk war ferner auf die Vervollkommnung der Fotoausrüstung durch eine dritte Reihenmeßbild-Kammer mit Blick voraus gerichtet, die mit den beiden anderen synchron gesteuert sein würde. Ein leichter Flugzeugtyp (Hubschrauber auf Kufen) hatte dem Verkehr von Lager zu Lager zu dienen.

Von den drei vorgesehenen Lagern sollte eins auf einer verlässlichen Stelle des Schelfeises nahe seiner äußeren Kante eingerichtet werden, ein anderes (das Hauptlager) auf der Schirmacher-Seenplatte, das dritte irgendwo an der Westseite des Wohlthat-Massivs, wofür der Platz „In der Großen Schüssel“ im nördlichen Teil der Westseite des Alexander v. Humboldt-Gebirges, nur etwa 75 km vom Zentralgebiet des Wohlthat-Massivs, die besten Möglichkeiten zu bieten schien. Alle drei Lager sollten miteinander durch F. T. verbunden und mit je drei bis vier Mann besetzt sein. Ihren Bedarf an Ausrüstung jeder Art sollten Fallschirmabwürfe decken. F. T. würde auch die Verbindung mit dem Expeditionsschiff herstellen. In die wissenschaftlichen Arbeiten auf den drei Stationen sollten sich Meteorologen, Glaziologen, Geologen und Geographen und ein Biologe (bei der Seenplatte) teilen, die als Wissenschaftler-Stab auch für die nächstjährige Überwinterung gedacht waren. Der Aufenthalt auf dem Inland sollte vier bis sechs Wochen dauern. Bei der Auflösung der Lager sollte überzähliges Expeditionsgut wetterfest auf der Seenplatte gestapelt werden.

Das schwierigste Problem blieb natürlich die Lösung der Frage des Aufstiegs auf das Schelfeis bzw. zum Inlande mit der nötigen Ausrüstung. Aber da glaubten wir, uns auf unsere Untersuchungen an Ort und Stelle zuverlässig stützen zu können. Es gibt nämlich einige Stellen der etwa 1000 km langen Strecke zwischen 5° West und 15° Ost, wo die 20 bis 40 m hohen Steilabhänge von Stellen mit nur ½ bis 2 m hohen Abbrüchen an das Meer stoßen. Diese, besonders im westlichen Abschnitt gelegen, eignen sich nicht nur für die Landung von Personen und Ausrüstung, sondern bieten auch die Möglichkeit, leichte Flug- und Fahrzeuge zu montieren. Sind die erst einmal in Gang gebracht, findet der Hubschrauber bestimmt auf dem Schelfeis — gegenüber dem Expeditionsschiff — mehr als genug sichere Landeplätze, wohin ihm dann vom Schiff aus jeder Nachschubbedarf durch Abwurf mit Fallschirmen nachgeliefert werden kann. Über das Schelfeis hinweg ist auch für das Kraftfahrzeug oder die Hundeschlitten der Weg bis zur Landestelle des Hubschraubers ohne Schwierigkeiten zu erreichen; nur etwa 300 km sind zu bewältigen, wenn diese Landestelle möglichst günstig zum Aufstieg nach dem Wohlthat-Massiv oder zur Schirmacher-Seenplatte gewählt wird. Dann gibt es keine anderen Schwierigkeiten mehr als die, mit denen jeder Polarfahrer zu kämpfen hat.

Durch den unseligen Kriegsausbruch mußten die Expeditionsvorbereitungen für die für Oktober 1939 vorgesehene Ausreise eingestellt werden, und mehr und mehr bröckelten dann im Laufe der Kriegsjahre die Hoffnungen auf ihre alsbaldige Durchführung ab.

Mit der Versenkung des Expeditionsschiffes „Schwabenland“ als Opfer des Krieges war der Traum aus — — —

Unter den jetzt gegebenen Verhältnissen stehen wir abseits von neuen Entdeckungsfahrten, aber im Geiste bleiben wir mit ihnen verbunden und ihre Aufgaben haben ihren Reiz für uns nicht verloren. Von dem Standpunkt aus, daß alle

schon aufgewandte Arbeit und Kosten vergeblich gewesen sind, wenn die gewonnenen Erkenntnisse in den Archiven verstauben, sind wir im Gegenteil aus Überzeugung bereit, sie weitgehend unseren Nachfolgern zur Verfügung zu stellen, damit sie der Allgemeinheit Nutzen bringen.

Der Verlauf der Australischen Antarktis-Expedition 1947-48.

Von Dr. Fritz Loewe, Universität Melbourne.

Unsere Fahrt auf „Wyatt Earp“ verlief leider nicht so, wie wir es gewünscht hatten. Von der ersten Ausfahrt Ende Dezember 1947 kehrten wir wegen Maschinenschadens auf halbem Wege nach Antarktika zurück und konnten erst Anfang Februar 1948 Melbourne wieder verlassen. Wir beabsichtigten, die Küste von Antarktika nahe Mawsons Überwinterungsstation (Commonwealth-Bucht) zu erreichen, Umschau nach einer geeigneten Stelle für eine Dauerstation zu halten und einige erdmagnetische Messungen an Land vorzunehmen. Wir trafen aber auf so dichtes Packeis, daß angesichts der vorgeschrittenen Jahreszeit der Kapitän der „Wyatt Earp“ (Karl Oom von der australischen Marine, Teilnehmer an Mawsons Expedition 1930) nicht wagte, darin einzudringen. Trotz mehrfacher Versuche konnten wir daher die Küste nicht erreichen. Statt dessen nahmen wir eine Kartenaufnahme der Balleny-Inseln vor. In ihrer Nähe trafen wir eine britische und japanische Walfangflottille. Unsere Arbeiten erstreckten sich vor allem auf das Gebiet der kosmischen Strahlung. Auch auf meteorologischem und ozeanographischem Gebiete wurde gearbeitet, aber das Schiff war für Radiosondenaufstiege zu klein und hatte nur eine Handwinde für Tiefenmessungen an Bord. Interessant waren die Verhältnisse auf der Eisbergbank vor dem Merz- und Ninnosgletscher, wo ein unterseeischer Canon in Verlängerung des letzteren durch das Echolot entdeckt wurde. Auf der Rückfahrt liefen wir noch die Macquarie-Insel an und kehrten Anfang April nach Melbourne zurück.

Die Stationen auf der Heard- und Macquarie-Insel sind inzwischen in voller Tätigkeit. Ihr Programm erstreckt sich auf meteorologische, erdmagnetische, geologische und biologische Fragen sowie auf Studien der Ionosphäre und der kosmischen Strahlung. Der Vulkan auf der Heard-Insel, der nicht tätig ist, wurde nunmehr Anzac-Peak genannt (Anzac=Australian-New-Zealand-Army Corps). Er ist rund 3000 m hoch. Das Klima der Heard-Insel ist „extrem subantarktisch“, d. h. trübe und stürmisch.

Die Pläne für den kommenden Sommer scheinen noch nicht festzustehen. Die Inselstationen werden auf jeden Fall aufrechterhalten werden, und die „Wyatt Earp“ wird auch eine neue Fahrt in die Antarktis unternehmen. Aber die Frage einer antarktischen Landstation ist noch nicht spruchreif.

Die Expedition der Universität Oxford nach Jan Mayen i. J. 1947.

Von Prof. Dr. F. Dannmeyer, Hamburg.

Der Forschungsklub der Universität Oxford entsandte im Jahre 1947 die erste Expedition nach dem Kriege nach Jan Mayen. A. J. Marshall führte diese. Es nahmen an ihr acht Wissenschaftler, ein Arzt und einige Filmleute teil. Die Expedition brachte eine reiche Ausbeute wissenschaftlicher Daten über das Seevogelleben und dessen biologische Bedingungen heim. Interessant ist eine kurze Bemerkung von Wilson und MacFadyen über den Bakteriengehalt in den dortigen Böden. Er betrug im vulkanischen Urboden nur zwei Bakterien je Gramm, 100 000 dort, wo Vegetation gefunden wurde, und in den Hütten, die während des Krieges benutzt worden waren, sogar 25 Millionen.