

POLARFORSCHUNG

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Polarforschung
und dem Deutschen Archiv für Polarforschung

Präsident des wissenschaftlichen Beirates: Prof. Dr. Bernhard Brockamp, Münster

1. Vorsitzender: ORR. Kapitän Alfred Ritscher †, Hamburg

2. Vorsitzender und Schriftleiter: Studienrat Kurt Ruthe, Bad Harzburg

Schatzmeister: Senator Max Naumann, Achim, Geschäftsf.: Karl.-H. Tiedemann, Kiel

Geschäftsstelle: Kiel, Eckernförder Str. 1. Verlag: Weserland-Verlag, Holzminden

Postscheckkonto: Senator Max Naumann, Achim, Hannover 31 10

Versand der Zeitschrift nur an Mitglieder

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten

Band V — Jahrgang 32/1962 — Heft 1/2 — Erschienen Oktober 1963

Polarforscher

Kapitän Alfred Ritscher

(* 1879 † 1963)

Keiner, der ihn kennen lernen durfte, konnte unbeeindruckt bleiben durch die imposante Gestalt eines Wikingers der Sagazeit, und zugleich durch seine bezwingende Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft. In beiden verkörperte er die alte Tradition der Polarleute. Dabei war es nur ein Zufall, der ihn aus der üblichen Laufbahn eines Schiffsoffiziers in die Polargegenden ausscheren ließ.

1897 macht Ritscher seine erste Reise als Schiffsjunge auf dem Bremer Vollschiff „Emilie“. Fünfeinhalb Jahre fährt er vor dem Mast, besteht 1903 sein Steuer-manns-Examen, erhält 1907 sein Kapitänspatent. Als erfahrenem und erfolgreichem Schiffsführer bietet ihm 1912 das Reichsmarineamt eine Stelle an dem neu geschaffenen Seehandbuchwerk an. Hier wurde er bekannt mit Lt. *Schröder-Stranz*, der eine wissenschaftliche Expedition entlang der „Nordöstlichen Durch-fahrt“ ¹⁾ plante und als Einübung eine Durchquerung des Nordostlandes von Spitzbergen im Sommer 1912 ins Auge gefaßt hatte. Er bot Ritscher die Füh-rung des Expeditionsschiffes und die Leitung der aëronautischen Abteilung, d. h. der Erkundung mittels Flugzeugs an, wofür R. noch zuvor das Patent als Flugzeugführer erwerben mußte. Dies gelang, obwohl R. beim Prüfungsflug durch Bruch des Höhenleitwerks abstürzte und nicht unerheblich verletzt wurde. Doch konnte er noch im Sommer 1912 in Tromsøe ein geeignetes Eis-meerschiff aussuchen.

In einem offenbar besonders schlechten Eisjahr erwies sich die beabsichtigte Ost-Umrundung Spitzbergens als unmöglich; man drang längs der Westküste und nördlich weiter vor bis jenseits des Nordkaps von Nordostland, wo sich der Expeditionsleiter mit einer Schlittenabteilung absetzen ließ, die seitdem verschollen ist. Kapt. Ritscher gelang es, trotz plötzlichen Wetterumschlags, der das Polareis an die Nordküste heranpreßte, das Schiff aus dieser bedrohlichen Lage wenigstens bis zur Treurenburg- oder Sorgebucht zurückzuführen und, dann nun völlig eisbesetzt, so geschickt auf Strand zu setzen, daß es durch die Rettungsexpedition von A. Staxrud im folgenden Sommer unversehrt wieder zurückgeführt werden konnte.

Das traurige Schicksal der nur für eine Sommerunternehmung verproviantierten Expedition ist bekannt ²⁾. Daß die Verluste nicht noch weit größer wurden, ist allein das Verdienst Ritschers, der in einem Alleinmarsch im Dezember bei arktischer Kälte, Schneesturm und Dunkelheit, fast ohne Proviant, in sieben-einhalb Tagen die 210 Kilometer vom Schiff bis zur nächsten Siedlung, der Kohlenstadt Longyearbyen, in der Adventbucht im Eisfjord bewältigte. Zuletzt brach er noch im Eisfjord ein, was ihn neben sonstigen Erfrierungen den halben rechten Fuß kostete.

Aber er konnte drahtlos die Lage der Expedition nach Hause melden als Voraussetzung für die so dringend nötige Rettung der noch am Leben befindlichen Teilnehmer. Dabei entsprach es Ritschers zurückhaltender Art, daß er erst auf Drängen von Prof. A. Penck sich entschließen konnte, einen Bericht über seinen Alleingang, der eine der größten persönlichen Leistungen der Polar-geschichte bleiben wird, für die „Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde, Berlin“ 1916 abzufassen.

Im Ersten Weltkrieg stellte R. zwei Marine-Feldflieger-Abteilungen auf zur Unterstützung der Marine-Einheiten in Flandern, besonders zum Schutz der U-Boot-Häfen gegen feindliche Luftangriffe. 1918 trat er wieder zum Seehandbuchwerk der Marine, war, als dieses infolge der bekannten Einschränkungen zeitweise stillgelegt werden mußte, auch als selbständiger Kaufmann tätig, ging als Spezialist für Luftnavigation 1925 zur Lufthansa, trat aber 1934 als Regierungs- (später Ob.-Reg.-) Rat wieder zum Seehandbuchwerk im Oberkommando der Kriegsmarine.

1938 wurde er im Rahmen von Görings Vierjahresplan mit der Leitung einer Antarktis-Expedition betraut zur Gewinnung eines landfesten Stützpunktes für die deutsche Walfangflotte und der dafür nötigen weiträumigen Erkundung und Besitzergreifung aus der Luft. Zwischen dem 20. 1. und 3. 2. 1939 katalpulierte das frühere Luftstützpunktschiff der Lufthansa „Schwabenland“ am Rande der Antarktis beim Null-Meridian, also im atlantischen Sektor, im Bereich des zuvor schon von Norwegen erkundeten und benannten Gebietes zwei „Dornier-Wale“, von denen aus etwa 600 000 qkm erkundet, 350 000 qkm (mehr als das damalige Deutsche Reich) durch Luftaufnahme erfaßt wurden. Deren Auswertung durch O. v. Gruber, Jena, bildete einen Höhepunkt der modernen Aerotopographie ³⁾, obwohl leider infolge schlechten Wetters die Ausgangspositionen der Flüge nicht genau genug bekannt waren, um allen Anforderungen für die Kartographie von „Neu-Schwabenland“ zu genügen ⁴⁾. Bei der Namengebung mußte „im Interesse der guten Sache“ manche aus heutiger Sicht unerfreuliche Konzession gemacht werden ⁵⁾. Aber im ganzen gesehen dürfen wir uns, auch wenn infolge des Zweiten Weltkrieges der Ausbau dieser Ergebnisse durch eine größere, an Land arbeitende Expedition nicht

möglich gewesen ist, über wissenschaftliche Erfolge freuen, die sich würdigen den der „Gauss“-Expedition 1901—03 unter *E. v. Drygalski*, sowie der „Deutschland“-Expedition 1911—13 unter *Filchner* anschließen. Besonders darf man Kapt. Ritscher dazu beglückwünschen, daß er, u. a. dank der aufopfernden Arbeit führender Geophysiker des Deutschen Hydrographischen Institutes in Hamburg 1958 noch das Erscheinen des zweiten (Schluß-) Bandes des Expeditionswerkes erleben durfte. Der Name Alfred Ritscher wird in der Geschichte der Polarforschung stets einen ehrenvollen Platz behalten, ⁶⁾ und seine Tätigkeit als 1. Vorsitzender der Deutschen Gesellschaft für Polarforschung wird unvergessen bleiben. J. Georgi *)

Literatur:

- ¹⁾ J. Georgi: Im Eis des Nordens. Die 1. Umsegelung Asiens durch A. E. v. Nordenskiöld auf der „Vega“ 1878—80. Stuttgart 1953. — Ernst Herrmann: Mit dem Fieseler Storch ins Nordpolarmeer. Berlin 1942; Entdeckungsgeschichte Spitzbergens usw. S. 27/63. — Wilhelm Dege: Im Vorfeld des Nordpols. Fahrten und Abenteuer auf Spitzbergen. Freiburg 1951. — ders.: Wettertrupp Haudegen, eine deutsche Arktis-Expedition 1944/45. Wiesbaden 1954.
- ²⁾ Kurt Hassert: Die Polarforschung. 3. Aufl. Leipzig 1914, S. 73; 4. Aufl. München 1956, S. 127. Auch E. Herrmann (s. o.) S. 42.
- ³⁾ Deutsche Antarktische Expedition 1938—39 Bd. 1 (Text- u. Kartenband) Leipzig 1942, S. 157/230. (Bd. 2 erschien erst 1958 in Hamburg.)
- ⁴⁾ J. Georgi: Notwendige Westverschiebung der „Schwabenland“-Koordinaten. Petermanns Geogr. Mitteilungen 1952 H. 3 S. 186/7.
- ⁵⁾ ders.: Zur Frage der Namengebung in der Antarktis. Peterm. Geogr. Mitt. 1951 H. 2 S. 81/88. (Kritik an der Namengebung der „Schwabenland“-Expedition 1938/39; Aufführung z. T. vergessener deutscher Ortsnamen in den Polargebieten; Grundsätzliches).
- ⁶⁾ Eine ausführlichere biographische Darstellung mit Schriftenverzeichnis wird aus der Feder von Prof. Dr. Th. Stocks (D. H. J. Hamburg) in der Deutschen Hydrographischen Zeitschrift Bd. 16 1963 erscheinen.

*) 2 Hamburg 20, Borsteler Chaussee 159

Über den Temperaturverlauf in der Stratosphäre der beiden Polargebiete

Von G. Warnecke, Berlin *

Mit dem Aufschwung, den die Aerologie der Stratosphäre in den letzten 15 Jahren sowohl durch die Verbesserung des Radiosonden- und Ballonmaterials als auch durch das Auffinden bis 1952 völlig unvermuteter Ereignisse (3) genommen hat, ist inzwischen ein reichhaltiges Beobachtungsmaterial aus der Stratosphäre der Polargebiete geschaffen worden, so daß man über das grundsätzliche Verhalten der Stratosphäre bis mindestens 30 km Höhe bereits weitgehend orientiert ist. Insbesondere seien die Serien täglicher Stratosphärenwetterkarten erwähnt, die seit 1958 vorliegen und den täglichen Wechsel des Stratosphärenzustandes über der gesamten Nordhemisphäre zu verfolgen gestatten (9). Eine zusammenfassende Darstellung der Zustandsänderungen der nordhemisphäri-

schen Stratosphäre ist außerdem kürzlich a.a. O. (7) gegeben worden, und in dieser Untersuchung soll vor allem auf die Verschiedenheiten des Verhaltens der Stratosphäre über der Arktis und Antarktis eingegangen werden.

Radiosondenaufstiege über Little America (1) und in Maudheim (5) hatten bereits vor dem Geophysikalischen Jahr 1957/58 gezeigt, daß in der antarktischen Stratosphäre die Jahresschwankung der Temperatur größer ist als über arktischen Stationen, wobei im Südpolargebiet sowohl die Winterwerte niedriger als auch die stratosphärischen Sommertemperaturen merklich höher liegen als über den hohen nördlichen Breiten. Daß diese Unterschiede teilweise recht beträchtlich sind, mag. Abb. 1 verdeutlichen, in der der

*) Dr. Günter Warnecke, 1 Berlin-Zehlendorf, Siegesteig 14a