

Neun Monate als Wetterbeobachter in Nordostgrönland.

Von Univ.-Prof. Dr. Heinrich S c h a t z, Innsbruck.

Vortrag, gehalten am 22. April 1953.

Als der zweite Weltkrieg immer weitere Räume erfaßte und damit das Netz der zugänglichen Wettermeldungen immer lückenhafter wurde, ging man auf deutscher Seite daran, auf geeigneten Inseln der Arktis Wetterstationen einzurichten. Unter anderen waren von 1941 bis 1945 in Nordostgrönland zwei, in Spitzbergen vier und in Franz-Josef-Land eine Station, jede fast ein Jahr lang tätig. Die Öffentlichkeit erfuhr vom Bestehen dieser Stationen erst nach Ende des Krieges Näheres, heute gibt es darüber mehrere Darstellungen von deutscher und amerikanischer Seite. Ich will Ihnen heute vom zweiten Grönlandunternehmen berichten, das den Decknamen „Baßgeiger“ geführt hat und das vom 14. August 1943 bis zum 3. Juni 1944, also 295 Tage lang gedauert hat. Bei ihm haben die Kriegereignisse eine verhältnismäßig geringe Rolle gespielt, dafür hat die schwierige Eisfahrt, eine Schiffskatastrophe zu Beginn der Polarnacht und die Überwinterung in Höhlen eines Wächtengletschers zu Erlebnissen und Erfahrungen geführt, die mir auch heute noch der Erinnerung wert erscheinen.

Wir hatten ursprünglich die Absicht, einen Wettertrupp von 9 Mann mit einem Schiff an den Skaerfjord in 78 Grad Breite zu bringen und dort zu überwintern. Das Schiff sollte uns dann nach einem Jahr wieder abholen. Weiter nördlich wäre es für unsere Wetteraufgabe nicht so günstig gewesen, weiter im Süden mußten wir mit Störungen durch den Gegner rechnen, zumal im Vorjahr eine deutsche Station auf der Sabineinsel überwintert hatte, die nach mehrfacher Berührung mit dem Gegner kurz vor unserer Ausfahrt mit Flugzeugen in die Heimat gebracht worden war. Unser Schiff war das 420 Tonnen-Motorschiff „Coburg“, das 1938 für die Hochseefischerei erbaut worden war. Seine Besatzung bestand zum Teil noch aus den alten Fischereimatrosen und betrug 18 Mann. So waren wir im ganzen 27 Mann stark. Die Ausrüstung enthielt das Gerät für den Wetterdienst, das Material für eine Überwinterung und Proviant für zwei Jahre.

Die Insel Grönland hat eine Oberfläche von über 2 Millionen Quadratkilometern, also fast ein Fünftel der Größe von Europa. Das Innere ist mit Eis bedeckt, nur die äußersten Randgebiete sind eisfrei und bestehen meist aus Hochgebirge. Vor der Ostküste bringt der Polarstrom die Eismassen vom Nordpol und von den Meeren nördlich von Sibirien längs der Küste nach Süden, während im östlichen Teil des Nordatlantik der warme Golfstrom die Küsten Nordeuropas eisfrei hält. Der Eisstrom ver-

frachtet Treibholz aus den sibirischen Wäldern bis nach Grönland. Auf ihm führte Nansen mit der „Fram“ seine berühmte Fahrt aus; bekannt ist auch die unfreiwillige Trift der Besatzung der „Hansa“, des Begleitschiffes der „Germania“ bei der deutschen Nordpolexpedition, die nach Zerstörung des Schiffes durch das Eis 200 Tage auf einer Scholle nach Süden trieb, bis es gelang, in Booten das Land zu erreichen. Wir wollten den Eisstrom in 78 Grad Breite queren, der dort etwa 270 km breit ist.

Am 14. August verließen wir die Neptunwerft in Rostock und erreichten in Warnemünde die Ostsee, die uns mit einem heftigen Sturm empfing. Dann hatten wir durch das Skagerak und längs der norwegischen Küste ruhiges Wetter und erreichten am 23. August Narwik, wo mit der Ladung von Nachschub und mit den Besprechungen über die Eislage mehrere Tage vergingen. Am 28. August verließen wir Narwik und hielten uns bis Harstaad innerhalb der Fjorde. Dann ließen wir die Küste hinter uns und fuhren in Richtung NNW ins offene Meer. Die Fahrt war wieder stürmisch und brachte unser schwerbeladenes Schiff öfter in schwierige Lagen. Am 30. August sahen wir beim Aufreißen des Nebels zum erstenmal im Westen den Eisblink, der die Nähe des Eisgürtels anzeigte. Nun begann der Kampf mit dem Eis.

Bis zum 11. September legten wir in der gewünschten Richtung etwa 160 km zurück. Es gab Tage, an denen wir völlig feststeckten und andere, an denen wir trotz aller Mühe nur wenige Schiffslängen weiterkamen. Man konnte oft große Strecken auf Schiern oder zu Fuß vorausgehen und hatte manchmal den Eindruck, in einer Hügellandschaft zu sein. Am 6. sahen wir zum erstenmal die Gletscherinsel Ile de France, am 8. schoß unser Alter einen Eisbären. Wir sprengten sperrende Schollen weg oder suchten uns durch Anfahren mit dem Schiff schmale Rinnen zu erweitern. Dabei gab es Schäden am Schiff, durch ein Leck im Vorderschiff erlitten wir einige Verluste an wertvollem Material.

Vom 12. September bis zum 2. Oktober waren wir Gefangene der Trift. Beim Versuch, durch eine riesige Scholle durchzukommen, blieben wir in der Mitte stecken und konnten nicht mehr zurück. So trifteten wir mit der Scholle unaufhaltsam nach Süden, die Geschwindigkeit betrug bis zu 13 km im Tag. Die Scholle war einen Kilometer lang und breit, außen war verhältnismäßig viel offenes Wasser. Während der Trift luden wir das Schiff aus und ordneten unsere Bestände, am 13. September nahmen wir die regelmäßigen Wetterbeobachtungen auf und führten sie bis zum 3. Juni ohne Unterbrechung alle drei Stunden durch. Die Masten wurden abgesägt und als Querverstärkungen in das Schiff eingebaut.

Am 2. Oktober löste sich die Scholle scheinbar ohne äußeren Einfluß wieder rasch auf. Nach langen Wochen hatten wir wieder freie Fahrt. Die Zeit der Trift war für uns vor allem eine große seelische Belastung, alle Befreiungsversuche waren vergeblich, die Sprengmittel gingen uns aus und wir erhielten zweimal von Flugzeugen Ersatz abgeworfen. Wir sahen beim herannahenden Winter das Schicksal der Hansabesatzung vor uns. Der letzte Teil der Fahrt brachte die meiste Abwechslung: wir hatten viel offenes Wasser, an dessen Rändern wieder Zonen besonders starker und ganz junger Pressungen. Es gab die ersten Eisberge und mehrere ernste Eispressungen. Die Kälte ging auf — 15 Grad herunter, das offene Wasser begann zuzufrieren. In der Nacht trieb uns der Wind meist das Stück wieder zurück, das wir uns am Tag mühsam vorgearbeitet hatten. So kamen wir langsam vor die große Dovebucht und nach einer schönen Nachtfahrt am 16. Oktober vor die Insel Shannon, wo wir an der Nordostseite etwa 8 km vor Kap Sussi ein Stück ins Landeis einfuhren. Mit der Trift hatten wir in 50 Tagen etwa 470 km im Eis zurückgelegt.

Die Insel Shannon liegt 1000 km nördlich von Island, sie ist flach und etwa 50 km lang und breit. Ihr höchster Punkt ist der 305 m hohe Meyersteinberg nahe dem Kap Sussi. Im Nordteil gibt es mehrere Wächtengletscher, die ihren Zuwachs von dem zusammengewehten Schnee bekommen. Trotz ihrer

Kleinheit stürzen einige in Brüchen gegen das Meer-eis ab, von diesem getrennt durch die Flutspalte, deren Ränder sich fast immer bewegen. Shannon war lange Zeit der nördlichste bekannte Punkt der Ostküste, von ihr nahmen unter der Führung von Julius Payer die Schlittenfahrten bei der deutschen Nordpolexpedition ihren Ausgang und damals wurde auf Shannon zum erstenmal der Moschusochse auf der Ostseite von Grönland entdeckt. Auch die Alabamaexpedition unter Mikkelsen von 1909 bis 1912 nahm dort ihren Ausgang und nach der Zerstörung der „Alabama“ durch das Eis verbrachte Mikkelsen mit einem Begleiter zwei Jahre auf Shannon, bis sie abgeholt werden konnten. Die Reste der Hütte, die damals aus den Trümmern der „Alabama“ erbaut worden war, standen nahe unserm Lager, die Hütte führt den stolzen Namen Alabamahaus.

Wir hatten die Absicht, im eingefrorenen Schiff zu überwintern, einen Teil der Ausrüstung auf das Eis auszuladen und im Frühjahr ans Land zu übersiedeln. Dazu bauten wir etwa 3 km landzu eine Hütte, das Eislager, und begannen, Material vom Schiff dorthin zu bringen. Zum Transport verwendeten wir zuerst Schlitten, später meist Kraxen. Am 6. November verließ uns die Sonne für 3 Monate und bald sahen wir die helleren Sterne während des ganzen Tages. Es gab viele Nordlichter und die Kälte ging bis etwa 30 Grad herunter. Die Stimmung aller war zuversichtlich, wir sahen ein Ziel

vor uns und unsere Arbeit diene seiner Erreichung. Aber es sollte wieder einmal ganz anders kommen. Nach einem mehrtägigen heftigen NNW-Sturm kam es in der Nacht vom 18. zum 19. November zur Katastrophe *). Die Eisfelder kamen wieder in Bewegung, die Brandung fraß sich zu unsern Materiallagern durch und wir arbeiteten verzweifelt im Sturm, um Proviant und Ausrüstung in sicherer scheinendes Eis zu bringen. Aber auf einmal schob sich das Schiff quer über das Eisfeld, viele unserer Vorräte versanken unter dem Eis und über das Verdeck schoben sich bis zu 2 Meter dicke Eisplatten. Das Schiff begann sich hoch aufzurichten und seitlich zu neigen und blieb schließlich mit $31\frac{1}{2}$ Grad Schlagseite auf den Trümmern eines Eisberges liegen. Trotzdem sich ein Teil der Katastrophe in völligem Dunkel abgespielt hatte, war niemand verletzt. Hingegen hatten wir unersetzliches Material, vor allem Brennstoff, Proviant und Zelte und Schlitten verloren. Im Inneren des Schiffes sah es ebenfalls furchtbar aus, die Böden ragten steil auf und man ging mit einem Fuß auf dem Boden, mit dem anderen auf einer Seitenwand.

So mußten wir vom 20. November bis zum 3. Jänner an drei Stellen arbeiten. Ein Teil der Besatzung blieb im Schiff und machte den rückwärt-

*) Vgl. „Polarforschung“, Heft 1950, S. 336—338. Die Katastrophe der „Coburg“ im Eis vor Shannon am 18.—19. November 1943.

tigen Teil durch Anpassen der Einrichtung an die schiefe Lage wieder bewohnbar. Die zweite Gruppe übersiedelte ins Eislager, das in Eile für 12 Mann ausgebaut wurde. Mit Behelfsschlitten und Kraxen wurde, meist im Schein der Laternen, das geborgene Material vom Schiff herübergebracht und während der Stürme wurden im Eislager aus Segeln Zelte für das Landlager genäht. Später wurde das Eislager durch den angewehten Schnee immer tiefer hineingedrückt, es sammelte sich Eismatsch und Wasser am Grund an und nach Weihnachten hatten wir am Boden der Hütte einige Dezimeter Seewasser stehen, über das wir im Wohnraum Stege bauen mußten. Einige Kameraden gingen bereits jetzt ans Land und gruben sich dort im Inneren eines Wächtergletschers Höhlen, in denen Zelte ausgestellt wurden. Nachdem wir vor Weihnachten vom Schiff aus unsere regelmäßigen Wettersendungen aufgenommen hatten, übersiedelten wir mit dem Wetterdienst am 3. Jänner ebenfalls ans Land, nachdem dort die Funkanlage aufgebaut worden war.

Das Landlager wurde rasch ausgestaltet. In den Gletscher führte ein etwa 12 Meter langer Stollen und an ihn schlossen sich Seitengänge an, hinter denen die Höhlen mit den Zelten lagen. Meist wohnten zwei Leute in einem Zelt. Wir heizten mit Primuskochern und beleuchteten mit Petromaxlampen. Im Gletscher war die Temperatur bei

— 25 Grad, in den Zelten konnte man wenigstens für einige Stunden eine ausreichende Wärme erreichen. Aber man war vor den furchtbaren Stürmen geschützt, die im Jänner bis zu einer Woche dauerten und selbst die wenigen Schritte zu den Instrumenten oft zu einem schwierigen Abenteuer machten. Die Stollen wurden immer wieder zugeweht und es gab mehrmals gefährlichen Luftmangel, in den Zelten war es sehr eng und im unteren Teil immer kalt. Alle nassen Sachen mußten an der Decke getrocknet werden und die notwendigen Schreibarbeiten konnten nur im Schlafsack gemacht werden. Bei schönem Wetter und beim Mondschein wurde fleißig geschleppt, später konnten beim Schiff noch einige Fässer mit Brennstoff ausgegraben werden und so war immer für Tätigkeit gesorgt. Im Jänner machte sich die Mittagsdämmerung wieder bemerkbar und am 6. Februar kam die Sonne wieder. Wir erkundeten die Umgebung unseres Lagers, der Platz mit seinem kleinen Gletscher glich etwa dem obersten Teil eines Alpengletschers, nur war alles in einen winzigen Maßstab verkleinert. Wir bestiegen den Meyersteinberg, der uns eine weite Aussicht auf das Eisfeld, die Inseln und die Gebirge des Festlandes bot. Vor unserem Lager ragte eine Felsinsel aus dem Eisfeld, wir hießen sie den Nunatak und hatten auf ihm später unsere Wachen. Die gewaltigste Naturerscheinung war ein

Föhnsturm um den 20. Februar *). Er kam aus Westen und die Temperatur stieg in wenigen Stunden von -25 auf $+7$ Grad. Die Begleiterscheinungen ähnelten denen in unsern Alpen. Dabei gingen die Wasserrinnen wieder auf und auch die Coburg wurde mit ihrer Eisunterlage einige Kilometer nach Süden abgetrieben.

Mit dem Licht kamen wieder viele Tiere. Wir erlegten einen Moschusochsen, einen Seehund und eine Bärin, die, wie wir dann sahen, zwei Junge hatte. Die kleinen Bären blieben fast 4 Monate in unserm Lager und haben uns viel Freude gemacht. Auch Vögel gab es in großer Zahl, vor allem Schneehühner. Sie bildeten eine willkommene Ergänzung zu unserer Kost. Wegen eines Überfalls durch den Gegner, bei dem einer unserer Kameraden gefallen war, wurden die letzten Wochen wegen der notwendigen Wachen sehr aufreibend. Wir mußten das Schiff zerstören und die Besatzung ans Land nehmen. Mit der Heimat verband uns der Funk, zweimal erhielten wir durch Abwurf von Flugzeugen Post nachgesandt. Am 3. Juni kam es nach einem Aufklärungsflug am Vortag endlich zur Abholung. Eine riesige Landmaschine — es war eine Ju 290 — landete auf den Eisflächen beim Alabamahaus und brachte uns in $6\frac{1}{2}$ Stunden nach Vernes bei Trondheim. Für den Rückflug über das Treibeis

*) Vgl. „Polarforschung“, Heft 1951/I, S. 13—14: Ein Föhnsturm in Nordostgrönland.

brauchten wir genau 50 Minuten, für die Hinfahrt hatten wir dazu 50 Tage gebraucht.

Das Ergebnis war eine lückenlose Reihe von Wetterbeobachtungen über fast 9 Monate, viele Beobachtungen über die Gletscher und die Pflanzen- und Tierwelt. Über eine Hauptschwierigkeit, die durch das Aufkommen von Streitigkeiten beim engen Zusammenleben weniger Leute bei vielen arktischen Fahrten fast unvermeidlich sind, sind wir wegen der fortwährenden Tätigkeit gut weggekommen und nachher bleibt nur das Schöne in der Erinnerung zurück, das uns trotz der Zwischenfälle in so reichem Maße beschert worden ist.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Schriften des Vereins zur Verbreitung naturwissenschaftlicher Kenntnisse Wien](#)

Jahr/Year: 1953

Band/Volume: [93](#)

Autor(en)/Author(s): Schatz Heinrich

Artikel/Article: [Neun Monate als Wetterbeobachter in Nordostgrönland. 91-101](#)