

den beiden uns verbliebenen Hunden durchgeführt. Wir machten auch einige kurze Ausflüge zu dem Paß, der zum 14. Juli-Gletscher herunterführt und bis zu dem obersten Teil des Monaco-Gletschers. Außerdem machten Prof. Sverdrup und ich einen Ausflug bis zum östlichen Ende des Isackson-Plateau.

Am 16. August wurden die Aufzeichnungen und Beobachtungen abgebrochen. Olsson und ich kehrten nach der Küste zurück und lasen die Maßstäbe auf dem Gletscher zum vierten und letzten Male. Der Motorkutter kam von Longyearbyen mit zwei Schlittenführern und acht Hunden am selben Nachmittag. Nach ein paar Stunden brachen sie zum Hauptquartier auf, um Sverdrup und Knutsen und unsere Ausrüstung zurückzubringen. Nach schwerer Anstrengung mit den leichten Schlitten über die tieferen Teile des Gletschers, welche durch viele kleine Spalten und Gletscherbäche aufgepflügt waren, erreichten sie die Küste am 19. August. Wir verließen Cross-Bucht am 20., kamen am selben Abend in Longyearbyen an und waren am 28. August wieder in Bergen ohne Packeis um Spitzbergen gesehen zu haben.

Die Expedition war durch gutes Wetter und glückliche Umstände begünstigt. Ich kann mit voller Überzeugung die selben Worte schreiben wie bei der Schwedisch-Norwegischen Expedition 1931: „Sie war beendet, nachdem das Arbeitsprogramm in jeder Einzelheit durchgeführt war. Das danken wir jedem, der sein Äußerstes für die Expedition getan hat, jeder hat mit unbezähmbarer Energie mitgearbeitet.“*)

Expeditionen von Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser im Sommer 1935.

Von Adolf Hoel.

Die hydrographische Arbeit auf Spitzbergen ist bisher hauptsächlich auf die Fjorde und auf die Küste der Westseite des Landes beschränkt gewesen. Diese Arbeit ist wesentlich mit Rücksicht auf die Schifffahrt ausgeführt worden. In den späteren Jahren sind auch Lotungsarbeiten auf den Fischgründen um die Bäreninsel, hauptsächlich mit Rücksicht auf die Fischeereien ausgeführt worden.

Im Sommer 1935 war eine Expedition mit dem Dampfer „Veslekari“ ausgesandt worden, um die Fischgründe westlich von Spitzbergen, mit Rücksicht auf die Fischerei, die seit 1935 dort oben stattfindet, zu loten. Die Arbeit wurde von dem Kapitän zur See Erling Kjaer, von dem Fregattenkapitän A. Hermanson, assistiert von Odd Bostrøm, ausgeführt, und das Fahrzeug wurde von dem Schiffer Johan Olsen geführt. Für die Lotung wurde ein Echolot, Type British Admiralty Magneto Striction Recorder M. S. III. benutzt. Die Arbeit wurde während der Zeit vom 13. Juni bis 17.

*) Wegen Platzmangel etwas gekürzt.

August ausgeführt, da die „Veslekari“ nach Grönland gehen mußte, um M/S „Buskø“ beizustehen, die vergebens versucht hatte, mit Proviant und neuer Mannschaft für die Stationen dort durch das Eis zu kommen.

Es wurde auf einer Strecke von 350 km der Spitzbergenküste von Hamburgbukta bis Sörkapp entlang gelotet, und die gesamte Länge der Echo-profile betrug 1860 nautische Meilen. Es wurden 51 östlich-westlich gehende Profile, nebst einer Reihe von Grundprofilen aufgenommen.

Die Expedition nach Nordostgrönland 1935.

M/S „Buskø“, Schiffer J. Myklebust, verließ am 27. Juli Alesund, um mit neuen Vorräten von Proviant und Brennstoff nach der norwegischen meteorologischen Station Myggbukta zu gehen, und die Mannschaft auf dieser Station und auf mehreren Fanstationen auszutauschen. Das Schiff drang in das Eis hinein bis $74^{\circ} 30' N.$ und gelangte am 8. August 30 Meilen südöstlich von Kap Herschel bis zum Clavingfjord. Da es hier von ungebrochenen Eisfeldern aufgehalten wurde, ging es am 15. August wieder aus dem Eise hinaus. Inzwischen wurde das Eis vom westlichen Wind etwas zerstreut, so daß man am 22. August Kap Herschel erreichte. Von hier aus setzte das Schiff die Reise bis Revet und Kap Stosch, beide im Clavingfjord, fort. Während des dortigen Aufenthaltes wurde der Schiffer Myklebust von dem Kapitän zur See Vedel gebeten, auf das dänische Expeditionsschiff „Godthaab“ zu kommen, um vier Dänen zu helfen, die auf dem Weg von Hochstetter Forland bis Eskimones waren, aber jetzt bei Kap Berlin in einer ziemlich schlimmen Verfassung fest lagen, da sie beinahe ohne Proviant waren und einer von ihnen krank war. Nachdem die „Buskø“ die dänische Station Sandodden mit Telegrammen von „Godthaab“ besucht hatte, kam das Schiff am 26. August nach Kap Herschel, und von hier aus ging ein großes Motorboot mit vier Mann nordwärts und nahm die Dänen ungefähr eine Meile südlich von Kap Berlin an Bord.

Die „Buskø“ wollte nun südwärts nach Myggbukta gehen, aber das Eis lag so dicht unter Land, daß man dies aufgeben mußte. Statt dessen wurde alles, was für diese Station bestimmt war, am Ende von Loch Fine ausgeladen, um von hier aus im Laufe des Winters über Land nach Myggbukta gebracht zu werden.

Da man fürchtete, daß die „Buskø“ nicht bis zu der Küste gelangen könnten, wurde die „Veslekari“, die größer und stärker ist, von Spitzbergen aus beordert, zur Hilfe abzugehen. Das Fahrzeug nahm Kohlen und etwas Proviant für das Depot bei Myggbukta mit, aber als es am 24. August 15 Meilen von Kap Hold with Hope war, wurde es von einem Nordost-Sturm überfallen und sprang infolge starker Eispressung leck, so daß es am 26. August 12 Meilen südlich von Kap Hold with Hope zu sinken begann. Alle nötige Ausstattung wurde auf das Eis geschafft, aber es gelang doch der Mannschaft, das Fahrzeug durch Pumpen schwimmend zu halten, und da der Sturm abnahm, konnte man wieder an Bord gehen. Das Schiff kam

am 31. August aus dem Eis heraus, es schien einigermaßen dicht zu sein, und da man gleichzeitig befürchtete, daß die „Buskø“ nicht allein herauskommen könnte, ging die „Veslekari“ in den Clavingfjord, wo sie am 1. September die „Buskø“ traf.

Die beiden Fahrzeuge verließen am 6. September Kap Herschel und kamen ohne größere Schwierigkeiten aus dem Eis heraus. Sie gelangten am 13. September nach Norwegen. Andere Schiffe erreichten in diesem Sommer die Küste nicht.

Die Expedition nach Südost-Grönland 1935.

Es wurde auch in diesem Sommer eine Expedition mit M/S „Signalorn“ ab Alesund ausgesandt, um die Mannschaft auszutauschen und frische Vorräte mit Proviant und Brennstoff für die norwegische meteorologische Station Torgilsbu auf 60° 32' N. Breite zu bringen. Das Schiff, das von Schiffer Johs. Aksnes geführt wurde, verließ am 11. Juli Alesund, erreichte am 20. Juli auf 66° die Eiskante und folgte derselben südwärts nach Torgilsbu, wo es am 23. Juli eintraf. Nachdem der Austausch und die Löschung beendet war, ging das Fahrzeug am 26. Juli wieder nordwärts und kam am 1. August nach den Fischgründen bei Kangerdlugsuak, wo es bis zum 2. September Eishai und Heilbut fischte. Es traf am 8. September wieder in Alesund ein.

Die hydrographische Expedition nach Davisstredet.

Die Firma Bogen & Johnsen, Oslo, sandte eine Fischereiexpedition nach Davisstredet und nach Verabredung mit Norges Svaldbar- og Ishavs-undersøkelseser wurde das Mutter-Fahrzeug dieser Expedition S/S „Korsvik“ mit Echolot von Type British Admiralty Magneto Striction Recorder versehen, und der Fregattenkapitän Rolf von Krogh fuhr mit, um Lotungen während der Fahrt zu machen. Außer der „Korsvik“ nahmen fünf kleinere Fahrzeuge teil, und zwar S/S „Brandel“, „Holmen“, „Karalen“, „Polartind“ und „Vaarliv“.

Die Schiffe verließen Alesund am 7. Mai und gelangten am 23. Mai in die Fischgründe westlich von Grönland. Es wurde dann westlich von Grönland und an der Labradorküste gefischt und ungefähr 300 Tonnen Heilbut gefangen. Die Expedition kehrte am 30. September nach Alesund zurück.

Bericht über die Spitzbergen-Expedition Deutscher Studenten 1936.

Von E. Schenk, Bonn.

Fortsetzung aus „Polarforschung“ II. 36.

Der ursprüngliche Plan der Expedition war, eine Anzahl Studenten fortgeschrittenen Semesters und verschiedenster Disziplinen zu einer gemeinsamen, möglichst vielseitigen und umfassenden Forschungsarbeit zu-