

eines Jahres oder Halbjahres etwa ein bis drei Monate) würde der Zusammenhang vermutlich besser hervortreten. Die Ursache der Eisschaukel liegt in der bestimmten Größe der atmosphärischen Störungen begründet, bei denen einer vorherrschenden warmen Luftströmung als Kompensation auf der anderen Seite eine kalte entsprechen muß. Möglicherweise ergeben sich aus diesen Tatsachen praktische Folgerungen für die Fischerei.

Rodewald, M.: **Der Grönlandkabeljau und die Schwankungen der Eisdrift.** „Die Fischwirtschaft“ V (1953), 10, 241—242.

Die gegenwärtige Erwärmung der Arktis und Subarktis brachte u. a. auch eine Nordwärtswanderung des Kabeljaus mit sich. Wohl gab es im vergangenen Jahrhundert in Grönland schon „Kabeljauperioden“, aber die gegenwärtige Verbreitung dieses Fisches nach Norden zu übertrifft diese wesentlich. In der Hauptsache ist es die Erhöhung der Wassertemperatur, die den Kabeljau bis über die Disko-Bucht hinaus nordwärts wandern ließ. Es bleibt die Frage nach der zukünftigen Entwicklung dieser Verhältnisse offen, die bisher als Extreme einen eisfreien südlichen Teil des Ostgrönlandstroms oder einen Eisreichtum brachten, der um Island ein halbes Jahr lang anhielt.

Rodewald, M.: **Zunahme der Eisdrift im Ostgrönlandstrom.** „Die Fischwirtschaft“ IV (1952), 11, 217—218.

Das Eis des Ostgrönlandstroms hatte sich im Sommer 1952 um etwa 80 Seemeilen von seiner Normallage nach Südosten hin ausgedehnt. Als Ursache kann die atmosphärische Zirkulation angesehen werden, die ein lebhafteres Luftdruckgefälle als sonst über dem Ostgrönlandstrom und seinem Einzugsgebiet erkennen läßt. Die nördlichen Winde wurden verstärkt. Vermutlich werden sich die geänderten Eisverhältnisse auf den Kabeljaufang auswirken können.

Buhr, J.: **Wetterfunkefahrten im Nordmeer.** „Der Wetterlotse“ Nr. 51/Februar 1953. 24—29.

Das Fischereischutzboot „Meerkatze“ konnte seit seiner Indienststellung für die deutsche Hochseefischerei (1950) in Nordsee und Nordmeer neben anderen wichtigen Aufgaben auch zahlreiche wertvolle Erfahrungen im Wetterfunkdienst sammeln. Im gegenständlichen Beitrag werden vor allem Möglichkeiten des regionalen Funkverkehrs, bzw. des Empfangs von Wettermeldungen aus dem Seegebiet Grönland—Island—Färöer behandelt, die besonders auch die deutschen Fischdampfer interessieren können.

Bericht über die australische Expedition nach MacRobertsonland

Von Dr. Hans-Peter Kosack, Remagen.

Am 4. Januar 1954 um 16,30 Uhr verließ das Motorschiff „Kista Dan“ den Hafen von Melbourne zu seiner ersten Fahrt in die antarktischen Gewässer, um für die Australische Nationale Antarktische Forschungsexpedition (A. N. A. R. E.) eine Gruppe von Forschern zum antarktischen Kontinent zu bringen und eine Station einzurichten.

Die Pläne zu einem solchen Unternehmen lagen schon einige Jahre zurück. Bereits im Jahre 1948 war der Versuch unternommen, Kap Freshfield im König-Georg-V.-Land zu erreichen, jedoch scheiterte der Plan an den ungünstigen Eisverhältnissen. Im Jahre 1954 sollte nun mit verbesserten Mitteln erneut ein Versuch zur Ansiedlung auf dem antarktischen Festland unternommen werden.

1. Teilnehmer.

Die Leitung der Gruppe hatte Robert G. Dovers, ein 32 Jahre alter Vermessungsingenieur, dessen Vater bereits an der Expedition Mawson 1912 teilgenommen hatte. R. Dovers weilte ein Jahr (1948) auf Heard, sechs Monate (1949—50) auf Macquarie und war 1952 australischer Beobachter bei der französischen Adélieland-Expedition.

Die anderen Mitglieder der Überwinterungsgruppe sind L. Macey (Techn. Leiter), R. J. Dingle (Wetterbeobachter), W. J. Storer (Radio), J. Russell (Ingenieur), B. H. Stinear (Geologe), R. O. Summers (Arzt), J. D. Gleadell (Koch) und W. Harvey (Zimmermann).

Die Einsatzfahrt leitete Dr. P. G. Law, Direktor der Antarktischen Abteilung (Antarctic Division) des Australischen Auswärtigen Amtes. Als Flugzeugbesatzung kamen mit: D. W. Leckie, R. A. A. F., der früher Fluglehrer war und während des Krieges in Neuguinea diente. Als zweiter Pilot wurde Sergeant S. R. Seaver, der Flugerfahrungen aus Korea besitzt, sowie Sergt. K. W. Duffel und Sergt. J. C. Morgan als „Bodenpersonal“ mitgenommen.

Das Schiff fuhr unter dänischer Besatzung und stand unter Leitung von Kapt. Petersen.

2. Ausrüstung.

Das Expeditionsschiff „Kista Dan“ wurde auf der dänischen Werft J. Lauritzen, Kopenhagen, als Polarschiff im Jahre 1952 erbaut. Die Länge beträgt 65 m, die Breite 11 m, die Wasserverdrängung 1200 Tonnen und die mittlere Geschwindigkeit 12 Knoten. Das Krähennest war für Eisnavigation als Kommandobrücke ausgebaut. Der Propeller wird durch feste Ruder vor Eispressungen geschützt, auch bei Rückwärtsgang. Die Tankkapazität von 264 Tonnen gab dem Schiff einen Aktionsradius von 14 500 Seemeilen (26 900 km). Spezielle Verstärkung des Rumpfes und Bugs schützte das Schiff gegen Eisdruck. Auf Deck war Raum für Flugzeuge vorgesehen.

Als Aufklärungsmittel führte die Expedition zwei leichte Austerflugzeuge mit sich, die im November 1953 in Point Cook, Victoria, einer genauen Prüfung unterzogen wurden. Sie konnten nach Bedarf mit Skiern und Schwimmern versehen werden.

An Ausrüstungsgegenständen konnten die Erfahrungen der von den Australiern geführten Expeditionen Mawson 1912 und Rymill 1937, sowie diejenigen der Falkland Islands Dependencies Survey, der französischen Expedition nach Adélieland und der internationalen Königin-Maudland-Expedition benutzt werden.

Die Unterkunftshütte, die die Schlafräume enthält, ist eine starke norwegische Holzkonstruktion, ähnlich der Hütte von Maudheim. Die zweite Hütte, welche den Radoraum, einen meteorologischen Arbeitsraum, Behandlungsraum für den Arzt und die Dunkelkammer enthielt, war australischen Ursprungs. Sie wurde nach Erfahrungen auf Heard in Zusammenarbeit von der Antarktischen Abteilung mit dem Arbeitsministerium entworfen und in Baukastenmanier ausgeführt. Sie konnte von sechs Mann in zwei Tagen errichtet werden. Die als Maschinenraum gedachte Hütte war eine Blockhütte, die vierte eine aus galvanisiertem Eisen bestehende Nissenhütte. Geheizt werden die Hütten durch elektrische Raumerhitzer. Die elektrische Energie lieferten zwei Dieselgeneratoren von je 15 kVA. Die Radioausrüstung bestand aus R. A. A. F.-Apparaten, die während des Krieges entwickelt wurden. Amerikanische Gegensprechgeräte vermittelten den Sprechverkehr auf Einsatzfahrten. Die in Norwegen hergestellten Hundeschlitten werden von Hunden gezogen, die auf der Heard-Insel in den letzten drei Jahren gezüchtet wurden. Die Kleidung entsprach den allerletzten Erfahrungen, die Einzelstücke kamen aus Norwegen, Frankreich und Australien. Als Zelte wurden britische Fabrikate bevorzugt.

Als Einsatzfahrzeuge waren Schneetraktoren, „Weasels“, vorgesehen, die in USA gebaut, von der französischen Expedition gekauft wurden. Sie sollten Wohnschlitten ziehen, die wiederum aus Australien stammten. Außerdem war noch ein englischer Schneetraktor mitgenommen worden, der für den Einsatz auf längeren Reisen erprobt werden soll. Auch für das wissenschaftliche und ärztliche Instrumentarium wurden neueste Erfahrungen ausgewertet.

3. Verlauf der Anreise.

Nach einer Abschiedsrede von Außenminister R. W. Casey fuhr die „Kista Dan“ mit den Expeditionsmitgliedern an Bord von Melbourne ab. Nach einer

Fahrt von 15 Tagen, von denen acht starke Stürme brachten, erreichte das Schiff die Heard-Insel. Da es hier Vorräte auszuladen hatte, blieb es einen Tag lang begedreht vor der Küste liegen. Bei den Ausladearbeiten fielen D. Leckie und B. Stinear in das eisige Wasser, ohne jedoch Schaden zu nehmen. Die Arbeiten gingen mit Pontons vor sich, die von Motorbooten gezogen wurden, während sich das Schiff des starken Windes wegen eine halbe Seemeile von der Küste abhielt. Um 4 Uhr morgens begann die Arbeit und war um 9 Uhr abends erst beendet. Die beiden schwierigsten Manöver waren das Verladen eines 7 Tonnen schweren Traktors und von 30 Schlittenhunden, die im Süden eingesetzt werden sollten, und die sich in wilde Beißereien verwickelten, ohne daß einer ernstlich sich dabei verletzte.

Die Abreise von Heard wurde durch einen schweren Südweststurm verzögert. Am 21. Januar gelang es nochmals, durch Pontons Verbindung mit der Station zu bekommen, und die abzulösende Mannschaft mit ihrem privaten Gepäck an Bord zu bringen, da der Sturm von 55 auf 35 Seemeilen in der Stunde abgeflaut war (102 km/h auf 65 km/h). Um 20.30 Uhr fuhr das Schiff von der Heard-Insel wieder ab.

Am 22. Januar lag die „Kista Dan“ vor der französischen Station Port-aux-Français, um gemeinsame Arbeitsvorhaben mit dem dortigen Leiter F. Armengaud durchzusprechen. Hier kam auch G. Schwartz an Bord, der als französischer Beobachter an der Überwinterung teilnimmt. Am 27. Januar fuhr die australische Expedition von Kerguelen wieder ab. Vier Tage später sichtete man den ersten Eisberg; am 1. Februar erreichte die Expedition das Packeis und sah auch das David-Gebirge auf dem Festland. Am 2. Februar unternahmen Dr. Law und Leckie einen Aufklärungsflug, um einen geeigneten Standort für die Station ausfindig zu machen, der auch auf einer hufeisenförmigen Felsplatte gefunden wurde. Einige 100 m dahinter führt ein Blaueisgebiet zum Plateauanstieg, so daß der Ort günstig gewählt schien.

Am 4. Februar wurde Dovers zur Felsplatte geflogen, um einen guten Standort auszumachen, ein zweiter Flug sollte Kapt. Petersen Gelegenheit geben, einen Weg durch das Eis für das Schiff zu finden. Am nächsten Tage verließ eine Vorausabteilung unter Dovers das Schiff mit zwei Weasels. Doch während des Marsches brach ein Weasel durch das Seeis und fror ein. Am 7. Februar wurden die Wohnschlitten überführt durch eine Gruppe, die aus Dovers, Russell, Macey, Harvey und Schwartz bestand; sie erreichten eine Insel nahe der künftigen Station. Am nächsten Tage geriet das Schiff in Eispressungen und alle arbeiteten daran, diese zu beseitigen. Am 9. Februar erreichte die Gruppe Dovers den Stationsstandort; auch das eingefrorene Weasel konnte gerettet werden. Die beiden Flugzeuge brachten an diesem Tage laufend Ausrüstung und Vorräte an Land. Inzwischen war die „Kista Dan“ vom Eis befreit und es gelang, weiter östlich durch das Packeis zu kommen und in die Stationsbucht einzulaufen. Am 11. Februar kam jedoch ein schwerer Sturm auf, der beide Flugzeuge stark beschädigte.

Am 13. Februar wurde die australische Flagge gehißt und die Station errichtet; sie erhielt den Namen „Mawson“. Sie liegt auf 67° 36' S und 62° 53' E. Am 15. Februar beendete man die Ausladearbeiten.

4. Rückreise des Schiffes.

Am 23. Februar verließ die „Kista Dan“ die neue Station und fuhr nach Osten in die Prydz-Bucht. Am 2. März brach ein Sturm aus. Das Dieselmotorboot wurde durch Eis umgeschlagen und sank. Am folgenden Tage konnte die australische Flagge auf dem Festlande auf 68° 38' S, 77° 30' E gehißt werden, obwohl ein Schneesturm wütete.

Am 4. März führten die Geophysiker Brooks und Elliott astronomische und magnetische Beobachtungen durch, während Dr. Gwynn geologische und zoologische Untersuchungen anstellte. Lt. Leckie machte einen Vermessungsflug von 90 Minuten Dauer.

Der Schneesturm entwickelte sich am 5. März zu einem Orkan von 166 Stundenkilometern, der drei Tage anhielt und das Schiff nach Südwest abtrieb, bis es in einer Packeiswake Schutz fand. Als Ballast diente Salzwasser, um das Schiff

in gerader Lage zu halten. Dieser Sturm, der ein Flugzeug über Bord wehte, war das böseste Erlebnis der Reise.

Erst am 7. März wurde offenes Wasser erreicht und am 14. März die Heard-Insel angelaufen, wo 13 Leute der Station an Bord kamen. Am 17. März lag das Schiff wieder vor Kerguelen und erreichte am 31. März den Hafen von Melbourne.

5. Erste Schlittenreisen von „Mawson“ aus.

Im April und Anfang Mai richtete man sich in der Station ein. Das elektrische Licht konnte in Betrieb gesetzt werden; allerdings war der Anfang schwer, da die Wohnhütte nicht gleich beziehbar war und die Temperaturen zwischen antarktischer Kälte und tropischer Hitze schwankten, sobald der Ofen im Gang war. Während der Schneestürme war der Fußboden mit Schmelzwasser von Treibschnee bedeckt. Russell verbrachte eine ganze Woche damit, einen Graben im Fels auszuhacken, um elektrische Kabel verlegen zu können. Die Bohrmaschinen, mit denen Löcher für die Halteseile der Hütten gebohrt werden sollten, brachen sämtlich. 50 Tonnen Steine mußten herbeigeschafft werden, um einen ebenen Boden für die Wohnhütte zu bauen. 45 Robben wurden geschlagen; sie sollten später als Hundefutter Verwendung finden. Anfang April konnte die Wohnhütte endlich bezogen werden.

Die erste Einsatzfahrt unternahmen Dovers und Schwartz zum Hendersonberg. Hierbei mußten steile, glatte Blau eisflächen überwunden werden. Durch die Spaltenzone an der Küste konnte eine Flaggenmarkierung gesteckt werden. Vor einer großen Spaltenzone mußten sie umkehren.

Mit Einbruch des Winters sanken die Temperaturen auf -26° . Die Weasels wurden für die Winterreisen bereit gemacht. Vom 26. bis 29. April unternahmen Dovers, Schwartz, Storer, Stinear und Summers eine Fahrt zum Plateau. Die Spaltenzone konnte östlich umgangen werden. Ein Schneesturm mit 102 km/h bei -27° erzwang einen Aufenthalt, doch konnten, angeseilt, geologische und botanische Beobachtungen durchgeführt werden. Am 28. April erfolgte ein Vorstoß nach Südwest; da durch Schneefegen die Flaggenmarken verschleiert wurden, trat man den Rückmarsch an. Über die Blau eis hänge konnte die Gruppe nur dadurch kommen, daß ein Weasel als Anker an die Karawane hinten angekoppelt wurde. Erfrierungen waren allgemein. Fünf junge Hunde erfroren, bei fünf anderen gelang es, sie durch die Wärme des Küchenofens zu retten.

6. Winterreise zum Scullin-Monolith.

Am 17. Mai gingen Dovers, Stinear, Storer und Harvey auf eine große Reise nach Osten über das Meereis zum über 160 km entfernten Scullin-Monolith. Die Gruppe hatte als Fortbewegungsmittel zwei Weasel, zwei Wohnschlitten, zwei Traktorenschlitten und einen normalen Schlitten mitgenommen. Die Vorräte waren für fünf Monate berechnet.

Da nur wenig Dämmerungslicht vorhanden war, reiste man hauptsächlich bei Sternen- oder Mondlicht. Die Abteilung lag nach 54 km auf einer kleinen Insel wegen eines Schneesturmes fest, konnte dann aber in 24 Stunden 96 km zurücklegen. Offene Waken wurden mit Balken überbrückt. Hier ist die Küste ohne Inseln und das Inlandeis steigt in einer 60 m hohen Eismauer senkrecht aus dem Meere. Am Monolith traf man Stürme von Tornadostärke bei völlig bedecktem Himmel an. Die Hilfsbrückenbalken wurden durch einen Windstoß fortgeweht. Am Monolith wurde die Küste mit Scheinwerfern abgeleuchtet, um eine Stelle zum Landen zu finden, aber der Felsen steigt hier 300 m senkrecht in die Höhe. Man übernachtete daher auf dem Meereis. In der Nacht wurde der Sturm noch stärker und die Weaselschlitten, die mit über 1 Tonne Petroleum beladen waren, wurden fortgeweht, ebenso verschwanden die Balken zum Brückenbau. Am Morgen entwickelten sich rasch Spalten und das Meereis brach auf. Dovers versuchte, die Ostecke einer kleinen Bucht zu erreichen, wo man auf Schutz hoffte; inzwischen hatte sich das Meereis in Scholleneis von 5 m großen Fragmenten aufgelöst, die auf der Dünnung tanzten. Doch hielten sich die Weasel über dem Eis. Da im Osten offenes Wasser lag, fuhr man direkt an die Küste, wo 6 m Brucheis die Schollen vom Lande trennten. Man gab die Hoffnung auf, die Weasel zu retten, und ver-

suchte, wenigstens die Wohnschlitten zu sichern, da in ihnen die Vorräte waren. Dies geschah mittels Tauen, die an einer Eisklammer am Lande befestigt wurden, doch rissen sie. So versuchte man es mit einer Kette und einem Kettenblock und zwar in einem Hagel von Eisstücken und gefrorenem Brandungsschaum. Ein Wohnschlitten wurde durch eine Bö umgeworfen, eine zweite richtete ihn wieder auf, der Hilfsschlitten mit 500 Pfund Ladung wurde 30 m hoch durch die Luft gewirbelt und fiel in die Gezeitenspalte. Ein Eisblock riß ein Loch in die Wand des einen Wohnschlittens, und der Frost tat auch sein Werk; die Männer kämpften um ihr Leben. Da die nächste Nacht so an der Küste nicht verbracht werden konnte, krochen die Teilnehmer in die Wohnschlitten, wobei das vom Eis gerissene Loch des einen notdürftig geflickt wurde. Unter Eishagel, Sturmgeheul und Brandungstosen verbrachte man die schlimme Nacht, geschlafen wurde nicht viel.

Am nächsten Morgen schwamm der Wohnschlitten noch, aber ein Weasel war zwischen die Eisschollen geraten und festgeklemmt, das zweite stand noch, nur waren beide Türen herausgebrochen und fortgeweht worden. Auf anderen Schollen lag das Wrack des zweiten Wohnschlittens und zwei Weaselschlitten, mit Petroleum beladen. An den folgenden Tagen lag man vor der Küste auf der Scholle fest, und es gelang nicht, an das Land heranzukommen. Weitere Stürme verursachten eine lähmende Ungewißheit über das Schicksal des zweiten Weasels, das die einzige Hoffnung für eine sichere Rückkehr bedeutete. Zwischen dem 25. und 28. Mai gelang es endlich, das offene Küstenwasser zu überwinden, am 30. Mai wurde ein schmaler verborgener Strand entdeckt, und bis 2. Juni mühte man sich ohne Erfolg ab, das andere Weasel zu retten. Am 3. Juni gelang es, das noch fahrbare Weasel mit dem Wohnschlitten und den beiden anderen Weaselschlitten auf den kleinen Strand zu bringen, und bis 9. Juni ergab sich sogar noch Gelegenheit, wissenschaftliche Beobachtungen zu machen.

Am 10. Juni brach ein Sturm aus, der stärker war als alles bisher Erlebte. Der Wohnschlitten wurde umgeweht und Stinear und Storer, die darin schliefen, kamen nicht mehr heraus. Dovers und Harvey, die im Weasel schliefen, brachen die Tür auf. Ein neuer Windstoß stellte den Wohnschlitten wieder aufrecht. Daher beschloß man, am 13. Juni die Heimreise anzutreten, obwohl die Wetterverhältnisse fragwürdig blieben. Im Augenblick des Abmarsches wurde ein Petroleumtank leer, der Starter froz ein und ein Schwungrad klemmte sich fest, doch gelang es, nach anstrengender Arbeit die Mängel zu beheben. Nach einer Fahrt von 112 km kam man auf eine Schneefläche, die für den Traktor nicht zu überschreiten war, und ein erneuter Schneesturm brach aus. Die Weiterfahrt war nur durch Relaislegen von 3 km möglich. Nach weiteren 16 km erreichte die Gruppe die Lagerinsel der Herreise und blieb hier bis 19. Juni; der Sturm hatte sich gelegt. Zwar erzwangen Schneewehen auf dem Eis weiteres Relaislegen, doch trafen Dovers und seine Kameraden am gleichen Tage wieder bei der Station ein.

Noch nachträglich wurde das zweite Weasel, das die Reise überstanden hatte, durch Feuer an der Station zerstört. Infolge dieser Erfahrungen wurden bis Ende August weitere Schlittenreisen ausgesetzt.

7. Erlebnisse auf der Station „Mawson“.

Die Tätigkeit war während der Abwesenheit der Ostgruppe auf Routinearbeiten beschränkt. Vom 25. bis 27. Mai herrschte Sturm, der die fest verankerten Hütten erschütterte. Danach herrschte gutes Wetter mit leichten Winden und Temperaturen von -10° . Zwischen dem 14. und 18. Juni kam wieder Sturm auf, der aber höhere Temperaturen brachte (-6°); er war der bisher stärkste, der sogar die Radioverbindungen unterbrach. In den folgenden Wochen wurden die Hunde geschult (bei Temperaturen von -42°); die Verletzten der Ostreise, Dovers und Harvey, heilten ihre Wunden aus.

Im Juli betrug die höchste Temperatur $+1,4^{\circ}$, die niedrigste -29° , während die größte Windstärke 154 km/h erreichte. Eine Gruppe besuchte den Hendersonberg, um hier bei gutem Wetter glaziologische Meßplatten auszusetzen. Die Ablation seit April beträgt 7,6 cm. Mit der Sonne, die ab 1. Juli zu sehen war, kehrten auch einige Robben zu ihren Atemlöchern im Meereis zurück, und die

Robbenjagd begann wieder. Seit Ende Juli liegen noch keine weiteren Nachrichten von der Station vor.

8. Die Ablösung 1955.

Am 30. November verließ die „Kista Dan“ Melbourne, um die Besatzung der Macquarie-Insel abzulösen. Am 23. Dezember erfolgt die Ausreise zum Entsatz von „Mawson“, wobei an der Heard-Insel und in Kerguelen wieder angelegt werden soll. Man erwartet, daß das Schiff am 1. Februar vor der Station eintrifft, und dort bis 12. Februar bleiben kann. In Melbourne wird es am 11. März 1955 zurückerwartet. Die Ablösungsgruppe besteht aus 15 Teilnehmern, und steht unter der Leitung von John Bechervaise, der 1953 Leiter der Station auf Heard war.

Am 6. August gab das australische Außenamt bekannt, daß die Station auf Heard ab 1955 nicht mehr besetzt werden soll; nur die Hütten, die Ausrüstung und Vorräte sollen als Depot für künftige Expeditionsschiffe auf der Insel verbleiben.

Der vorliegende Bericht wurde nach Meldungen von R. Dovers zusammengestellt, die im „Antarctic News Bulletin“, Wellington, in den Nummern 11—15 abgedruckt sind. Über die geographischen Verhältnisse unterrichtet der Aufsatz „Zur Fertigstellung der Karte der Antarktis 1:4 000 000“ in Petermanns Geogr. Mitteilungen 1954, H. 4. (Abgeschlossen am 14. 12. 1954.)

Klimatologische Untersuchungen im nördlichen Teil Grönlands

Von Prof. Dr. Børge Fristrup, Kopenhagen.

Pearyland, das nördlichste Land der Welt, liegt wie eine uneinnehmbare Festung in N-Grönland. Das Inlandeis bildet im Süden die Grenze, und die Küsten sind mit großen Packeismassen des arktischen Ozeans belagert. Bis jetzt ist es noch keinem Schiff gelungen, diese Eismassen zu durchqueren. Frühere Expeditionen, die mit Hilfe von Schlitten ausgeführt wurden, haben nur die Küstenregionen erreicht. Die Entfernung vom Pearyland bis zu den nächsten Siedlungen in Nordwest- und Nordost-Grönland beträgt 800 bis 1000 km. Durch Verwendung von Flugzeugen in Zusammenarbeit mit Schlitten-Expeditionen ist es nun möglich gewesen, das Land genauer zu erforschen.

In den Jahren 1948—50 überwinterte die dänische Pearyland-Expedition unter der Leitung von Eigil Knuth, und im Jahre 1953 unternahm eine kleine Gruppe der Lauge-Koch-Expedition, die durch ein Flugzeug abgesetzt war, einige Untersuchungen im nordöstlichsten Pearyland bis Kap Morris Jessup.

Die Überwinterungs-Station der dänischen Pearyland-Expedition arbeitete als meteorologische Station. Synoptische Observationen wurden jede dritte Stunde von August 1948 bis August 1950 vorgenommen. Das Material dieser Beobachtungen ist in „Meddelelser om Grønland“, Vol. 127, Nr. 4 (1952) publiziert. Es geht aus den Ergebnissen hervor, daß das Klima kontinental-arktisch mit hoher Sommer-temperatur ist. Die monatlichen Durchschnittswerte von Windgeschwindigkeit, Temperatur und Luftdruck sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

	Wind	Temperatur	Luftdruck
Januar	4,15 m/sec	— 31,0° C	1011,6 mb
Februar	6,00 „	— 29,3° „	1011,8 „
März	6,60 „	— 26,6° „	1014,9 „
April	5,55 „	— 22,2° „	1018,9 „
Mai	5,45 „	— 7,1° „	1023,0 „
Juni	6,00 „	2,6° „	1014,5 „
Juli	6,75 „	6,2° „	1013,4 „
August	4,55 „	3,7° „	1009,7 „
September	4,20 „	— 5,4° „	1012,4 „
Oktober	2,90 „	— 19,2° „	1013,2 „
November	3,40 „	— 24,4° „	1017,4 „
Dezember	5,65 „	— 27,4° „	1015,9 „