

Arktische Aerobiologie nennt sich ein neuer Forschungsweig, welcher der „Nature“ 166 (4077) S. 876f. zufolge Methoden anwendet, um unbeeinflusste und repräsentative Gleitbewegungen von Sporen usw. in der freien Atmosphäre zu erhalten. Vor allem wurden über Nordkanada Flüge ausgeführt, bei denen im Jahre 1947 die meisten Beobachtungen in rund 1500 m Höhe erhalten wurden. Es ergab sich eine Fluggeschwindigkeit von 115 m in der Stunde. Ausführliche Angaben über Wind, Wolken, Vereisung etc. wurden während des Fluges sorgfältig notiert, ebenso die geogr. Positionen. Als Hauptergebnis wurde der Beweis reicher Kolonien von niederen Pilzen und Bakterien selbst über dem arktischen Eis erbracht.

Sodann sind noch aus der Zeitschrift „Arctic“ 1, 1948, 1 drei wichtige Artikel zur Meteorologie des Polarraumes zu nennen: Helge Petersen: Der dänische meteorologische Dienst in Grönland, F. W. Reichelderfer: Der meteorologische Dienst in Alaska und Andrew Thomson: Über die Ausweitung des meteorologischen Wissens der kanadischen Arktis.

Englische Forschungen in der Arktis.

Für Fischerei-Forschungszwecke in der Arktis ist in England das Forschungsschiff „Ernest Holt“ gebaut worden.

Die Nordmeerfischerei bei der Bären-Insel, Spitzbergen und der Barentssee liefert z. Zt. etwa $\frac{1}{4}$ der englischen Anlandungen. Der Hauptfang besteht aus Kabeljau. Jedoch ist noch wenig über die Faktoren bekannt, die diese arktische Fischerei beeinflussen. Norwegische und russische Untersuchungen sind zur Hauptsache bisher in den Küstengewässern gemacht worden. In den ersten zwei Jahren sind zwei Hauptarbeiten vorgesehen.

1. Soll die Biologie des Kabeljaus und des Schellfisches in den arktischen Gebieten geklärt werden, dabei sollen umfangreiche hydrographische Untersuchungen in diesen Gebieten gemacht werden. Das Schiff besitzt für diese Zwecke ein gut ausgerüstetes Laboratorium, so daß die Untersuchungen sofort ausgeführt werden können.

Die 2. Arbeit betrifft wichtige wirtschaftliche Probleme, insbesondere die Frischerhaltung der Fische. Für diese Zwecke ist das Schiff mit Fischbehältern und Temperaturanzeiger ausgerüstet.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Untersuchungen darauf hinauslaufen, in welcher Art man die Erträge der arktischen Fischerei in nächster Zeit vergrößern kann. Später hofft man dieses Schiff für neue Forschungszwecke zu verwenden, um die Entwicklung neuer Fischereien in entfernteren Gebieten zu fördern.

Dr. Kurt Schubert, Hamburg.

Zur Frage der Gegensätzlichkeit der kalten Winter in Grönland zu den warmen Wintern in Deutschland.

Von Prof. Dr. F. Dannmeyer, Hamburg.

Herr Reg.-Rat Dr. H. G. Koch, Weimar berichtete in der Zeitschrift „Polarforschung“ 1946, S. 111ff. über die Gegensätzlichkeit zwischen warmen und kalten Perioden in Mitteleuropa und im Polargebiet. Es möge von Interesse sein, daß K. L. Gronau schon im Jahre 1811 dieses durch eine Tabelle zu erhärten weiß. Im Repertorium der gesamten Naturkunde von H. G. Flörke, Berlin 1811, Band I, S. 353: Das Klima der Polarländer schreibt K. L. Gronau: „Merkwürdig ist es, daß die kalten Winter in Grönland mit denen in Deutschland in einem umgekehrten Verhältnis zu stehen scheinen, wie folgende Zusammenstellung zeigt:

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