

Expedition in Ostgroenland

1957 hatte ich die einmalige Möglichkeit, an einer Lauge-Koch-Expedition in NE-Grönland als geologischer Assistent teilzunehmen.

Der Flug ab Zürich führte über Manchester Rajkjavic nach Island. Das war der erste Flug in meinem Leben.

In Island verbrachten wir zwei Tage. Auch fassten wir unsere Ausrüstung.

Der Flug mit einer alten DC4 der Island Airway von Island nach Ostgroenland nach Mestersvic, Basis für die Bleiminen, war spektakulär. Das Flugzeug trug den Namen «Gulifaxi». Wir nannten es Güllenfass!

In Mestersvic befinden sich die grössten Vorkommen von Bleierz. Die Flugpiste befindet sich auf einer ausgeebneten marinen Strandterasse von zwei Kilometern Länge.

Von Mestersvic aus flogen wir mit einer alten Catalina, einem Amfibienflugzeug aus dem zweiten Weltkrieg auf eine kleine Insel im König Oscarfjord, der Basis der Expedition.

Wir wurden in die Expeditionsgruppen eingeteilt. Ich kam zusammen mit einem deutschen Geologen, mit dem ich die ganze Zeit der Expedition auf verschiedenen Inseln verbrachte.

Mit Geologie hatte ich nichts zu tun. Meine Aufgabe bestand im Auf- und Abbau des Zeltes, Kochen, Führung des Geologen auf den Gletschern und in den Bergen beim Mount Noris Fjord, im Schleppen des Materials von Lager zu Lager (Zelt, Proviant, persönliche Ausrüstung, Gewehr zum Schutz vor Eisbären, welches ich glücklicherweise nie brauchte, Steinproben). Der Rucksack war immer schwer.

In diesem Teil von Grönland befinden sich riesige Fjorde. Im arktischen Sommer sind sie teils eisfrei. Viele Eisberge treiben im Meerwasser.

Aus dem Inlandeis stürzten Fallwinde in die Fjorde. Dabei erwärmten sie sich, wie bei uns in den Föhntälern. Auf verschiedenen Inseln im Fjord gedeiht eine reiche Vegetation: Kleine Weidensträucher, Teppiche von *Dryas octopetala*, Bergblumen (teilweise die gleichen wie bei uns in den Alpen), auf einigen Inseln im Innern der Fjorde gedeiht eine geschlossene Grasdecke. Dies ermöglicht den Moschusochsen gute Lebensbedingungen. Sie legen im kurzen arktischen Sommer eine dicke Fettschicht an, die ihnen das Überwintern ermöglicht. Ihr Fell ist sehr dick und schützt sie genügend im arktischen Winter.

Wir wurden mit den Expeditions-Wasserflugzeugen an unsere Arbeitssorte geflogen. So waren wir zu zweit fern von der Zivilisation auf uns selbst angewiesen. Die Verbindung zur Basis war sehr primitiv. Am Camp legten wir zwei rote Tücher von ca. 1 x 6m aus. Lagen die Tücher parallel, war alle in Ordnung. Gekreuzte Tücher waren das Zeichen für einen Notfall. Die Expeditionsflugzeuge überflogen die verschiedenen Camps der Forscher regelmässig. War alles in Ordnung landeten sie nicht. Bei den Dislokationen wurde Verpflegung und sogar Post gebracht und abgeholt.

Am Mount-Norris-Fjord erlebte ich eine heikle Situation, die glücklicherweise gut endete.

Wir stiegen vom Gletscher über Couloirs oder steile Geröllfelder zu den kompakten Felswänden um Gesteinsproben zu nehmen. Für die Erforschung der Stratigraphie war es einfacher, eine Farbenfoto genügte.

Einmal stiegen wir ein steiles Couloir hinunter. Ich wollte meinen Geologen ans Seil nehmen. Er fand es nicht nötig und begann den Abstieg vor mir, bevor ich ihn anseilen konnte. Er ist ausgerutscht und stürzte durch das Couloir hinunter, direkt auf einen riesigen Block zu,

der quer im Couloir lag. Irgendwie ist er vor dem Felsbrocken in einem Luftsprung über den Brocken geflogen. Das Couloir endete in einem Schneefeld, wo er unverletzt zum Halten kam, weil der Schnee weich war.

Mir graute. Was hätte ich unternommen, wenn er verletzt und bewegungsunfähig gewesen wäre.

Er hat eigentlich nicht realisiert wie der Sturz hätte ausgehen können.

Wir mussten den Abfluss des Gletschers, der sich auf dem Delta auf viele Teilstüsse aufteilte mehrmals überqueren. Das erste Mal zogen wir die Bergschuhe nicht aus. Ergebnis: Ganzer Tag halbgefrorene Füsse.

Nachher zogen wir die Schuhe aus. Wir durchwateten die Bäche barfuß. Die eiskalten Füsse erwärmten sich nachher allmählich.

Das Verhältnis zum Chef.

Hans Peter Heres aus Freiburg im Breisgau studierte Geologie. Er wurde mein Chef und Partner.

Wir kamen gut miteinander aus. Er war vor allem sehr zufrieden mit meinen Kochkünsten. Ich versuchte mit den zur Verfügung stehenden Nahrungsmitteln aus Büchsen vielfältige Menüs zu kochen. Der tägliche Hit bestand aus in Honig gerösteten Haferflocken. Aus Kartoffelmehl machte ich Küchlein. Wir hatten dänische Fleischkonserven, Schweineherz an Schokoladesauce. Das war für uns ungewohnt.

Während der Expedition stellte ich fest, dass er sich mit vielen petrografischen Details befasste, aber leider keine wirkliche Übersicht hatte. Die Ergebnisse seiner geologischen Untersuchungen in der Feldarbeit sollten eine Dissertation ergeben. Wie ich später erfuhr, beendete er sein Studium der Geologie nicht. Das erstaunte mich nicht.

Erst gegen Ende der Expedition zeigten sich Schwierigkeiten, die nicht zum ausdrücklichen Problem wurden, weil ich versuchte sie auf die

Seite zu schieben. Es ist nicht erstaunlich, dass eine Zusammenarbeit während längerer Zeit in der Einsamkeit heikel werden kann.

An der Aussenküste hausten wir in einer alten Jägerhütte. Das Klima war rauh. Die Steine auf der Strandterasse waren total verwittert. Sie behielten ihre Form, waren jedoch schon in viele dünnen Schichten aufgespaltet. Mit einem Fusstritt verfielen sie in viele kleinen Scheiben.

Die Holzwände der Hütte waren mit Dachpappe geschützt. Eines Abends, als wir zurückkamen waren grosse Teile der Dachpappe abgerissen. Wir hatten Besuch eines Eisbären gehabt.

Wir bekamen auch den Besuch von Lauge Koch. Er sagte ironisch, er wolle gucken ob wir nicht schon von Eisbären angegriffen worden seien.

Von der Hütte aus unternahmen wir Touren ins Innere des Fjordes. Der Fjord war noch weitgehend eisfrei, Der Chefgeologe, ein Professor aus Basel besuchte uns. Wir verlegten das Lager ins Innere des Fjordes. Ich musste den Weg zweimal gehen um alle Lasten zu transportieren. An einem Steilhang mit Firn fanden wir frische Spuren eines Eisbären.

Am Ende der Expedition am Mount Norris Fjord wurde die Situation kritisch. Während zwei Tagen wütete ein arktischer Sturm. Als sich das Wetter beruhigte, hörten wir ständig unserer Expeditionsflugzeuge, die über uns nordwärts flogen. Wir fragten uns, ob etwas passiert sei.

Da das Wetter wieder stabil wurde entschied der Professor mit Peter Heres noch eine Exkursion zu unternehmen.

Als ich am nächsten Morgen erwachte, war der Fjord soweit ich sehen konnte mit Packeis gefüllt. Das zwang uns, das Lager ins innere des Fjordes zu verlegen, wo hoffentlich noch eine Möglichkeit für das Wasserflugzeug bestand zu wassern. Allerdings war nur ein Streifen

entlang der Küste von etwa 20-30m eisfrei, genug für die Landung des Norsemann-Wasserflugzeugs. Die Piloten der Wasserflugzeuge waren tüchtig und hatten viel Erfahrung in arktischen Verhältnissen.

Wir hatten alles für den Flug vorbereitet und warteten neben den Kisten und unserem Gepäck auf das Flugzeug. Als es endlich kam, musste alles in Eile geschehen. Wir konnten nur unser persönliches Gepäck aufladen. Die Kisten mit den Gesteinsproben, Zelte und Proviantkisten blieben am Strand liegen. Das Flugzeug musste gegen das Packeis starten. Eine sehr kurze Startbahn. Da sassen wir in der Maschine und sahen den Rand des Packeises ständig näher kommen. Kurz vor dem Packeis erhob sich die Maschine. Welche Erleichterung! Einmal in der Luft konnten wir den Fjord nochmals überblicken und den Flug nach Mestersvic entspannt geniessen.

In Mestersvic erfuhren wir, dass ein Schiff in einem Fjord nördlich der Insel Trail-Oe im Treibeis stecken geblieben war. Mit unseren Norsemann Wasserflugzeugen hätten wir die Mannschaft retten können. Das duften wir aber nicht, weil die USA einen Vertrag mit Dänemark abgeschlossen hatte, in welchem sie sich verpflichteten von der Basis in Thule aus in Grönland die Rettungsaktionen durchzuführen.

Das war der Grund, warum die Amis mit einer Globmaster zu Hilfe kamen und in Mestersvic landeten. Mit einem Helicopter, der aus dem Bauch des riesigen Flugzeugs herausgezogen wurde, konnte die Mannschaft des eingekilten Schiffes gerettet werden.

Von der Mine zur Landepiste in Mestersvic führte eine Strasse von etwa zehn Kilometern. Wir hatten genügend Zeit und machten uns auf den Weg, das riesige Flugzeug zu sehen.

Am Rande der Piste sass die Mannschaft der Globmaster. Für uns Gelegenheit zu Kontakten. Als ich mich mit einem Kameraden auf Deutsch unterhielt, sprach uns ein Ami auf Zürichdeutsch an.

Wir erfuhren, dass er ausgewandert war und in USA bei der Luftwaffe eine Stelle als Flugzeugmechaniker fand. So ist er nach NE-Grönland gekommen. Ich erfuhr, dass er im gleichen Schulhaus wie ich die Primarschule besuchte. Die Welt ist klein!