

Erkundungsfahrt zum Inlandeis Spitzbergens

Autor(en): **Nünlist, Hugo**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **59 (1966)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **20.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-987211>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Erkundungsfahrt zum Inlandeis Spitzbergens



Gefährliche Schneesümpfe und Bäche mit unterhöhltem Rand auf dem Monacogletscher. Im Hintergrund Koloss (links) und Chabaudgruppe (rechts).

Spitzbergen, eine arktische Insel, liegt fast halbwegs zwischen Norwegen und dem Nordpol und ist vorwiegend mit Inlandeis bedeckt. Das Klima wäre noch viel rauher, flösse nicht der warme Golfstrom der Westküste entlang. Einer ihrer Einschnitte nennt sich Kingsbai (Königsbucht), an der Ny-Alesund, der nördlichste bewohnte Ort, liegt.

In diesem entlegenen Hafen mietete unsere Expedition ein Motorboot, um in die Crossbai (Kreuzbucht) zu fahren. In hartem Wind ratterte es an Gletschern vorbei, von deren Stirnwand Eisblöcke abgebrochen waren, die als bizarre Gestalten umherschwammen oder an seichten Stellen strandeten. Wir stoppten eine Weile an den schroffen Felsen des Kaps Cadio, wo Tausende von Alken auf den Gesimsen nisteten. Hernach querte unser Boot einen Seitenarm der Crossbai und schaukelte durch stürmische Wellen zur 30 Meter hohen, zerrissenen Eismauer des Kollergletschers. Es hiess sich sputen; denn schier ununterbrochen krachten Kalbeisbrocken in das Becken und lösten Flutwellen aus.

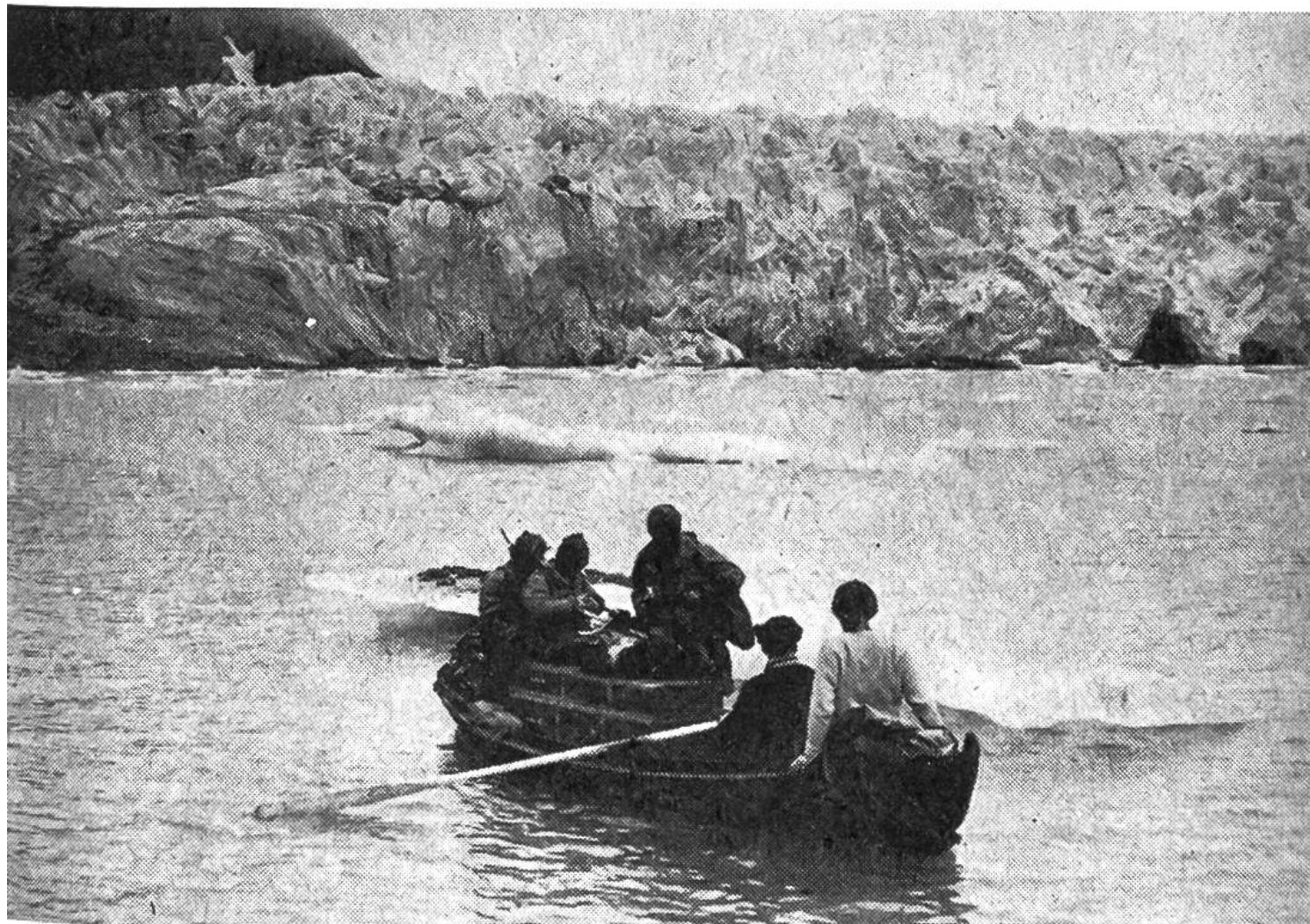
Es war abends acht Uhr, als das Boot zur Rückfahrt vom einsamen Gestade abstiess. Da die Nächte hell blieben, trugen wir sogleich die ersten Lasten über Eishalden, rutschige Moränenflanken, durchnässten Schnee und Randspalten so weit hinauf, bis der flache Gletscherboden betreten werden konnte, und errichteten dort ein Zwischenlager.

Als ich mit aufgebundener Kiste wieder anstieg, hob plötzlich ein Donnern an, als ob Geschütze bummerten. Ich starrte entsetzt zur Eisbarre, die auf beträchtlicher Breite zusammensank und dumpf dröhnend in Gischt und brodelnde Wogen plumpste. Haushohe Eisquader tauchten nochmals auf, umzischt von Schaum und Spritzern, und verschwanden erneut in Wasserbergen, die eine wuchtige Sturzflut aussandten, welche als ungeheure Brandung gegen unsern Lagerplatz raste, wie entfesselt an die Böschung prallte und tischgrosse Eistrümmer wie Federbäusche hochhob und sie an der Moräne hinaufrollte. Elf

Meter landeinwärts wurde die vorderste der 40 kg schweren Kisten von der Woge ins Meer hinaus gefegt!

Nach tagheller Nacht und zwölfstündiger Arbeitsschicht legten sich unser vier im Zwischenlager für einige Stunden zur Ruhe, vermochten indessen im lichterfüllten Zelt kaum zu schlafen, so dass wir uns gern wieder erhoben. Da bescherte uns der Gletscher abermals Überraschungen: Unverhofft entdeckte jemand einen Riss, der unter dem Zelt durch lief. Infolge der raschen Fliessbewegung des Gletschers hatte sich die noch firnbedeckte Spalte schon erweitert und drohte unser Lager zu verschlingen! Und als einer der Gefährten, der von der Kollerbucht aus gestartet war, nicht eintraf, gingen wir auf die Suche. Er erzählte uns dann, dass ihm ein scheinbar harmloses Schneefeld fast zum Verhängnis geworden war, indem er, den Spuren des Vortages nachmarschierend, in eine sechs Meter tiefe Eiskluft stürzte. Zum Glück war sie unten eng, so dass er sich darin verkeilen konnte, wonach es ihm gelang, sich wieder hinaufzuschaffen. Nun trachteten wir danach, das Windjoch, den Übergang vom obern Kollergletscher zum Monacogletscher, zu erreichen, um dort unser Hauptlager zu beziehen. Fellingner und ich spannten uns an die Seile und schleppten den mit zwei Kisten und Rucksäcken beladenen Reffschlitten durch eine Spaltenzone. Hernach gewannen wir offene Flächen, die aber mit hohem Weichschnee ziemlich Mühe bereiteten. Stunde um Stunde verrann. Widerliche Schmelzwassergräben mit steilen Wulsträndern liessen den Schlitten wiederholt kippen. Kurz unter dem breitgeschweiften Windjoch festigte sich der Schnee endlich und schenkte uns ein ebenes Plätzchen, das vor etwaigen Felsstürzen aus der Südflanke des Bouvierkammes einigermaßen geschützt war. Noch manches Mal mussten alle zur Kollerbucht hinab, über stumpfen Firn und buckeliges Eis fahrend, bis sich alles Benötigte oben befand. Die zwei Schlafzelte und das Küchenzelt wurden mittels Eisschrauben und Steinplatten gesichert.

Drei Wochen lang verbrachten wir nun in diesen arktischen



An der gewaltigen Eiswand des Kollergletschers liess sich die Expedition an Land setzen.

Räumen und fanden uns immer wieder im Hauptlager zu frohen Mussestunden ein. Unheimliche Stürme hielten uns hier mehrmals gefangen, rissen die Planen des Küchendaches weg, lösten die Verankerungen, durchnässten Kleider und Schlafsäcke und peitschten eine schwere Neuschneesicht auf die Zelte. Mitunter aber blauten herrliche Tage über den jähren, mit Eis und Schnee gepanzerten Zinnen, die wir über Wände oder oft heikle, mit Flechten überwucherte Granitrippen erkletterten, so den Roi (Königsspitze), den Koloss, das Heiberghorn, die Jungfrau, das Gletscherhorn, den Götterthron.

Auch ausgedehnte Gletscherfahrten waren uns' beschieden, wovon eine über den 40 km langen Monacogletscher zur Liefdebai



Rast am oberen Monacogletscher, wo der Weichschnee tüchtig zu spüren gab.

hinab führte, wo sich Dutzende von Seehunden auf Eisschollen sonnten und räkelten. Weniger harmlos aber nahm sich hierauf die Suche nach einem kleinen Bergzelt aus, das zwei unserer Gefährten mitten auf dem sechs Kilometer breiten Eisstrom errichtet hatten und es bei der Rückkehr viele Stunden lang nicht mehr aufstöbern konnten, da es in Wellentälern verborgen war. Trügerisch benahmen sich auch Gletscherbäche; denn sie sind zuweilen reissend, bis drei Meter tief und von unterhöhltem morschem Eis umrahmt, das einsackt, sobald man auf Skiern zum Gegenufer abstossen will.

Eine andere lange Gletscherfahrt brachte uns über einen Sattel und den gestuften Friedrichgletscher zur Bockbai hinab, wo

warme Quellen sprudeln und Sinterhügel in mancherlei Farben prangen – ein seltsamer Anblick inmitten vergletschter Gipfel, neugieriger Seehunde, beutesuchender Polarfüchse, krächzender Raubmöven und bleichender Treibholzstämme, die aus Sibirien stammen. Allenthalben rochen Wasseradern und Luft nach Schwefel.

Die längste Erkundungsfahrt führte über den oberen Monaco-gletscher und die Isachsenhochfläche zum Blomstrandgletscher, wo der mittlere Eisbruch, der bereits ausgeapert und von riesigen, unbegehbaren Spalten durchschnitten war, den weiteren Abstieg vereitelte. Wir mussten uns zur Rückkehr entschliessen. Dreizehn Stunden erforderte der Eilmarsch durch Nebel und Schneefall zur Kollerbucht zurück, die wir noch rechtzeitig erreichen mussten, bevor die zurückgebliebenen Kameraden vom Motorboot abgeholt wurden.

Abermals tuckerte das Boot durch Regen, Wind und Wellen nach Ny-Alesund zurück, wo uns ein Reisedampfer, die «Lyn-gen», aufnahm, die auf Hunderte von Kilometern Treibeis-schollen entlangglitt und hernach über das sturmgepeitschte nördliche Eismeer zum norwegischen Hafen Tromsø fuhr.

Hugo Nünlist