



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Deutsche Grönland-Expedition Alfred Wegener

Sorge, Ernst

Stuttgart [u.a.], 1939

III. Warum Grönlandforschung?

urn:nbn:de:hbz:466:1-43461

III. Warum Grönlandforschung?

Je weiter die Wissenschaft fortschreitet, desto mehr Zusammenhänge weist sie zwischen scheinbar fernliegenden Erscheinungen nach. So bestehen enge Wetterbeziehungen zwischen Grönland und Europa. Ein kalter Winter in Europa ist stets mit einem warmen Winter in Grönland verbunden und umgekehrt. Grönland und Europa liegen beide im Gebiet der „Polarfront“. Die Tiefdruckgebiete (Zyklonen) wandern von Kanada über den Atlantischen Ozean nach Europa. Ihnen prägt Grönland bestimmte Eigenschaften auf und lenkt sie in bestimmte Bahnen. Kennt man also das Wetter in und bei Grönland, so kann es für Europa besser vorhergesagt werden.

ferner: Der Nordatlantik ist der wichtigste Seeweg der Welt. Der Weg ist gefährdet durch Stürme, Nebel und Eisberge, wobei Nebel und Eisberge vereint eine besondere Gefahr bilden. 1912 sank z. B. der englische Dampfer „Titanic“ durch Zusammenstoß mit einem Eisberg. Dabei verloren 1600 Menschen das Leben. Nebel und Eisberge treten besonders beim Zusammentreffen des warmen Golfstromes und des kalten Labradorstroms auf (bei der Neufundlandbank), der die Eisberge von Grönland mitbringt. Zur Sicherung der Schifffahrt müssen die Schiffe durch Funksprüche über die Wetterlage südlich von Grönland und über das Vorhandensein von Eisbergen unterrichtet werden. Die Wetterlage auf dem Schiffsweg hängt aber wieder mit der Großwetterlage rings um Grönland zusammen. Die Voraussage, wo Eisberge und wieviele Eisberge demnächst vorkommen

werden, setzt genaue Untersuchung der Wanderwege und überhaupt des Lebenslaufs der Eisberge voraus. Auch an dieser Aufgabe beteiligen sich Grönlandexpeditionen. Man bleibt dabei nicht stehen, sondern untersucht die Eisberge bei ihrer Entstehung und stellt fest, von welchen Gletschern die meisten und größten abbrechen, wieviele von den offenen Fjorden ins offene Meer hinausschwimmen und wohin sie schwimmen.

Entsprechend den Ergebnissen dieser Forschungen werden die Schifffahrtslinien nach Bedarf weiter nach Süden verlegt, um den Gefahren auszuweichen. Ähnliches gilt für den nordatlantischen Flugverkehr, an dessen Beginn wir in unserer Zeit stehen. Flugzeuge sind besonders empfindlich gegen das Wetter. Da der kürzeste Luftweg von Europa nahe der Südspitze von Grönland verläuft, müssen die Start- und Landebedingungen, Sicht, Lufttemperaturen (Gefahr der Vereisung), Windrichtung, Windstärke und die Niederschläge bekannt sein. Es sind also genaue Wetterbeobachtungen und Erforschungen des Landes, Wassers und Eises in und bei Grönland nötig, ehe ein regelmäßiger Flugverkehr mit Wasser- oder Landmaschinen auf dem kürzesten Weg eingerichtet werden kann.

Infolge der Eisbedeckung befindet sich Grönland heute in einem Zustand, in dem Europa zur Eiszeit war. Es liegt daher nahe, die europäische Eiszeit mit dem heutigen Grönland zu vergleichen. In der Eiszeit entstand die menschliche Kultur, und zwar in der Form, die der Vorgeschichtler „Altsteinzeit“ nennt. Zahlreiche Ausgrabungen (z. B. bei Mauer, Weimar, Neandertal, Baumannshöhle usw.)

geben uns Bruchstücke von vorgeschichtlichen Kulturstufen. Wir können uns ein anschauliches Bild von den Verhältnissen verschaffen, unter denen diese Menschen gelebt haben. Wir brauchen nämlich nur nach Grönland zu gehen. Dort finden wir heute noch die Eiszeit. Wir können in Grönland feststellen, wie vor 1000 Jahren die Wikinger (also Menschen nordischer Rasse) versuchten, als Bauern zu leben, und wie heute die Eskimos (also Menschen mongolischer Rasse) dort als Jäger und Fischer leben. So bildet die Grönlandforschung eine wertvolle Ergänzung der Vorgeschichtsforschung.

Im übrigen soll hier folgendes festgestellt werden: der Wissenschaftler darf nicht danach fragen, ob seine Forschungen sogleich einen praktischen Wert haben und ob sie sich vielleicht in Geld umsetzen lassen. Mitunter bleiben große Erfindungen und Entdeckungen lange unbeachtet, ehe die Zeit dafür reif ist.

Im Wesen der nordischen Rasse liegt es, das Unbekannte zu erforschen, das Leben an große Aufgaben zu wagen, mit Naturgewalten zu kämpfen, fremde Länder und Meere, Tiere und Pflanzen zu entdecken, Naturgesetze aufzufinden, ferne Zusammenhänge zu erkennen. Können die Ergebnisse sogleich praktisch verwendet werden, dann um so besser; es ist aber nebensächlich. Ein hoher Wert für die lebenden Menschen liegt in dem Vorbild des Forschers. Seine Lebensführung kann allerdings nur von rassistisch verwandten Menschen nachempfunden und gewürdigt werden. Ein wirklich großer Forscher ist daher immer im besten Sinne „volksverbunden“, selbst wenn nur wenige Zeitgenossen die Einzel-

heiten seines Werkes nachdenken können. Bei Alfred Wegener kann man immer wieder feststellen, daß seine Grundgedanken bei aller Feinheit einfach und leicht verständlich sind. Gerade das gibt ihnen ihre Größe.

IV. Teilnehmerliste

1929 nahmen teil: Alfred Wegener, Johannes Georgi, Fritz Loewe, Ernst Sorge.

1930—31 nahmen teil: Alfred Wegener als Expeditionsleiter,

an der Oststation: Walther Kopp, Hermann Peters, Arnold Ernsting;

an der Weststation: Emil Friedrichs, Kurt Herdemerten, Rupert Holzappel, Hugo Jülg, Franz Kelbl, Manfred Kraus, Georg Lissey, Curt Schif, Karl Weiken, Kurt Wöldken, Gudmundur Gislason, Jon Jonsson, Digfus Sigurdsen;

in Eismitte: Johannes Georgi, Ernst Sorge, Fritz Loewe.

Im Juni 1931 kam noch Bernhard Brodtkamp, im Juli 1931 Kurt Wegener zur Weststation.