

**Zeitschrift:** Prisma : illustrierte Monatsschrift für Natur, Forschung und Technik  
**Band:** 1 (1946)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Exercise Muskox : die jüngste Arktisexpedition  
**Autor:** Schuler, Max  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-653631>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# EXERCISE MUSKOX

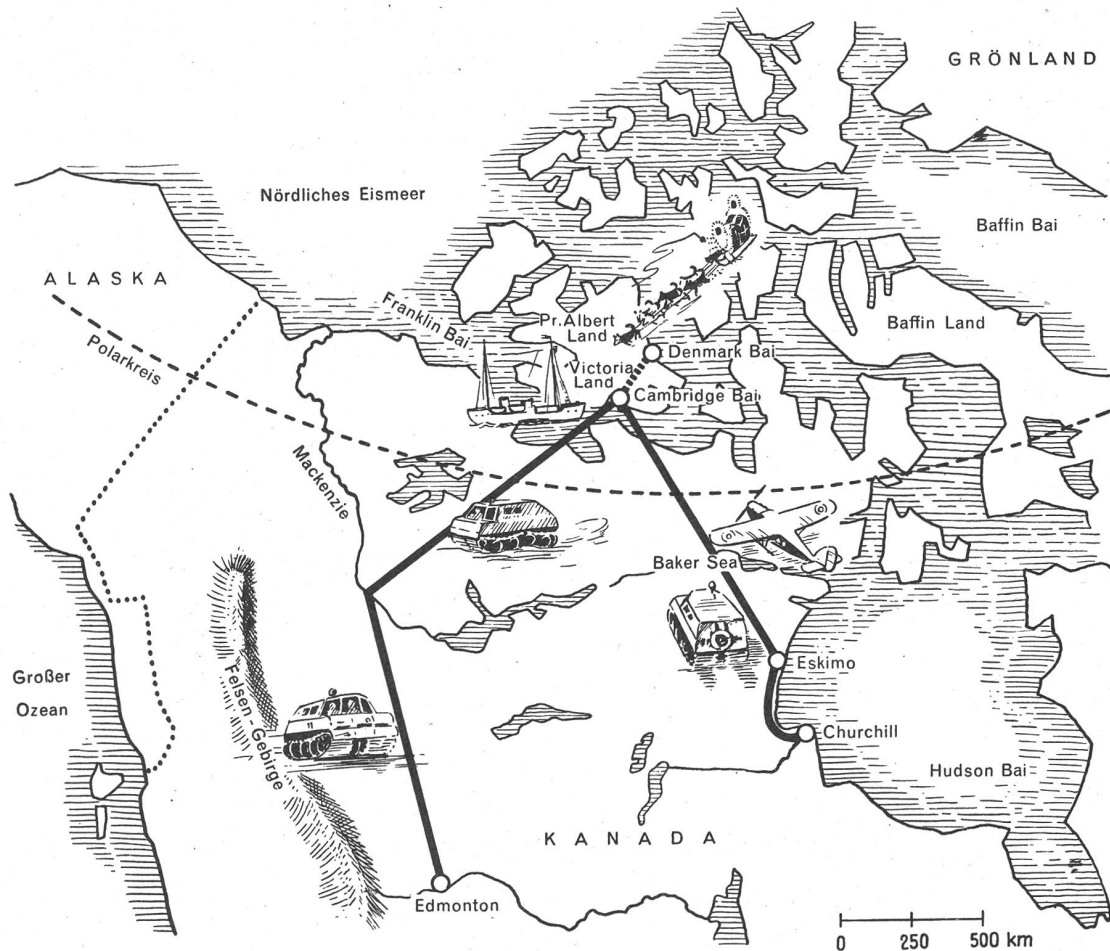
## die jüngste Arktisexpedition

MAX SCHULER

Rund hundertfünfzig Kilometer südlich des sechzigsten Breitengrades liegt an der Mündung des Churchill River, am Westufer der Hudson Bai, die kleine Ortschaft Fort Churchill. Sie diente der Arktisexpedition, die dieses Frühjahr unter dem Decknamen «Exercise Muskox» unternommen wurde, als Ausgangs- und Stützpunkt. Es wird jedermann verwundern, wieso Arktisexpeditionen unter einem Decknamen verborgen werden müssen, denn «Exercise Muskox» bedeutet nichts anderes als «Moschusochsen-Übung». Wir verstehen jedoch den Decknamen, wenn wir wissen, daß der Entschluß zu dieser Expedition damals gefaßt wurde, als Amerika und

Kanada im letzten Krieg die größten Anstrengungen unternahmen mußten, um die Murmanskroute offen zu halten. Die unverhältnismäßig vielen Menschen, die dabei nicht etwa durch feindliche Einwirkungen ums Leben kamen, sondern ganz einfach den klimatischen Einflüssen der Arktis zum Opfer fielen, zeigten eindeutig, daß die Kriegführung nördlich des Polarkreises noch vor recht vielen ungelösten Problemen stand.

In Fort Churchill wurden, bevor sich die Expedition auf ihre 5000 Kilometer lange Reise begab, umfassende Vorbereitungen getroffen. Dort wurden die Schneetanks, die Flugzeuge und das Expeditions-





Oben: Die Karawane der Schneetanks unterwegs. Solange das Eis fest blieb, war das Fortkommen leicht, doch wenn Eissprengungen Spalten warfen oder ganz plötzlich Eishügel entstehen ließen, häuften sich die Schwierigkeiten.

Links: Einer der Schneetanks ist in eine Gletscherspalte gerutscht, was einen unfreiwilligen Aufenthalt von einigen Stunden bedeutete. Die ganze Expedition mußte bis zwei Stunden nach Mitternacht angestrengt arbeiten, um das Schneeauto, dessen Raupenbänder beim Sturz von den Rädern gegliedert waren, und das sich deshalb nicht selbst befreien konnte, wieder flott zu machen. Bei einer Temperatur zwischen 40 und 43 Grad unter dem Nullpunkt gewiß keine leichte Arbeit. Derartige Unfälle wiederholten sich im Laufe der Expedition noch recht oft, so daß am Schluß das Herausbugisieren der Schneetanks aus Spalten mit großer Routine besorgt werden konnte.



*Dort, wo für Schneeautos das Gelände unpassierbar wurde, mußte wieder zum uralten Verkehrsmittel der Arktis – dem Hundeschlitten – gegriffen werden. Auf der Strecke zwischen Cambridge- und Denmark Bai, auf den «Seitensprüngen», die sich die Führer der Expedition erlaubten, leisteten Polarhunde und ihre Führer, die Eskimos, große Dienste.*



*Wie sorgfältig die technische Vorbereitung war, beweist das Bild, welches die Konstruktion der Raupenbänder und der darauf aufgenieteten Schneegreifer zeigt. Die beiden nebeneinander angeordneten Raupenbänder und die darauf befindlichen nicht überall gleich hohen Metallgreifer, die auch noch einen Gummigleitschutz erhielten, machten ein Rutschen unmöglich. Russische, chilenische, peruanische und amerikanische Militärattachés lassen sich vom Führer der Expedition die Details des Raupenantriebs erklären.*

schiff noch einmal bis zur letzten Schraube durchgeprüft; dort mußten sich auch die unter Spezialisten ausgewählten Teilnehmer einer besonderen Schulung für ihre Aufgabe unterziehen; dort mußten sie lernen mit den Eskimohunden, welche die Hundeschlitten zu ziehen hatten, umzugehen; dort wurden sie auch im Bau der Iglus, den aus Schneeblöcken erstellten Behausungen der Eskimos, unterrichtet; dort gewöhnten sie sich an die tiefen Temperaturen, die sie auszuhalten hatten. Dieses wochenlange Training härtete die Teilnehmer so ab, daß sie schließlich die großen Strapazen und die enormen Temperaturstürze besser zu ertragen vermochten als die Eskimos, die auf den verschiedenen «Seitensprüngen», welche von der normalen Route aus meistens mit Hundeschlitten unternommen wurden, Pfadfinderdienste leisteten.

Die Expedition bestand aus zwölf Schneetanks, einer Anzahl Hundeschlitten, sechs Dakota-Versorgungsflugzeugen, einigen Segellastflugzeugen sowie dem Expeditionsschiff «St. Roche». Wenn man die Ausrüstung der Teilnehmer und die ihnen zur Verfügung stehenden Hilfsmöglichkeiten etwa mit denen der Arktisexpeditionen Nansens oder Koldeveys vergleicht, die in ihrer Primitivität heute beinahe unbegreiflich und in den hochgesteckten Zielen und Erwartungen, die an die damaligen Expeditionen geknüpft wurden, utopisch anmuten, so kommt man ohne weiteres zum Schluß, daß die «Exercise Muskox» ganz anders gewertet werden muß, als die «romantischen» Nordpolfahrten früherer Entdecker. Diese 1946er Expedition diente nicht dazu, auf irgendeinem geographischen Punkte der Arktis eine Fahne aufzupflanzen, sondern war ganz nüchternen Zwecken gewidmet und von sachlichen Militärs und Wissenschaftlern erdacht und durchgeführt worden. Sie sollte das Verhalten der Schneautomobile oder Schneetanks im arktischen Gelände studieren, sie sollte erkunden, ob und wie der gesamte Nachschub für eine derartige Expedition (Proviand, Ersatzteile, ja, ganze Auswechsellmotoren, Brennstoff usw.) auf dem Luftwege möglich sei, sie sollte die Eignung von speziell angefertigten Kleidungen für Land-, Luft- und Marinetruppen ausprobieren und dazu sollte sie nach ihrer Rückkehr noch über recht viele Fragen Auskunft geben können, die damals wie heute unter dem Siegel militärischer Verschwiegenheit verborgen blieben.

Das erste Ziel der Expedition war die 300 Kilometer nordwärts, ebenfalls am Westufer der Hudson Bai gelegene Eskimo Bai. Von dort aus, ungefähr auf der Hälfte dieser ersten Etappe, wurde der sechzigste Breitengrad und zugleich die nördliche Grenze

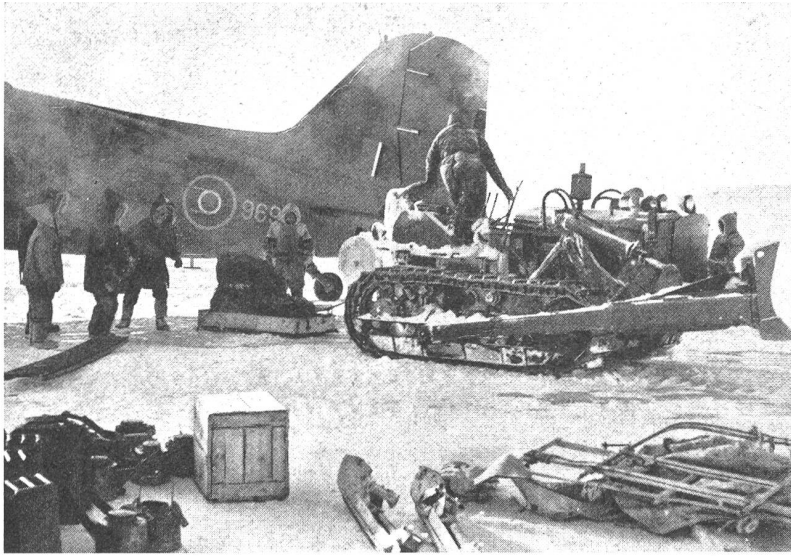
des Staates Manitoba überschritten. Von der Eskimo Bai führte die Route quer durch das Territorium von Keewatin bis zur Nordgrenze des Festlandes von Kanada, worauf im Staate Makenzie die Dease-Straße, die direkt mit dem Nördlichen Eismeer in Verbindung steht, überschritten wurde. Im Viktorialand wurde dann der erste Stützpunkt, die Cambridge Bai, erreicht, womit die ersten 1900 Kilometer, allerdings auch die leichtesten der gesamten Forschungs-expedition, zurückgelegt waren. Verschiedene Fahrten von der Cambridge Bai aus, wo das Expeditionsschiff «St. Roche» verankert war und vom Eise eingeschlossen wurde, führten in nördlicher Richtung bis zur Denmark Bai an der Ostküste vom Prinz-Albert-Land, die den Namen nach dem König Haakon VII. trägt. Der nördlichste Punkt der Expedition war damit, 460 km nördlich des Polarkreises, erreicht. Von der Cambridge Bai aus, wo die Schneetanks überholt und repariert wurden, führte der Weg in südwestlicher Richtung quer durch den Staat Makenzie bis zum Makenzie River und von dort südwärts durch den Staat Alberta nach dessen Hauptstadt Edmonton, die als Endpunkt der Expedition bestimmt war.

Die ganze Expedition wäre niemals möglich gewesen ohne den ständigen Nachschub durch Motor- und Segelflugzeuge, die ihre Basis auf dem Bakersee, rund 300 Kilometer nördlich der Eskimo Bai, errichtet hatten. Dort befand sich auch eine meteorologische Station, die die Expedition über das zu erwartende Wetter orientierte und die für den regelmäßigen Flugdienst mit Motor- und Segelflugzeugen unerlässlich war. Zugleich hatte diese meteorologische Station die Witterungsverhältnisse in der Umgebung des Bakersees erforscht, und es ist wenigstens auf diesem Gebiete durchgesickert, daß die wissenschaftlichen Ergebnisse der Meteorologen recht verblüffend gewesen sein sollen.

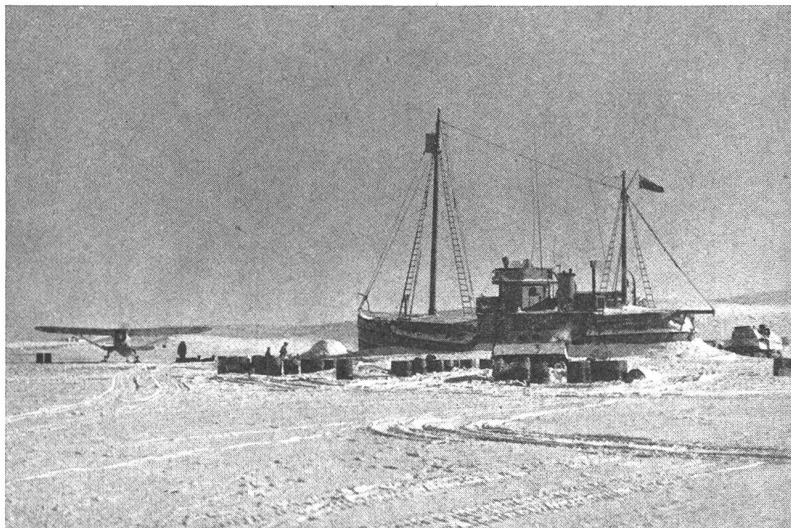
Im übrigen ist, wie bereits zum Beginn vermerkt, über die Ergebnisse der Expedition nichts bekannt als daß sie ohne nennenswerten Unfall verlief und, wie dies üblicherweise gesagt wird, «restlos geglückt» erscheint. Am 14. Februar brach die Expedition in Churchill auf und erreichte, nachdem sie in 81 Tagen rund 5000 Kilometer Schnee-, Eis- und Gletscherwanderung hinter sich gebracht hatte, am 7. Mai, Edmonton. Sie hat allein durch die Tatsache, daß Schneetanks diese Strecke zu bewältigen vermochten, bewiesen, daß die bisher für unpassierbar gehaltenen Eiswüsten der Arktis mit den modernsten technischen Hilfsmitteln selbst von größeren Kolonnen bezwungen werden können.



Die täglichen Rationen der Expedition an Treibstoff und Lebensmitteln konnten nur mit Fallschirmen abgeworfen werden. Das Bild zeigt, wie im großen Transportflugzeug kurz vor dem Abwurf ein Benzinfäß auf der Transportrolle zur Abwurfluke gebracht wird. Der für den Abwurf Verantwortliche beugt sich, gut gesichert, zum Flugzeug hinaus, um womöglich einen für die Expeditionsteilnehmer leicht erreichbaren Landeplatz zu finden. Die Benzinfässer erreichten unbeschädigt den Boden; doch dauerte es gar oft Stunden, bis sie aufgefunden werden konnten.



«Bulldozers», die sich im Weltkriege als Planierungsmaschinen für Flugplätze in sämtlichen Erdteilen bewährt hatten, schufen innert kürzester Zeit auf dem Bakersee eine Start- und Landepiste, die auch für große Flugzeuge genügte. Wir sehen auf dem Bilde rechts einen «Bulldozer», der im Begriffe ist, die Startbahn für eine Dakota-Maschine freizulegen.



Das Expeditionsschiff «St. Roche» in der Cambridge Bai. Das Schiff und seine Ladung bildeten die Versorgungsbasis für alle Unternehmungen in diesem Gebiet. Das Expeditionsflugzeug auf der linken Seite im Bild diente als Verbindungsmaschine zwischen den verschiedenen Stützpunkten, den Schneeamotoren und den Hundeschlitten.



Für den Nachschub wurden auch Segelflugzeuge im Schlepp eingesetzt. Wir sehen auf dem Bilde ein Segelflugzeug, das die Expedition unterwegs erreicht hat. Soeben wird ein kompletter Motor ausgeladen, der unbrauchbar gewordenen in einem Schneeamotor ersetzen soll.